

Haarlem, 15 oktober 2013

2013 | 73

**Vragen van de heer J.H. Leever (ONH), inzake HOV Velsen.**

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van provinciale staten mede, dat op 16 september 2013 door het lid van provinciale staten, de heer **J.H. Leever** (ONH), de volgende vragen bij gedeputeerde staten zijn ingekomen.

**Inleiding:**

Het is noodzakelijk bij nieuw te starten projecten de haalbaarheid van die projecten te funderen in een actuele business case. In de business case van HOV-projecten spelen de dienstregelingsuren en de te verwachten reizigersaantallen een essentiële rol.

**Vragen:**

Vraag 1

- a Kunt u bevestigen, dat de business case voor de HOV-Velsen uit 2006, gebaseerd op cijfers uit 2002 en 2006, niet is aangepast?
- b Waarom is de business case nooit aangepast? Bent u van mening, dat de business case uit 2006, gebaseerd op cijfers uit 2002 en 2006, nog te handhaven is en waarom?
- c Bent u het met ons eens dat een business case een cruciaal document is voor projecten, en dus ook voor het project HOV-Velsen en waarom wordt dan gewerkt met een verouderde business case?
- d Bent u het met de Ouderenpartij NH eens dat er alsnog zo snel mogelijk een geactualiseerde business case moet komen, die door de gemeenteraad van Velsen en de Provinciale Staten getoetst kan worden?

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

In de business case 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 is voorzien.

Vraag 2

- 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.”

- 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?
- c Wat is op dit moment de kostendekking van buslijn 75 en hoe zal deze kostendekking zich ontwikkelen in de toekomst?
- d Wat zijn op dit moment de verwachte exploitatiekosten in relatie tot de verwachte exploitatiekosten in de business case van 2006?

- 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-vrij liggende deel voor zijn rekening neemt en de provincie de exploitatiekosten voor het vrij liggende deel.

- f Wat zijn de te verwachten exploitatiekosten van de infrastructuur en van de haltes respectievelijk voor het vrij liggende deel en voor het niet-vrij liggende deel?
- g Kan de provincie goed, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer over de nieuwe HOV-lijn over langere termijn (bijv. 15 jaar) garanderen en is dit ook schriftelijk vastgelegd? Zo ja, wilt u ons dan een copy van die vastlegging doen toekomen?

### **Ons antwoord aan provinciale staten luidt als volgt:**

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

Antwoord 1a:  
Er bestaat geen aparte businesscase voor het project HOV Velsen. De businesscase waar u waarschijnlijk op doelt is de businesscase Regionet Haarlem-IJmond (vervoerkundige studie) uit 2006, een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 (Haarlem-Beverwijk-Uitgeest) en 75 (Haarlem-IJmuiden). Deze is niet opnieuw aangepast.

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

Antwoord 1b:  
Op basis van de conclusies uit de businesscase heeft de provincie vervolgstudies gestart, welke hebben geresulteerd in een Tracékeuzedocument (maart 2008), waarin uiteindelijk drie varianten zijn getoetst en vergeleken op een groot aantal specifieke en algemene aspecten. De businesscase Regionet Haarlem-IJmond heeft zijn nut gehad in 2006 en is er momenteel geen reden deze te herijken.

Vraag 1c:  
Bent u het met ons eens dat een business case een cruciaal document is voor projecten, en dus ook

voor het project HOV-Velsen en waarom wordt dan gewerkt met een verouderde business case?

Antwoord 1c:

Nee, op grond van ons Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan zijn 3 aspecten belangrijk bij de besluitvorming, te weten de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Een businesscase kan onderdeel uitmaken van de besluitvorming, maar dat is lang niet altijd zo. In het antwoord op vraag 1a hebben wij aangegeven dat er geen aparte businesscase bestaat voor het project HOV Velsen.

Vraag 1d:

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

Antwoord 1d:

Nee, zie onze antwoorden op de vragen 1a t/m 1c.

Vraag 2a:

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

In de business case 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 is voorzien.

Deelt u deze analyse en zo nee, waarom niet?

