

Zuid-Holland kiest voor autoweg en bezuinigt op ov

Na meer dan tien jaar plannen maken heeft de provincie Zuid-Holland de RijnGouwelijn afgeserveerd. Er was geen bestuurlijk draagvlak voor een solitaire trambaan. Wel is er nu overeenstemming over de realisatie van hoogfrequente buslijnen en extra treinen tussen Utrecht en Leiden.

AUTEUR EDUARD DE JONG KAART PROVINCIE ZUID-HOLLAND

Als alternatief voor de RijnGouwelijn, het plan voor een doorgaande sneltram van Gouda via Leiden naar Katwijk en Noordwijk, presenteerde Zuid-Holland onlangs het HOV-net Zuid-Holland Noord. Drie alternatieven waren eerder onderzocht, gebaseerd op een busnet en de spoorlijn Gouda-Alphen aan den Rijn. Ze onderscheidden zich door ofwel de hele dag 'lichte treinen' te laten doorrijden naar Leiden, of alleen tijdens de spits, of helemaal niet. Om geld van het Rijk te krijgen heeft Zuid-Holland voor die drie alternatieven een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld. De verhouding tussen de kosten en de baten bedroeg tussen 0,2 en 0,3; aanzienlijk minder dan de door de minister gestelde eis van tenminste 1. Uit de analyse kwam dat de provincie relatief hoge investeringen moest doen voor relatief dunne reizigersstromen. Bovendien bleek het bestuurlijk draagvlak gering. Daarom

besloot de provincie een vierde variant te onderzoeken, een langgekoesterde bestuurlijke wens.

Leiden-Utrecht

Het vierde alternatief komt neer op het toevoegen van twee Sprinters op de spoorlijn Utrecht-Leiden, naast de twee Intercity's. De Sprinters stoppen op het nieuwe station Hazerswoude-Koudekerk. De 'lichte treinen' tussen Gouda en Alphen blijven voorlopig tweemaal per uur rijden. Bij een toename van de vervoervraag kan de frequentie omhoog naar viermaal per uur. Er komen geen doorgaande treinen tussen Gouda en Leiden, reizigers moeten altijd overstappen in Alphen. Een voordeel van deze variant is dat geen afspraken nodig zijn met NS over een gedeelde exploitatie op het traject Leiden-Alphen, dat deel uitmaakt van het hoofdrailnet. De provincie beoordeelt overigens het

indienen van een verzoek bij de minister om het traject (Utrecht-)Woerden-Alphen-Leiden uit het hoofdrailnet te lichten als een onbegaanbare weg. NS blijft dan ook de enige exploitant op dit traject. Voor deze variant moeten tussen Leiden en Alphen en tussen Alphen en Woerden passeerspooren worden aangelegd. De aanlegkosten zijn geraamd op 285 miljoen euro. De aanpassing van het traject Gouda-Alphen, waaronder de bouw van de stations Waddinxveen Zuid en Boskoop Snijdelwijk, kost ongeveer 120 miljoen euro.

Leiden-Katwijk-Noordwijk

Naast de verbetering van de treinverbinding Leiden-Alphen-Gouda/Utrecht wil de provincie buscorridors van Randstadnet-kwaliteit (R-net). Het gaat om de bouw of de verbetering van zes bustrajecten, waarop de bussen overdag zes maal per uur

rijden. Twee trajecten zijn al in aanleg of in een vergevorderd stadium van voorbereiding. De financiering van deze twee trajecten komt uit het Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur. Het traject Alphen-Leimuiden-Schiphol (op de kaart buslijn 7) moet in 2013 klaar zijn en Noordwijk-Sassenheim-Schiphol (buslijn 2) in 2016. Kroonstuk van het hov-net is de buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk (buslijn 3) die gebruikmaakt van de nog te bouwen RijnlandRoute, een autoweg tussen Leiden en de kust. De aanleg van de busbaan kost 78 miljoen euro. Op het gemeenschappelijk traject tot Katwijk/Noordwijk rijden de bussen vanaf 2017 een vijfminutendienst. Gedacht wordt aan bussen met automatische geleiding (bijvoorbeeld de Phileas in Eindhoven of TEOR in Rouen), die dicht bij de perronrand kunnen stoppen, en aan bussen die hun batterijen en/of ultracondensatoren kunnen opladen via inductielussen in het wegdek.

