

Haarlem, 29 mei 2012

2012 | 59

Onderwerp: HOV in het Gooi, TWIN-H projectomschrijving

Bijlagen: ontwerpbesluit

1 Inleiding

Tijdens de Statencommissie Mobiliteit en Wonen van 23 januari en 9 februari 2012 zijn de besluiten van gedeputeerde staten van 20 december 2011 over Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) in het Gooi besproken. Gedeputeerde staten hebben toen (het deels) gewijzigde voorkeurstracé vastgesteld en uitgesproken de verantwoordelijkheid te nemen voor de aanleg van de busbaan op het Blaricumse grondgebied en indien noodzakelijk hiervoor een Provinciaal Inpassingsplan op te stellen.

Het doel van deze voordracht is om u te vragen het voorbereidingsbudget voor HOV in het Gooi te verhogen met € 7,5 mln. en ons op te dragen activiteiten voor verdere uitwerking van het voorkeurstracé HOV in het Gooi uit te voeren, zoals is omschreven in bijgevoegde TWIN-H projectomschrijving. Een van deze activiteiten is het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor het gehele project. In het PIP worden alleen de tracédelen vastgelegd die nu nog niet in bestemmingsplannen zijn vastgelegd, waaronder een stuk van het tracé in Blaricum. Gekoppeld aan het PIP wordt een vormvrije m.e.r.-beoordeling gemaakt. Verder zullen de plannen worden uitgewerkt tot voorlopig ontwerp en zullen met de betrokken partijen in realisatieovereenkomsten afspraken over het vervolg worden vastgelegd. In de bijgevoegde projectomschrijving wordt u ook alvast meegenomen naar de realisatiefase van het project. Uitgegaan wordt van een maximaal taakstellend projectbudget van € 118,25 miljoen.

Eerdere besluitvorming provinciale staten

Het project HOV in het Gooi (of HOV Huizen-Hilversum) is al meerdere malen besproken in provinciale staten. Hieronder zijn de besluiten opgenomen die provinciale staten al in dit project hebben genomen:

- Op 29 juni 2009 hebben Uw Staten besloten om binnen de Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWIN-H) Openbaar Vervoer infrastructuur van in totaal € 140 miljoen, indicatief een bedrag van € 80 miljoen te

reserveren voor HOV tussen Huizen en Hilversum.

- Op 13 december 2010 hebben provinciale staten besloten over de herprioritering van de Extra Investeringsimpuls Noord-Holland (EXIN-H) Openbaar Vervoer. In het kader van de ambitie om een HOV-net te realiseren in de Metropoolregio Amsterdam, is binnen de bestemmingsreserve EXIN-H nog eens € 20 miljoen gereserveerd voor het te voorziene tekort voor het project HOV in het Gooi.
- Daarnaast is op 31 januari 2011 binnen TWIN-H Ontsnippering en kwaliteitsimpuls Natuur € 1,0 miljoen gereserveerd voor een ecoduct bij Anna's Hoeve.
- In het door PS op 18 april 2011 bekrachtigde coalitieakkoord 2011-2015 is opgenomen: "Wij zetten onverminderd in op de aanleg van vrij liggende HOV-infrastructuur tussen Huizen en Hilversum. In Blaricum/Huizen kiezen wij daarbij voor het zogenaamde Meenttracé". Daarbij is voor bij Nieuw Beleid Natuur Anna's Hoeve € 10 miljoen opgenomen voor de aanleg van vrijliggende HOV-infrastructuur tussen Huizen en Hilversum.

Achtergrond

Het Gooi kampt net als de rest van de Randstad met een teruglopende bereikbaarheid. De ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van de mobiliteit zorgen ervoor dat het aantal verplaatsingen tussen Almere, Het Gooi en Utrecht sterk groeit. Het wegennet is zwaar overbelast en de verschillende vormen van openbaar vervoer vormen op dit moment geen samenhangend netwerk. Huizen en Blaricum zijn niet aangesloten op hoogwaardig openbaar vervoer en hebben geen treinstation. Daarnaast lopen de huidige bussen in Hilversum vast in het overig verkeer. Het aandeel openbaar vervoer gebruik in de Gooise regio is bovendien laag vergeleken met de rest van Nederland.

Al sinds de jaren negentig lopen de discussies over een HOV-verbinding in het Gooi. In 2005 is de HOV-verbinding opnieuw op de agenda gekomen. De provincie en de gemeenten in het Gooi hebben toen uitgesproken dat zij voor-

stander zijn van een snelle en betrouwbare openbaar vervoerverbinding tussen Huizen en Hilversum. Uit de verkenning naar HOV (2005/2006) is gebleken dat een vrije busbaan kansrijk is. In 2007/2008 is een haalbaarheidsstudie naar een tracé gedaan. Uitkomst daarvan is dat HOV haalbaar is en voor een forse reizigersgroei zal zorgen. Vanwege de hoge kosten voor een volledig vrij tracé is het deel vrije busbaan langs de A27 niet meer genomen. Het streven is om uiteindelijk ook vrije busbanen langs de A27 te realiseren. Het tracé gaat uit van vrije HOV-infrastructuur in Huizen/Blaricum en Hilversum (langs het spoor). Op verzoek van de betrokken gemeenten zijn in 2009/2010, diverse nadere onderzoeken uitgevoerd naar onder andere vervoerwaarden, verrailbaarheid, ruimtelijke inpassing, ecologische inpassing bij Anna's Hoeve, verkeerssimulaties, een tunnel onder hei. Ook is in 2010 een interactief ontwerpproces met bewoners en raadsleden over de inpassing doorlopen. In 2011 zijn tracés voor vrijliggende businfrastructuur en meerijden van de bus met het overige verkeer in Huizen/Blaricum nog eens op een rij gezet. Conclusie van dit laatste onderzoek is dat alleen een vrije busbaan vanaf de driesprong Huizermaatweg, Bovenmaatweg en 't Merk tot en met de Carpoolplaats Blaricum voldoet aan de criteria voor hoogwaardig openbaar vervoer: snel, betrouwbaar en comfortabel. De meerijdvarianten voldoen niet aan deze criteria.

De stuurgroep HOV in het Gooi (waarin naast de gedeputeerde Verkeer en Vervoer, ook de wethouders Verkeer en Vervoer van de gemeenten Hilversum, Eemnes, Huizen, Blaricum en Laren zitting hebben) heeft zich vervolgens uitgesproken voor het zogenaamde Meenttracé. In grote lijnen loopt het gehele tracé vanaf het busstation Huizen, langs de Huizermaatweg, via de Meent over een deel dat deels ligt in een groenstrook tussen de Blaricummermeent en de Bijvanck. Vervolgens loopt het tracé tussen de A27 en de Stichtseweg naar de carpoolplaats in Blaricum. Vanaf hier rijdt de bus over de A27 naar Hilversum. In Hilversum komt aan de zuidkant van het spoor een vrije busbaan naar het NS-station.

De betrokken gemeenteraden hebben allemaal positief besloten over dit voorkeurstracé. Alleen de gemeenteraad van Blaricum heeft besloten niet in te stemmen met vrije busbaanvarianten, maar met de variant "meerijden via 't Merk. In oktober 2011 hebben alle stuurgroepartijen, met uitzondering van Blaricum, aangegeven door te willen gaan met het project. Het regionale belang voor een goede bereikbaarheid, ook per openbaar vervoer, is daarbij een belangrijke overweging. De HOV-busverbinding tussen Huizen en Hilversum is een serieus alternatief

voor de auto en verbetert, naast de bereikbaarheid, ook de leefbaarheid en economische positie van het Gooi. Gedeputeerde Staten hebben op 20 december 2011 het voorkeurstracé vastgesteld. Vervolgens is samen met de stuurgroepartijen gewerkt aan een procesplan voor de volgende fase (planfase) van het project.

In de planfase zal een aantal producten opgeleverd worden. In de bijvoegde TWIN-H projectomschrijving is een nadere beschrijving van deze producten weergegeven. Het procesplan dat u reeds toegezonden heeft gekregen bij besluit van GS van 15 mei 2012 is de onderlegger van deze projectomschrijving. Naast de producten uit de planfase gaat de projectomschrijving in op de scope, doelstellingen, financiën en risico's van het project.

2 Doelstellingen en evaluatiecriteria.

Doelstelling

De doelstelling van het project als geheel is het realiseren van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busverbinding tussen Huizen en Hilversum, die de bereikbaarheid van Gooi- en Vechtstreek sterk verbetert. Een belangrijk onderdeel van het project is een goede ecologische inpassing bij Anna's Hoeve (Gooi's Natuurreservaat), onder meer door de aanleg van een eco-duct.

De planning is om het gehele project 1 juli 2017 in gebruik te nemen, binnen een taakstellend budget van € 118,25 miljoen.

De achterliggende doelstelling is om door middel van een HOV-verbinding bij te dragen aan een betere bereikbaarheid van de Gooi- en Vechtstreek en daarmee tevens aan de economische en sociale voorzieningen. Volgens de meest recente prognoseberekeningen van Bureau Goudappel Coffeng zal in 2020 door de HOV-verbinding de reistijd in de spits tussen Huizen en Hilversum 21 minuten bedragen. In de situatie zonder HOV-infrastructuur zal dit 48 minuten zijn. De reistijd neemt dus af met 27 minuten (-56%). De verwachting is dat dan 11.800 reizigers per werkdag gebruik zullen maken van de HOV-verbinding. Dat is 2.500 reizigers meer (+27%) ten opzichte van de situatie zonder HOV-infrastructuur.

Daarnaast zorgt de HOV-infrastructuur voor een forse verbetering van de betrouwbaarheid en stiptheid van de dienstregeling voor de bus. Een lagere reistijd en hoge betrouwbaarheid zorgen voor een gunstigere exploitatie van de dienstregeling. Eén minuut tijdswinst kan circa € 50.000,- per jaar aan besparing op de exploitatielasten opleveren. Naast tijdswinst en hogere betrouwbaarheid levert HOV-infrastructuur ook meer comfort voor de reiziger en beter bereikbare haltes op. De vrije busbaan biedt bovendien

kansen om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten en de verkeerssituatie te verbeteren.