Antwoord 2a:

Nee. De exploitatiekosten zijn niet direct te relateren aan de reizigersgroei, maar aan de kosten voor een vervoerder, aantal DRU's en de DRU-prijs. Het is nog niet bekend wat de totale exploitatiekosten voor lijn 75 voor de vervoerder zullen zijn na de aanbesteding.

Vraag 2b:

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.”

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

Antwoord 2b:

Nee, die garantie kunnen wij u niet geven. Doordat de rijtijd per rit korter wordt, zal bij een gelijkblijvend aantal ritten het totaal aantal DRU's afnemen. De behaalde rijtijdwinst door de nieuw aan te leggen infrastructuur leidt immers tot minder DRU's, maar niet tot minder aanbod. Op dit moment is het niet duidelijk of het aanbod op buslijn 75 gaat stijgen of dalen in de nieuwe concessie Haarlem-IJmond (start december 2015). Dit is afhankelijk van het bod van de toekomstige vervoerder, de aan te bieden frequentie op lijn 75 en het in te zetten materieeltype. Lijn 75 zal in ieder geval aan de eisen die behoren bij de R-netstatus moeten voldoen. Dit is minimaal elk kwartier een bus en in de spitsrichting minimaal elke 10 minuten een bus.

Vraag 2c:

Wat is op dit moment de kostendekking van buslijn 75 en hoe zal deze kostendekking zich ontwikkelen in de toekomst?

Antwoord 2c:

De kostendekkingsgraad van lijn 75 bedraagt op dit moment circa 58 %. Hoe de kostendekkingsgraad zich in de toekomst zal ontwikkelen, kan op dit moment niet worden voorspeld.

Vraag 2d:

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

Antwoord 2d:

De te verwachten exploitatiekosten van lijn 75 als R-netlijn bedroegen volgens de businesscase Regionet Haarlem-IJmond € 2,4 miljoen per jaar. In ons antwoord op vraag 2a hebben wij reeds aangegeven dat wij nu niet weten wat de toekomstige exploitatiekosten van lijn 75 zullen zijn.

Vraag 2e:

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

Antwoord 2e:

Zie ons antwoord op de vragen 2c en 2d.

Vraag 2f:

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

Wat zijn de te verwachten exploitatiekosten van de infrastructuur en van de haltes respectievelijk voor het vrij liggende deel en voor het niet-vrij liggende deel?

Antwoord 2f:

Voor de vrije busbanen van de HOV Velsen zijn de beheerkosten ingeschat op € 1 miljoen per jaar, inclusief de haltes. De gemiddelde kosten van beheer en onderhoud zijn voor een R-netabri € 750,- per jaar, voor een DRIS-display € 350,- per jaar en voor een fietsoverkapping € 250,- per jaar. Deze kosten zijn allemaal exclusief schadeherstel. Na het definitieve ontwerp/realisatie worden de beheerkosten van de vrije busbanen definitief bepaald.

Voor de gedeelten van de route waar lijn 75 gaat meerijden met het overige verkeer, worden de kosten van beheer en onderhoud betaald door de wegbeheerders (dit zijn de gemeenten Velsen en Haarlem). De kosten voor de specifieke onderdelen van het openbaar vervoer (bijvoorbeeld bushaltes) zijn hierbij laag. Als er geen R-netlijn zou komen, dan zou er een reguliere buslijn blijven rijden en in die situatie zouden er dus ook kosten voor beheer en onderhoud van de haltes zijn. De meerkosten van het beheer en onderhoud van de R-nethaltes op de niet-vrijliggende banen zijn derhalve te verwaarlozen.

Vraag 2g:

Kan de provincie goed, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer over de nieuwe HOV-lijn over langere termijn (bijv. 15 jaar) garanderen en is dit ook schriftelijk vastgelegd? Zo ja, wilt u ons dan een copy van die vastlegging doen toekomen?

Antwoord 2g:

Nee, een absolute garantie kunnen wij niet geven.

Wel zijn wij voornemens om lijn 75 als R-netlijn te gaan rijden vanaf december 2015. Zie verder ons antwoord op vraag 2b.