In de eerste fase vóór 2018 is er onvoldoende geld om de drie resterende buscorridors op R-net-kwaliteit te brengen. Dat gebeurt in een tweede fase. De totale investeringen voor de trein Leiden-Alphen-Gouda/Utrecht en de bus Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk bedragen 483 miljoen euro (inclusief reeds gemaakte kosten van 18 miljoen euro). Beschikbaar is 448 miljoen euro. De provincie zoekt nog naar besparingen om dit gat te dichten.

RijnlandRoute wint het van RijnGouwelijn

In het voorjaar van 2011 besloot minister Schultz de gereserveerde rijkssubsidie voor de RijnGouwelijn (193 miljoen euro) en voor de RijnlandRoute (529 miljoen) samen te voegen tot een gebiedsbudget van 722 miljoen euro. De provincie mocht het bedrag zelf over beide projecten verdelen. Gedeputeerde Staten – waarin VVD, CDA, D66 en SP elkaar hadden gevonden – presenteerde in april 2011 het Hoofdlijnenakkoord 'Zuid-Holland verbindt en geeft ruimte'. De coalitie besloot tot een heroverweging tussen de projecten RijnGouwelijn en RijnlandRoute vanwege de financiële risico's. Het budget voor de RijnGouwelijn van 601 miljoen euro was al eerder gekort met 57 miljoen euro in verband met de inkorting van de westelijke tak tot aan ESA/ESTEC in Katwijk. Vervolgens hevelde de coalitiepartijen 96 miljoen euro over naar de RijnlandRoute. Er blijft dus slechts 448 miljoen euro over voor de verbetering van het openbaar vervoer in het noorden van de provincie, onder de voorwaarde dat de eerder gedane financiële toezeggingen door de langs de RijnGouwelijn gelegen 9 gemeenten worden nagekomen. Voor de aanleg van de RijnlandRoute is nu 931 miljoen euro beschikbaar, inclusief risicoreservering van 120 miljoen euro.

kort door de bocht

Afluisteren - Vervoerder RET moet van het College Bescherming Persoonsgegevens binnen een jaar reizigers met stickers in trams melden dat hun gesprekken kunnen worden opgenomen. Politie en justitie kunnen gesprekken afluisteren na incidenten.

Superbus - Minister Schultz van IenM heeft het kenteken BZ-XG-15 uitgereikt voor de Superbus van de TU Delft. Met het kenteken mag dit prototype de komende twee jaar onder voorwaarden op de openbare weg rijden voor het ontwikkelprogramma.

Spoorlijn - Groningen en Friesland hebben de spoorlijn Groningen-Heerenveen afgeblazen. De bouw kost 100 miljoen euro meer dan begroot. Een alternatief is alleen het eerste stuk aanleggen voor een trein of tram van Groningen naar Leek-Roden.

Euro 6 - Vervoerbedrijven die een bus kopen waarvan de uitstoot voldoet aan de Euro 6-norm, krijgen tot 2014 een subsidie van maximaal 4500 euro. In 2014 worden Euro 6-motoren verplicht. Voor bussen komen die motoren nu geleidelijk op de markt.