De huidige infrastructuur bij Anna's Hoeve (Gooi's Natuur Reservaat) vormt een barrière voor doelsoorten in de ecologische verbinding van de noordelijke Heuvelrug. Het ecoduct verbindt de natuur- en leefgebieden aan weerszijden van het spoor en zorgt zo voor ontsnippering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Er ontstaat een robuuste ecologische verbinding en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt.

Planfase

Doelstelling van de planfase is met een aanvullend voorbereidingsbudget van € 7,5 miljoen het project HOV in het Gooi met ecoduct uitvoeringsgereed te maken. Hiervoor dienen onder andere de volgende producten te worden gemaakt:

- 1 RO-producten, waaronder een Provinciaal Inpassingsplan
- 2 Ontwerpuitwerkingen en kostenramingen
- 3 Definitief ontwerp en uitvoeringsvoorstel haltes Eemnes
- 4 Grondverwervingsplan
- 5 Inkoop-/ contracteringsplan
- 6 Risicodossier
- 7 Beheerplan
- 8 Realisatieovereenkomst

Wanneer deze producten gereed zijn zal aan PS een definitief uitvoeringsgereed projectvoorstel worden voorgelegd, waarmee het project naar de realisatiefase kan gaan (naar verwachting medio 2014).

Provinciaal Inpassingsplan en vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een belangrijk onderdeel van de planfase is het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Op verzoek van de betrokken gemeenten zal de Provincie Noord-Holland één Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opstellen, waarmee voor het gehele project de tracédelen worden vastgelegd die nu niet in bestemmingsplannen zijn vastgelegd. Gezien het provinciale belang kan de Provincie dit op zich nemen (het project is onder andere opgenomen in de Provinciale Structuurvisie 2040). Dit zal gebeuren op basis van het 10-stappenplan waarmee de Statencommissie Ruimte & Milieu op 13 februari 2012 heeft ingestemd. De planning is dat Uw Staten in het najaar van 2014 het PIP kunnen vaststellen.

Andere belangrijke redenen voor het opstellen van een PIP:

- De provincie is als direct belanghebbende initiator van het project; er is sprake van een groot provinciaal belang. De provincie houdt de regie in handen;

- De betrokkenheid van de 5 betrokken gemeenten zou betekenen dat er meerdere ruimtelijke procedures moeten worden doorlopen. Bovendien heeft Blaricum niet ingestemd met het voorkeustracé. Eén PIP benadrukt het regionale karakter van het project en maakt in één keer het gehele HOV-tracé mogelijk;
- Het is voor de burger helder dat het één project betreft en er één instantie is waar hij zich kan vervoegen met vragen en met zienswijzen/bedenkingen.
- De procesversnellers uit de Crisis en herstelwet (CHW) zijn van toepassing. Dat betekent dat de beroepsprocedure tegen het PIP binnen een half jaar moet zijn doorlopen (i.p.v. één jaar bij een bestemmingsplan procedure).
- Een PIP biedt speelruimte om de ontwerpen bij de uitwerking verder te optimaliseren. Daarnaast is het een voordeel dat het plan tot het niveau van een voorlopig ontwerp (VO) kan worden uitgewerkt. Bij eventueel niet doorgaan van het project zijn dan niet de volledige kosten voor een definitief ontwerp (DO) gemaakt.
- Bij vaststelling van het PIP kan ook besloten worden om de uitvoering (vergunningverlening) van project de verdere regie ervan in eigen (PNH) hand te houden.

Ander belangrijk product is het opstellen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het project HOV in het Gooi komt niet voor in het Besluit m.e.r. Er is daarom geen sprake van een directe m.e.r.- (beoordelings)plicht. De voorgenomen activiteiten kunnen mogelijk tot andere m.e.r. (beoordelings)plichtige activiteiten worden gerekend, maar blijven onder de drempelwaarden van de mogelijk toepasselijke categorieën D 1.2 en D 2.2 die in de bijlage van het Besluit m.e.r. worden genoemd. Voor het beoordelen of er voor bepaalde delen van het project sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zal daarom een zogeheten 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling uitgevoerd worden. De uitkomsten van de m.e.r.-beoordeling worden bekend gemaakt bij de vaststelling van het PIP. In het PIP kan gemotiveerd worden aangegeven waarom er in dit specifieke geval geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

Evaluatiecriteria

Wij zullen halfjaarrapportages over de inhoud, financiën, planning en risico's van het project vertrouwelijk aan de rekeningencommissie voorleggen. Tevens is het streven om twee maal per jaar parallel met de P&C cyclus, aan de Statencommissie Mobiliteit en Wonen op hoofdlijnen inhoudelijk te rapporteren over de grote openbaarvervoer projecten.

3 Financiering en communicatie

Kosten en dekking totale project

De kosten voor het totale project zijn begroot op € 118,25 miljoen (geïndexeerd en inclusief grondverwerving en onvoorzien). Dit is een taakstellend budget. De provincie is initiatiefnemer en trekker van het project HOV in het Gooi en zal ook het grootste deel van de kosten voor haar rekening nemen. Door de betrokken gemeenten wordt wel een financiële bijdrage gedaan. In onderstaand schema zijn de bijdragen per overheid weergegeven:

Overheid	Bijdrage in € (x miljoen)
Provincie Noord-Holland	114
Gemeente Hilversum	2,5
Gemeente Huizen	0,75
Gemeente Laren	0,25
Gemeente Blaricum	0,25
Gemeente Eemnes	0,75

Bij deze tabel dienen de volgende opmerkingen gemaakt te worden:

- De bijdrage van de Provincie Noord-Holland is het bedrag, waarbij nog geen rekening is gehouden met de rijkssubsidies, die waarschijnlijk wel binnen gehaald zullen worden. Subsidies worden pas aan het einde van een project vastgesteld, wat betekent dat we deze zekerheid niet kunnen verschaffen voordat het project is afgerond. Om ons niet rijk te rekenen wordt hier dus het meest negatieve scenario geschetst. De belangrijkste rijks-subsidies waar de provincie een beroep op zal doen zijn de AROV-gelden (Actiegelden Regionaal Openbaar Vervoer), waar de provincie de beschikking al van ontvangen heeft van € 11,6 mln en de MJPO-gelden (Meerjarenplan Ontsnippering). Op de MJPO-gelden zal de provincie een beroep doen van € 7,3 mln. Hier zijn nog geen toezeggingen in gedaan door het Rijk.
- Naast deze twee grote subsidies verwacht de provincie ook nog wat 'kleinere' bijdragen voor dit project. Zo is afgesproken met de gemeente Hilversum dat een eventueel restant uit het project Integraal Bereikbaarheidsplan (IBP) Hilversum voor maximaal € 2,5 mln naar dit project zal toevloeien. Ook zal er voor de aanleg van P+R-terreinen een beroep gedaan worden op de gelden uit het programma Beter Benutten.
- Gemeenten zullen ook bijdragen leveren in de planfase. De kosten die zij hiervoor maken (exclusief algemene apparaatskosten) zullen zij in mindering brengen op hun bijdrage. Een uitzondering is de gemeente Hilversum. Aan Hilversum zal een maximale

voorbereidingssubsidie verstrekt worden van € 820.000.

- Daarnaast is afgesproken de reguliere gemeentelijk (bouw)leges voor HOV-maatregelen op hun grondgebied niet in rekening te brengen en vermeden BTW komt ten gunste van de risicoreserve van het project.
- De beheer- en onderhoudskosten maken geen onderdeel uit van de projectkosten. Met alle partijen zullen afspraken worden gemaakt over beheer en onderhoud. Voor de provinciale onderdelen is geraamd dat lasten maximaal € 1,23 miljoen per jaar zullen bedragen.

Zoals uit bovenstaande blijkt zal de provinciale bijdrage in het meest negatieve geval € 114 mln bedragen. Hoewel er niet van uitgegaan wordt dat dit gehele bedrag nodig is, is er bij de dekking toch vanuit gegaan, zodat eventuele tegenvallers opgevangen kunnen worden. De provinciale bijdrage wordt op de volgende manier gedekt:

Provinciale dekking	Bedrag in € (x miljoen)
TWIN-H OV-gelden	80
TWIN-H ontsnippering	1
EXIN-H HOV in het Gooi	20
Inpassingsmaatregelen Anna's Hoeve	10
BDU (Kleine infrastructuur Gooi en Vechtstreek) 2015/2016	3
Totaal	114

Zoals reeds eerder is aangegeven is het de verwachting dat deze middelen niet geheel nodig zijn om het project te realiseren. Wanneer rekening wordt gehouden met bijdragen van gemeenten en de subsidies dan zal de provincie minimaal € 92,35 miljoen moeten bijdragen. Op het moment dat er meer zekerheid is of de gereserveerde middelen niet uitgeput worden, zullen we bij u terug komen met een voorstel over hoe om te gaan met de vrijval van deze middelen.

Voor het kopje BDU-middelen geldt dat op de BDU middelen jaarlijks door het Rijk wordt bezuinigd. Met de kennis van dit moment zijn de BDU middelen in het jaar 2015 en 2016 toereikend om het bedrag van € 3 miljoen te dekken uit het programma Kleine Infra regio Gooi & Vecht. In het geval dat de (gedecentraliseerde) BDU middelen in genoemde jaren toch ontoereikend worden, zal aan PS een nieuw voorstel gedaan worden voor dekking.

Vorbereidingsbudget planfase

Onze vraag aan u op dit moment is om vanuit de TWIN-H gelden, compartiment OV, een aanvullend voorbereidingsbudget beschikbaar te stellen van € 7,5 mln om het project verder uit te werken,

zoals beschreven in de TWIN-H projectomschrijving. Eerder is voor dit project al een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld van € 1,35 mln. Deze gelden kwamen uit het TWIN-H voorbereidingskrediet van € 10 mln, dat PS in december 2008 beschikbaar heeft gesteld. Dit krediet is echter niet toereikend voor de kosten van de planfase HOV in het Gooi. Daarom wordt voorgesteld de benodigde € 7,5 miljoen ten laste het resterende projectbudget van OV/1.1 HOV in het Gooi binnen de bestemmingsreserve TWIN-H te brengen. Het totale voorbereidingsbudget komt hiermee op € 8,85 miljoen, wat neerkomt op ongeveer 7,5 % van de totale projectkosten. Met dit budget kan de planfase worden doorlopen. Mocht onverhoopt het project niet doorgaan dan komen de gemaakte kosten van maximaal € 8,85 miljoen ten laste van de Provincie Noord-Holland.

