

DE HOFGEEST- LIJN



5-7-2012

EEN NIEUWE OOST-WESTVERBINDING



Deze brochure behoort bij het initiatief raadsvoorstel 'de Hofgeestlijn' van de fractie van GroenLinks Velsen. Het voorstel is tot stand gekomen in samenwerking met diverse organisaties en bedrijven en wordt in dit document nader toegelicht.

Inhoud:

1. Kijken naar de toekomst	4	1.1 Infrastructuur	4		
		1.2 Huidige ontwikkelingen	5		
		1.3 Bewegingen	6		
		1.4 Beleidsontwikkelingen	6		
		1.5 Het plan van GroenLinks	7	1.5.1 Presentatie van het plan	7
				1.5.2 Compleet, maar niet helemaal	7
		1.6 Voorbereiding	8		
2. Wat is de Hofgeestlijn?	9	2.1 Tracékeuze	9	2.1.1 Personenvervoer	9
				2.1.2 Goederenvervoer	10
				2.1.3 Overige overwegingen	11
3. (Technische) mogelijkheden	12	3.1 Rails	12	3.1.1 Energievoorziening	13
				3.1.2 Enkel of dubbel	13
				3.1.3 Comfort	13
		3.2 Museumtrein	14		
		3.3 Prorail	14		
4. Kansen en bedreigingen	15	4.1 Bedreigingen en risico's	15	4.1.1 Velsen-Zuid	15
				4.1.2 Duin	16
		4.2 Financiële risico's	16		
		4.3 Publieke opinie	16		
		4.4 Sterktepunten	17	4.4.1 Natuurbelasting	17
				4.4.2 Kansen	18
		4.5 Flexibiliteit	18		
5. Financiën	19	5.1 Aanlegkosten	19	5.1.1 Kunstwerken	19
		5.2 Materieelkosten	20	5.2.1 Aanbieders	20
		5.3 Cumulatieven	20		
		5.4 Financiering	21	5.4.1 Subsidies en fondsen	21
				5.4.2 Bedrijven	22
				5.4.3 Onderzoek	22
				5.4.4 Fondsen Europese Unie	22
		5.5 Rendabiliteit	23	5.5.1 De reizigers	23
				5.5.2 Afschrijving	23
				5.5.3 Doorrekenen	24
6. Het Tracé	25	6.1 Tracédeel 1 (W'kade-Stationsplein)	25		
		6.2 Tracédeel 2 (Havengebied)	26	6.2.1 Tracédeel 2a (Buitenhaven)	26
		6.3 Tracédeel 3 (Pontplein-Zuider Scheg)	27	6.3.1 Velsen-Zuid	27
				6.3.2 Pontplein	28
		6.4 Tracédeel 4 (Velsen Zuid-V'broek)	29	6.4.1 Halte Zuider Scheg	30
				6.4.2 Velsbroek	30
		6.5 Tracédeel 5 (Spaarwoude-Halfweg)	31		
		6.6 Vervolgroute	32		
7. Verdere uitwerking en proces	34	7.1 Raadsbesluit	34		
		7.2 Doorrekenen	34		
		7.3 Overdracht	34		
		7.4 Tijdsbalk	34	7.4.1 Uitzondering	35
8. Verklarende woordenlijst	36				
9. Bijlagen en verwijzingen	39	9.1 Bijlage 1: <i>toelichting besluit en inbreng</i>			39
		9.2 Bijlage 2: <i>Masterplan Noordzeekanaal</i>			40
		9.3 Bijlage 3: <i>statistieken</i>			41
		9.4 Verwijzingen			43

De Hofgeestlijn

EEN NIEUWE OOST-WESTVERBINDING

1. Kijken naar de toekomst

Velen zullen het moment als ongepast beschouwen om ten tijde van een economische crisis met dergelijke omvangrijke plannen te komen. Of is het juist een kans, nu met een dergelijk initiatief te komen? Maar het gedachtegoed naar buiten brengen houdt niet in dat alles morgen gerealiseerd is. Nu met het gedachtegoed komen betekent een realisatie over 15 tot 25 jaar. Kortom, nu anticiperen op de toekomst, om later niet achteraan te lopen. In dat opzicht is dit een prachtig moment. Overigens bestaan er mogelijkheden al in een eerdere fase tot een deel realisatie te komen.

De gemeente heeft een ambitieuze visie op Velsen 2025 gelanceerd. Tijden veranderen en de ontwikkelingen gaan door. Onze snelle maatschappij, de volle agenda's en de bewustwording van ons milieu zijn factoren waar wij rekening mee moeten houden. Velsen is hierop geen uitzondering.

1.1. Infrastructuur

Zoals bij veel Nederlandse kustgemeenten is de infrastructuur een probleem. In bijna alle gevallen (westkust) is er sprake van een oost-west structuur. Dat beperkt zich tot enkele wegen en een enkele aparte openbaarvervoer structuur (tram, lightrail, trein). Velsen heeft hierbij nog extra toegankelijkheid via het Noordzeekanaal. Daarentegen heeft Velsen maar één goede wegverbinding die, de kustplaats IJmuiden ontlast; de weg langs het Noordzeekanaal/ Stationsweg. Desondanks heeft Velsen grote ambities, die zich voor een groot deel richten op ontwikkeling van IJmuiden: de havens, het strand, de vaart.

Rond 2015 hoopt de gemeente gebruik te kunnen maken van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)¹. Het betreft een snelle busverbinding, die deels over aparte busbanen geleid zal worden, maar deels ook van bestaande wegen met overig verkeer gebruik moet maken. Er wordt gesproken over een toekomstoptie van vertramming, maar de vraag is hoe concreet dergelijke plannen worden. Een vraagstuk waar



¹ Taaltechnisch is er sprake van *het* HOV. In de gemeente wordt echter gesproken over *de* HOV. In dit initiatiefplan wordt het gemeentelijk taalgebruik gehanteerd.

de HOV geen oplossing voor biedt is het vervoer van goederen.

1.2. Huidige ontwikkelingen



Actief in IJmuiden is de stichting WIJS (werkgroep IJmuider Spoorlijn). Deze werkgroep richt zich met name op de herontwikkeling het bestaande spoor (IJmuiden, Driehuis, Santpoort-Noord). Dit initiatief kan in overeenstemming met de HOV zijn.

De infrastructuur vanuit IJmuiden is oost-west, maar openbaarvervoer leidt altijd via Haarlem, dan wel Beverwijk/Uitgeest. Hergebruik van het spoor met aansluiting in Santpoort-Noord heeft een aantal forse beperkingen. Daarnaast is hier (deels) sprake van spoorrail (Prorail) in combinatie met de HOV. Bewoners (minister van Houtenlaan, Velsen Zuid) hebben momenteel bezwaar tegen de wijze van aanleg van de HOV. Gebruik van dit soort spoor zal niet op grote steun van de directe omgeving kunnen rekenen.

De fractie van GroenLinks kent de discussie rond de infrastructuur. Naast de plannen van stichting WIJS wordt er ook met enige regelmaat gesproken over een spoorverbinding, geheel langs het Noordzeekanaal, met aansluiting op bestaand spoor in het Westelijk Havengebied (Amsterdam). GroenLinks wil echter een stap verder gaan en heeft de kaart van de gemeente Velsen nadrukkelijk bestudeerd, gesproken met belanghebbenden en de ambities van de gemeente op rij gezet.



Wat is de reden juist via spoor nieuwe vervoersstromen te ontwikkelen en hoe verhoudt dit zich tot eventuele rendabele projecten? Dit in ogenschouw nemende viel op dat bij geen van de plannen rekening gehouden wordt met de evenementen in Spaarnwoude (inclusief de te ontwikkelen Grote Scheg) en het feit dat de dorpskern van Velsersbroek op geen enkele wijze goed is aangesloten op openbaar vervoer. Juist hier lijkt een toegevoegde waarde te vinden.

Ook speelt voor ons mee dat een directe aansluiting op bestaande trajecten tot bepaalde stapel-effecten kan leiden. Loopt het OV altijd via Haarlem of Beverwijk, dan houdt dit in dat calamiteiten op die trajecten, en vooral die vervolgtrajecten leiden tot extra effecten (vertragingen) op de doorstroming vanuit IJmuiden. Een oplossing, waarbij dit effect beperkt wordt, of kan worden, strekt nadrukkelijk tot de aanbeveling.

In het verleden is de lijn IJmuiden- Santpoort-Noord uit de roulatie gehaald, omdat de lijn niet rendabel was. Ook het initiatief van Loversrail (1996) bleek niet levensvatbaar. In dit laatste geval zijn er twee opvattingen. De ene opvatting geeft aan dat het echt niet levensvatbaar was, de andere opvatting geeft aan dat de levensvatbaarheid door toedoen van Prorail de das om is gedaan.

1.3. Bewegingen

Wat is er dan veranderd, om nu toch weer over dergelijke infrastructuur te spreken? Natuurlijk de ontwikkeling van IJmuiden, de visie op Velsen 2025, ontwikkelingen in het havengebied en voortschrijdende inzichten. Dagelijks vaart er een Ferry van Newcastle naar IJmuiden. 80% van de reizigers gaat per auto, maar er rest nog 20% die op andere vormen van vervoer is aangewezen.

In 2012 doen ongeveer 35 cruiseschepen de havens van IJmuiden aan. Per schip betreft het ongeveer 45 touring-

cars, die de passagiers naar elders vervoeren, en weer terug. Intensievere ontwikkelingen in de haven bieden mogelijk kans om goederenvervoer rendabel te maken. Daarbij is Velsen een van de zwaarst milieubelaste gebieden van Nederland.

IJmuiden wil meer toeristen trekken en het aantal evenementen uitbreiden waarvoor het zich toegankelijker wil opstellen. Maar ook bij Spaarnwoude vinden vaker evenementen plaats, soms behoorlijk grootschalig. En dan zijn er nog ontwikkelingen van de Zuider Scheg, waarvan men aan geeft te mikken op ruim 1 miljoen bezoekers per jaar.



Niets doen aan een goede infrastructuur zal leiden tot een vervoersinfarct in Velsen. Er is dus wel degelijk al iets veranderd en er zal meer veranderen in Velsen, wat maakt dat plannen als deze rendabel zullen blijken.

Ook pleit het regionale denken voor de aanleg van een goede verbinding. Denkend vanuit Velsen kan men niet aan een aantal zaken voorbij. Velsen is geen eiland, maar een wezenlijk onderdeel van de Randstad en (metropool) regio Amsterdam. Goede voorzieningen dienen dan ook nog eens in dit brede perspectief gezien te worden.

Het ontwikkelen van plannen en de haalbaarheid hiervan is belangrijk. Plannen roepen ook veel protest en soms verzet op, bij direct betrokkenen en omwonenden. Een goede OV verbinding kan deze tegenstand verkleinen en tot een minimum beperken, waardoor het eindresultaat een veel breder gedragen resultaat op levert.

1.4. Beleidsontwikkelingen

In de vorige paragrafen zijn reeds enkele ontwikkelingen benoemd en beschreven, maar daarnaast kan dit initiatiefvoorstel in een breder beleidskader worden geplaatst. Een voorbeeld is de bereikbaarheidsvisie, waar onder andere de gemeente Velsen momenteel mee bezig is. Maar ook, waaraan meer gerefereerd zal worden, is de Visie op Velsen een beleidsontwikkeling waarbinnen het initiatiefraadsvoorstel past. Regionale ontwikkeling en de MRA zijn kaders, waar wij ons op staven en ook het logistieke topsectorenbeleid is meegenomen in de totstandkoming en uitwerking van het plan. Van belang is de positie van de Metropool Regio Amsterdam en de positie van Velsen c.q. de IJmond gemeenten. En niet te vergeten dat Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de IJmond een belangrijk economisch gebied in Nederland is, waarmee infrastructurele ontwikkelingen als logisch gevolg gezien kunnen worden.

De beleidsontwikkelingen op de gebieden duurzaamheid, kennisindustrie en innovatie spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling en visie, op basis waarvan GroenLinks tot dit initiatiefraadsvoorstel is gekomen.

Van belang is de ontwikkeling en discussie rond IJmond Bereikbaar (Bereikbaarheidsvisie). Hier wordt duidelijk gemaakt dat een samenspel van vier gemeenten een krachtenveld ontwikkelt voor 170.000 inwoners en een regionaal product van 4,8 miljard euro op jaarbasis. Een sterke regio, waar een goede infrastructuur van belang is. De discussie rond het verlengen van de A8 is hier een voorbeeld van.

Daarnaast dient men zich te realiseren dat een gemeenteraad de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de gemeente en eigen inwoners heeft, maar dat dit mede inhoudt dat er een groot belang is juist over deze grenzen heen te kijken, in het belang van deze eigen bewoners. Hierbij is het kijken naar de toekomst essentieel. De fractie van GroenLinks is zich dit terdege bewust en dit is een van de redenen dit initiatief te nemen.



1.5. Het plan van GroenLinks

De fractie van GroenLinks denkt een antwoord te hebben op alle problemen en ontwikkelingen. Wij noemen dit plan: **de Hofgeestlijn**. Het betreft hier een openbaarvervoer verbinding, die een andere route volgt, dan tot nu toe in plannen naar voren is gekomen. Wij dienen ons plan dan ook vol overtuiging aan als initiatiefraadsvoorstel. In eerste instantie aan de raad van de gemeente Velsen, maar zeker ook aan alle betrokken partijen, politiek en commercieel, de lokale en interlokale ondernemers en alle bewoners.