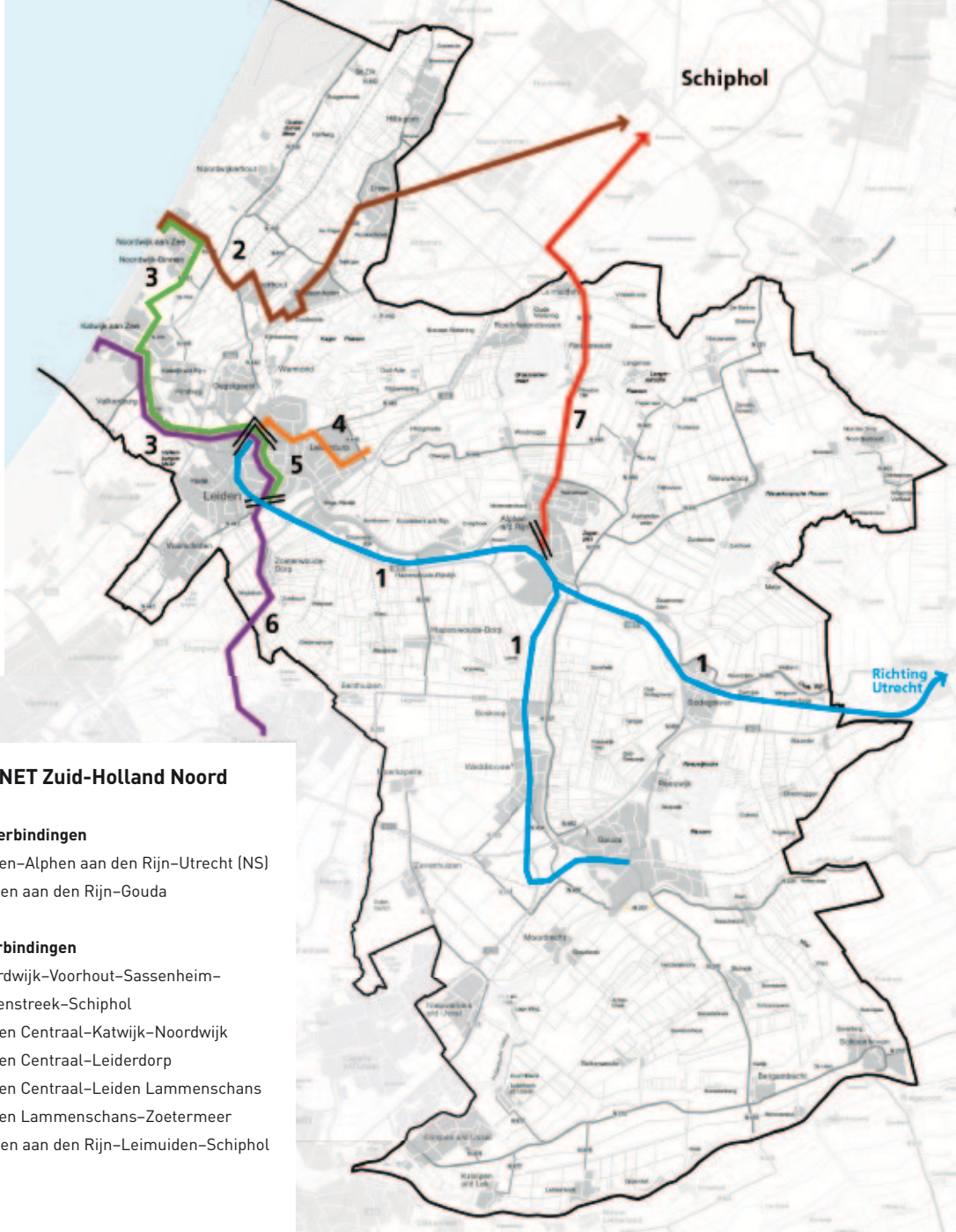
IJsselmond - Ook aanbesteding twee van de concessie IJsselmond is mislukt. Beide inschrijvers (Noot Ede/Regiotaxi De Vallei en zittend vervoerder Connexxion) zaten boven het budget. Na de zomer schrijven Flevoland en Overijssel aanbesteding drie uit.

Tramplannen - Twee tramplannen lopen gevaar. Groningen heeft geldgebrek en moet de tram of zuidelijke ringweg schrappen. Utrecht krijgt pas 110 miljoen euro van het Rijk als de verbreding van de A27 niet meer controversieel is.

