

Raadsplein Velsen

KORT VERSLAG VAN SESSIE 5 VAN 27 september 2012

Onderwerp	Initiatiefvoorstel GroenLinks – railverbinding IJmuiden - Halfweg
Datum / nummer	27 september 2012 5
Voorzitter	M.M. Gregoire
Griffie	H. Huijs
Aanwezige raadsleden	R.N. van den Brink, P. van Deudekom, B.J.J. Hendriks, E.J. Merhottein, M.G.J.E. Vos-Vester, F. Vrijhof, H. Wijkhuisen,
Aanwezige steunfractieleden	C.M. Sintenie
Aanwezige portefeuillehouder	A.V. Baerveldt
Aanwezige ambtenaren / externe deskundigen	

De voorzitter verzoekt de heer Merhottein, indiener van het initiatiefvoorstel, zijn voorstel toe te lichten.

De heer Merhottein zegt dat aan de raadsleden een boekje en een handout ter voorbereiding van deze sessie zijn uitgereikt, hij vindt het daarom overbodig om op de inhoud daarvan nu in te gaan. Belangrijk is waarom we dit hebben ingediend. In de raad is uitvoerig gesproken over de visie 2025, we praten over bestemmingsplannen en andere visies; we willen nogal wat als gemeente en regelmatig blijkt dat de bereikbaarheid een achilleshiel is bij het kijken naar de toekomst. GroenLinks vindt dat we daar wat mee moeten, openbaar vervoer is een belangrijk onderwerp. Hij had een voorstel kunnen indienen om te praten over lightrail, maar dat kan verwateren in ateliersessies zonder resultaat. Daarom ligt er een vrij concreet voorstel omdat je dan een concreet uitgangspunt hebt en sneller tot een discussie komt die tot resultaten leidt. De inhoud kan vandaag natuurlijk niet besproken worden, dit is idee, als je nu begint er handen en voeten aan te geven duurt het zeker nog 25 jaar voordat je iets bereikt. Willen we onze ambities enigszins handen en voeten geven dan moeten we aan de slag,

De heer Merhottein wijst erop dat we niet alleen over Velsen praten, maar over de hele regio. We moeten groter denken, Velsen is onderdeel van een groter geheel. Het initiatief komt niet van Amsterdam of de provincie, daarom wordt het door GL opgepakt. We hebben weliswaar een eigen belang als Velsen, maar we moeten het niet als speeltje van Velsen zien maar als een regionale ontwikkeling met partners. In breder perspectief en op langere termijn bezien is het belangrijk dit onderwerp op te pakken. Voornaamste doel is verder werken aan planvorming voor over 20 jaar, samen met andere partners.

Mevrouw Vos (VL) vindt het plan zoals gepresenteerd fantastisch qua vormgeving. Zij vindt het een prima initiatief dit op eigen kracht te gaan bekijken. Een veel betere ontsluiting naar Amsterdam staat ook al jarenlang in het programma van Velsen Lokaal, maar dan niet naar Halfweg maar naar Sloterdijk. De fractie heeft meer vertrouwen in een robuuste ontsluiting naar het netwerk rond Sloterdijk dan naar Halfweg. Het gaat daarbij niet alleen om bereikbaarheid maar om wederzijdse ontsluiting, en niet alleen om personen- maar ook goederenvervoer. Aansluitend bij nieuwe ontwikkelingen in Amsterdam, kan het bevoorraden van het centrum van Amsterdam met kleine rails beginnen bij Sloterdijk. Mevrouw Vos geeft GL nogmaals complimenten voor het verhaal, de uitwerking en volledigheid, het is de kracht van Velsen om dit zelf op te pakken. Zij wil daarbij ook het idee van VL inbrengen om Sloterdijk in plaats van Halfweg als doel te nemen.

De heer Sintenie stelt dat ook het CDA voor openbaar vervoer is. Hij sluit zich aan bij VL wat betreft de aansluiting naar Sloterdijk. Dat is een groot knooppunt dus zeker belangrijk hiervoor. Amsterdam is geen initiatiefnemer, maar we hebben elkaar wel straks nodig. Wanneer worden er contacten gelegd? En welke partners moeten er verder bij betrokken worden?

De heer Merhottein antwoordt dat de provincie en Amsterdam niet het voortouw hebben genomen. GL heeft wel met verschillende fracties in raad en staten overleg gehad en ook met het Havenbedrijf en KVSH gesproken. Straks moet het breder besproken worden met verschillende partners, maar daarvoor kan de raad opdracht geven aan het college om dit op te pakken met o.a. gemeenten, provincie, bedrijfsleven, heel veel stakeholders.

De heer Sintenie zegt dat als je een verbinding door het westelijk haven gebied aanlegt waar veel mensen werken, Amsterdam er zeker belang bij zou hebben.