Communicatie

Hieronder volgt een opsomming van de meest belangrijkste communicatie aspecten:

- In de voorbereiding van het project wordt nauw samengewerkt met de partners. De gemeentelijke partners (Hilversum, Huizen, Laren, Blaricum en Eemnes) hebben zitting in de stuurgroep en zijn intensief betrokken bij de voorbereiding van het project.
- De provincie heeft samen met haar gemeentelijke partners een website opgesteld, waar informatie over het gehele project te vinden is en waar de nieuwste berichten geplaatst worden. (www.hovinhetgooi.nl)
- In de planfase zal er een communicatieplan voor HOV in het Gooi opgesteld worden door de afdeling Communicatie van de provincie Noord-Holland. Dit plan wordt in nauwe samenwerking met de partners gemaakt.

4 Proces en procedure

De huidige planning van het project ziet er globaal als volgt uit:

Procesafspraken	zomer 2012
Uitwerken plan (ontwerpen en RO)	2012-2013
Realisatieovereenkomst	2013
Aanbesteding	2014/15
Realisatie	2014/2015- 2016/2017
Start exploitatie	2016/2017

Na instemming van Uw Staten zal ons college eerst:

- Samen met de betrokken gemeenten, ProRail, Gooi's Natuur Reservaat en Rijkswaterstaat de projectorganisatie inrichten, zodat het project verder kan worden uitgewerkt in deelprojecten;

- Aanvangen met het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan, inclusief een vormvrije m.e.r.-beoordeling;

Vervolgens zal ons college met de planfase van HOV in het Gooi aan de slag gaan conform de planning. Die planning is dat Uw Staten in 2014 een voorstel kunnen verwachten voor de vaststelling van het PIP en voor het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet. Daarmee zal het project van de planfase naar de uitvoeringsfase overgaan. Uw Staten zullen halfjaarlijks van de voortgang van de planfase op de hoogte gehouden worden.

5 Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter.

mw. mr. G.E.A. van Craaikamp,
provinciesecretaris.

Ontwerpbesluit

Nr. 59

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van gedeputeerde staten van 29 mei 2012.

Besluiten:

- 1 Kennis te nemen van de voordracht 'HOV in het Gooi' en in stemmen met de TWIN-H projectomschrijving.
- 2 Het huidige TWIN-H voorbereidingsbudget van € 1,35 miljoen met € 7,5 miljoen te verhogen naar € 8,85 miljoen ten lasten van de bestemmingsreserve TWIN-H, projectbudget OV/1.1 HOV in het Gooi.
- 3 GS op te dragen het in de projectomschrijving opgenomen activiteiten uit te voeren, waaronder het opstellen van een PIP, en voor 1 januari 2015 een uitvoeringsgereed definitief projectbesluit aan PS voor te leggen.
- 4 De reservering van middelen voor de maximale provinciale bijdrage voor het project van in totaal € 105,15 miljoen (inclusief het TWIN-H-voorbereidingsbudget € 114 miljoen) tot 1 januari 2015 in stand te houden, bestaande uit:
 - i TWIN-H OV/1.1 HOV in het Gooi € 71,15 miljoen (inclusief het voorbereidingsbudget € 80 miljoen).
 - ii TWIN-H GR/1.2. Ontsnippering en kwaliteitsimpuls Natuur € 1 miljoen.
 - iii EXIN-H OV-middelen € 20 miljoen.
 - iv Coalitieakkoord 2011 Inpassingmaatregelen Anna's Hoeve € 10 miljoen (reserve ILG).
 - v BDU Kleine infrastructuur € 3 miljoen (besluit GS d.d. 29 mei 2012).

Haarlem, 9 juli 2012.

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter.

, statengriffier.

Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWIN-H) Projectomschrijving

ALGEMENE PROJECTINFORMATIE

- **Projectnummer** OV/1.a
- **Project:** HOV in het Gooi / Ecoduct Anna's Hoeve: planfase

- **Impulsprogramma:** OV

- **Gedeputeerde:** E. Post
- **Projectleider:** R. Koster
- **Projectkosten:** Planfase: € 8,85 miljoen
(Totale projectkosten € 118,25 miljoen)
- **Bijdrage** € 8,85 miljoen, waarvan:
 - 7,5 miljoen aanvullend voorbereidingsbudget
 - € 1,35 miljoen ten laste van TWIN-H Voorbereidingskrediet (PS: 15-12-2008).

- **Uitvoeringsperiode:** Voorbereiding: 2010-2014
 Realisatie: 2014-2017

1. PROJECTOMSCHRIJVING

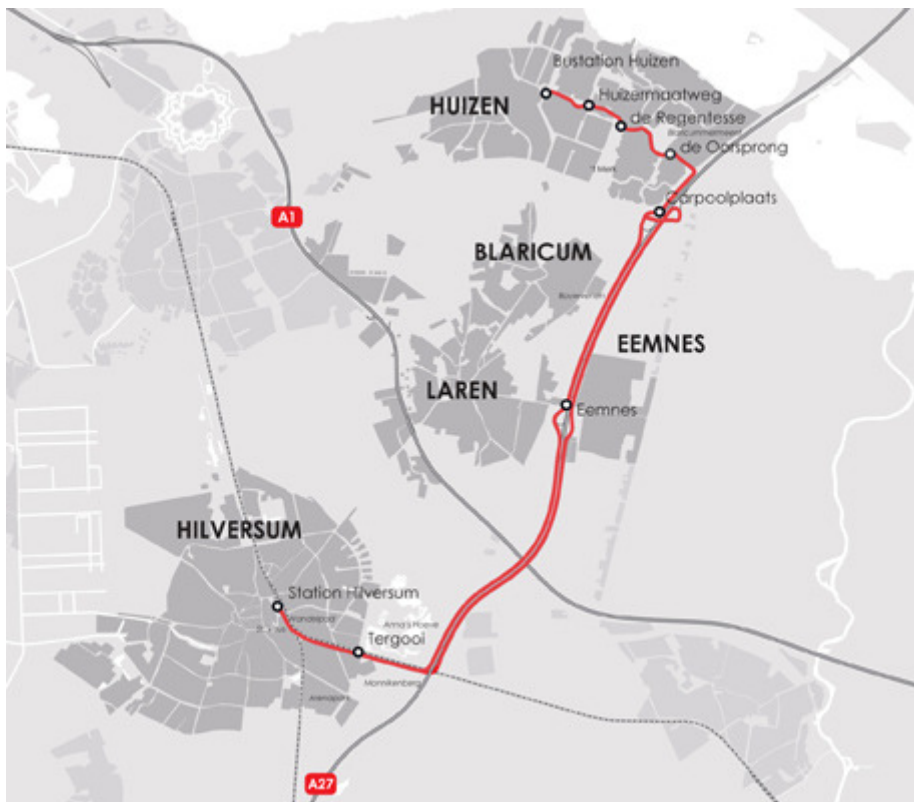
1.1 Inleiding/ samenvatting

De ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van de mobiliteit zorgen ervoor dat het aantal verplaatsingen tussen Almere, Het Gooi en Utrecht sterk groeit. Landelijke en regionale trends voorspellen een toename van de mobiliteit. Dit komt door de toename van het autobezit en het aantal kilometers dat wordt gereden, de groei van de bevolking in de Randstad, veel woningbouw rondom Het Gooi in Amsterdam, Almere en Utrecht, en de toename van het aantal banen in deze regio. De nu al aanwezige congestie neemt daardoor verder toe. Het is daarom noodzakelijk om te investeren in een betere bereikbaarheid van Het Gooi en vooral in het openbaar vervoer. Snel, comfortabel en betrouwbaar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) kan een goed alternatief zijn voor de auto. Lang is er over verbetering van het openbaar vervoer in de regio Huizen-Hilversum gesproken, maar nu is er ook eindelijk een tracé in beeld, waarover deze Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) busverbinding dan zou moeten lopen.

Bestuurders van de provincie Noord-Holland en de gemeenten Hilversum, Huizen, Laren en Eemnes hebben in het najaar van 2011 de voorkeur uitgesproken voor een

tracé via de Meent (in Huizen/Blaricum). Hierover hebben ook de gemeenteraden besluiten genomen. De gemeente Blaricum kan niet instemmen met deze voorkeur. Blaricum wil alleen meerrijdvarianten.

In grote lijnen loopt het gehele tracé vanaf het busstation Huizen, langs de Huizermaatweg, via de Meent over een deel dat deels ligt in een groenstrook tussen de Blaricummermeent en de Bijvanck, vervolgens tussen de A27 en de Stichtseweg naar de carpoolplaats in Blaricum. Vanaf hier rijdt de bus over de A27 naar Hilversum. In Hilversum komt aan de zuidkant van het spoor een vrije busbaan naar het NS-station. In onderstaand kaartje is deze route weergegeven.



Figuur 1 Voorkeurstracé HOV in het Gooi.

Tussen Huizen en Hilversum rijdt momenteel buslijn 320. Deze rijdt mee met het overige verkeer. Onderzoek wijst uit dat na aanleg van de HOV-infrastructuur in 2020 de bus in 21 minuten van Huizen naar Hilversum rijdt. Dat is een tijdswinst van circa 27 minuten ten opzichte van de situatie waarin geen HOV-infra wordt aangelegd. De verwachting is dat er dan op werkdagen dagelijks 2.500 meer reizigers de busverbinding zullen nemen: een stijging van 27%.

Project inclusief kosten

Infrastructurele projecten doorlopen in de regel de volgende drie fasen: de studiefase, de planfase en de realisatiefase. De eerste fase, de studiefase is nu afgerond. Er is geconstateerd dat er een probleem is en een mogelijke oplossing is in

beeld. Nu start de planfase. Op het moment dat aan PS het uitvoeringskrediet wordt gevraagd gaat het project van de planfase over naar de realisatiefase. Volgens de huidige planning zal het uitvoeringskrediet worden aangevraagd op het moment dat het project uitvoeringsgereed is, naar verwachting medio 2014.

