

Hoe nodig is de Bezuijense baan?

Wie is er niet blij met meer openbaar vervoer?

Die vraag stellen is hem gelijk beantwoorden: "Iedereen is blij met openbaar vervoer", zo dient het politiek correcte antwoord te luiden.

Een gelede snelbus van R-Net die langs de zuidrand van Badhoevedorp langs het overige verkeer gaat scheuren, is zeer welkom, en zeker als daar ook nog eens een handjevol Badhoevedorpers gebruik van gaat maken. Een buitenkans toch, om snel van Badhoevedorp naar Amsterdam-Zuidoost te kunnen komen?

De behoefte daarnaar van de dorpsbewoners is echter nooit gepeild. En bussen naar Amsterdam, Haarlem en Amstelveen rijden al in ons dorp en de opstapplaatsen daarvan liggen niet helemaal aan de rand van het dorp, maar keurig in het centrum, zoals je dat mag verwachten van bushaltes. Het lijkt erop, dat onze politici bij de gemeente (VVD wethouder Bezuijen), de provincie (VVD gedeputeerde Post) en de stadsregio Amsterdam (over dit fenomeen hieronder) weer iets "nuttigs" bedacht hebben, waarvan het uiteindelijke nut grotendeels achterweg zal blijven. Maar ach, als het met belastinggeld betaald kan worden, dan maakt dat niet zo heel veel uit.

Kosten en baten r-net baan
Het Financieele Dagblad van 5

maart jl. besteedt haar voorpagina-nieuws aan dit verschijnsel onder de kop: **KOSTEN BUS EN TRAM VERDUBBELD.**

Uit onderzoek van SEO (Stichting Economisch Onderzoek) blijkt dat het aantal reizigers met bus, tram en metro de afgelopen jaren nauwelijks is gestegen, terwijl de rijks subsidie voor dit openbaar vervoer ruimschoots is verdubbeld. De publieke uitgaven, onder andere aan de R-Netbussen zijn van 2004 tot 2010 gestegen met 105%, dus meer dan verdubbeld, terwijl het aantal kilometers dat de reizigers aflegden nog niet eens met 5% is toegenomen. De bezettingsgraad per rit, dus het aantal reizigers in de bus, is zelfs in die periode met 12% afgenomen. Het onderzoek wijst uit dat de verantwoordelijke politici totaal geen aandacht (en verstand) van de financiële kant van de exploitatie hebben, maar vooral eisen stellen aan de dienstregeling (zeven bussen per uur op een halte) of wifi aan boord. De conclusie van het SEO luidt dan ook, dat er in het geheel geen marktwerking is. Vaak is er bij een aanbesteding slechts één bieder, die ook weet dat er geen concurrenten zijn. In en rond de grote steden (stadsregio Amsterdam, waarvan Haarlemmermeer deel uit-

maakt) kunnen bidders hoge prijzen vragen. 60% van de rijks subsidie voor openbaar vervoer gaat naar de paar stadsregio's die ons land kent. Provincies en gemeenten zijn volgens de onderzoekers niet primair geïnteresseerd in kostenbeheersing, omdat het Rijk toch betaalt. Vervoerders als Connexxion, die hier de R-Net bus gaat exploiteren, zijn in buitenlandse handen. Hierdoor valt uit het jaarverslag niet te achterhalen wat de winst in Nederland of van deze R-Net-bus is.

Een paar Badhoevedorpers zijn de afgelopen week dan maar zelf op onderzoek uitgegaan. Een aantal keren per dag zijn zij met de bus vanuit Badhoevedorp Centrum naar Haarlem, immers het felbegeerde eindstation van de Bezuijense Baan, gereisd. Het aantal Badhoevedorpse passagiers was dikwijls op de vingers van één hand te tellen... En deze halte ligt nog midden in ons dorp, beter bereikbaar voor de bewoners dan de Schipholweg aan de uiterste zuidrand.

Dit lijkt te bewijzen dat er niet is nagedacht over wat men nu met die busbaan wil bereiken. Wel een doorgaand fietspad opofferen en een zeer onveilige situatie in het leven roepen. Jammer dat er zo met geld gesmeten wordt.

Wie besluiten nu zoiets?

Dat is een logische vraag. Onze wethouder heeft al vaak de handen in onschuld gewassen en verwezen naar de Stadsregio Amsterdam. Weet u nog wanneer u uw stem heeft uitgebracht voor de stadsregio? Waarschijnlijk kunt u zich dat niet herinneren. Dat klopt ook, want u heeft daarvoor nooit uw stem uitgebracht. De Stadsregio is een samenraapsel van een aantal gemeenten rond Amsterdam, 16 maar liefst. Voorheen heette de stadsregio ROA (Regionaal Orgaan Amsterdam), maar die werd afgeschaft door het Rijk. Vervolgens treedt er stilletjes een soortgelijk orgaan daarvoor in de plaats, dat rustig doorgaat met zaken waarvan men vond dat ze bij de ROA waren mislukt.

Het blijkt dat de Stadsregio twee hoofdtaken heeft: JEUGDZORG en OPENBAAR VERVOER. Het lijkt erop dat deze taken toevallig daar terechtgekomen zijn. Het hadden ook economie en wegen aanleggen kunnen zijn. In ieder geval krijgt de Stadsregio jaarlijks 350 miljoen euro van de belastingbetalers om leuke dingen mee te doen. Leuk, maar waarschijnlijk minder nuttig dan verwacht.

De stadsregio beslist op verre afstand van Badhoevedorp waar

een busbaan komt te lopen en waar een haltecomplex komt, inderdaad niet gehinderd door (lokale) kennis. Daarvoor leverde één van de ingehuurde medewerkers ons het bewijs, door niet te weten waar de Pa Verkuijllaan lag (die wij als alternatief noemden).

Onze wethouder mag graag in onschuld wijzen naar de stadsregio. Hij verzuimt dan te melden, dat zijn gemeente Haarlemmermeer 6 zetels in de Regioraad van de Stadsregio heeft, waar dus volop wordt meebeslist over die twee zaken, jeugdzorg en openbaar vervoer. Woensdag 13 maart wordt er in het Dorpshuis gesproken over de plaats waar het haltecomplex van de zo fel begeerde busbaan moet komen. Hopelijk niet pal voor de deur van Garage Beatrix. Want daar wordt nog wel hard gewerkt voor elke euro en dat wordt wel moeilijk als hun klanten daar niet meer kunnen komen.... Ik dank hierbij de vele Badhoevedorpers, die mij en mijn mede-comitéleden van reacties en nuttige adviezen voorzagen! Met vriendelijke groet,
Martin Straatmeijer

mobiel 0651618280

e-mail:

martinstraatmeijer@hotmail.com