1.5.1. Presentatie van het plan

De fractie heeft er voor gekozen met een gedegen plan de gemeenteraad te benaderen. Enerzijds omdat de kans groot is dat de discussie zich niet beperkt tot de financiële haalbaarheid, waarmee de discussie over het plan zelf onvoldoende aandacht zal krijgen. Anderzijds is het onze mening een goed plan in te dienen. Een plan met handen en voeten. Een plan waar men zich aan vast kan houden. Een plan waar vanuit men verder kan werken om tot concrete realisatie te komen.

1.5.2. Compleet, maar niet helemaal

Het plan van de Hofgeestlijn is een compleet plan, waarbij zoveel mogelijk is ingevuld. Toch zitten er nog vele open einden in. De financiering is indicatief, de vorm van vervoer is indicatief, al spreken wij een duidelijke voorkeur uit. Zeker op detailniveau zijn er mogelijkheden de plannen aan te passen en bij te stellen. Primair plaatst GroenLinks een zo concreet mogelijk kader om tot een gerichte discussie te komen, die leidt tot resultaat!

1.6. Voorbereiding



De plannen zijn niet zo maar ontstaan. Er is reeds verwezen naar de initiatieven van de stichting WIJS en het feit dat er in de wandelgangen is gesproken over een oost-west verbinding openbaar vervoer. De fractie heeft naar deze plannen gekeken en heeft vervolgens de logica van de plannen op de landkaart ingekleurd. Op die wijze kwamen er grijze gebieden naar voren, die hebben geleid tot het plan van de Hofgeestlijn.

Vervolgens zijn de plannen in grote lijn beschreven. Aan de hand van deze eerste beschrijving is contact gezocht met GroenLinks politici op meerdere niveaus: gemeenteraadsleden, provinciale statenleden, maar ook diverse bestuursleden en natuurlijk onze eigen wethouder, die in zijn periode als fractievoorzitter ook al gedachten ontwikkelde over een nieuwe OV verbinding.

Een volgende stap was het benaderen van met name de ondernemerswereld van Velsen, alsmede mensen werkzaam op het gebied van infrastructuur, railvervoer, en dergelijke. Door het ventileren van de eerste opzet en de reacties hierop is het plan verder uitgewerkt en aangezet. Natuurlijk is er uitgebreid gebruik gemaakt van internet. Vele websites zijn bezocht om informatie te staven en nieuwe informatie op te doen. Tussentijds is ook met derden gesproken en zijn reacties afgetast. Nadat alle input was verzameld en verwerkt is het oorspronkelijke plan vrijwel geheel herschreven tot dit definitieve plan van de Hofgeestlijn.



2. Wat is de Hofgeestlijn?

De Hofgeestlijn is een railverbinding. Voorheen dacht men dan vooral aan een spoorverbinding, de trein (zwaar vervoer) en in de stad aan tram en metro. Tegenwoordig is er ook de optie "lightrail".

Een belangrijk aspect van de verschillen betreft de zwaarte van de beddingen, de elektrische aandrijving en de wijze van vervoer (apart, dan wel gecombineerd, of vrijwel geheel verweven met overig wegverkeer). Ook de flexibiliteit is per railverbinding verschillend, waarbij in geval van spoor al snel een reguliere dienstregeling aan de orde is, afgestemd op het vervoer van de NS (Nederlandse Spoorwegen).

Ondanks dat wij ons niet willen vastleggen op een bepaalde railverbinding, gaat onze voorkeur uit naar een lightrail. Een van de redenen voor deze keuze is financieel technisch. De andere is dat een lightrailverbinding veruit de meest flexibele is, ten aanzien van de keuzes tussen railverbindingen. Zeker met de huidige ontwikkelingen biedt een lightrailverbinding alles wat wij op onze wensenlijst hebben staan. Dat betekent dat er naast personenvervoer bij een lightrail ook de mogelijkheid is voor goederenvervoer (mits tot een bepaald gewicht). Een ander voordeel is dat het traject van een lightrailverbinding te combineren is met overig wegverkeer, dus ook bijvoorbeeld met de HOV. De aanpassing van spoorbreedtes is niet aan de orde. Voor zowel metro, tram, lightrail als spoor wordt de spoorbreedte van 1435 mm gehanteerd.

2.1. Tracékeuze.

Bij de tracékeuze is gekeken naar meerdere factoren. Hierbij speelt de ontwikkeling van IJmuiden en de gemeente als geheel een belangrijke rol. Ook houdt dit in dat bij de tracékeuze niet alleen is gekeken naar de situatie van vandaag, maar nog meer naar de ontwikkelingen in de toekomst.

2.1.1. Personenvervoer.

De eerste insteek is het personenvervoer. Hoe lopen de bewegingsstromen, waardoor worden die veroorzaakt en wat zijn de alternatieven. Een tweetal stromen zijn groot, maar niet regulier. Het betreft hier personenstromen vanuit de scheepvaart (ferry en cruiseschepen) en personenstromen in relatie tot evenementen (Dance Valley).

Daarnaast zijn er de reguliere stromen. Op dit moment betreft dit vooral het forensen verkeer, maar in de toekomst zal bezoek aan Spaarnwoude en de activiteiten op de Zuider Scheg tot een redelijk reguliere personenstroom leiden.

Forensenverkeer vindt plaats vanuit alle woonkernen van Velsen. Inwoners van Santpoort-Zuid zijn primair aangewezen op de trein (NS), of eigen vervoer. Inwoners van Santpoort-Noord kunnen kiezen uit de trein (NS), eigen vervoer, en straks de HOV. Twee van de drie stromen gaan altijd via Haarlem. Driehuis is in deze gelijk aan Santpoort-Noord. Velsen-Zuid eveneens, maar IJmuiden kan straks feitelijk alleen kiezen uit de HOV, en eigen vervoer.





Velsen-Noord is geografisch een ander verhaal. Via de pont is een route richting het zuiden, maar ook station Beverwijk is binnen redelijke afstand. Door de redelijk geïsoleerde ligging is vooral het eigen vervoer in Velsen-Noord een primair vervoermiddel.

Bij IJmuiden, Velsen-Noord, Velsen-Zuid en Driehuis moet in deze ook nog aandacht gegeven worden aan de ferry van IJmuiden naar Amsterdam. Op zich is dit een relatief snelle verbinding, maar de betrouwbaarheid is niet constant. Ook is er regelmatig discussie over de toekomst, waarbij niet bij alle alternatieven gesproken als realistisch.

Vanuit IJmuiden rijdt nog een busverbinding, langs het Noordzeekanaal, richting Amsterdam. Voor een beperkte groep personen is dit een goed alternatief, maar de beperktheid van dit busvervoer in relatie tot de omgeving en andere alternatieven (deze alternatieven worden veelal niet gezien als alternatief) is geen directe indicatie via deze lijn aan een constructieve verdere uitbouw te denken.



Nog niet genoemd is de woonkern Velsbroek. Een van de grotere woonkernen van de gemeente, maar niet aangesloten op een *directe* verbinding van OV. Inwoners van Velsbroek worden dus altijd sterk gemotiveerd per eigen vervoer de woonkern te verlaten. Busvervoer betekent altijd overstappen en is veelal tijdrovend. Het feit dat Velsbroek een goed aansluiting met effectief openbaar vervoer ontbeert is bepalend geweest voor de tracékeuze van de Hofgeestlijn.

Vanuit de modaliteit van het personenvervoer zijn interessante connecties te leggen in relatie tot de Hofgeestlijn. De trein en bus zijn hier belangrijke voorbeelden van, evenals de genoemde HOV. Maar ook de veerpont, Fast ferry (draagvleugelboot), fiets en bromfiets en wandelaars zijn bewegingen welke modaliteiten gerelateerd dienen te worden aan efficiënt en gewenst personenvervoer als de Hofgeestlijn.

2.1.2. Goederenvervoer

Vervoer van goederen in de gemeente Velsen concentreert zich nadrukkelijk in en rond de haven. Hier is al een alternatief voor handen: vervoer over water. In veel gevallen is een spoorverbinding geen voldoende alternatief.

Deels vindt er vervoer plaats met vrachtwagens. Op dit gebied is mogelijk winst te halen, door de Hofgeestlijn hiervoor in te zetten. Daarbij speelt wel een zekere mate van concurrentie een rol. Divers vervoer van en naar IJmuiden is tijdgebonden: een snelle levering van adres tot adres (bederfelijkheid, etc.).



Indien de Hofgeestlijn hieraan kan voldoen kan het een goede concurrent van een deel van het vrachtverkeer worden. Een directe lijn naar het achterland is dan zeer gewenst en ook hier speelt de tracékeuze een rol.

2.1.3. Overige overwegingen

Ten aanzien van de tracékeuze zijn er nog een aantal andere overwegingen:

- Ontsluiting: Velsen beschikt naast Spaarnwoude ook over een groot duingebied en strand,
- Aanleg van een nieuwe railverbinding moet de omgeving zo veel als mogelijk ontlasten,
- Aanleg mag niet leiden tot onnodige schade aan natuur en milieu,
- Is openbaar vervoer wel aan te passen aan de onregelmatige en grote personenbewegingen van cruiseschepen,
- Onteigening zo veel mogelijk voorkomen,
- Bij lightrail (en tram) kunnen krappere bochten² in het tracé opgenomen worden.

Zeker in de loop van het proces zullen meer overwegingen naar voren komen. Veelal leiden overwegingen ook tot bezwaren. Uitgangspunt van GroenLinks bij het maken van de tracékeuze is juist te kijken of bezwaren kunnen worden omgezet in kansen.



² Voor een spoorverbinding is een andere orde van scherpte van bochten aan de orde dan bij metro, lightrail of zelfs tram. Bij een combinatie van spoorvormen en een combinatie van gebruiksmiddelen moet wel rekening gehouden worden met de ruimte voor de bochten.

3. (Technische) mogelijkheden

De aanleg van een weg, railverbinding, waterweg, of dergelijke doet altijd een groot beroep op technische inzichten, mogelijkheden en ontwikkelingen. Dat is de fractie van GroenLinks zich terdege bewust bij het ontwikkelen van dit plan de Hofgeestlijn.

Daarbij is gekeken naar de (technische) mogelijkheden van andere vervoersstromen, los of in combinatie met openbaar vervoer. Ingewikkeld, maar hiermee wordt aangegeven dat veel professioneel vervoer niet gelijk staat aan openbaar vervoer. De mogelijkheid dit te combineren biedt echter wel perspectief.

Niet altijd. De grote scheepvaart zal particulier blijven en gebruik blijven maken van het Noordzeekanaal. Vrachtverkeer zal voor een (groot) deel particulier blijven, maar mogelijk wel in toenemende mate kunnen worden gecombineerd met OV. Individueel op maat personenvervoer is beperkt via OV uit te voeren. Mogelijkheden zijn er wel.

In algemene zin zijn er vervoerstechnisch meerdere mogelijkheden de Hofgeestlijn rendabel te maken.

Belangrijk hierin zijn de gesprekken met Zeehaven IJmuiden BV en de HOV IJmuiden (Haven Ondernemersvereniging IJmuiden). Met name op het gebied van particulier vervoer zijn dit bedrijf en deze organisatie essentieel en grote partners om rekening mee te houden. Zowel Zeehaven IJmuiden als HOV IJmuiden hebben zich positief uitgesproken over de ideevorming van de Hofgeestlijn. Daarbij waren er aan beide zijden kanttekeningen. Deze kanttekeningen zijn in de planbeschrijving opgenomen. Opvallend overigens was dat de kanttekening, kritische noten, en ook de gesignaleerde kansen van Zeehaven IJmuiden niet allemaal dezelfde waren als die van HOV IJmuiden. Er is dus sprake van verschillende zienswijzen en invalshoeken. Het belangrijkste hierbij is dat de steun voor de Hofgeestlijn ook hier breed gedragen wordt.



3.1. Rails

Spoor en rails... het lijkt het zelfde, toch is hier een essentiële nuance in aan te brengen. Bij spoor wordt over het algemeen gesproken over regulier treinverkeer. Dat betekent ook dat er zware spoorbeddingen noodzakelijk zijn.

Wordt er echter gesproken over rails, dan zijn er meer opties, waarbij de zwaarte van de beddingen andere waarden krijgen. Bij tramvervoer is sprake van de meest lichte vorm van bedding, ge-



volgd door metroverbinding en als laatste lightrail (hoewel de onderlinge verschillen zeer beperkt zijn). Dit betekent dat de keuze van het soort vervoer ook enigszins bepalend is voor de kosten van het aan te leggen traject. Omdat de ontwikkelingen voortschrijden worden alternatieven ook reëler. Zo bestaat er tegenwoordig ook de mogelijkheid tot goederenvervoer over een trambaan. Hierbij dient wel weer rekening gehouden te worden met maximaal transportgewicht.

De voorkeur van de fractie gaat uit naar een lightrail-verbinding, mede omdat dit in onze optie uiteindelijk de meest flexibele variant is, een relatief goedkope oplossing en voldoet aan de te verwachten gebruiksintensiteit.

3.1.1. Energievoorziening

In geval gesproken wordt over spoor, dan moet overwogen worden of er bovenleiding aangelegd dient te worden. Dit zal de kosten sterk doen vermeerderen, waardoor het alternatief om met schone diesellocomotieven te gaan rijden voor de hand ligt.

Andere vormen van vervoer zijn eigenlijk altijd gerelateerd aan een elektrische aandrijving. Dit kan middels bovenleidingen, maar er zijn ook grondvoorzieningen voor de elektrische aandrijving. Nieuwe ontwikkelingen duiden zelfs op veilige vormen van stroomvoorziening via de grond. Ook is bij elektrische aandrijving een combinatie van stroomvoorzieningen mogelijk.