De totale projectkosten worden nu geraamd op maximaal € 118,25 miljoen (inclusief indexering en niet te verrekenen BTW). Het project bestaat naast de HOV-infrastructuur ook uit de ecologische inpassingsmaatregelen bij Anna's Hoeve (gemeente Hilversum) door onder meer aanleg van een ecoduct.

Vraag aan Provinciale Staten: aanvullend voorbereidingsbudget van € 7,5 miljoen

Voor de voorbereiding van het project is ten laste van het door PS in december 2008 beschikbaar gestelde TWIN-H voorbereidingskrediet (van in totaal € 10 miljoen) al € 1,35 miljoen beschikbaar gesteld. Dit bedrag wordt in mindering gebracht op het door PS op 29 juni 2010 gereserveerd budget voor het project HOV in het Gooi ad € 80 miljoen binnen de bestemmingsreserve TWIN-H. Om het project verder uit te werken is extra voorbereidingsbudget nodig. Aan Provinciale Staten wordt daarom voorgesteld een aanvullend voorbereidingsbudget van € 7,5 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van resterend TWIN-H- middelen voor het project HOV in het Gooi (OV/1.1) ad € 78,65 miljoen. De voorbereidingskosten bedragen normaliter circa 5% van de projectkosten. Echter, gelet op de extra te verrichten activiteiten, zoals het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), wordt het benodigd voorbereidingsbudget verhoogd naar 7,5% van de geraamde projectkosten ad € 118,25 miljoen, zijnde € 8,85 miljoen. Naast voorbereiding worden deze middelen ook ingezet:

- Voor maximaal € 1 miljoen aan grondverwerving
- Voor een subsidie aan de gemeente Hilversum van maximaal € 820.000,- ter voorbereiding van verschillende projecten op het Hilversumse deel.

Mochten de middelen voor bovenstaande twee punten niet helemaal ingezet worden, dan kunnen deze ingezet worden op de voorbereiding van het project.

Op het moment dat het project uitvoeringsgereed is en het besluit over het PIP aan Provinciale Staten voorligt (naar verwachting 2014), zal tevens het resterend benodigd bedrag ter besluitvorming aan PS voorliggen. Op dat moment zal er ook meer duidelijkheid zijn over de thans nog onzekere bijdragen van derden (zoals de rijkssubsidies) en er liggen uitgewerkte realisatieovereenkomsten (inclusief afspraken over toekomstig beheer en onderhoud) op tafel.

1.2 Maatschappelijk relevantie

Het Gooi kampt net als de rest van de Randstad met een teruglopende bereikbaarheid. Het wegennet is zwaar overbelast, er staan steeds meer files op de A1 en A27. Ook het

spoorwegnet is zwaar belast en de verschillende vormen van openbaar vervoer vormen op dit moment geen samenhangend netwerk.

Een snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi.

1.3 Doelstelling

De voorliggende projectomschrijving gaat over de planfase van het project HOV in het Gooi. De voorbereiding in deze fase staat in het teken van het uiteindelijke project.

De doelstelling van het project als geheel is het realiseren van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Huizen en Hilversum die de bereikbaarheid van de Gooi- en Vechtstreek sterk verbetert.

Een belangrijk onderdeel van het project is een goede ecologische inpassing bij Anna's Hoeve (Goois Natuurreservaat), onder meer door de aanleg van een ecoduct. De aanleg van het ecoduct past daarnaast in de provinciale doelstelling van het ontsnipperen van EHS-gebieden door de aanleg van ecologische verbindingzones en ecoducten.

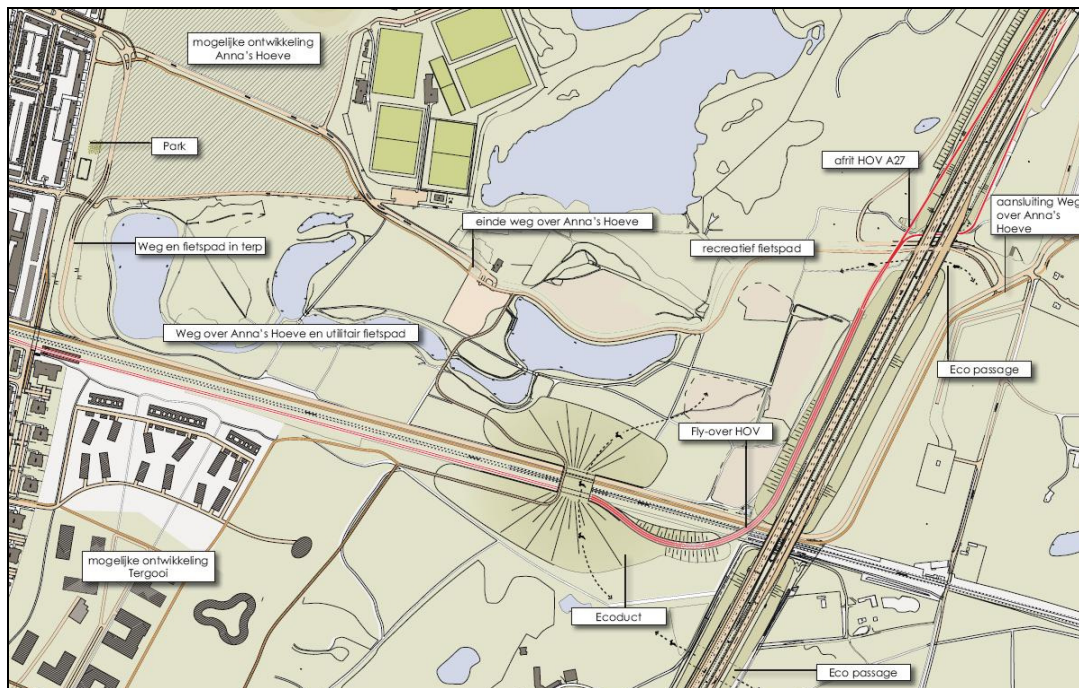
De achterliggende doelstelling is om door middel van een HOV-verbinding bij te dragen aan een betere bereikbaarheid van de Gooi- en Vechtstreek en daarmee tevens aan de economische en sociale voorzieningen. Volgens de meest recente prognoseberekingen van Bureau Goudappel Coffeng zal in 2020 door de HOV-verbinding de reistijd in de spits tussen Huizen en Hilversum 21 minuten bedragen. In de situatie zonder HOV-infrastructuur zal dit 48 minuten zijn. De reistijd neemt dus af met 27 minuten (-56%). De verwachting is dat dan 11.800 reizigers per werkdag gebruik zullen maken van de HOV-verbinding. Dat is 2.500 reizigers meer (+27%) ten opzichte van de situatie zonder HOV-infrastructuur.

Daarnaast zorgt de HOV-infrastructuur voor een forse verbetering van de betrouwbaarheid en stiptheid van de dienstregeling voor de bus. Een lagere reistijd en hoge betrouwbaarheid zorgen voor een gunstigere exploitatie van de dienstregeling. Eén minuut tijdswinst kan circa € 50.000,- per jaar aan besparing op de exploitatielasten opleveren. Naast tijdswinst en hogere betrouwbaarheid levert HOV-infrastructuur ook meer comfort voor de reiziger en beter bereikbare haltes op.

De vrije busbaan biedt kansen om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten en de verkeerssituatie te verbeteren. Uitgangspunt is dat groen dat moet verdwijnen, volledig wordt gecompenseerd. Dus busbaan zal volgens het principe van Duurzaam Veilig worden ontworpen. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn: gescheiden van fiets/voetpaden door middel van hekwerk, kruising van fiets/voetpaden worden minimaal van waarschuwingslicht en akoestisch signaal voorzien. Belangrijke

kruispunten worden met VRI's ingericht. In Hilversum zullen door het nieuwe tracé bovendien een fors lager aantal bussen over de Emmastraat rijden, 214 in plaats van 416 in de situatie zonder HOV-infrastructuur.

De huidige infrastructuur (A27, spoorlijn Hilversum-Amersfoort, Weg over Anna's Hoeve) vormt een barrière voor doelsoorten (edelhert, ree, das, boommarter, zandhagedis, levendbarende hagedis, hazelworm) in de ecologische verbinding van de noordelijke Heuvelrug. De aanpassingen in dit gebied die samenhangen met het ontwikkelen van de HOV zorgen onder andere door middel van de aanleg van het ecoduct en het verleggen van de gemeentelijke weg dat de barrière in de ecologische verbinding wordt opgeheven. Het ecoduct verbindt de natuur- en leefgebieden aan weerszijden van het spoor en zorgt zo voor ontsnippering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Er ontstaat een robuuste ecologische verbinding. Over het ecoduct zal ook een recreatief fietspad worden aangelegd. Hiermee worden de recreatiemogelijkheden in het gebied versterkt.



Schets van ecoduct bij Anna's Hoeve

Als bijlagen bij de projectbeschrijving zijn de volgende rapporten over HOV in het Gooi opgenomen:

1. Vervoerwaarde en exploitatie, Goudappel Coffeng 11 april 2012;
2. Voorkeurstracé, Presentatietekeningen, Goudappel Coffeng 9 maart 2012;
3. Voorkeurstracé, Ontwerp van deeltracés, Goudappel Coffeng, 9 maart 2012.
4. Hoofdlijnen Procesplan Planvoorbereidingsfase, APPM, 8 mei 2012

1.4. Het resultaat

Het resultaat van de planfase bestaat uit een aantal producten op basis waarvan Provinciale Staten definitief kan besluiten het project te realiseren.