Volgens de heer Merhottein kan er langs het Noordzeekanaal iets aangelegd worden tot Vopac, daarna is de buffer bij Houtrakpolder waar een grote dijk wordt aangelegd een probleem. Dit deel is ook heilig voor Haarlemmerliede en Spaarnwoude, vandaar de omweg naar Sloterdijk.

Naar aanleiding van een vraag van de heer van Deudekom wordt duidelijk dat de aangeleverde presentatie voor statenleden niet van GL afkomstig is maar van de Stichting WIJS. De heer van Deudekom vraagt zich af of bij realisatie hiervan, de 2e zeesluis overbodig is? Volgens de heer Merhottein is het afhankelijk van de voortgang van besluitvorming over beide projecten er wel of niet invloed op de komst van de 2^e sluis mogelijk is.

De heer Wijkhuisen sluit zich aan bij de complimenten, het is ook voor D66V een sexy onderwerp, dat omvangrijk en gedetailleerd is uitgewerkt. Dat is tevens voor hem het probleem. Het tracé is al ingevuld, hoe brengen we nu het overall probleem in beeld? De discussie over het verbeteren van de oost-west lijn is al eerder ingezet, dit zou meer een houtskoolschets moeten zijn waarna je gaat trechteren. Juist het gedetailleerde verhaal maakt het wat lastig. Er staan veel aannames in die behoorlijk voorwaardelijk zijn, hoe hard zijn die? De financiële risico's lijken enorm en de vraag of zo'n lijn wel of niet rendabel is wordt niet beantwoord. Hoe zit het met het maatschappelijk draagvlak, dat is vaak moeilijk, een hele kleine groep kan veel lawaai maken. Natuurbelasting kan wel aan de orde zijn. Al deze aannames maken een discussie lastig. De MRA en Amsterdam staan er wat buiten, maar expliciet staat aangegeven dat ze wel belang hebben. Nu ze substantieel subsidie zouden moeten geven zou de heer Wijkhuisen dit op een andere manier aanvliegen, zowel wat proces als inhoud betreft. Hij vindt het kortom een aardige start maar wel erg ver ingevuld

Hierop zegt mevrouw Vos dat ze het voorstel heeft gelezen als iets inspirerends, het geeft enkele kernpunten daar kun je over nadenken. De vragen van de heer Wijkhuisen gaan al ver de diepte in. Voor haar gaat het nu om de vraag of we moeten meespelen en onderwerp aftasten, daarna zien we wel verder. Zij heeft het stuk kennelijk anders geïnterpreteerd dan D66V.

Ook de heer van den Brink is geprikkeld door het stuk, hij onderschrijft de opmerkingen van mevrouw Vos. Als je dit wat verder uitwerkt kom je ook eerder tot resultaten en dan maakt het niet uit dat er al het nodige ingevuld is.

De heer Merhottein geeft aan dat de heer Wijkhuisen het perspectief niet goed neerzet. Primair op inhoud in grote lijnen reageren is de bedoeling. Om verder te komen en afwegingen te gaan maken kunnen de details gebruikt worden als aanknopingspunt voor verdere discussie. Het is niet bedoeld als dichtgetimmerd verhaal, het kan zeker op veel punten veranderd worden, hij heeft wel geprobeerd te voorkomen dat het een onzinverhaal wordt. Dit moet serieus genomen worden, het is goed doordacht om als basis voor verdere discussie te dienen.

Voor de heer Wijkhuisen lijkt het meer een achterstevoren discussie, met een uitgewerkt plan een globale discussie voeren?

De heer Vrijhof (SP) is positief dat er een initiatiefvoorstel ligt, hij vindt het wel jammer dat GL vanaf 2008 nog nooit de SP heeft gesteund bij het handhaven van de huidige spoorlijn. Waarom wordt niet een verbinding naar het havengebied voorgesteld? Inmiddels heeft Amsterdam samen met ProRail een nieuwe goederenspoorlijn naar de Aziëhavenweg en de Westhavenweg in gebruik genomen, die mogelijk ook geschikt wordt voor personen. We moeten ons richten op Amsterdam en achterland en niet op Halfweg. De fractie wil graag het voorstel met alle partijen en belanghebbenden oppakken. Belangrijk punt is wel dat er miljoenen nodig zijn, terwijl ook nog eerst 60 miljoen voor HOV uitgegeven wordt. We moeten zeker het bedrijfsleven inschakelen om vanuit de haven en met subsidies vanuit Brussel dit plan verder op te pakken. Hij heeft hierover met de heer v.d. Herik gesproken.