3.1.2. Enkel of dubbel

Dubbelspoor is altijd duurder dan enkel spoor. Ons idee is dan ook met alternatieven te werken om vervolgens tot een keuze te komen. Uitgaande van een totale lengte van 22 kilometer en een gemiddelde snelheid van 40 kilometer per uur, duurt de rit 30 minuten (inclusief haltestops). Bij een dienstregeling van een half uur kan volledig met enkele spoor gereden worden. Echter bij flexibele dienstregelingen en intensiever gebruik is het aan te bevelen zogenaamde passeersporen te realiseren. Deze passeersporen zijn te combineren met de aanleg van haltes. Daarbij is een lengte van 800 meter passeerspoor gemiddeld een goede lengte. Bij intensief gebruik van de Hofgeestlijn zijn drie tot vijf passeersporen voldoende.

Naar ons idee is het gebruik van een rendabele Hofgeestlijn onvoldoende om het gehele traject van dubbel spoor te voorzien.

3.1.3. Comfort

Ook ten aanzien van in te zetten comfort bestaan diverse mogelijkheden. Gezien de mogelijke doelgroepen (passagiersvervoer) pleit de fractie er voor om het materieel van een relatief hoog comfortniveau te voorzien. Dit niet alleen met het oog op de doelgroep, maar tevens op route en de reistijd. Deze combinatie zal meer mensen doen besluiten gebruik te maken van de Hofgeestlijn, indien het comfort aangenaam is.

Echter, er kan ook gebruik gemaakt worden van verschillend comfort, of financieel technisch toch een keuze gemaakt worden voor eenvoudig materieel. Natuurlijk is dit goedkoperen misschien niet van invloed op het aantal reizigers. Snelheid en betrouwbaarheid zijn primaire behoeften van de reiziger, maar comfort is in toenemende mate van belang.

3.2. Museumtrein

Op dit moment ligt er al een stuk rail; tussen de Wilhelminakade (Witte Theater) en het Pontplein. Een onderdeel van het tracé van de Hofgeestlijn, maar ook een onderdeel waar al in een vroeg stadium activiteiten ontwikkeld kunnen worden. In combinatie met de ferry Amsterdam- IJmuiden kan een korte verbinding tot stand komen met eventueel een vervolg per nostalgische bus. Hiervoor zouden contacten met bijvoorbeeld Connexion tot stand moeten worden gebracht, waarmee op eenvoudige wijze al een ontwikkeling plaats vind rond het stukje tracé, dat de verdere ontwikkelingen kan stimuleren.

Bij concretisering van de Hofgeestlijn kan dit tracé op glijdende wijze worden opgenomen om tot het definitieve resultaat te komen.

Daarnaast kan het opstarten van een dergelijk alternatief al signalen afgeven in het kader van diverse arrangementen. Bijvoorbeeld een arrangement Amsterdam naar Newcastle per ferry over het Noordzeekanaal, stukje nostalgisch spoor en een nostalgische bus naar de ferry. Een eerste aanzet tot de Hofgeestlijn en haar mogelijkheden wordt hiermee gerealiseerd.

3.3. Prorail

In het kader van de planvorming is nog een aspect wat belicht dient te worden. Indien de plannen de status van spoor zullen krijgen en hiermee gesproken wordt over uitbreiding van het spoorwegnet, zal de aanleg via Prorail moeten geschieden.

Hiermee wordt wel een extra partij betrokken bij de verdere ontwikkeling, maar ook ten aanzien van de exploitatie zal Prorail grote invloed behouden. Extra financiering en subsidies bij deelname van Prorail zullen eerder beperkt zijn, dan bij andere vormen van railaanleg. Zo heeft de provincie Noord-Holland eigenlijk al laten weten geen financiële steun te verlenen, wanneer Prorail partij wordt, omdat in een dergelijk geval de provinciale steun niet meer zal passen in de regionale visie.



4. Kansen en bedreigingen

Het plan van de Hofgeestlijn kent kansen, alsook bedreigingen. De kansen laten zich vanzelf, lezende het plan, openbaren. Immers, de Hofgeestlijn is een duidelijke kans voor Velsen, maar ook voor de Randstad en Metropoolregio Amsterdam. Een kans voor toerisme, industrie en het forensen verkeer. In Velsbroek wonen ruim 16.000 inwoners. Dit houdt in dat alleen al vanuit Velsbroek zo'n 8000 forensen bewegingen (retour; 4000 enkele reizen) per dag plaats vinden (inclusief school en studie). Indien de Hofgeestlijn alleen een functie voor Velsbroek zal hebben is er geen sprake van kostendeekkende voorzieningen. Echter, IJmuiden, Velsen en misschien zelfs Driehuis zullen een bijdrage leveren aan forensen verkeer. Een effectieve lijn kan zelfs een aanzuigende werking hebben op omliggende dorpen. Dus los van het incidentele vervoer ligt er al een reële kans voor de Hofgeestlijn. Daarnaast is er natuurlijk de kans, zoals in 3.2. besproken.

Een kans van andere orde is de milieuproblematiek in de regio. De IJmond is een van de meest milieu belaste regio's van Nederland. Er zijn problemen met geluid en fijnstof. De Hofgeestlijn is hier een beperkt antwoord op. Een groot percentage van de verkeersbewegingen vinden plaats op korte afstand. Zeker vanuit Velsbroek richting IJmuiden wordt hier een adequate oplossing geboden. Ondanks dat autogebruik en scheepvaart ongeveer maar 10% van de fijnstof problematiek voor hun rekening nemen geldt in dit geval: alle beetjes helpen. Iedere stap om mensen uit de auto te krijgen en in het openbaar vervoer is een overweging waard, zeker wanneer het de korte afstanden betreft.

4.1. Bedreigingen en risico's

De grootste bedreigingen en risico's zitten niet direct in het plan zelf, maar meer in de voorwaarden-scheppende sfeer. De A9 is een belangrijke ader in het kader van de infrastructuur. Dat betekent dat naast de weg en het idee van de Hofgeestlijn er ook mogelijke andere gegadigden zijn met initiatieven op dit tracé.

Bijvoorbeeld een hoofdgasleiding langs de A9, hoogspanningspalen, of andere belangrijke netwerken voor energievoorziening, of communicatie. De Hofgeestlijn over een gasleiding leggen kan niet. Er naast wel.

Ook om die reden is er een belang de plannen van de Hofgeestlijn tijdig te behandelen, want wachten of uitstel kan door de bedreigingen en risico's uitmonden in afstel.



4.1.1. Velsen Zuid

De passage van Velsen-Zuid is een zeker risico. De ruimte is hier beperkt en hier moet creatief mee omgegaan worden. Er zijn wel alternatieve mogelijkheden, maar hier zitten ook weer verschil-

lende kostenplaatjes aan. Vooralsnog kiezen wij nu voor een relatief eenvoudige oplossing; enkelspoor via de middenberm van de Stationsweg en bij de aansluiting met de A22 deels over de busbaan, dan wel via een naastgelegen rail.

4.1.2. Duin

Om de Hofgeestlijn door te trekken naar het strand, jachthaven en het begin van de pier (Tweede personenterminal) is er een drempel. Letterlijk. Om de helling van het duin te nemen moet een ingewikkelde techniek worden toegepast, omdat de helling te steil is om hier lightrail tegenop te laten rijden. Een optie is het duin deels af te graven en via een stormvloedkering (ondermeer als bij Harlingen toegepast) de helling geschikt maken. Het risico is dat het duin niet op dergelijke wijze aangetast mag worden en er alternatieven verder uitgewerkt moeten worden.

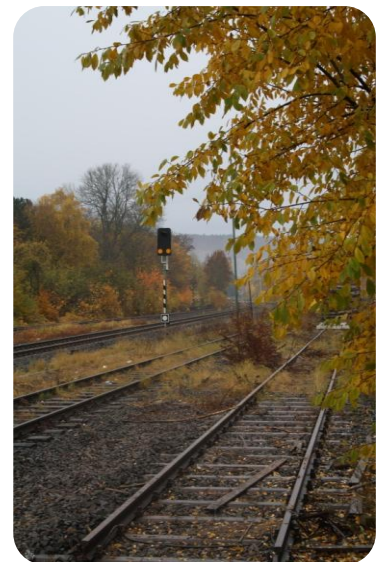
4.2. Financiële risico's

Bij ieder project zijn er financiële risico's. Zoals in paragraaf 5.5.3. wordt genoemd tracht de fractie van GroenLinks een reëel, maar zuinig financieel beeld te tonen. Kortom, er wordt uitgegaan van tegenvallers, dus in de berekening wordt de 50% kostenoverschrijving op voorhand mee gecalculeerd. Omgekeerd gaan wij uit van (mogelijk) lage cijfers ten aanzien van de inkomstenderving. Echter, ook wanneer het initiatiefraadsvoorstel een vervolg krijgt zullen er nieuwe en specifieke berekeningen gemaakt worden. Hierin zal GroenLinks nadrukkelijk de wens uitspreken deze berekeningen met een zelfde voorzichtigheid en marge tot stand te laten komen. Het tracé in acht nemende lijkt het er stellig op dat een aantal risico's op voorhand beperkt kunnen worden.

Een financieel risico van geheel andere orde is dat de financiering niet tot stand komt. Er zijn echter diverse mogelijkheden gelden aan te wenden en naar ons idee verhoudt het plan van de Hofgeestlijn zich in die verhouding tot de financiering, dat hier absoluut reële mogelijkheden aan de orde zijn. Pas bij definitief onderzoek kan echter alsnog blijken dat hier een risicofactor aan de orde is.

4.3. Publieke opinie

Met een project als de Hofgeestlijn dient rekening gehouden te worden met de publieke opinie. Hoe staat men tegenover dit project? Ten aanzien van het financiële deel en de omvang van de investering zal er in eerste instantie veel weerstand vanuit betrokken inwoners aan de orde zijn. Men zal argumenten aandraagen als dat het geld beter in de WMO geïnvesteerd kan worden. Heel begrijpelijk, echter het publiek dient op goede wijze voorgelicht te worden dat de investering in de Hofgeestlijn geen investering is uitgaande van luxe en overbodige uitgaven. Iets wat niet



alleen strak getoetst moet worden, maar waar ook juiste voorlichting over gegeven moet worden. Verder is de verwachting, dat de plannen slechts bij een kleine groep mensen, gerelateerd aan het tracé, op weerstand zal stuiten. Immers het plan houdt rekening met eventuele belemmeringen en tracht deze op voorhand al zoveel als mogelijk uit te sluiten. Dit zal betekenen dat een goede uitleg de publieke opinie wel degelijk warm kan maken voor dit plan. Er is sprake van een zogenaamde win-win situatie, waarbij het aantal verliezers zeer beperkt zal zijn. Daarbij biedt de Hofgeestlijn voor iedereen zeer veel perspectieven, van inwoners, toeristen, ondernemers tot de forensen. Ook gooit de Hofgeestlijn IJmuiden open voor verdere ontwikkeling, zoals in de Visie op Velsen 2025 is vastgelegd.

4.4. Sterktepunten.

Bij het uitwerken van de plannen rond de Hofgeestlijn is gebruik gemaakt van een aantal sterktepunten. Het eerste is natuurlijk het gebruik maken van het huidige spoor langs de Kanaaldijk. Een ander sterktepunt is het idee een flexibele vorm van openbaar vervoer aan te leggen.

Nog een sterktepunt is mogelijk dat het tracé van de Hofgeestlijn maar in beperkte mate te maken krijgt met het onteigenen van particulieren eigendom. In grote lijn loopt het traject over publieke en semi publieke gronden.

4.4.1. Natuurbelasting

Alles wat je aanlegt is een aanslag op natuur en milieu. De Hofgeestlijn kan hier geen uitzondering op zijn. Wel is hier nadrukkelijk rekening mee gehouden, met name in de tracékeuze. Het gehele tracé loopt langs of over bestaande infrastructuur. Hiermee wordt alleen al de schade tot een minimum beperkt. Ook gaat het traject over delen met grondhistorische waarde (aardkundig monument). Hier mag niet gebouwd worden, of de grond ingegaan worden. Op deze plaatsen kan de Hofgeestlijn zo aangelegd worden dat deze grondhistorische waarde niet aangetast wordt, dan wel tot een absoluut minimum wordt beperkt. Bij het kiezen van het voorgestelde traject zijn geen belastende remmingen gevonden inzake bijzondere beplanting of beschermde diersoorten. We realiseren ons dat bij uitwerking van de planner nader onderzoek gedaan dient te worden, met mogelijk andere uitkomsten. Nogmaals, GroenLinks verwacht hier geen verrassingen.

Met de fractie van GroenLinks Haarlemmerliede-Spaarnwoude is op dit gebied ook overleg geweest. Een traject langs het Noordzeekanaal lijkt ons niet wenselijk. Los van een minder effectieve lijn is die route ook schadelijk voor het landschap. Door dicht langs de A9 te blijven en bij de A 205 een zo krap mogelijke bocht te maken en strak parallel te lopen met de treinverbinding Haarlem - Amsterdam wordt ook hier de eventuele schade tot een minimum beperkt.

4.4.2. Kansen

Ons inziens biedt de Hofgeestlijn ook kansen, zeker in het licht van de Visie op Velsen 2025, waarin ondermeer gesproken wordt over ontwikkeling van toeristische activiteiten. Hierbij wordt het IJmuiden strand genoemd als mogelijkheid tot profileren. Ook uitgaande van de Kustvisie liggen er diverse kansen niet alleen het strand aantrekkelijker en toegankelijker te maken, maar ook het gebied rond de jachthaven. Zo bestaan er plannen het Pieter Vermeulen Museum onder te brengen op deze locatie, eventueel aangevuld met andere activiteiten.