Deze producten zijn:

1. RO-producten, waaronder een Provinciaal Inpassingsplan (PIP)
2. Ontwerpuitwerkingen en kostenramingen (definitief ontwerp-niveau, indien traditioneel aanbesteed en voorontwerp niveau indien alternatief aanbesteed).
3. Definitief ontwerp en uitvoeringsvoorstel haltes Eemnes
4. Grondverwervingsplan
5. Inkoop-/ contracteringsplan
6. Risicodossier
7. Beheerplan
8. Realisatieovereenkomst

Het belangrijkste resultaat uit de realisatiefase zal zijn:

- a. Een HOV verbinding, deels in de vorm van een vrije busbaan tussen Huizen en Hilversum met een totale lengte van ongeveer 15 km waarvan circa 5,5 km vrije busbaan. De route zal voorzien worden van R-Net haltes, met o.a. DRIS en fietsenstallingen, en van 2 P+R terreinen (totaal 250 parkeerplaatsen). In de spits zal over de HOV-lijn minimaal 8 keer per uur een HOV-bus rijden.
- b. Een ecoduct bij Anna's Hoeve van circa 75-100 meter lang en 15 meter breed waardoor de natuurgebieden ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn en busbaan met elkaar verbonden worden.

1.5 Relatie met provinciaal beleid

Het realiseren van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer is benoemd als speerpunt in het Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan (PVVP). Het gaat hierbij om verplaatsingen tussen 10 en 40 kilometer en het netwerk is gericht op reizigers die normaal de auto zouden pakken. Deze lijn is onderdeel van dit netwerk, dat nu R-Net wordt genoemd. Verder is deze verbinding opgenomen in de Structuurvisie 2040.

Daarnaast levert de inpassing van de HOV-lijn bij Anna's Hoeve door middel van een ecoduct een bijdrage aan het provinciaal beleid voor ontsnippering en kwaliteitsimpuls natuur omdat er twee natuurgebieden, ten noorden en ten zuiden van de huidige spoorlijn en toekomstige buslijn met elkaar verbonden worden, waardoor er voor de daar levende dieren een vrije doorgang wordt gecreëerd.

1.6 Activiteiten/onderdelen project/deelprojecten

Planfase

1. RO producten

Op basis van een inventarisatie van bestemmingsplannen is geconstateerd dat op een aantal plekken in het tracé nog een nader ruimtelijk besluit nodig is om de vrije busbaan mogelijk te maken, namelijk voor de volgende onderdelen op het tracé:

- Huizen: tankstation nabij De Regentesse
- Blaricum: deeltracé van gemeentegrens met Huizen tot De Oorsprong
- Eemnes: halte met parkeervoorzieningen aan de westzijde van de A27.
- Laren / Hilversum: tracé op gebieden van GNR (Anna's Hoeve en Monnikenberg)
- Hilversum: enkele aanpassingen rond de Oosterengweg en bij VSH complex.

Provinciaal Inpassingsplan

Op verzoek van de betrokken gemeenten zal de Provincie Noord-Holland één Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opstellen, waarmee voor het gehele project de tracédelen worden vastgelegd die nu niet in bestemmingsplannen zijn vastgelegd. Dit zal gebeuren op basis van het 10-stappenplan waarmee de statencommissie R&M op 13 februari 2012 heeft ingestemd. De planning is dat in het najaar van 2014 het PIP kan worden vastgesteld.

Een voorwaarde om een PIP op te kunnen stellen is dat er sprake is van een provinciaal belang.¹ De wet op de ruimtelijke ordening (Wro) stelt geen specifieke eisen aan het begrip belang. Er wordt een ruime uitleg gegeven aan het begrip 'belang'. Het gaat om een groot project dat over meerdere gemeentegrenzen heen gaat. Tevens is het project opgenomen in de Structuurvisie 2040. Hiermee is voldoende provinciaal belang aangetoond.

Andere belangrijke redenen voor het opstellen van een PIP:

- De provincie is als direct belanghebbende initiator van het project; er is sprake van een groot provinciaal belang. De provincie houdt de regie in handen;
- De betrokkenheid van de 5 betrokken gemeenten zou betekenen dat er meerdere ruimtelijke procedures moeten worden doorlopen. Bovendien heeft Blaricum niet ingestemd met het voorkeurstracé. Eén PIP benadrukt het regionale karakter van het project en maakt in één keer het gehele HOV-tracé mogelijk;
- Het voor de burger helder is dat het één project betreft en er één instantie is waar hij zich kan vervoegen met vragen en met zienswijzen/ bedenkingen.
- De procesversnellers uit de Crisis en herstelwet (CHW) zijn van toepassing. Dat betekent dat de beroepsprocedure tegen het PIP binnen een half jaar moet zijn doorlopen (i.p.v. één jaar bij een bestemmingsplan procedure).

¹ Artikel 3.26 Wro

- Een PIP biedt speelruimte om de ontwerpen bij de uitwerking verder te optimaliseren. Daarnaast is een voordeel dat het plan tot het niveau van een voorlopig ontwerp (VO) kan worden uitgewerkt. Bij eventueel niet doorgaan van het project zijn dan niet de volledige kosten voor een definitief ontwerp (DO) gemaakt.
- Bij vaststelling van het PIP kan ook besloten worden om de uitvoering (vergunningverlening) van project de verdere regie ervan in eigen (PNH) hand te houden.

Vormvrije m.e.r. beoordeling

Het project HOV in het Gooi komt niet voor in het Besluit m.e.r. Er is daarom geen sprake van een directe m.e.r.-(beoordelings)plicht. De voorgenomen activiteiten kunnen mogelijk tot andere m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten worden gerekend, maar blijven onder de drempelwaarden van de mogelijk toepasselijke categorieën D 1.2 en D 2.2 die in de bijlage van het Besluit m.e.r. worden genoemd. Voor het beoordelen of voor bepaalde delen van het project sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal daarom een zogeheten 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling uitgevoerd worden.

De uitkomsten van de m.e.r.-beoordeling worden bekend gemaakt bij vaststelling van het PIP. In het PIP zal gemotiveerd worden aangegeven waarom er in dit specifieke geval geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

2. Ontwerpuitwerkingen en kostenramingen Voorontwerp-niveau

Voor het hele tracé wordt een voorontwerp (VO) gemaakt. Voor delen van de uitwerking van het tracé zijn er nog varianten waaruit een keuze moet worden gemaakt. Gedurende de planfase wordt een keuze voor de definitieve variant gemaakt en uitgewerkt op DO-niveau indien traditioneel wordt aanbesteed en op VO niveau als alternatief (bijvoorbeeld design and build) wordt aanbesteed. Dit kan per deelproject verschillen. Bij de uitwerking van de ontwerpen en de variantkeuze is het van belang heldere uitgangspunten te formuleren en overeenstemming te bereiken over de te kiezen oplossing. Uitgegaan moet in ieder geval worden van richtlijnen van de infrastructuur beheerders zoals het Handboek R-net en de richtlijnen van ProRail ten aanzien van o.a. de spoorse kruisingen en de aanleg van de busbaan naast het spoor. Voor het opstellen van de kostenraming op DO of VO-niveau worden de richtlijnen van de provincie Noord-Holland gehanteerd zoals vastgelegd in de Eisen en richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI).

Het totale traject is onderverdeeld in vijftien tracédelen, die op hun beurt weer gebundeld zijn in zeven deelprojecten. Hieronder is een overzicht van de deelprojecten en tracédelen gegeven. Deze indeling is gemaakt om zo per onderdeel zicht te hebben en te houden op de kosten en voortgang zodat maximaal kan worden (bij)gestuurd als daar aanleiding voor is.

Met alle partijen is afgesproken dat de gronden, die nodig zijn voor dit project, om niet aan de provincie worden overgedragen. Ook zullen de betrokken gemeenten geen leges aan de provincie in rekening brengen voor zaken ten behoeve van dit project. Uitzondering hierop is de gemeente Blaricum, omdat met deze gemeente vooralsnog niet tot een overeenstemming is gekomen.

De gemeenten, die een bijdrage aan het project leveren, zullen deze bijdrage in principe overmaken aan de provincie, omdat de provincie budgethouder is. Op dit moment maakt een aantal gemeenten zelf al kosten voor dit project, die ze uit eigen middelen betalen. Het resterende deel zullen zij aan de provincie overmaken.

Een uitzondering hierop is de gemeente Hilversum. Deze gemeente heeft het wel middelen voor het project gereserveerd, maar deze zijn nog niet vrij gegeven door de raad. Hilversum zal een voorbereidingssubsidie van maximaal € 820.000,- ontvangen. Deze wordt later weer verrekend met hun bijdrage aan het project.

Deelproject 1: Fietspad stadspark

Deeltracé 1.A: Fietspad door Stadspark van Gooiers Erf naar De Regentesse

Deelproject 2: Huizermaatweg

Deeltracé 2.A: Aanpassingen Huizermaatweg vanaf busstation Huizen tot halte De Regentesse

Deelproject 3: Vrije busbaan Huizen en Blaricum

Deeltracé 3.A: Halte De Regentesse en vrije busbaan tot gemeentegrens

Deeltracé 3.B: Vrije busbaan Stroomzijde (Blaricummermeent)

Deeltracé 3.C: Vrije busbaan Stichtseweg tot Carpoolplaats

Deeltracé 3.D: Carpoolplaats

Deelproject 4: Haltes Eemnes

Deeltracé 4.A: P&R Haltes A27 inclusief langzaam-verkeerverbinding

Deelproject 5: Anna's Hoeve

Deeltracé 5.A: Busbaan vanaf aansluiting A27 t/m halte Van Linschotenlaan

Deeltracé 5.B: Weg en fietspad over Anna's Hoeve

Deeltracé 5.C: Ecoduct, incl. fietspad over ecoduct

Deeltracé 5.D: Fietstunnel Mussenstraat

Deelproject 6: Oosterengweg en omgeving

Deeltracé 6.A: Ongelijkvloerse kruising (tunnel) Oosterengweg,

Deeltracé 6.B: Vrije busbaan langs sporen ProRail, incl. aanpassingen in omgeving vanaf halte van Linschotenlaan tot het VSH-complex

Deelproject 7: VSH complex tot NS station Hilversum

- Deeltracé 7.A: Busbaan vanaf en incl. VSH complex tot Beatrixtunnel, incl. nieuwe spoor kruising Wandelpad
- Deeltracé 7.B: Busbaan Beatrixtunnel tot en met NS station Hilversum, incl. passeren complex Entrada

3. Definitief ontwerp en uitvoeringsvoorstel haltes Eemnes

Voor deelproject 4, haltes Eemnes, wordt in het kader van het subsidieprogramma Verder een uitvoeringsvoorstel opgeleverd. Over de definitieve toekenning van de subsidie wordt besloten aan de hand van dit uitvoeringsvoorstel. Het uitvoeringsvoorstel wordt gebaseerd op een Definitief Ontwerp (DO). Om die reden is voor dit deelproject uitwerking tot DO-niveau wenselijk. Voor dit deelproject is er al een VO beschikbaar.