ERTMS - Het spoor wordt beveiligd met ERTMS. De maatschappelijke baten moeten wél hoger zijn dan de kosten, die worden betaald uit bestaande budgetten. Deze zomer komt minister Schultz met een stappenplan. De invoering kost een jaar of tien.

GVB - De Raad van Commissarissen van GVB ontslaat directeur vervoer Adrie Bolier en directeur middelen Pieter Schotte. Zij hebben met opzet wetten en regels genegeerd. Ook is Jan Westerhoud opgestapt als commissaris van de stadsvervoerder.

NS - Vanaf begin 2013 kunnen houders van Voordeelurenabonnementen geen papieren treinkaartjes met korting meer kopen. NS dwingt hen dan om in- en uit- te checken met hun OV-chipkaart. Kaartjes tegen vol tarief blijven te koop tot najaar 2013.



HOV-NET Zuid-Holland Noord

Treinverbindingen

1. Leiden-Alphen aan den Rijn-Utrecht (NS)
Alphen aan den Rijn-Gouda

Busverbindingen

2. Noordwijk-Voorhout-Sassenheim-Bollenstreek-Schiphol
3. Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk
4. Leiden Centraal-Leiderdorp
5. Leiden Centraal-Leiden Lammenschans
6. Leiden Lammenschans-Zoetermeer
7. Alphen aan den Rijn-Leimuiden-Schiphol

Vierde alternatief

Gedeputeerde Staten heeft het vierde alternatief op 15 mei gepresenteerd als het voorkeursalternatief. De maatschappelijke kosten-batenanalyse is echter pas in augustus klaar. Die is bepalend voor de rijksbijdrage. Tot november moet de provincie alle voor de RijnGouwelijn gesloten bestuurs-overeenkomsten met de gemeenten en de regio Holland Rijnland beëindigen. Er zullen nieuwe overeenkomsten moeten komen. Op zijn vroegst in november kunnen Provinciale Staten dan een besluit nemen over het HOV-net Zuid-Holland Noord.

Afgedankt

Na meer dan tien jaar studie en planvoorbereiding is het project RijnGouwelijn afgedankt als structurerend plan voor de ruimtelijke ontwikkeling op de

oost-westas en voor verhoging van de omgevingskwaliteit. Het verzet van gemeentebesturen en belangenorganisaties lijkt lonend te zijn geweest. Ervoor in de plaats komt een plan gericht op de integrale verbetering van een ov-netwerk, dat vooralsnog beperkt is tot het vergroten van de capaciteit van een spoorlijn en tot de aanleg van een busverbinding met een frequentie die vergelijkbaar is met het huidige ov-aanbod. Het is twijfelachtig of de provincie geld dat was gereserveerd voor de RijnGouwelijn mag besteden aan capaciteitsvergroting van de spoorlijn Leiden-Utrecht, die deel uitmaakt van het hoofdrailnet. Juristen van het ministerie buigen zich over dit vraagstuk. Aan het opstellen van een kosten-batenanalyse moet de provincie na de officiële presentatie van de voor-

keursvariant nog beginnen. Het ideaal van een overstapvrije verbinding tussen kleinere forensengemeenten, de universiteitsstad Leiden en de kuststreek is vervlogen. De inwoner van Waddinxveen die in het centrum van Leiden wil zijn, moet tenminste tweemaal overstappen en ziet de reistijd toenemen. Omwonenden van de Leidse Breestraat kunnen tevreden zijn, want de buslijnen worden zoveel mogelijk om het centrum geleid. Het is pijnlijk dat een ambitieus plan gericht op een robuust ov-netwerk van hoge kwaliteit op de oost-westas tussen Gouda en de kust ten grave is gedragen. Extra navrant is dat wel een kleine miljard euro beschikbaar is voor aanleg van de RijnlandRoute, een snelweg van twee maal twee rijstroken tussen Leiden en de kust.