Het benutten van de pier, voor toeristische activiteiten, is in de wandelgangen benoemd als een onbenutte kans voor IJmuiden/Velsen. De komst van de Hofgeestlijn biedt mogelijkheden voor dit soort ontwikkelingen, juist omdat een voorwaarde een goede bereikbaarheid is, iets waar de Hofgeestlijn een grote bijdrage aan kan leveren. Wanneer de Hofgeestlijn met de bestaande vervoersbehoefte niet rendabel is bieden deze ontwikkelingen kans wel tot een reëel perspectief te komen.

4.5. Flexibiliteit

Een belangrijke functie van de Hofgeestlijn kan gerealiseerd worden door flexibiliteit. Dit houdt in dat er weliswaar een basisdienstregeling aan de orde kan zijn, maar daarnaast ruimte wordt gecreëerd voor extra vervoer. Met name omdat in het kader van de gebruiksmogelijkheden sprake is van piekbelastingen. Bijvoorbeeld wanneer een cruiseschip aanmeert. Behalve dat er dan een grote vraag naar vervoer bestaat, stelt dit soort reiziger veelal ook andere eisen aan het vervoer. Speciaal hiervoor kan een beroep gedaan worden op private ondernemers, zoals bijvoorbeeld Herikrail.

Herikrail beschikt over eigen materieel. Dit is van hoge kwaliteit en kent een nostalgische waarde. Hiermee zijn passagiers van een cruiseschip beter te verleiden via een railverbinding naar het achterland te gaan, bijvoorbeeld richting Amsterdam.

Een ander voordeel van een grote mate van flexibiliteit is, dat op het gehele traject van de Hofgeestlijn diverse mogelijkheden van arrangementvervoer ontstaan. Al eerder is hier een voorbeeld van gegeven, maar ook ten aanzien van evenementen kan hiervan gebruik gemaakt worden. Naast evenementen bestaat de mogelijkheid om te komen tot kleinschalige arrangementen, bijvoorbeeld vanuit Amsterdam per rail naar het Witte Theater, Fort eiland, strandactiviteiten, en dergelijke. Een mogelijk interessante speler van andere orde kan de toenemende bereikbaarheid van Sugar City (Halfweg) zijn. Met name vanuit IJmuiden (cruiseschepen en terminal) kan dit een aanzuigende werking hebben. Ontwikkeling van toerisme in IJmuiden houdt soms in dat een trekker buiten de gemeente zorgt voor ontwikkeling binnen Velsen. In ieder geval is ook een Sugar City een optie om te betrekken in het kader van arrangementen.

5. Financiën

Soms is er wel een goed plan, maar is er onvoldoende inzicht om tot een goede financiële onderbouwing te komen. Ten aanzien van de Hofgeestlijn is de fractie van mening een voldoende financiële basis mee te geven om tot verdere uitwerking te komen. Het betreft hier nadrukkelijk een indicatief rekenmodel. Daarnaast is de fractie uitgegaan van voorzichtige cijfers (relatief lage inkomsten versus relatief hoge aanlegkosten). Dit omdat bij veel grote projecten blijkt dat deze uiteindelijk in grote mate kostenoverschrijdend zijn. Dit risico willen wij zo veel als mogelijk beperken.

5.1. Aanlegkosten

Primair zijn er de aanlegkosten. Ondanks dat er al een stukje traject ligt gaan wij uit van een financieel overzicht van het gehele traject. Uit verschillende opties en prijsindicaties blijken de kosten voor aanleg behoorlijk uiteen te lopen, maar worden allen berekend per gemiddelde kilometerprijs.

De goedkoopste optie is 3,3 miljoen euro per kilometer, en de duurste komt neer op 30 miljoen euro per kilometer. Het geplande traject is ongeveer 26 kilometer lang (exacte afstand is afhankelijk van de uiteindelijke tracé keuze). Hiermee komt de goedkoopste optie op 85 miljoen euro, en de duurste 780 miljoen euro. Aanlegkosten zijn afhankelijk van de noodzaak van beddingzwaarte, aandrijfmogelijkheden (elektrisch met diverse opties, diesel) en zogeheten kunstwerken. Uitgaand van de prognose en bodemgesteldheid is de inschatting dat met de aanleg van het tracé een bedrag gemoeid is van rond de 350 miljoen euro.

5.1.1. Kunstwerken



In het tracé zitten enkele kunstwerken verwerkt. De aanleg van de kunstwerken kan tot meerkosten leiden. Een mogelijke optie inzake kunstwerken is de passage van Velsen-Zuid. De duurste optie alhier komt neer op een kleine 75 miljoen euro extra. Verder werkt het tracé met een beperkt aantal kunstwerken. In ieder geval zijn er drie gewenst, dan wel noodzakelijk:

- *Kunstwerk Pontplein*: een fly-over van het spoor richting Velsen-Zuid, mede ter ontlasting van het verkeersknooppunt,
- *Kunstwerk A9*: Aan de oostzijde van de Zuider Scheg dient de A9 gepasseerd te worden, waarbij de voorkeur uit gaat naar een fly-over.
- *Kunstwerk zijkanaal C*: uitgegaan wordt van een verbreding van het viaduct over zijkanaal C van de A9.

Zoals eerder vermeld, is een kunstwerk mogelijk aan de orde om het duin door te steken, dan wel te passeren.

5.2. Materieelkosten

Behalve voor het tracé is ook een budget nodig om rijdend materieel aan te schaffen. Uitgaande van een lightrail verbinding zijn er diverse opties om tot een materieelkeuze te komen.

Gemiddeld komen de kosten van materieel neer op 2 miljoen euro per eenheid (vergelijkbaar met een tramstel). Per tramstel kan een vervoerscapaciteit van ruim 100 reizigers gehaald worden. Met tien tramstellen wordt een basisvoorziening gerealiseerd, waarmee de directe materieelkosten op 20 miljoen euro uitkomen. Bij eventuele flexibilituitbreiding is opschaling naar maximaal 20 rytuigen optioneel (bijvoorbeeld ten gunste van de cruisevaart).



Nb. Op dit ogenblik wordt bij de aanschaf van materieel niet apart rekening gehouden met aanschaf van goederenvervoer. In een later stadium moet bekeken worden of dit vanuit de algemene voorzieningen wordt gerealiseerd, of dat het bedrijfsleven hier een belangrijke investeringsrol in dient te nemen.

5.2.1. Aanbieders

Er kan ook op andere wijze naar materieelkosten gekeken worden. Een mogelijkheid is een beroep te doen op private aanbieders, die reeds over eigen materieel beschikken. Hiermee kan extra ruimte gecreëerd worden, maar ook een toegevoegde waarde voor met name de cruise toeristen.

5.3. Cumulatieven

Van het nulpunt tot uiteindelijke realisatie wordt op dit moment een schatting gedaan van alle kosten met een gemiddeld totaal van 400 miljoen euro.

Afhankelijk van besluitvorming moet verder onderzoek plaats vinden en in navolging hiervan een betrouwbare en meer precieze begroting worden opgesteld. Voor zover de voorstudies aangeven en het voortschrijdend inzicht van eerder bestaande projecten (HSL, Betuwelijn, Metro Noord-Zuid Amsterdam) mag niet blind gestaard worden op de hier gedane inschatting. Echter, er kan aan de hand van dit plan wel een maximaal te besteden bedrag aangemerkt worden. Gezien eventuele tegenvallers is ons idee dit ruim naar boven bij te stellen tot een marge van 50%.

5.4. Financiering



De gemeente Velsen is niet in staat een dergelijk project te financieren. Hier gaan wij ook niet vanuit. Immers, de Hofgeestlijn heeft wel een start vanuit IJmuiden, maar heeft in onze optie een regionale betekenis en karakter. Het is niet alleen ten behoeve van de gemeente en inwoners van Velsen, maar dient een veel breder veld.

Verbindingen naar Amsterdam, mogelijke ontlasting spoorweg Haarlem- Amsterdam, Schiphol, Aalsmeer (bloemen), maar ook het achterland binnen en buiten Nederland krijgen met deze Hofgeestlijn een directe aan-

sluiting en snelle verbinding.

Ook het feit dat hier gesproken wordt over lightrailverbinding maakt de financieringsruimte breder. Dit houdt in dat er een bescheiden bijdrage gevraagd kan worden van de betrokken gemeenten, maar vooral gelden gehaald kunnen worden uit Provinciaal budget en zeer zeker vanuit Europese subsidiefondsen. Daarbij wordt uitgegaan dat ook de landelijke overheid haar verantwoordelijkheid zal nemen.

5.4.1. Subsidies en fondsen

Veel gemeenten maken onvoldoende gebruik van subsidies en financiële fondsen. Veelal zijn de te bewandelen kanalen onvoldoende bekend. Ook kan schaalvorming een rol spelen. Zeker indien er sprake is van een IJmondiale samenwerking ontstaat er een sterk front, wat zich beter kan toeleveren op binnen halen en ontwikkelen van financiën. Een mobiliteitsfonds kan hierin een goede basis zijn. Belangrijk is het de subsidiekanalen goed te benutten en vanuit bestuurlijke afstemming adequaat te handelen.

Vanuit overheidswege zijn er vier niveaus, die tot een financiële bijdrage kunnen komen, inzake de aanleg (en een deel van de exploitatie). Dit betreft het gemeentelijke niveau, provinciaal niveau, de landelijke overheid en Europese financiering. Ten aanzien van het eerste niveau mag duidelijk zijn, dat het hier niet alleen de gemeente Velsen betreft, maar ook gemeenten Haarlemmerliede/Spaarnwoude en Amsterdam.

Het verkrijgen van financiering vanuit hogere bestuursorganen is afhankelijk van de schaal van het project. In dit geval is er in ieder geval sprake van een regionaal belang, maar mogelijk kan de ontwikkeling leiden tot een landelijk of zelfs internationaal belang van de Hofgeestlijn. Raadzaam is echter het project niet te groot te willen trekken en in eerste instantie gaan wij uit van een regionaal, dan wel landelijk belang. Hierbij verwijzen wij naar paragraaf 1.4.1. waar gesproken wordt over diverse beleidskaders, waarin het initiatiefraadsvoorstel te borgen is.

De Europese subsidieverstrekking (fondsen) gaan wel uit van een veranderde kijk op toekenning. De Europese Unie is een stuk kritischer geworden en het is belangrijk goed aan te sluiten op deze criteria. Kennis en innovatie zijn hier belangrijke waarden in, zoals ook het topsectorenbeleid (logistiek).

De componenten luchtkwaliteit en duurzaamheid zijn tevens instrumenten om mogelijk in aanmerking te komen voor subsidiering of fondswerving. Hierbij moet gewaakt worden dat het doel de middelen heiligt. Het is dus niet de bedoeling dat er zo gezocht gaat worden naar financieringsmogelijkheden dat het oorspronkelijke plan van de Hofgeestlijn onderschikt wordt aan de uiteindelijke uitvoering. Onder alle omstandigheden willen wij dicht bij het basisplan blijven om te groeien tot de uiteindelijke realisatie.

Een verandering die ook gaande is, is dat er minder sprake is van subsidie, maar dat er meer gewerkt wordt met fondsen en leningen. Er zijn dus mogelijkheden om vanuit overheden gelden aan te wenden voor de realisatie van de Hofgeestlijn, maar de stromen veranderen en zijn al deels veranderd. Het is dus niet onbelangrijk bekwame deskundigen in te zetten om optimaal gebruik te kunnen maken van deze vormen van financiering, wat tegenwoordig een specifieke deskundigheid betreft.

5.4.2. Bedrijven

Niet alle investeringen hoeven uit overheidsmiddelen gerealiseerd te worden. Ook de ondernemers en bedrijven kunnen zeer goed het belang van de Hofgeestlijn inzien en aan de hand hiervan de lijn mede financieren. Als voorbeeld noemen wij het projectinitiatief Fun Valley. In de presentatie van de plannen is gewezen op de infrastructurele problematiek, waarop de projectontwikkelaar heeft aangegeven hier een stuk van mee te nemen. Op dit moment wordt hierbij uitgegaan van voorzieningen op het gebied van automobilititeit. Mogelijk is het initiatief van de Hofgeestlijn voor dergelijke projectontwikkelaars dermate interessant dat zij meer oor hebben in een dergelijke vorm van OV te investeren, en minder in de reguliere verkeersstromen. Wij noemen Fun Valley slechts ter illustratie van de mogelijkheden op basis waarvan particuliere initiatieven mede kunnen bijdragen aan de totstandkoming van de Hofgeestlijn.

Wanneer het plan in basis wordt goedgekeurd moet ook op dit terrein deskundigheid ingezet worden om participanten binnen te halen.

5.4.3. Onderzoek

Alvorens de plannen te kunnen verwezenlijken en tot definitieve aanbestedingen en financiering te komen is verder onderzoek nodig. Voor dit onderzoek kan de gemeente al subsidie aanvragen, maar ook kan binnen de eigen begroting geld gereserveerd worden om in dit onderzoek bij te dragen.

Los van alle technische complexiteiten van de Hofgeestlijn zal ook ingezet moeten worden op deskundigheid op het gebied van financiën en vooral het werven van financiën. Hierbij zullen ook diverse vormen van gebruik maken van (bestaande) lobby's nuttig en noodzakelijk zijn.

5.4.4. Fondsen Europese Unie

Niet onbelangrijk is de timing van het initiatiefraadsvoorstel. Vooral wanneer er aanspraak gedaan wordt op Europese gelden. Immers in 2014 start een nieuwe fondsenperiode. Het betreft hier periodes van zeven jaar. Het is verstandig om niet tot een al te grote vertraging te komen, maar in te zetten op 2014.

5.5. Rendabiliteit

De vraag is natuurlijk of een dergelijke verbinding rendabel is. Wie maken er gebruik van en hoe vaak?