4. Grondverwervingsplan

Voor de grondverwerving wordt de aanpak gevolgd die bij de Provincie Noord-Holland gangbaar is. In de planfase zal de provincie een grondverwervingsplan opstellen. In dit plan zal onder andere worden beschreven welke gronden ten behoeve van het project verworven dienen te worden en hoe de verwerving van gronden wordt aangepakt. Tijdens de planfase wordt wel alvast een bedrag van € 1 miljoen gereserveerd voor grondverwervingskosten, zodat wanneer het nodig is adequaat grond aangekocht kan worden.

5. Inkoop-/ contracteringsplan

In het inkoopplan wordt beschreven hoe het project in de realisatiefase wordt aanbesteed. Als traditioneel RAW bestek of als een geïntegreerd Design & Build of Design & Construct contract al dan niet inclusief het onderhoud voor meerdere jaren. Tevens wordt aangegeven of en zo ja in welke percelen het project wordt aanbesteed.

6. Risicodossier

In de planfase wordt een risicodossier aangelegd, waarin de risico's voor het vervolg van het project tot en met de uitvoering worden benoemd. Voor de identificatie en registratie van risico's zal gebruik worden gemaakt van de bij de provincie Noord-Holland gangbare systematiek en richtlijnen.

In het dossier worden risico's gekwantificeerd (tijd en geld) en zullen ook beheermaatregelen worden opgenomen.

7. Beheerplan

Het beheerplan dat in de planfase wordt opgesteld, beschrijft hoe de toekomstige beheerders van de HOV lijn worden betrokken bij het project. Daarin wordt ook beschreven hoe het beheer te borgen in het definitief ontwerp (DO).

Het plan wordt opgesteld in nauwe samenwerking met de toekomstige beheerders. Het beheerplan resulteert uiteindelijk in één of meerdere beheerovereenkomsten.

8. Realisatieovereenkomst

Tijdens de planfase wordt een realisatieovereenkomst opgesteld waarin partijen afspraken maken over samenwerking en verantwoordelijkheden in het vervolg van het project tot en met de uitvoering. In die overeenkomst gaat het om o.a.: definitieve variantkeuze, planning, organisatie, verplichtingen van partijen, financiën, risicoverdeling, contractering en aanbesteding, overdracht naar beheer, vestiging recht van opstal, geschillenregeling en planschadeverhaal. De overige producten uit de planfase geven input voor deze overeenkomst. Met de ondertekening van de realisatieovereenkomst start de realisatiefase. De uitvoering van het project als geheel start pas wanneer bovengenoemde overeenkomst is ondertekend.

Het inrichten van een projectorganisatie om bovenstaande producten te realiseren maakt ook onderdeel uit van de planfase. Ook zal er een communicatieplan voor de planfase en de realisatiefase worden opgesteld.

1.7 Betrokken partijen

Betrokken partijen bij het project zijn naast de provincie:

- Gemeente Hilversum
- Gemeente Huizen
- Gemeente Laren
- Gemeente Eemnes

Deze gemeenten hebben samen met de gedeputeerde Verkeer en Vervoer zitting in de stuurgroep HOV in het Gooi.

De gemeente Blaricum is ook betrokken in het proces. De gemeente is voorstander van een HOV verbinding, maar is tegen vrije busbaanvarianten en wil de bus laten meerijden met het overige verkeer. Deze gemeente heeft dan ook niet ingestemd met het tracé over de Meent. De gemeente Blaricum zal voor de zomer 2012 een besluit nemen over haar verdere positie in de stuurgroep.

Overige betrokkenen zijn:

- **Gooi's Natuur Reservaat (GNR):** Deze organisatie is beheerder van het terrein waar een deel van de busbaan doorheen zal lopen, namelijk het traject rondom Anna's Hoeve. Er zijn verschillende varianten over hoe de busbaan in dit gebied ingepast zal kunnen worden. GNR zal betrokken worden bij het uitwerken van de varianten en de keuze voor de uiteindelijke variant.
- **ProRail:** Ook ProRail is eigenaar van gronden waarover een deel van de busbaan zal gaan lopen, namelijk het stuk waar de busbaan parallel zal gaan lopen aan de spoorlijn Hilversum-Amersfoort. Verder is ProRail betrokken als beheerder en is ProRail verantwoordelijk voor de spoorse infrastructuur en kruisingen. Het is noodzakelijk dat ProRail toestemming zal verlenen voor het realiseren van de nieuwe spoorwegovergang in combinatie met het vervallen van een andere spoorwegovergang.

Tot slot zal met ProRail gekeken worden of er ook onderdelen door ProRail uitgevoerd zullen worden.

- **Rijkswaterstaat:** RWS werkt momenteel aan het project A27/A1. Het gaat om verbreding van de A27 van 2x2 naar 2x3 rijstroken en een ruimtereservering voor een extra rijstrook en de A1 van 2x2 rijstroken naar 2x4 rijstroken. In 2012 zal het Tracébesluit worden vastgesteld. Met RWS is afgesproken dat er afstemming wordt gezocht in de verdere voorbereiding van dit project en de HOV Huizen – Hilversum, vast te leggen in een samenwerking-/realisatieovereenkomst. Vanuit het HOV project zal met Rijkswaterstaat afgestemd worden over P+R Eemnes A27, over vluchtstrookgebruik en nieuwe op-afrit A27 bij Anna's Hoeve.

De provincie is initiatiefnemer en budgethouder² van het project. De organisatie van het project wordt zo vormgegeven dat de provincie het overall projectmanagement doet en zo scope, budget, kwaliteit (de provinciale R-Net eisen) van het gehele project kan managen. Deelprojecten worden getrokken door gemeenten Huizen en Hilversum en de Provincie Noord-Holland. Hilversum trekt het deel van de Oosterengweg(tunnel) tot aan het station. Dit is mede ingegeven omdat de tunnel straks een echte gemeentelijke tunnel wordt en niet in beheer komt bij de provincie (busbaan gaat er overheen).

1.8 Tijdsplanning

De planning voor de planfase ziet er als volgt uit:

kwartalen	2012				2013				2014			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Procesplan	■											
Bestuurlijke procesafspraken		■										
Besluitvorming in colleges e.d.		■										
Inrichten projectorganisatie e.d.		■	■									
Uitvoeren onderzoeken en m.e.r.-beoordeling			■	■	■	■	■					
Ontwerputwerkingen, incl. besluiten			■	■	■	■	■	■				
Inpassingsplan, incl. besluitvorming en RVS-procedure				■	■	■	■	■	■	■	■	■
Opstellen grondverwervingsplan								■	■			
Opstellen beheerplan								■	■			
Opstellen inkoopplan								■	■			
Realisatieovereenkomst, incl. besluitvorming						■	■					
Voorbereiding aanbesteding(en)								■	■	■		

Voor de realisatiefase ziet de planning er als volgt uit:

² De provincie beheert het taakstellend budget en verstrekt subsidies aan gemeenten/ organisaties die projecten uit gaan voeren. Het grootste deel zal door de provincie zelf uitgevoerd worden.

1. Aanbesteding	2014/15
2. Realisatie	2014/2015- 2016/2017
3. Start exploitatie	2016/2017

1.9 Aard investering

In de planfase worden er producten als een PIP en een Voorontwerp opgeleverd die gebruikt worden voor het realiseren van een fysiek tastbare investering in HOV-infrastructuur en ecoduct Anna's Hoeve met een lange levensduur van meer dan 20 jaar.

Hiernaast wordt zoals eerder is aangegeven een bedrag van € 1 miljoen gereserveerd voor grondverwerving en een bedrag van € 820.000 als subsidie beschikt aan Hilversum om projecten op het Hilversumse deel voor te bereiden. Mochten deze laatste middelen niet volledig uitgeput worden, dan zullen deze middelen ingezet worden voor de voorbereiding van het project.

1.10 Is de exploitatie geregeld na realisatie?

In de planfase worden de afspraken over de toekomstige exploitatie en beheer en onderhoud van de verschillende projectonderdelen nader uitgewerkt. Hieronder wordt wel al een doorkijk gegeven naar de plannen voor exploitatie.

In de huidige concessie Gooi en Vechtstreek (gestart in juli 2011) is aan de vervoerder gevraagd rekening te houden met de toekomstige HOV infrastructuur op de relatie Huizen – Hilversum. De huidige buslijn 320 (Amsterdam-Huizen-Hilversum) is in feite de voorloper van de bus die straks gebruikt maakt van de HOV-infrastructuur. Zo lang de nieuwe businfrastructuur niet beschikbaar is blijft deze lijn zijn huidige route volgen. De huidige planning gaat er van uit dat vanaf 1 juli 2017 de huidige buslijn 320 gebruik gaat maken van de vrijliggende infrastructuur en andere onderdelen van het project.

In de huidige situatie is op lijn 320 de basisfrequentie 4 bussen per uur per richting. In de ochtendspits rijden er 8 bussen per uur richting Hilversum en in de avondspits 8 bussen per uur richting Huizen. 's Avonds na 21.00 uur en op zondag is de frequentie 2 x per uur.

Als vanaf juli 2017 de HOV-lijn in dezelfde frequentie zou blijven rijden als de huidige lijn 320 nemen de exploitatiekosten af, want de rijtijden worden fors lager. Dit biedt ruimte om de frequentie te verhogen. Dit is ook nodig, omdat er meer reizigers worden vervoerd.

In juli 2019 zal de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek ingaan. De voorbereidingen voor deze nieuwe concessie zullen naar verwachting starten in 2017.

