

De derde kanttekening... ...betreft de voorspelling van de reizigerstoename.

Onze stelling: het huidige aantal reizigers als basis voor een prognose is uiterst discutabel en daarmee de voorspelling.

Begin dit jaar heeft prof Meurs in zijn *second opinion* aangegeven dat rekening moet worden gehouden met minder dan de 9.600 reizigers (totaal in beide richtingen!) waarvan twee jaar geleden sprake was (in 2006 nog 15.000!).

Toen zei de stuurgroep: elke anderhalve minuut sneller, levert 1000 extra reizigers op. Meurs bekritiseerde dit onderzoek en adviseerde een verfijndere meetmethode om de vervoerwaarde te berekenen, en daarbij de totale reisduur te betrekken (en onder voorwaarde van voor- en natransport).

De Stuurgroep is nu, via een voor de leek onbegrijpelijke methode uitgekomen op 7400 reizigers. Dat aantal wordt afgezet tegen de 3300 anno 2010. (NVS-telcijfers 2009, door Goudappel Coffeng gebruikt op blz 8 van het rapport 'Lijnvoering en Vervoerwaarde HOV Het Gooi' (voor het gemak 'LVHG' te noemen).

Het College van B & W neemt deze aantallen (3300 nu en 7400 straks) over in het raadsvoorstel (blz. 6 onder 'b) Vervoerwaarde', eerste streepje.

Het huidige aantal reizigers is echter te hoog ingeschat, en daarmee wordt ook de voorspelling van 7400 uiterst wankel.

Wij hebben geconstateerd dat in de verschillende onderzoeksrapporten en vaak in hetzelfde rapport heel verschillende aantallen reizigers worden genoemd:

- Volgens het onderzoek van prof. Meurs reizen er gemiddeld per dag met lijn 100 heen en weer 2511 reizigers.
- De Stuurgroep noemt in het eindrapport 3300 en in het onderliggende rapport twee aantallen 2770 en 3050.

Het college gaat uit van het hoogste aantal: 3300 – dus 800 reizigers meer dan prof Meurs.

Onze conclusie: als het werkelijke aantal reizigers aanmerkelijk lager is dan de 3300 waar het college van uitgaat, dan komt daarmee ook de voorspelling van 7400 reizigers in 2020 op losse schroeven te staan.

Daarbij moet nog een opmerking worden gemaakt.

Uit de achterliggende rapporten blijkt dat van de mensen die dagelijks richting Hilversum reizen, de helft al is uitgestapt vóór Hilversum NS – met name bij Sportpark. Concreet reizen dagelijks circa 350 Huizers richting Hilversum NS.

Anno 2009 reisden gemiddeld dagelijks zo'n 2770 mensen tussen Huizen en Hilversum: 1370 vanuit Huizen naar Hilversum en 1400 vanuit Hilversum naar Huizen. Die 1370 bestaat globaal voor de helft uit Huizers die naar Hilversum reizen (zeg: 685) en voor de andere helft uit Hilversummers die vanuit Huizen naar Hilversum terugkeren. En weer de helft daarvan verlaat de bus voordat die bij Hilversum NS is gearriveerd (met name bij Sportpark). Concreet gaat het dus om de overblijvende circa 350 Huizers die dagelijks naar Hilversum NS reizen.

Om in ieder geval dit aantal te behouden moet 92,5 miljoen euro op tafel worden gelegd!

De andere 350 Huizers zullen gebruik blijven maken van bus 100 – volgens het Purmerendse model naar Arenapark/Sportpark i.p.v. de HOV, want men heeft een grondige hekel aan overstappen. Resultaat: de HOV-bus is 50 procent van haar potentiële reizigers kwijt. Tel uit je winst!

Kortom: veel meer reizigers zullen het niet worden.

In de onderliggende rapporten wordt steeds gewezen op het succes van de Zuidtangent, Voorbeelden als Hoofddorp (relatie met Schiphol), Purmerend (relatie met Amsterdam) en Zoetermeer (relatie met Den Haag).

Dan hebben we het over heel andere grootheden: satellietsteden (Hoofddorp: 73.000 inwoners, Purmerend: 80.000 inwoners, Zoetermeer: 120.000 inwoners), gelegen in het meer industriële deel van de Randstad.

Stel daar tegenover Huizen met zijn 42.000 inwoners, in een toch min of meer landelijk gebied. Onvergelijkbare grootheden! (Hilversum: 84.000 inw.)