5.5.1. De reizigers

De meest stabiele factor is de forens. Te verwachten is dat er forensen verkeer komt uit de woonkernen IJmuiden, Driehuis en Velsen Zuid, Velsbroek, Santpoort-Noord en een kleine toeloop Haarlem Noord en eventueel Santpoort Zuid en Bloemendaal. De kleine toeloop is te verwaarlozen en zal niet in de cijfers worden meegenomen.

Uitgaande van het inwonersaantal en de beroepsbevolking mag op dit moment verwacht worden dat een goede OV verbinding dagelijks zorgt voor ongeveer 6000 forensen³. Dit komt neer op 12000 enkele reis trajecten per dag. Jaarlijks komt dit neer op 1.440.000 reizigers, als stabiele gebruikersstroom. Daarnaast is er sprake van enkele incidentele reisstromen; de cruisevaart, de ferry, Zuider Scheg (vooral een prognose) en Spaarnwoude. De cruisevaart biedt ongeveer 60.000 reizigers per jaar (die nu per bus vervoerd worden), enkele reis. Dit houdt in: 120.000 reisebewegingen. Een klein deel van de reizigers van de ferry (ongeveer 20%) reist niet met eigen vervoer. Dit betreft op jaarbasis ongeveer 70.000 reisebewegingen. Uitgaande van de plannen van Fun Valley⁴ wordt gesproken over 1,5 miljoen bezoekers op jaarbasis. Wanneer 5% hiervan gebruik maakt van het openbaar vervoer (lees: de Hofgeestlijn) zijn dit 150.000 reisebewegingen per jaar. Daarbij incidentele reisebewegingen rond Recreatieschap Spaarnwoude (geschat op 50.000 reisebewegingen per jaar) komt het totaal aan reisebewegingen, door personen, op 1.830.000 per jaar. Hierbij wordt uitgegaan van een relatief voorzichtige schatting. Extra reizigers rond extra evenementen en bijvoorbeeld strandgang worden vooralsnog buiten beschouwing gelaten. Ook onderzoeken over de extra aanzuigende effecten worden hier niet benoemd. De fractie kiest voor deze voorzichtige aanpak omdat zij niet over deskundigheid en middelen beschikt dit specifiek uit te laten rekenen.

Eventueel goederenvervoer wordt ook buiten de calculaties gehouden, omdat dit een economisch onzekere factor is. In principe gaat de fractie dus uit van een minimum aan reisebewegingen om de rendabiliteit te toetsen.

5.5.2. Afschrijving

Uitgaande van een maximale investering van 600 miljoen euro⁵ en een afschrijving over 25 jaar komt dit neer op een jaarlijkse afschrijving van 24 miljoen euro per jaar. Volgens de prognose houdt dit in dat er per reizigersbeweging een bedrag van € 12,00 gemoeid is. Dit is niet concurrerend. Te vergelijken met overige vormen van reizen en openbaar vervoer zal een bedrag van ongeveer € 7,50 voor het gehele traject (op huidig prijsniveau) realiseerbaar zijn. Per rit ontstaat er een tekort van € 4,50. Deels is dit op te vangen met de niet gecalculerde extra reizigersbewegingen en goederenvervoer. Feit blijft dat er een blijvende subsidie nodig is om de Hofgeestlijn rendabel te houden.

³ IJmuiden 2000, Driehuis; 200, Velsen; 100, Velsbroek; 2500, Santpoort en rest; 1000

⁴ Fun Valley is bedoeld als voorbeeld. Andere initiatieven gaan ook uit van grote bezoekersaantallen.

⁵ Hier wordt uitgegaan van een kostenoverschrijding van het maximum te investeren bedrag met 50%

Betekent dit dat de Hofgeestlijn dus niet rendabel is? Het antwoord is kort: neen. Immers op vele vormen van openbaar vervoer bestaat momenteel een doorlopende subsidieverstrekking. Dit geldt voor vervoerders als Connexxion, maar ook voor de NS. In dat geval moet gekeken worden of de blijvende subsidie voor de Hofgeestlijn reëel is. Vanuit zeer globale berekeningen lijkt dit het feit.

5.5.3. Doorrekenen

Uit bovenstaande blijkt "rendabiliteit" geen vraag met een eenvoudig en definitief antwoord. De basis waarop GroenLinks dit initiatiefraadsvoorstel indient lijkt echter voldoende om, bij positief besluit, dergelijke berekeningen specifiek uit te werken. Hiermee denken wij dan ook aan te tonen dat ook hier een basis ligt de plannen verder door te rekenen en uit te werken.

6. Het tracé

Het tracé is uiteen te zetten in verschillende fases of delen. Vanuit het perspectief van een aanleg kan hierin een volgorde worden benoemd, van begin tot eind van het tracé. Wij kiezen er voor de uiteenzetting van het tracé in delen te presenteren. Dit omdat per deel eigen varianten aan de orde zijn, het opknippen van het tracé een beter beeld geeft op deelniveau en ook omdat er per deel verschillende aspecten zijn die van belang zijn in de realisatie.



Het tracé (rood) van de havens tot Halfweg



De Hofgeestlijn met mogelijke haltes (geel)

In grote lijn loopt het tracé vanaf de havenkade (ferry) en/of de buitenhaven, via de bestaande rail tot het Pontplein. Vanaf hier draait de rail naar links richting Velsen Zuid. Na de rioolzuivering en terrein HVC buigt het tracé achter de Zuider Scheg langs westelijk van de A9. Voor het knooppunt met de A22 kruist het tracé de A9 om vervolgens zo strak en parallel mogelijk de A9 te volgen aan de noordzijde. Met een zo klein mogelijk bocht draait het tracé richting Amsterdam zo strak als mogelijk langs de bestaande spoorlijn en A200. In eerste instantie loopt de Hofgeestlijn tot station Halfweg. Op een vervolg wordt later terug gekomen.

6.1. Tracédeel 1 (Wilhelminakade–Stationsplein)

Het eerste deel is het enige bestaande stuk spoor van het tracé. Dit betekent ook dat hier qua ontwikkeling en realisatie de minste energie en kosten aan verbonden zijn. Ook kan dit tracé, in samenwerking en afstemming met andere initiatieven, in een vroeg stadium operationeel gemaakt worden en in gebruik genomen worden.

Er zijn andere initiatieven voor dit stuk van het tracé (zie opmerkingen stichting WIJS). GroenLinks ziet voor hen een reële kans deze initiatieven operationeel te maken en door dit te combineren met de te ontwikkelen Hofgeestlijn is het ons inziens ook gewenst op de ontwikkelingen te anticiperen.

Ten aanzien van het andere initiatief is er sprake van een halte bij het Pontplein en ter hoogte van het Witte Theater. Ten aanzien van de plannen van de Hofgeestlijn zien wij vooral een halte ter hoogte van de Halkade. Dit betekent dat in het voorstel van GroenLinks de halte van het alternatieve plan (Witte Theater) niet is mee genomen.

6.2. Tracédeel 2 (Havengebied)

Vanaf de Wilhelminakade ziet GroenLinks een eerste tracé aangelegd langs de Halkade met een halte zo dicht als mogelijk bij de ferry (DFDS) naar Newcastle. Een dergelijke halte zal ingepast moeten worden in de huidige structuur. Deze aanpassing betreft de verkeerstromen en opstelstroken.

Vanuit de Wilhelminakade zou het tracé zich vervolgens splitsen. Het tweede deel vanaf deze splitsing kan als apart tracé worden aangemerkt en ook in een andere fase gerealiseerd worden.

6.2.1. Tracédeel 2a (Buitenhaven)

Vanaf de Wilhelminakade voorziet GroenLinks een vervolg richting Kromhoutstraat. Afhankelijk van financiële keuzes en mogelijkheden rijdt de Hofgeestlijn hier parallel aan de rijbaan voor het autoverkeer, of wordt dit stuk tracé geïntegreerd in de rijbanen voor het autoverkeer. Dit laatste sluit op voorhand al beter aan op het vervolg op de Kromhoutstraat, echter hierop anticiperen betekent een vertraagde gang tussen Wilhelminakade en Kromhoutstraat. Berekend dient te worden in hoeverre de extra kosten van een aparte rail opwegen tegen de te verwachten vertragende werking.

Vanaf de Kromhoutstraat kan de Hofgeestlijn geheel het vervolg van de HOV (= snelle buslijn) volgen. De lijn gaat dan tot de tweede cruiseterminal, waar de eindhalte zich bevindt, eventueel met enkele opstelrails.

Er zijn vervolgens een tweetal punten van discussie c.q. opties aan de orde in het vervolgtraject;

- a. Berekeningen geven aan dat het hellingspercentage om de laatste duin te nemen te groot is voor lightrailvervoer. Hier moeten alternatieven voor worden ontwikkeld en onderzocht:
 - De op- en afritten moeten duidelijk worden verlengd
 - Het duin wordt afgegraven en er wordt een flexibele zeekering⁶ aangebrachtOverigens is te verwachten dat het doorbreken van het duin niet toegestaan is en toestemming moeilijk te verkrijgen is.
- b. Afhankelijk van wensen en noden van het bedrijfsleven in het havengebied dient de Hofgeestlijn een of meerdere aftakkingen te krijgen. Deze aftakkingen benaderen ondernemingen zo dicht als mogelijk, dit alleen indien er een voldoende en duidelijke vraag is naar vrachtvervoer over rail, en die binnen de marges van de Hofgeestlijn haalbaar zijn.

⁶ Zoals bijvoorbeeld in de haven van Harlingen het geval.

6.3. Tracédeel 3 (Pontplein – Zuider Scheg)



De meeste en grootste interventies om tot het realiseren van de Hofgeestlijn te komen liggen ten oosten van het Pontplein. Het eerste traject is het deel van het tracé dat min of meer parallel loopt aan

het Noordzeekanaal. Het basis uitgangspunt is een rail, lopend via de middenberm van de Stationsweg. Diverse opties kunnen echter tot andere inpassingen leiden.

6.3.1. Velsen Zuid

De passage van Oud Velsen is veruit het grootste knelpunt in het tracé. Dit zowel ten aanzien van een juiste besluitvorming, als vanuit financieel oogpunt. Er zijn echter meerdere opties. De fractie geeft deze opties graag weer. In geval van positief besluit zal de politiek, in samenspraak met omwonenden en andere betrokkenen, tot juiste besluitvorming moeten komen.

Graag willen wij aantekenen dat uit financieel en technisch oogpunt de eerste optie onze voorkeur heeft:

6.3.1.1. Opties

- Optie 1*: een enkelbaans railverbinding vanaf het Pontplein tot voorbij de afslag naar de A22 (richting Beverwijk), waarbij de Hofgeestlijn in de middenberm gesitueerd is,
- Optie 2*: een dubbelbaans traject als optie 1. Echter hierbij dient de middenberm verbreed te worden, waarbij de dubbele rijbanen aan de zijkant extra dienen op te schuiven,
- Optie 3*: een verdiepte railverbinding langs Oud Velsen terzijde van het Noordzeekanaal, aan de zijkant van het kanaal (gevolg is een versmalling van het kanaal),
- Optie 4*: ondertunneling van de Hofgeestlijn. De lengte van de tunnelbak kan variabel zijn, waarbij rekening gehouden dient te worden met de tunnelbak van het spoor onder het Noordzeekanaal. Dit houdt in dat aan de oostzijde van Oud Velsen de Hofgeestlijn tijdig op veldniveau dient te zijn gekomen.
- Optie 5*: vanaf het Pontplein een verhoogde Hofgeestlijn, dubbelspoor, tot en met de insteek bij de Zuider Scheg, waarbij de pijlers zich bevinden in de middenberm van het bestaande weggedeelte.

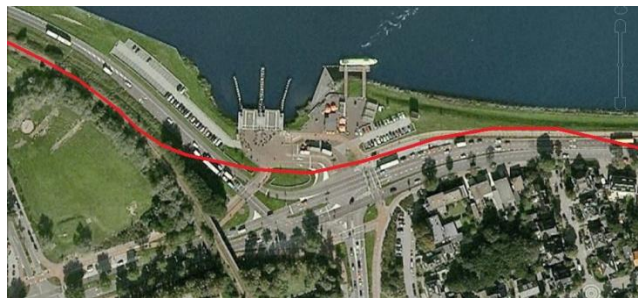
Uitgaande van de verschillende opties mag duidelijk zijn dat keuzemogelijkheid hier ruimschoots aanwezig is. Echter, ook in relatie tot rendabiliteit, moet men hier tot een goed afgewogen keuze komen. Opties 3 en 4 hebben een relatief lage omgevingschade/ hoge beeldkwaliteit, maar gaan gepaard met waarschijnlijk erg hoge meerkosten (al snel richting 50 miljoen euro). Optie 5 is het meest verkeersontlastend, maar ook zeer beeldbepalend (ontsierend) en ook wederom een vrij

prijzige optie. Het verschil tussen optie 1 en optie 2 is vooral praktisch van aard. Ook zal er een verschil in aanlegkosten aan de orde zijn, die echter relatief beperkt is. Belangrijker is de krappe ruimte om op verantwoorde wijze de rijbanen naar buiten toe te verleggen.

Ten aanzien van verschil in kosten van aanleg wordt bij de opties niet direct uitgegaan van kostenverschillen tussen enkelbaans of tweebaans railverbinding. Er zijn kostenverschillen, maar naar onze visie is een goed en overwogen keuze op dit traject primair aan de financiële gevolgen. Hierbij natuurlijk wel met enige referentie richting rendabiliteit.