Omdat de reiziger nu per kilometer betaalt en het aantal kilometers minder wordt door de kortere route, gaat de reiziger per rit in principe minder betalen met de nieuwe HOV-verbinding. Wel gaat de provincie het komend jaar onderzoek doen naar de mogelijkheden van tariefdifferentiatie. Eén van de opties daarbij is om te kijken of er voor de reizigers verschil in tarief moet zijn tussen HOV-vervoer en overig vervoer. Dit onderwerp zal ook in uw Staten worden behandeld. Doordat een HOV-lijn meer reizigers trekt, zal de vervoerder hier een hogere opbrengst uit kaartverkoop realiseren. Ook kan er door de vrije businfrastructuur een betrouwbare en efficiëntere dienstregeling worden gereden. Dit maakt de kostendekkingsgraad van een HOV-lijn over het algemeen beter.

Beheer en onderhoud

Voor beheer en onderhoud geldt hetzelfde als voor de exploitatie. Hierover zullen ook afspraken worden gemaakt in de planfase, die vast worden gelegd in beheerovereenkomsten. Voor deze beheerovereenkomsten worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de Provincie Noord-Holland neemt het eigendom en het beheer en onderhoud van de vrije busbanen, inclusief haltes en haltevoorzieningen (fietsenstallingen, DRIS, hekwerk etc) op zich.
- De maximale kosten voor beheer en onderhoud voor de provinciale onderdelen zijn geraamd op € 1,23 miljoen per jaar (prijspeil 2012). Ten behoeve van de structurele dekking van deze beheer- en onderhoudslasten zullen met ingang van 2017 binnen de provinciale begroting middelen overgeheveld worden uit het programma “investeren en beheren wegen, vaarwegen en kunstwerken” naar het budget voor beheer en onderhoud van provinciale wegen (en busbanen).
- De gemeenten zullen eigenaar en beheerder worden van de niet vrijliggende onderdelen, inclusief haltes en haltevoorzieningen, van het tracé. Voor DRIS geldt een uitzondering. Hoewel gemeente eigenaar wordt van DRIS panelen zal Provincie Noord-Holland het onderhoud van het systeem gedurende een periode van 10 jaar verzorgen. Hiertoe zal een Provincie Noord-Holland een aparte beheerovereenkomst aangaan met de afzonderlijke gemeenten.
- Met RWS en Prorail worden afzonderlijke afspraken en waar nodig beheerovereenkomsten aangegaan over de gezamenlijk aan te leggen en te exploiteren infrastructuur. Vooralsnog geldt ook hier dat beheertaak volgt uit de functionele taak.
- Ook met het Gooi's Natuur Reservaat zullen afspraken worden gemaakt over beheer en onderhoud van het ecoduct. Een eerste inschatting van de kosten hiervan is circa € 40.000 per jaar.
- Voor de exploitatiefase zullen eventueel vastgelegd in beheerovereenkomsten, met alle partijen afspraken worden gemaakt over het operationeel, variabel en vast onderhoud en beheergrenzen. Uitgangspunt hierbij is dat de partij die verantwoordelijk is voor het beheer, ook zelf voor deze dekking verantwoordelijk is. Binnen projectbudget is geen voorziening opgenomen voor onderhoudskosten.

1.11 Niet financiële risico's bij het project

In de planfase zal een risicodossier worden aangelegd, waarin risico's voor het vervolg van het project tot en met de uitvoering worden benoemd. Voor de identificatie en registratie van risico's zal gebruik worden gemaakt van de bij Provincie Noord-Holland gangbare systematiek en richtlijnen. In het dossier worden risico's gekwantificeerd (Tijd en Geld) en zullen ook beheersmaatregelen worden opgenomen.

Voor het project wordt een risicodossier actueel gehouden. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij de projectmanager en bij de projectmanagers van de deelprojecten.

Gooi's Natuur Reservaat (GNR)

Met het Gooi's Natuur Reservaat (GNR) is nog geen overeenstemming over de geoptimaliseerde basisvariant. In de planfase zal een definitieve keuze voor Anna's Hoeve gemaakt moeten worden. Afspraken hierover worden in een overeenkomst vastgelegd. Tevens dienen er afspraken gemaakt te worden over de financiële dekking van de toekomstige beheer en onderhoud van het ecoduct (zie laatste alinea 1.10).

Spooroverwegen Hilversum

De onttrekking van een spoorwegovergang door een tunnel onder het spoor bij de Oosterengweg in Hilversum en een nieuw te maken gelijkvloerse overweg aan de zuidzijde van de spoorlijn, ter hoogte van de Diamantstraat in het spoor tussen Hilversum en Utrecht, vormen belangrijke onderdelen in het totale project. De Minister van Infrastructuur en Milieu dient, na advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport, een besluit hierover te nemen. Samen met ProRail zal de Provincie Noord-Holland een verzoek hiertoe indienen. Onderdeel van dit verzoek is de risicoanalyse op basis van de 3e Kadernota Spoorveiligheid. De Inspectie heeft hier ambtelijk positief op gereageerd.

Provinciaal Inpassingplan (PIP) en vormvrije m.e.r.

Het opstellen van het PIP gebeurt op verzoek van de betrokken gemeenten. De gemeente Blaricum is echter tegen het gekozen voorkeurstracé, waardoor de kans bestaat dat de verhoudingen met de gemeente verslechteren. Daarnaast bestaat de kans op planschadeverhaal (hiermee is rekening gehouden in de kosten van het project). Het PIP zal zeer zorgvuldig, conform het door PS vastgestelde 10-stappenplan worden doorlopen. Verwachting is dat de volledige beroepsprocedure zal moeten worden doorlopen. In de planning is daarmee rekening gehouden. Nu het gaat om een PIP is de Crisis en Herstelwet (CHW van toepassing op het project. Dit betekent o.a. dat de beroepsprocedure tegen het PIP binnen een half jaar moet zijn doorlopen (i.p.v. één jaar). Betrokken gemeenten kunnen geen beroep instellen. Zij kunnen ook geen beroep instellen tegen besluiten die de PNH in het kader van het project neemt. Met het oog op een zorgvuldige voorbereiding en risicobeheersing

wordt een vormvrije m.e.r. beoordeling uitgevoerd. De uitkomsten van de m.e.r.-beoordeling worden bekend gemaakt bij vaststelling van het PIP. In het PIP kan gemotiveerd worden aangegeven waarom er in dit specifieke geval geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

De kans bestaat dat de vormvrije m.e.r.-beoordeling uitwijst dat er wel een m.e.r. procedure moet worden doorlopen. Dit zal gevolgen hebben voor de planning.

2. FINANCIËN

2.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financieringsstructuur

Planfase

In het project HOV in het Gooi is de provincie de trekker en initiator. Daarom is de provincie bereid het leeuwendeel van kosten te betalen. De gemeenten Eemnes en Huizen betalen de voorbereidingskosten van de projectonderdelen die zij gaan uitvoeren. Deze kosten maken deel uit van hun bijdragen in het totale project. De provincie betaalt de voorbereidingskosten voor haar eigen projectonderdelen evenals de kosten van de gemeente Hilversum voor de gemeentelijke projectonderdelen. De reden waarom de provincie de gemeente Hilversum voorschiet, ligt in het feit dat de gemeenteraad van Hilversum over de gemeentelijke bijdrage ad € 2,5 miljoen nog een definitief besluit dient te nemen.

Voor de voorbereiding van het project is ten laste van het door PS beschikbaar gesteld TWIN-H voorbereidingskrediet (van € 10 miljoen) al € 1,35 miljoen beschikbaar gesteld. Om het project verder uit te werken is extra voorbereidingsbudget nodig. Aan Provinciale wordt daarom voorgesteld ten laste van resterend TWIN-H- budget binnen het compartiment OV een aanvullend voorbereidingsbudget van € 7,5 miljoen beschikbaar te stellen. Dit bedrag zal gebruikt worden om de eerder genoemde producten te realiseren. De voorbereidingskosten bedragen normaliter circa 5% van de projectkosten. Echter, gelet op de extra te verrichten activiteiten, zoals het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), wordt het benodigd voorbereidingsbudget verhoogd naar 7,5% van de geraamde projectkosten ad € 118,25 miljoen, zijnde € 8,85 miljoen.

Nu wordt ervan uitgegaan dat deze middelen ruim voldoende zijn om de planfase te doorlopen. Mocht dat niet het geval zijn, dan zullen wij bij u terugkomen met de vraag dit budget op te hogen. Mocht er aan het einde van de planfase nog budget over zijn, dan zullen wij u vragen dit over te hevelen naar de realisatiefase.

Realisatiefase

Zonder de provinciale bijdrage zal het project geen doorgang kunnen vinden. Gezien de omvang van de investering zijn de betrokken gemeenten niet in staat deze zelf te dragen.

Kosten

Ook hier wordt een doorkijk gegeven naar hoe de totale kosten van het project eruit zullen zien.

De totale projectkosten zijn geraamd op € 118,25 miljoen en bestaat naast investering in OV-weg ook uit de inpassingsmaatregelen bij Anna's Hoeve door onder meer aanleg van een ecoduct.

Het project ziet er financieel op hoofdlijnen als volgt uit:

Deelprojecten 1,2,3,4, 6 en 7:	€ 77,83 miljoen
Deelproject 5 Anna's Hoeve	€ 31,72 miljoen
Grondverwerving	€ 3,15 miljoen
Onvoorzien (extra grondverwerving, planschade)	€ 5,54 miljoen
TOTAAL	€ 118,25 miljoen

In bovenstaande kostenraming is ervan uitgegaan dat de provincie en de gemeenten de BTW over de door hen uit te voeren deelprojecten ten laste van het BTW-compensatiefonds (BCF) kunnen brengen. Dat ligt anders bij werken waarbij ProRail betrokken is.

In deze berekeningen voor uitgaven is verder het uitgangspunt dat bij de spoorkruisingen het werk zal worden uitgevoerd door ProRail. Voor deze werkzaamheden dient BTW te worden afgedragen. De investeringskosten voor de projectonderdelen met spoorkruisingen worden daarom inclusief BTW berekend. In totaal bedragen de BTW-kosten nu maximaal € 11,0 miljoen. Deze kosten zijn in de berekende uitgaven verwerkt.