De heer Merhottein antwoordt dat de financiële gegevens genoemd zijn in de hoop dicht bij de werkelijkheid te zijn. Hij noemt de bedragen globaal maar reëel, ze zijn van internet en bij bedrijven gehaald, dus niet totaal irreëel. Uit andere projecten zoals de Noord-zuidlijn en de Betuwelijn blijkt dat enorme overschrijdingen voorkomen. Daarvoor moeten we ons niet verstoppen maar ons realiseren dat ook hierbij overschrijding kan plaatsvinden. GL is voorstander van HOV, maar dat is een ander verhaal. De heer Merhottein ziet wel een mogelijkheid voor regionale aansluiting van HOV en Hofgeestlijn.

De heer Hendriks (PvdA) vindt het een goed stuk om de discussie aan te zwengelen. We moeten daarbij wel kijken naar de onderliggende vraagstukken - wat wil je bereiken met dit plan, welk probleem gaan we oplossen? Een knelpunt is dat de provincie het HOV-netwerk regelt waar ook een oost-west deel in zit. Kunnen we aanhaken bij HOV om dit traject rendabel te maken? Zijn er berekeningen met betrekking tot het aantal passagiers dat nodig is om de overstap van bus naar HOV rendabel te maken? Op geen enkele manier weten we welke behoeften er zijn. De discussie wordt niet minder interessant, maar hoe realiseren we zo'n verbinding als we deze basale dingen niet weten. Met het voorgestelde besluit heeft de heer Hendriks wat moeite, dat vraagt veel capaciteit om ontwikkelingen te starten. Als je als gemeente zoiets wil oppakken moet je anderen prikkelen om nog actiever naar de vervoersbehoeften te kijken.

Ook mevrouw Vos meent dat we nog geen opdracht kunnen geven, er is zeker behoefte aan een informatieve sessie of zoiets met deskundigen om ideeën over een verbinding naar Halfweg of Sloterdijk te bespreken. Als we het doen moet het goed onderbouwd, en dat zal een aardige dobber zijn. Nu is een simpele vraag aan de orde, in aansluiting op het MRA-manifest: Willen we gaan voor een betere oost-west aansluiting voor Velsen. Daarvoor hoeven geen ambtelijke rapporten te worden opgesteld, we kunnen aansluiten op het manifest.

De heer Merhottein geeft aan dat er geen stappenplan is maar een idee. We moeten met elkaar nagaan of we iets willen met het idee. Als we dat met elkaar willen dan komt er een stappenplan. Een van de krachten van Velsen is het aandraaien van een motor waar resultaat uit komt. Als de belasting voor ambtenaren doorslaggevend is wordt dat een probleem, we moeten nu voorsorteren om over 25 jaar ergens te zijn.

De heer van den Brink (VVD) geeft ook complimenten voor het stuk. Alle vragen die hij had werden beantwoord. Het is niet zo maar een flauwekulletje, maar een hele hoop bruikbare bouwstenen. De bron staat erbij dus als het niet helemaal juist is dan hebben we iets om op voort te borduren. Dit sluit goed aan op behoefte aan een oost-westverbinding. Het enige probleem voor de heer van den Brink is dat het voorstel 1 facet geïsoleerd beschrijft. We moet dit zien in de context van andere vervoersmodaliteiten om te zien welke rol het kan spelen. Wellicht kan het college dat bezig is met de herziening van het LVVP met dit document kijken hoe dit daarin past en dan het totaalbeeld bespreken. Informatieve bespreking is prima maar met alle vervoersmodaliteiten.

Wethouder Baerveldt vindt dat er veel gezegd is en terecht complimenten aan GL worden gegeven. De vraag is: Hoe kunnen we de oost-west verbinding verbeteren. De opmerking hierover in het MRA-manifest is ook deel van collegeprogramma, dus dat past goed. Maar is er nog meer? Er is trein, bus, boot, past daar een lightrail bij of moet je bestaande verbindingen versterken. Het college wil graag meewerken, kennis ligt er voldoende bij ambtenaren. In het hele Randstadgebied wordt ook door de provincie nagedacht over openbaar vervoer. Behoorlijke potentie nodig om dat omhoog te krijgen – een onderdeel is HOV, maar ook boot en lijn 82. We zoeken naar een net met meer kwaliteit, hogere frequentie, comfortabel en betrouwbaar. We kunnen eerst voor onszelf bedenken wat we willen en dan alle partijen mobiliseren om mee te werken. Ze benadrukt dat het wel heel veel geld kost; lightrail kan alleen bij veel passagiers. We kunnen kijken naar het hele vervoersgebied en Amsterdam erbij halen. Daarbij moeten we wel kijken of we personen- of goederenvervoer als uitgangspunt nemen.

De voorzitter constateert dat alle aanwezigen willen aansturen op informele (benen op tafel-) bijeenkomsten om te brainstormen over de wensen, mogelijkheden en eventuele aanpak.

Toezeggingen

Griffie en wethouder bereiden informele bijeenkomst voor.