6.3.2. Pontplein

Een ander knelpunt op dit stuk tracé is het Pontplein. Het Pontplein is dé oostelijke toegangspoort van IJmuiden. Een knelpunt van wegen. Soms kan dit gezien worden als nadeel, maar hier liggen ook kansen. Het nadeel beperkt zich vooral tot de risico's op het gebied van wegvervoer. De kansen liggen op de samenkomst van vele vormen van vervoer: verkeer, HOV, Pont en Fast Ferry. In dit perspectief is het Pontplein een Multimodaal OV-knooppunt. Dit zal versterkt worden bij de aanleg van de Hofgeestlijn. In de aanloop hiervan kan een eerste aanzet van een museumlijn hier al een eerste functie op zich nemen.



Hoe kan de Hofgeestlijn dit kruispunt op effectieve en minst overlastgevende wijze kruisen? Als uitgangspunt blijft een rail gesitueerd in de middenberm van de Stationsweg. Vanuit de bestaande railverbinding (Kanaaldijk) moet het pontplein overgestoken worden. Hierbij is het essentieel de daar aanwezige verkeersstromen niet te belasten. Een belangrijke reden is dat hier sprake is van een centrale (primaire) verkeersroute richting IJmuiden en vooral de havens.

De minst verkeersbelastende oplossing is tevens de duurste en wellicht vanuit visuele opties minder gewenst. Hier is sprake van een lange fly-over (linker foto) vanaf de oude railbedding tot bijna bij de kruising waar Velserbeek begint. Het nadeel hiervan is met name, dat de woningen tegen een fly-over aankijken en het zicht ontnemen.

De andere oplossing (foto rechts) is een iets kortere bocht waarmee de fly-over direct aansluit op het midden van beide weggedeelten. Zoals op de foto te zien is ontbreekt op het eerste deel voldoende ruimte op de middenberm. De weggedeelten dienen hier verlegd te worden. Op de foto is te zien dat de groenstrook langs het Noordzeekanaal hier wel voldoende ruimte biedt.

Overigens is er natuurlijk altijd nog een optie het kruispunt ondergronds te passeren. In dat geval wordt de verdieping ingezet in de bocht vanaf de bestaande railbedding en komt de railverbinding op een nader te bepalen plaats ergens op de Stationsweg weer bovengronds. Ondanks dat dit wellicht de mooiste optie is, is dit eveneens de minst reële. Er is in dat geval sprake van onevenredig hoge aanlegkosten.

6.3.2.1. Koppeling

Besluitvorming over de kruising Pontplein staat niet los van het te nemen besluit Velsen Zuid te passeren. Immers indien er gekozen wordt op andere wijze Velsen Zuid te passeren, dan via de middenberm zal de eerste optie het Pontplein te passeren een stuk realistischer worden, maar ook is er dan sprake van een kortere fly-over, omdat de rijbaan daar verder niet gekruist hoeft te worden.

6.4. Tracédeel 4 (Velsen Zuid – Velsersbroek)



Het is niet helemaal logisch dit als een los onderdeel van het tracé te beschouwen, want in principe betreft het vierde deel van het tracé Velsen Zuid tot aan Halfweg. Toch wordt er hier voor gekozen dit deel van het tracé op te splitsen in twee aparte onderdelen.

Vanaf Velsen Zuid komt het tracé, voorbij het terrein van HVC en de waterzuivering op een afslagpunt. Hier draait de lijn zuidwaarts, de Zuider Scheg in. In een rechte lijn nadert de rail de A9, om voor de A9 parallel te lopen in zuidelijke richting. Hier gaat het traject via een fly-over over de A9 heen, om bij de noordbaan van de A22 uit te komen, en deze route te volgen tot de lijn weer parallel loopt aan de A9.

Ook hier is weer een alternatieve route. De overweging kan zijn vanuit de Zuider Scheg in een rechte lijn de A9 te kruisen en vervolgens een bocht naar het zuiden te maken en via de oostzijde van de A9 naar de noordbaan van de A22 te gaan.

In dit geval lijkt een onderzoek de bepalende factor in de definitieve route. Daaraan hangt een financieel aspect: de goedkoopste variant kan hier verkozen worden en bodemonderzoek moet uitwijzen wat de mogelijkheden, de beste opties, zijn. Eventueel dienen voorzieningen getroffen te worden.

Op dit stuk tracé staan twee haltes aangegeven. De fractie van GroenLinks pleit ervoor ook daadwerkelijk aan deze twee haltes vast te houden, hoewel een beperkte verschuiving natuurlijk optie-neel is.

6.4.1. Halte Zuider Scheg



Ondanks dat op dit moment van presentatie de Zuider Scheg een open gebied is zonder specifieke exploitatie zijn er wel intenties en initiatieven dit gebied actief in te vullen. Een voorbeeld is het initiatief dat momenteel actueel is: Fun Valley. Een van de nadelen van Fun Valley (en dus alle andere initiatieven) is dat er geen goede ontsluiting via het OV aanwezig is. Een halte is dus eigenlijk essentieel om op deze locatie een succesvol initiatief te realiseren.

De projectontwikkelaar van Fun Valley geeft overigens aan zelf zorg te dragen voor infrastructurele oplossingen en aanpassingen, maar deze zijn beperkt tot maatregelen betreffende het autovervoer. De fractie van GroenLinks wil juist het autovervoer terug dringen en ontmoedigen, maar desondanks bieden de projectontwikkelaars hierin geen alternatief. De Hofgeestlijn is hier, naar onze mening, wel degelijk een zeer gepast alternatief. Het is zelfs zo dat naar ons idee een Hofgeestlijn zonder halte Zuider Scheg veel aan waarde, en ook rendabiliteit verliest.

6.4.2. Velsbroek



Voor de Hofgeestlijn is dit wellicht het meest cruciale punt van het tracé. Niet direct vanuit de visie een rendabele lijn te presenteren, als wel de visie een belangrijke woonkern als Velsbroek aan te sluiten op goede en effectief openbaar vervoer. Iets wat nu volledig ontbreekt, en waar de Hofgeestlijn in zou voorzien.

Omdat de halte Velsbroek wel buiten de woonkern valt is er een zeker belang de infrastructuur tussen woonkern en halte aan te passen. Dit hoeft niet direct via het wegennet, want deze faciliteiten zijn aanwezig, en dienen hooguit te worden aangepast. Van belang is een snelle en directe bereikbaarheid per fiets, maar daarnaast ziet de fractie van GroenLinks een busverbinding tussen halte Velsbroek en woonkern als een onmisbare meerwaarde. Bekeken moet worden of aanpassing van bestaande lijnen aan deze uitdrukkelijke wens kan voldoen.

Op de foto (links) is een idee gegeven van de mogelijke locatie van de halte (geel). De groene stippellijn is een optie voor de busroute, waarbij maar een kort stuk weg aangelegd dient te wor-

den (de verbinding van Velsbroek naar de landweg: de hoek rechts van de cirkel). Voor fietsers is de voorziening ook al in grote mate aanwezig.

Ten aanzien van autoverkeer is het naar ons idee niet nodig directe maatregelen te nemen. Aan de Spaarnwoude zijde van de halte is momenteel een parkeerplaats voor het recreatieschap. Mogelijk kan deze parkeerplaats enigszins uitgebreid worden.

6.4.2.1. Spaarnwoude

Een ander belang van de halte Velsbroek is het recreatieschap Spaarnwoude. Ook dit gebied is niet aangesloten op goed en efficiënt OV. De halte Velsbroek levert een belangrijke mogelijkheid het recreatiegebied op andere wijze te bezoeken. Zeker ten aanzien van grote evenementen is dit een zeer gewenste ontwikkeling. Alhoewel ook in dit laatste geval weer sprake is van incidentele pieken, maar zoals al eerder gesteld dient de Hofgeestlijn ook een mate van flexibiliteit te hebben. Belangrijk ten aanzien van de situatie van de halte Velsbroek is ook de omstandigheid van het recreatieschap; waar zijn de activiteiten? Rechtsboven, op de foto (boven), is te zien dat zich hier het paviljoen bevindt met wateractiviteiten en dergelijke. Ook de boerderij Zorgvrij is goed te bereiken vanaf de halte. Bij de specifieke locatiebepaling van de halte zijn dit afwegingen die mee genomen dienen te worden, naast de meest efficiënte locatie met het oog op Velsbroek. Indien realisatie van het Landall Greenpark een feit is kan ook hier een functie van de Hofgeestlijn liggen.

6.5. Tracédeel 5 (Spaarnwoude – Spaarndam – Halfweg)



Het laatste deel van het traject kent de minste obstakels. Het tracé wordt zo dicht mogelijk langs de noordzijde van de A9 aangelegd. Dit betekent dat bij zijkanaal C de brug over het kanaal verbreed kan worden. Hiermee zijn minder kosten gemoeid dan een volledig nieuwe aanleg.

Na de passage van het zijkanaal gaat de lijn langs Spaarndam. Het is aan te bevelen hier eveneens een halte aan te leggen want de Hofgeestlijn gaat zo dicht langs Spaarndam dat het vreemd zou zijn hier geen halte te situeren.

Bekend is dat eind 2011 een nieuwbouw-project in Spaarndam Zuidoost deels is afgeblazen in verband met de ontsluiting. Het wegennet voorziet onvoldoende in het aantal huishoudens dat hier extra gepland was. Hiermee wordt aangegeven dat de ontsluiting bij het huidige aantal woningen voldoende is, maar krap. Wij zien dus het causale verband tussen de komst van een halte en goedkeuring tot extra woningbouw in Spaarndam Zuidoost. Om grote aantallen reizigers zal het hier niet gaan, maar anderzijds is het voor de Spaarndamse forens wel een zeer aantrekkelijke mogelijkheid, indien deze in Amsterdam werkzaam is.

Vervolgens blijft de Hofgeestlijn dicht langs de A9 lopen tot zo kort mogelijk voor het spoor Amsterdam – Haarlem. Met een zo flauw mogelijke bocht draait de Hofgeestlijn 90 graden naar het oosten (ten noordoosten van het verkeersknooppunt) om als derde parallelbaan langs het spoor te lopen. Hiermee komt de Hofgeestlijn uit in Halfweg.



Vanuit de insteek van het initiatiefraadsvoorstel is dit het theoretische einde van de Hofgeestlijn. Een logische plaats, omdat er in 2012 een station (NS) Halfweg wordt geopend, waar de Hofgeestlijn op aan kan sluiten. Hiermee is continuïteit gewaarborgd, want er is minmaal sprake van een overstap situatie.

Voor de gemeente Haarlemmerliede/ Spaarnwoude dient de Hofgeestlijn ook een belang, omdat met Prorail kwantiteitsafspraken zijn gemaakt ten aanzien van het aantal passagiers dat het station in de toekomst moet verwerken.

Geheel vlekkeloos is de aansluiting op het station Halfweg niet. Er liggen nu deels drie sporen en bij uitbreiding naar een vierde spoor ontstaat er in zekere mate ruimtegebrek. Hier moet dus goed ingeschat worden welke optie het meest acceptabel is. Pas in tweede instantie is hier een financieel voordeligste optie aan de orde. De reden hiervan is dat er een reële kans bestaat dat hier een onteigeningsprocedure moet worden gestart en het verdient aanbeveling te kijken of een dergelijke procedure voorkomen kan worden.

6.6. Vervolgroute



Vanuit ons gemeentelijke perspectief stopt ons initiatief bij station Halfweg. Dit wil niet zeggen dat dit het einde van het trace moet zijn. Wij hopen dat andere initiatiefnemers het vervolg van het trace richting Amsterdam voor hun rekening willen nemen. In ieder geval biedt het einde van ons deel van het trace aansluiting op het OV richting Amsterdam. Naar ons idee zijn hier diverse mogelijkheden aanwezig.

Inzake de regionale functie en mogelijke financiering pleit onze fractie ervoor verlenging zeker te onderzoeken en verder uit te werken. Hierbij zijn de gemeente Amsterdam en de provincie de belangrijkste partners.

Dit wil niet zeggen dat de fractie van GroenLinks Velsen niet over deze verlenging heeft nagedacht.

Op de foto (vorige pagina) is het rode stuk het tracé dat naast de huidige spoorlijn loopt. De oranje lijn blijft het spoor volgen tot station Sloterdijk. De gele lijn buigt naar boven en vindt aansluiting op het spoor Zaandam- Amsterdam. Bij de gele lijn is het gevolg van de keuze dat de lijn aanluit

op het spoorwegennet. Bij de oranje lijn staat de keuze hieromtrent open. Via deze route kan zowel aangesloten worden op het metronet als op het tramnet van Amsterdam.



7. Verdere uitwerking en proces

De grote lijn van het plan is hiermee gepresenteerd. De achtergronden, de ideeën, de route en de financiën. Over de meeste onderwerpen is inmiddels iets aangegeven. Ook hebben wij duidelijk gemaakt niet over een nacht ijs gegaan te zijn, maar ook dat de fractie geen deskundigenforum is. Er ligt een uitgewerkt idee en wanneer de raad van Velsen positief besluit komt het vervolg in zicht.

7.1. Raadsbesluit

Wanneer de gemeenteraad van Velsen positief heeft besloten verder te gaan met de Hofgeestlijn houdt dit in dat het college de opdracht krijgt het proces te starten. Het college kan in dit stadium een aantal voorbereidende taken uitvoeren, waaronder: zijn er besturende partners buiten de gemeente (gemeenten Haarlemmerliede/Spaarnwoude en Amsterdam) die open staan voor het initiatief. Provincie en landelijke politiek dienen benaderd te worden en ondertussen moet gekeken worden welke financiële mogelijkheden er zijn.



7.2. Doorrekeningen

Wanneer zich een breed politiek draagvlak ontwikkeld en het wordt duidelijk dat er mogelijke financieringskanalen gevonden kunnen worden moet het plan in veel meer detail doorgerekend worden. Hiermee ontstaat een reëel beeld van de haalbaarheid.