De beschikbare € 118,25 is een taakstellend budget dat naar verwachting ruim voldoende zal zijn om het project te realiseren. De reden voor deze verwachting is de volgende.

Conform de ramingensystematiek van de provincie Noord-Holland voor kosten van dit soort grote infrastructurele projecten, wordt bij ieder project een apart risicopercentage gehanteerd. Gemiddeld komt het risicopercentage voor het gehele project neer op 23% van de totale projectkosten. Eventuele budgetoverschrijdingen in een deelproject boven de geraamde investeringskosten (= kosten zonder risicomarge) worden binnen het deelprojectbudget opgevangen; hetzij door versoeringen van projectonderdelen, hetzij door het schrappen van projectonderdelen. Hierover besluit de Stuurgroep HOV in 't Gooi. Pas in tweede instantie wordt een beroep gedaan op het risico percentage van 23%. De provincie besluit over het al dan niet toekennen van deze middelen.

Dekking

Over de dekking van de verwachte kosten zijn afspraken gemaakt met de partners in de regio. In onderstaande tabel staat de bijdrage per partij aangegeven.

Dekking	Raming	Hard	Risico	PNH+
Provincie				
PNH (TWIN-H en EXIN-H)	89,35	89,35	0,00	
BDU (Kleine infrastructuur Gooi en Vechtstreek 2015/ 2016)	3,00	3,00	0,00	
Gemeenten				
Gemeente Hilversum*	2,50	2,50	0,00	
IBP Hilversum	2,50	0,00	2,50	2,50
Gemeente Huizen	0,75	0,75	0,00	
Gemeente Blaricum	0,25	0,00	0,25	0,25
Gemeente Eemnes	0,75	0,75	0,00	
Gemeente Laren	0,25	0,25	0,00	
Rijk				
AROV-subsidie Rijk	11,60	0,00	11,60	11,60
MJPO (Rijksubsidie)	7,30	0,00	7,30	7,30
TOTAAL DEKKING	118,25	96,60	21,65	21,65
Maximale bijdrage PNH				114,00

* De bijdrage van de gemeente Hilversum is door haar gemeenteraad formeel toegezegd, maar zij dient echter nog een definitief besluit te nemen. Op moment van definitieve besluitvorming door PS in 2014 zal dit (mogelijk op hetzelfde moment) gebeurd zijn.

De dekking is opgebouwd uit drie onderdelen, namelijk uit de bijdragen van de provincie, de bijdragen van de gemeenten en uit de subsidies van het Rijk. Bij deze berekeningen dient de provincie een bijdrage aan het project te voldoen van minimaal € 92,35 miljoen (€ 89,35 miljoen + € 3 miljoen). De € 3 miljoen komt uit de jaarlijkse Brede Doel Uitkering (BDU), subkop: programma kleine infrastructuur. Op de BDU middelen wordt jaarlijks door het Rijk bezuinigd. Met de kennis van dit moment zijn de BDU middelen in het jaar 2015 en 2016 toereikend om het bedrag van € 3 miljoen te dekken uit het programma Kleine Infra regio Gooi & Vecht. In het geval dat de (gedecentraliseerde) BDU middelen in genoemde jaren toch ontoereikend worden, zal aan PS een nieuw voorstel gedaan worden voor dekking.

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, is er niet iedere toegezegde bijdrage even 'hard'. Met betrekking tot de bijdragen van gemeenten geldt dat met de gemeente Hilversum afgesproken is dat de provincie het risico op zich neemt als het restant IBP lager uitvalt. Het is een risico dat de toegezegde bijdrage van de gemeente Blaricum komt te vervallen, omdat deze gemeente niet instemt met het gekozen voorkeurs tracé.

Met betrekking tot de rijkssubsidies geldt dat deze beide op dit moment nog niet 'hard' zijn toegekend. De AROV-subsidie is wel beschikt, maar wordt pas definitief bij afrekening. De MJPO subsidie is reeds gereserveerd, maar nog niet beschikt en wordt ook pas definitief bij afrekening.

In het meest negatieve scenario zouden de vier niet hard toegezegde bijdragen en subsidies niet door kunnen gaan. Afgesproken is dat de provincie bij het wegvallen van deze bijdragen of subsidies het financiële risico op zich neemt. In dit meest negatieve scenario wordt dan van de provincie een bijdrage van € 92,35 miljoen + € 21,65 miljoen = € 114 miljoen

Daar staat tegenover dat alle dekkings- en kostenmeevallers volledig aan de provincie toevallen: de gemeentelijke bijdragen zijn vaste 'lump sum' bijdragen.

Om de financiële risico's in te kaderen en te beheersen wordt in deze projectbeschrijving verder gewerkt met het meest negatieve scenario. De dekking van het meest negatieve scenario ziet er als volgt uit:

Maximale bijdrage PNH		114,00
TWIN-H OV-1 HOV In het Gooi (inc. Voorbereidingsbudget € 1,35 miljoen)	80,00	
TWIN-H GR/1.2 Ontsnippering en kwaliteitsimpuls Natuur*	1,00	
EXIN-H HOV In het Gooi	20,00	
Inpassingsmaatregelen Anna's Hoeve	10,00	
BDU (Kleine infrastructuur)	3,00	
TOTAAL DEKKING PNH		114,0

*Provinciale Staten hebben op 31 januari 2011 bij voordracht 2011- nr 2 besloten dat er voor 1 juli 2012 een uitvoeringsgereed voorstel dient te liggen voor de € 1 mln euro die gereserveerd is voor de Groene Schakel (is Anna's Hoeve) . Deze deadline wordt niet gehaald en bij dit besluit wordt u voorgesteld deze middelen te reserveren to 1 januari 2015.

In dit scenario worden alle financieringsmiddelen die voor dit project beschikbaar zijn volledig ingezet en uitgeput.

2.2 De co-financiers

Planfase

Zoals onder 2.1 aangegeven betaalt de provincie de kosten van het PIP en de voorbereidingskosten voor de provinciale projectonderdelen. De Hilversumse projectonderdelen zal de provincie voorschieten. De gemeente Eemnes en Huizen betalen hun eigen voorbereidingskosten.

Overall project (inclusief bijdrage in voorbereiding)

De co-financiers bij dit project zijn met hun bijdrage weergegeven in de tabel op pagina 18 van deze projectomschrijving. Naast cofinanciers is bij dit project ook rekening gehouden met het binnenhalen van de volgende subsidies:

AROV-gelden

Subsidie vanuit het Actieprogramma Regionaal OV

Bedrag: € 11,6 miljoen

Status: De provincie heeft in 2008 beschikking voor een AROV subsidie ontvangen, De subsidie wordt sinds 2009 aan de provincie uitbetaald met een kasritme tot 2020.

Bijzonderheden inzake de AROV-subsidie:

- De gelden zijn alleen inzetbaar op het deel Huizen-Blaricum.
- De bijdrage van het Rijk bedraagt 46% en is gebaseerd op een kostenraming van € 25 miljoen voor dit deel.
- De uitvoering van het project in Huizen en Blaricum dient te starten vóór 1 januari 2013. Hiervoor zullen op deel in 2012 al nieuwe bushaltes aangelegd worden. Deze bushaltes zijn hier noodzakelijk, ongeacht of het project uiteindelijk doorgang zal vinden.
- Het project dient afgerond te zijn voor 31 december 2020.
- Binnen drie maanden na de afronding van het project dient de provincie een accountantscontrole op te sturen naar de subsidieverstrekker.
- De voortgang van het project wordt jaarlijks in november in het BO MIRT besproken. In de voortgangsrapportage dient de stand van zaken mbt de subsidievoorwaarden te worden opgenomen.

MJPO:

Het deelproject Anna's Hoeve, komt in aanmerking voor subsidie vanuit het Meerjarenprogramma Ontsnippering.

Bedrag: De hoogte van de bijdrage staat op dit moment nog niet vast. Ambtelijk is afgesproken dat de provincie en ProRail inzetten op een bijdrage van € 7,3 miljoen

Status: In het voorjaar 2012 dient uitgezocht te worden hoe dit voorstel omgezet kan worden in een bijdrage

Voorwaarden/ Bijzonderheden:

Alleen voor deelproject 5: Anna's Hoeve.

2.3. Is de dekking van de co-financiering van derden geregeld?

Zie 2,1 en 2,2.

2.4 Financiële projectinformatie

▫ <u>Raming voorbereidingsbudget:</u>	€ 8,85 miljoen
▫ <u>Raming oriëntatiefase:</u>	€ 0,-
▫ <u>Raming voorbereidingsfase:</u>	€ 8,85 miljoen
▫ <u>Raming uitvoeringsfase:</u>	
▫ <u>Raming afrondingsfase:</u>	
▫ <u>Financiële meerjarenplanning:</u>	
2010-2012	€ 2,17miljoen
2013	€ 3,34 miljoen
2014	€ 3,34 miljoen

2.5 Financiële risico's

De grootste financiële risico's bij dit project zullen zich voordoen in de realisatiefase. In de planfase zijn de risico's beperkt. Het grootste risico nu is dat er veel geïnvesteerd wordt in studies en onderzoeken, terwijl nog altijd besloten kan worden om het project niet door te laten gaan.

Zoals ook eerder in deze nota, zal hieronder een doorkijk worden gegeven naar de realisatiefase en nu dan naar de financiële risico's.

Onderdeel van de kostenraming is een extra risico-opslag van de provincie Noord-Holland. Deze varieert van 15% tot 30%. Om budgetoverschrijding zoveel mogelijk tegen te gaan wordt voor het uitwerken van het vastgestelde voorkeustracé naar voorontwerp een plafond aangehouden van de investeringskosten.

Deze risico-opslag van ieder deelproject wordt meegenomen in een Risicoreservering. De provincie Noord-Holland beheert deze risico-reserve HOV in het Gooi.

Verder is in paragraaf 2.1 aangegeven welke financiële risico's de provincie loopt bij het wegvallen van subsidies en bijdragen van derden.

2.6 Consequenties voor resterende gelden Extra Investeringsimpuls

Na besluitvorming PS resteert er van het door PS binnen het compartiment OV binnen het TWIN-H nog € 71,15 miljoen ten behoeve van de realisatiefase.