7.3. Overdracht

Uiteindelijk zal de uitvoering en realisatie van de Hofgeestlijn niet door of vanuit de gemeente Velsen gerealiseerd worden. Gezien de regionale functie van de Hofgeestlijn zal de verantwoordelijkheid uiteindelijk bij de provincie komen te liggen. Dit houdt in dat er op een gegeven moment een overdracht plaats zal vinden van de gemeente Velsen naar de provincie Noord-Holland.

7.4. Tijdsbalk

Wanneer de fractie van GroenLinks het initiatiefraadsvoorstel in 2012 in de raad van Velsen in brengt is de verwachting dat er ongeveer een jaar voorbij gaat tot definitieve besluitvorming plaatsvindt. Vervolgens zullen acties genomen worden, als aangegeven in paragraaf 7.2.. De uitwerking van de plannen gaat tijd kosten. Wij gaan er vanuit dat hier tussen de twee en vijf jaar

overheen gaat, waarna een aanbestedingstraject volgt en eventueel de verdere uitwerking van de planning.

Alles bij elkaar verwacht de fractie dat na het indienen van het initiatiefraadsvoorstel een periode van minimaal tien jaar benodigd is alvorens feitelijke duidelijkheid bestaat over de voortgang van de uitvoering en de wijze waarop. Daarbij eventuele procedures mee nemend zal op zijn vroegst in 2025 de eerste spade in de grond gaan.

7.4.1. Uitzondering

In dit hele proces is mogelijk ruimte voor een uitzondering. Hier is in paragraaf 3.2. al het een en ander over besproken. Een direct gevolg van het initiatiefraadsvoorstel kan een snellere uitvoering van een beperkt gebruik van een deel van het tracé betekenen. Echter, ook hier dient rekening gehouden te worden met een aantal voorwaarden en procedures, wat betekent dat een eventuele museumtrein vanaf 2015 op zijn vroegst realiteit kan worden.

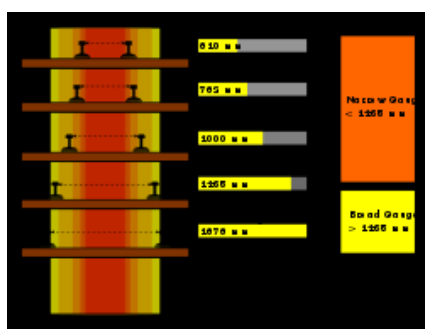
8. Verklarende woorden

In het initiatiefraadsvoorstel zijn een aantal woorden en termen gebruikt die wellicht niet voor een ieder direct helder zijn. Hier geven wij een overzicht en verklaring van deze woorden en termen.

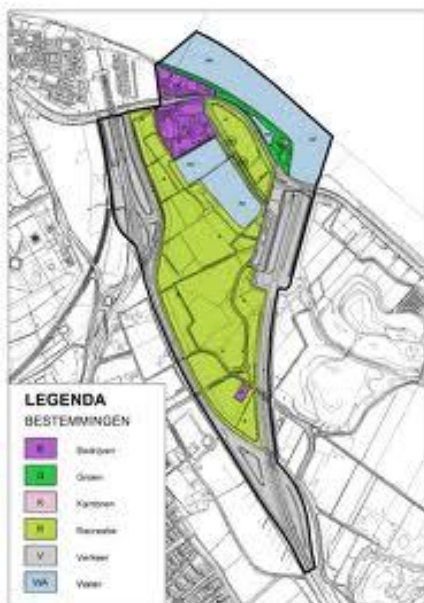
- **Aardkundig monument:** Een aardkundig monument is een natuurmonument dat zijn belang ontleent aan zijn aardkundige (geologische, geomorfologische, bodemkundige) betekenis.
- **Comfortniveau:** niveau van conform tijdens het vervoer ten aanzien van geluid, zitcomfort, stapplaatsen, overige faciliteiten. Hoe meer aspecten aanwezig zijn, hoe hoger het comfortniveau.
- **Connexion:** Busmaatschappij, voortgekomen uit diverse fusies (onder andere NZH) en aanbieder van openbaar vervoer (bus en boot) in ondermeer de regio.
- **Dance Valley:** jaarlijks evenement in Spaarnwoude met vele podia en dance-muziek.
- **Doorlopende subsidieverstrekking:** naast de eenmalige subsidies zijn er ook meer structurele subsidies, ook wel doorlopende subsidies genoemd.
- **Ferry:** een vaste bootverbinding voor het vervoer van passagiers en eventueel hun vervoermiddelen.
- **Flexibiliteit:** actueel inspringen op veranderende situaties en veranderingen in de omgeving en niet volgens een star patroon/starre dienstregeling.
- **Fly-over:** een ongelijkvloerse kruising van verkeersstromen. Het hoeven niet dezelfde verkeersstromen te zijn, maar de verkeersstromen komen wel in zekere mate bij elkaar. Anders wordt er gesproken over een viaduct.
- **Forensen verkeer:** werknemers, scholieren en studenten die zich met regelmaat verplaatsen tussen diverse locaties (dorpen en/of steden).
- **Fun Valley;** een initiatief van een projectontwikkelaar om invulling te geven aan de Zuider Scheg met een combinatie van een Outlet winkelcentrum, casino, hotel, en outdoor sport activiteiten.
- **Hellingpercentage:** de overbrugging van een bepaalde hoogte over een bepaalde afstand. Per soort vervoer is sprake van een maximaal hellingpercentage. Voor railvervoer ligt dit percentage lager dan voor busvervoer.
- **HOV:** Hoogwaardig Openbaar Vervoer, een snelle OV lijn middels een bus, tram of lightrail, met hoge frequentie en zo veel als mogelijk onafhankelijk van het overige verkeer. Dit naar voorbeeld van de Zuidtangent.
- **HVC/ReinUnie:** Huisvuil Centrale, een gefuseerd bedrijf, gevestigd te Alkmaar, om afval te verwerken en op te halen. HVC heeft de ReinUnie over genomen.
- **Infrastructuur:** Met **infrastructuur** wordt meestal het totaal van onroerende voorzieningen zoals (spoor)wegen, vliegvelden, havens, bekabeling, riolering, wegennet et cetera bedoeld.
- **Indicatief rekenmodel:** een rekenmodel op basis van algemene gegevens, niet specifiek uitgewerkt naar het feitelijke plan en dient ter voorbeeld om een indicatie te geven over de kosten van het specifieke plan.
- **Initiatiefraadsvoorstel:** een raadsvoorstel ingediend door een fractie op eigen initiatief en niet direct gerelateerd aan de raadsagenda.
- **Kunstwerk:** een bouwwerk in het kader van de infrastructuur als bruggen, viaducten, fly-overs, en dergelijke.
- **Lightrail:** **Lightrail** is een verzamelnaam van spoorvervoersystemen die zich ergens tussen trein, metro en tram in bevinden: sneller dan een tram, lichter en goedkoper dan een trein. Hoewel de term doet vermoeden dat het een compleet nieuw vervoersysteem is, bestonden er in vroeger tijden ook al railvoertuigen die trein noch tram waren, zoals interlokale trams (bijvoorbeeld de Blauwe Tram), lokaalspoorwegen en interurbans in de Verenigde Staten van Amerika. In de

afgelopen decennia zijn de meeste hiervan verdwenen, hoewel in Zwitserland nog veel oude spoorlijntjes te vinden zijn met het karakter van een interlokale tramlijn of lokaalspoorweg. Dit soort netwerken zijn weer in opkomst, met name in stedelijke gebieden, en worden tegenwoordig vaak met lightrail aangeduid.

- **Loversrail:** Loversrail heeft in de jaren negentig, van de vorige eeuw, een trein geëxploiteerd tussen IJmuiden en Amsterdam. Loversrail is voortgekomen uit een rondvaartboten ondernemer uit Amsterdam.
- **MRA:** Metropool Regio Amsterdam, een overleg orgaan over samenwerking tussen diverse gemeenten en het bedrijfsleven om de regio als een geheel te benaderen en te ontwikkelen.
- **Onteigening:** in het kader van hoger belang privé eigendom op te kopen, waarbij volgens een uitgebreide procedure gewerkt wordt met als uiteindelijk resultaat dat de private persoon het eigendom dient over te dragen.
- **OV:** Openbaar vervoer, vervoer als trein, bus, boot, metro, tram, waarbij sprake is van vaste routes en mogelijk vaste tijden, waarmee men publiekelijk kan reizen tegen vooraf vastgestelde tarieven.
- **Passeerspoor:** bij enkel spoor een stuk dubbel spoor, waar treinen, trams of lightrail elkaar in tegengestelde richting kan passeren. Hiermee kan enkel spoor efficiënter in gebruik genomen worden.
- **Piekbelasting:** de belasting op het meest drukke moment, wat voorgesteld kan worden. Bij piekbelasting wordt veelal uitgegaan van spijstijden, maar het kan ook evenementen of anders betreffen.
- **Prorail:** ProRail BV is de spoorinfrastructuurbeheerder van Nederland. Formeel is ProRail een dochteronderneming van **Railinfratrust BV (RIT)**. Railinfratrust BV is het bedrijf (eigendom van de Nederlandse Staat) dat in juridische zin eigenaar is van het overgrote deel van de spoorweginfrastructuur. Dochteronderneming ProRail BV is de economisch eigenaar van het spoorwegnet. Haar taak is het spoorwegnet te onderhouden, te exploiteren en indien de rijksoverheid daartoe besluit, uit te breiden. Daarnaast verdeelt ProRail de capaciteit op het spoor onder de verschillende goederen- en reizigersvervoerders. Ten slotte is ProRail ook verantwoordelijk voor het aanbieden van veilige rijwegen door verkeersleiding aan de vervoerders op het spoor.
- **Publieke gronden:** grond in eigendom van de staat, provincie of gemeente.
- **Rendabiliteit:** Onder **rendabiliteit** of **rentabiliteit** verstaat men de verhouding tussen een inkomen (winst) en het vermogen dat dit inkomen heeft verdiend. De rentabiliteit is een belangrijke maatstaf voor beslissingscalculaties op de lange termijn.
- **Spaarnwoude:** recreatieschap langs het Noordzeekanaal, tussen Velsen, Haarlem en Haarlemmerliede
- **Spoorbedding:** de bedding waarop rails aangelegd wordt. Veelal met een bovenlaag van grove kiezels, maar het belangrijkste deel van de bedding is de fundering (ondergronds). De zwaarte van de spoorbedding staat in relatie tot het gebruik van het spoor.
- **Spoorbreedte:** beter bekend als spoorwijdte. In Nederland is een standaard maat van 1453 mm. Dit is de afstand tussen de beide spoorstaven.



- **Spoorverbinding:** een verbinding van a naar b middels spoor, waarbij niet op andere wijze gebruik gemaakt wordt van de infrastructuur. Bij een spoorverbinding wordt uitgegaan van een verbinding voor de trein.
- **Stapeleffect:** stapeling van (verschillende vormen van) vervuiling. Hieronder vallen ondermeer luchtvervuiling, lichtvervuiling, geluidsoverlast. Ook is hier vervuiling van meerdere bronnen aan de orde.
- **Stichting WJS:** Stichting Werkgroep IJmuider Spoorlijn
- **Sugar City:** een groot (te ontwikkelen) complex in de oude suikerfabriek te Halfweg met naast kantoorruimten ook faciliteiten voor het uitgaansleven.
- **Terminal:** een station voor cruiseschepen en ferryboten.
- **Topsectorenbeleid (logistiek):** economisch belangrijke sectoren gebundeld met het oog op de infrastructurale ontwikkeling.
- **Tracé:** een route van a naar b, welke relatief nauwkeurig is aangegeven en meestal een eigen infrastructuur betreft.
- **Vertramming:** het aanleggen van rails op een bestaande busbaan, waardoor de betreffende busbaan geschikt gemaakt wordt voor tram en/of lightrail.
- **Vervoersinfarct:** bij overmatige drukte of ongeval dat de verkeerstromen geen kant meer op kunnen, bij gebrek aan (voldoende of volwaardige) alternatieve routes.
- **Vervoersstromen:** grote bewegingen van de verplaatsing van mensen, fietsers, auto's en andere vormen van vervoer.
- **Visie op Velsen 2025:** een beleidskader door de gemeente Velsen ontwikkeld om het beleid een bepaalde richting te geven en nieuw te vormen beleid te toetsen aan dit kader en waar mogelijk binnen dit kader te ontwikkelen.
- **Witte Theater:** Theater in IJmuiden met een grote lokale en regionale betekenis voor een klein podium.
- **WMO:** Wet Maatschappelijke Ondersteuning.
- **Zuider Scheg:** het gebied tussen het Noordzeekanaal, de A22 en de A9.



Zuider Scheg

9. Bijlagen en verwijzingen

9.1. Bijlage 1: Toelichting besluit en inbreng

In het kader van het debat is de fractie van mening de argumenten voor het initiatiefraadsvoorstel overzichtelijk aan te bieden;

- **Probleem;**
Er is een probleem ten aanzien van de infrastructuur vanuit en naar IJmuiden. Er zijn te weinig wegen, en te weinig alternatieven. Ondanks de komst van de HOV blijft er een probleem.
 - o Dit probleem is ernstig, omdat in geval van calamiteiten en zeer grote drukte de bereikbaarheid van IJmuiden en de gemeente Velsen stagneert,
 - o Dit probleem is structureel, omdat er op dit moment geen oplossingen aangedragen zijn, die het probleem in grote mate oplossen en een aanvulling bieden op de huidige routes en wegen.
- **Oplossing;**
Het idee is dat de fractie van GroenLinks een zeer waardevolle oplossing aandraagt, waarmee het probleem in grote mate teniet gedaan wordt.
 - o Het voorgestelde initiatief is effectief, wat zich vooral ook uit in de flexibiliteit en het feit dat er een geheel nieuwe route over een nieuw tracé voorgesteld wordt,
 - o Het voorgestelde initiatief is zeker uitvoerbaar. Technisch zeer zeker, ten aanzien van de rendabiliteit zijn er goede verwachtingen. Financieel zijn er perspectieven voldoende middelen aan te kunnen wenden het initiatiefvoorstel tot een uitvoering te laten komen.
- **Consequenties:**
Zoals bij ieder initiatief zijn er consequenties. Omdat het hier een redelijk groot project betreft zijn de consequenties ook zeer groot. Hierbij is nadrukkelijk gekeken naar de verhouding positieve en negatieve consequenties. De positieve consequenties hebben de overhand en maken dit plan tot een passend en adequaat antwoord op het probleem.
 - o Er zijn vele voordelen te benoemen in relatie tot dit voorstel. De meeste voordelen worden in het initiatiefraadsvoorstel behandeld. Er zal zeker sprake zijn van bijkomende voordelen,
 - o Ook zijn er nadelen, want iedere ingreep en verandering kent deze per definitie. Het uitgangspunt van dit plan is geweest de nadelen tot een minimum te beperken. Ons inziens is dit gelukt, maar er dient te allen tijde rekening gehouden te worden met onvoorziene nadelen. Ook hierover worden in de planbespreking opmerkingen gemaakt.

De fractie van GroenLinks is met dit initiatiefvoorstel gekomen omdat het de fractie duidelijk is dat er een infrastructureel probleem is in de gemeente Velsen en hier vanuit de visie van GroenLinks naar oplossingen is gezocht (OV). Het infrastructurele probleem wordt wel besproken en soms

worden er ook hints gegeven richting een oplossingsstrategie, maar tot op heden is er nog niet doorgepakt door met een duidelijk voorstel te komen.

De fractie van GroenLinks heeft gekozen een uitgebreid plan aan te bieden als instrument voor politiek, bedrijven, inwoners en deskundigen om hun deskundigheid en gedachten richting te geven om te komen tot een goed resultaat.

De fractie van GroenLinks heeft besloten met dit voorstel te komen omdat het gedefinieerde probleem primair binnen de gemeente Velsen aanwezig is en de fractie verwacht dat initiatieven ten aanzien van dit probleem niet direct te verwachten zijn vanuit andere gemeenten, de provinciale overheid, of de landelijke overheid. Dit ondanks het feit en de overtuiging hiervan dat het initiatiefraadsvoorstel een regiobrede aangelegenheid is en Velsen hier slechts een deel vanuit maakt.

9.2. Bijlage 2: Masterplan Noordzeekanaalgebied (NZKG)

Het Masterplan Noordzeekanaalgebied geeft een illustratie van diverse ontwikkelingen in de regio ter onderschrijving van het belang van de Hofgeestlijn;

Het kerndoel van de samenwerking is een vitale en duurzame economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. De samenwerkende partners willen daartoe met elkaar de vereiste condities scheppen.

Op bestuurlijk niveau vindt overleg plaats over ruimtelijke en economische vraagstukken in het Bestuursplatform NZKG. De huidige samenstelling van het Bestuursplatform: In het huidige Bestuursplatform zijn de wethouders en de gedeputeerde havens vertegenwoordigd. Tevens heeft de Kamer van Koophandel als vertegenwoordiger van de werkgevers en werknemers een plaats. Daarnaast zijn de grote havenbeheerders als Haven Amsterdam, Zeehaven IJmuiden N.V., Tata Steel IJmuiden BV en Rijkswaterstaat NH als vaarwegbeheerder vertegenwoordigd.

Het Ministerie van EZ heeft een adviesrol in het Bestuursplatform.

Verder vindt er een autonome samenwerking plaats tussen Haven Amsterdam, Tata Steel en Zeehaven IJmuiden N.V.

Hieronder is slechts een overzicht van de acties en projecten met daarbij beoogd doel en resultaat, trekker, looptijd, mensen en middelen van het hoofdthema "bereikbaarheid" opgenomen.

Bereikbaarheid (zeetoegang, modal split, lichterren, wegverbindingen):

Actie B1: MER Zeetoegang

Het project Zeetoegang is van cruciaal belang voor de verdere ontwikkeling van het NZKG. Rijkswaterstaat NH voert namens het ministerie de (MIRT-)planstudie uit, in nauwe samenwerking met Amsterdam, Provincie en Velsen.

□ Doel/resultaat: Voortgang houden in voorbereiding/realisatie Tweede Zeesluis Masterplan Noordzeekanaalgebied;

□ Trekker/initiator: Het eventueel benodigde bestuurlijk overleg verloopt via de Stuurgroep Zeetoegang. Het bestuursplatform volgt dit project met grote aandacht en neemt zo nodig ondersteunende acties.

□ Communicatie: RWS en de betrokken partners zijn hierin leidend. Bestuursplatform 46

zorgt voor regionale inbreng en onderneemt eventueel actie als extra steun noodzakelijk wordt geacht.

□ Mensen: afhankelijk van de vraag van de partners

□ Tijdpad: eind 2012 planstudie en uitvraag gereed.

Actie B2: Uitwerking modal split-doelstelling naar projecten [vergelijk modal shift]:

□ Doel/resultaat: Vergroting aandeel vervoer over water en per spoor.

□ Trekker/initiator: Haven Amsterdam trekker in samenwerking met andere havenbeheerders, provincie en bedrijfsleven. Daar waar regionale kansen zijn wordt dit ingebracht in het Bestuursplatform.

□ Communicatie: Bestuursplatform draagt het belang van dit project uit, brengt ideeën in over mogelijkheden en zorgt voor regionale afstemming.

□ Tijdpad: doorlopend.

Actie B3: MER/planstudie Averijhaven

□ Doel/resultaat: Lichten: bulkschepen die te diep liggen om door het Noordzeekanaal te varen worden voor de sluizen lichter gemaakt. RWS heeft in haar lichterstudie vastgesteld dat dit lichten in de IJ-geul gevaar kan opleveren vanwege de steeds grotere schepen die langs varen. Daarom wil zij het lichten verplaatsen naar de Averijhaven. De gemeente Velsen, Zeehaven IJmuiden en Tata Steel hebben aangegeven dat zij in de te ontwikkelen Averijhaven ook mogelijkheden zien voor overslag.

□ Trekker/initiator: Rijkswaterstaat (RWS).

□ Communicatie: primair aangelegenheid van RWS en betrokken partijen. Het Bestuursplatform volgt dit project met het oog op het regionale belang nauwgezet.

□ Tijdpad: MER/Planstudie.

Actie B4: Verbinding A8-A9, overige bereikbaarheid via de weg:

□ Doel/resultaat: realiseren van een verbinding tussen de IJmond en Zaanstad. De regionale weginfrastructuur kent daarnaast enkele knelpunten (o.m. sluiscomplex, Velsertaverse op de A22 waar tenminste de mobiliteit moet worden verbeterd, Pontplein of havenroute).

Voorts monitoren bereikbaarheid via andere corridors (A9, A4, A2, A1) om waar nodig actie te nemen. Het bestuursplatform is het geëigende gremium om deze punten met RWS NH en provincie goed op de agenda te krijgen en - met de gewenste prioriteit - tot de gewenste besluitvorming te brengen bij de betreffende autoriteiten.

□ Trekker/initiator: Provincie Noord-Holland (PNH).

□ Communicatie: bestuursplatform volgt de planontwikkeling en de bereikbaarheidssituatie van het Noordzeekanaalgebied. Waar plannen dreigen te stagneren, dan wel knelpunten optreden wordt actie ondernomen naar de betreffende infrastructuurbeheerder.

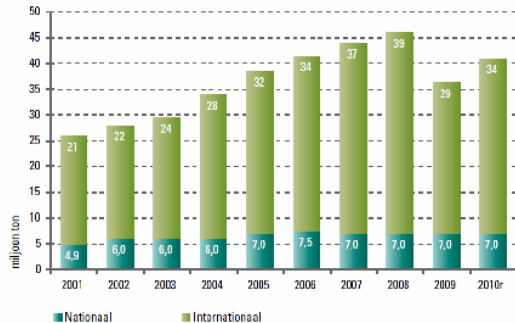
9.3. Bijlage 3: Statistieken

Ontwikkeling spoorvervoer in tonnen

► Het spoorvervoer is vooral geschikt voor lange afstanden. Dit verklaart dat het binnenlandse spoorvervoer al jaren geen of nauwelijks groei laat zien.

- Het internationale spoorvervoer laat echter een trendmatige groei zien. Tussen 2009 en 2010 is dit groeipad tijdelijk onderbroken. De groei van de internationale handel en de groei van de Duitse economie zijn de belangrijkste drijvers van het spoorvervoer.

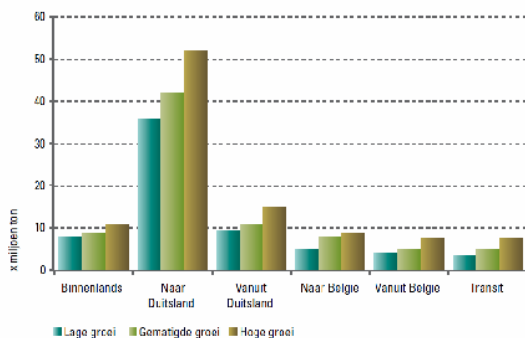
Bron: Rail Cargo, ABN AMRO Sector Research



Omvang goederenvervoer per spoor richting 2020

- Toekomstscenario's voor het spoorvervoer zijn zonder uitzondering optimistisch over de kansen voor de branche. Door de trend naar duurzaamheid is het spoor in een gunstig daglicht komen te staan en neemt de belangstelling en het gebruik toe.
- Duitsland is en blijft veruit de belangrijkste eindbestemming voor de Nederlandse spoorvervoerders.

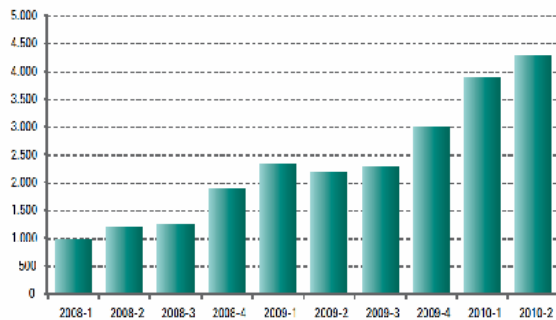
Bron: TNO Scenarioberekening



Aantal treinen over de Betuweroute

- Tijdens de crisis is de groei van het treinverkeer over de Betuweroute gestagneerd, maar vanaf eind 2009 neemt het aantal treinen over deze spoorverbinding weer sterk toe.
- De spoorlijn verbindt de Rotterdamse Maasvlakte met de Duitse grens en is het duurste infrastructuurproject in Nederland. Hoewel lange tijd omstrede, lijkt de lijn nu toch succesvol te zijn. De geplande verbinding met het Duitse spoornet is echter nog niet aangelegd.

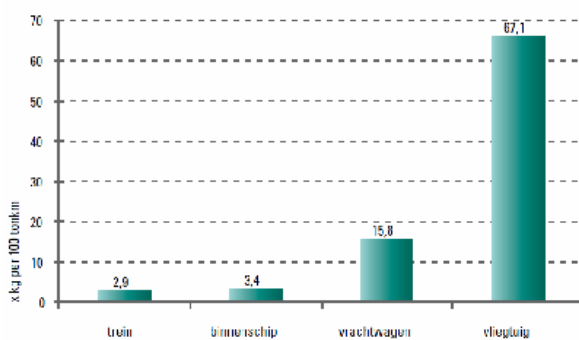
Bron: Keyrail



CO₂-uitstoot vrachtvervoer naar modaliteit

- Het meten en vergelijken van CO₂-uitstoot van verschillende transporttypes is altijd een subjectieve exercitie, want binnen één modaliteit kunnen verschillen bestaan in werkwijze en brandstofgebruik.
- Uit de meeste vergelijkingen komt echter het spoorvervoer als meest milieuvriendelijke vervoersmethode naar voren. Hiermee heeft het een voorsprong ten opzichte van het wegvervoer.

Bron: De Ingenieur

(Bron: <http://www.abnamro.nl/nl/zakelijk/sectoren/transport-logistiek/sectorinformatie.html>)

9.4. Verwijzingen

- Presentatie Statenledendag GroenLinks (Noord Holland), 25 september 2010 (PFD bestand)
[Connexion en "Light Rail" Raads- en Statenledendag GroenLinks 25 september 2010](#)
 Daniel Savalle – Directeur Strategie & ontwikkeling⁷

⁷ Dit PDF bestand is digitaal eventueel via indiener's initiatiefvoorstel te verkrijgen

conne>>ion



- Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer
Rapport 26 (PDF bestand)
Betref: Kostenkengetallen Openbaar Vervoer (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Centrum van Openbaar Vervoer, 2005).
- Er zijn diverse onderzoeken gedaan (en gaande) naar mobiliteit en verkeersonderzoeken in de regio (Zuid) Kennemerland (Bloemendaal, Haarlemmerliede). De resultaten worden rond juni 2012 verwacht.

Websites:

www.lightrail.nl/France/Orleans.htm

www.vlaamsbrabant.be/binaries/lightrailstudies-eindrapport-tcm5-8866.pdf

www.kpvv.nl (ministerie van rijkswaterstaat) (via deze site PDF bestand rapport 26)

www.ti.kviv.be (Arcadis)

www.herikrail.com

www.wijsonline.net

www.velsen.nl

www.locon-benelux.com

www.mtmaryland.com

www.lightrail.nl

www.urbanrail.net/eu/ch/vd/lausanne.htm

www.lightrail.nl/groningen/

www.synergoscommunicatie.nl

www.seinwezen.nl