

# Raadsplein Velsen

## KORT VERSLAG VAN SESSIE 1 VAN 12 SEPTEMBER 2013

<b>Onderwerp</b>	Regionale mobiliteitsvisie IJmond	
<b>Datum / nummer</b>	12 september 2013	Sessie 1
<b>Voorzitter</b>	M.M. Hillebrink	
<b>Griffie</b>	C.A. Mul	
<b>Aanwezige raadsleden</b>	F. Bal, B.J.J. Hendriks, G.J. W. van der Hulst, H. Kat, F.J. Korf, E.J. Merhottein, C. Ockeloen, F. Vrijhof	
<b>Aanwezige steunfractieleden</b>	M.T.G. Bok, C.M. Sintenie, I. Sitompul	
<b>Aanwezige portefeuillehouder</b>	R. Vennik	
<b>Aanwezige ambtenaren / externe deskundigen</b>	K. Sneeuw (beleidsambtenaar) R. van Gent (Milieudienst IJmond)	

De voorzitter leidt het onderwerp kort in.

De heer Korf van de ChristenUnie heeft een aantal vragen. Totaal gezien is wat er staat begrijpelijk, maar als we kijken wat het voor Velsen betekent, dan komen wij niet uit onze probleemsituatie. Veel zaken staan er in over Beverwijk, ook ten aanzien van het fietsgebeuren. Grappig dat in Uitgeest een knooppunt programma hoogfrequent spoor aanwezig is, maar niet in Velsen. De ChristenUnie is voorstander van fietsen en vraagt om goed na te denken over betaald parkeren, om zo het fietsen te stimuleren. Inzake de verkeersveiligheid rond scholen, vraagt de heer Korf zich af wat er nu nog meer gedaan moet worden en waarom er 50.000 euro per school uitgetrokken moet worden. Wat betreft de tunnels, de verkeersstromen zijn tijdens de spitsuren gelijk, waarom dan de stromen splitsen tussen de twee tunnels. Straks is er onderhoud aan de Velsertunnel, hierover staat niets in het stuk, evenmin als over de nieuwe Zeesluis. Dit zal toch effecten hebben voor de toekomst. Als het plaats vindt, denk dan gelijktijdig met een tunnel, om het integraal aan te pakken. De ChristenUnie ziet mogelijkheden als een ontsluiting over de sluis heen. Ook dit dan integraal aanpakken met de bouw van de nieuwe sluis. Een ontsluiting over de sluis is noodzakelijk. Velsen is kwetsbaar, hiervan zien wij niets in het document terug. Uitgeest is de centrale plaats wat betreft het treingebeuren. Waarom niet een halte creëren bij een station, want dan ken je een extra toegevoegde waarde toe aan het HOV. Creatief denken om tot bepaalde oplossingen te komen. Dit wordt gemist hier. De eerste grote barrièrewerking voor Velsen is de Stationsweg en Parkweg. Graag opnemen als barrièrewerking. Het doel is om de fileduur te beperken tot 10 minuten. Dit is een fictief getal dat in werkelijkheid niet kan werken, het groeit en neemt af door omstandigheden. Een oplossing via grondexploitatie ziet de fractie niet zitten. De fractie mist nog een plaatje ten aanzien van Velsen, o.a. wat gaat het ons kosten. Zijn alle mensen en partijen die genoemd zijn aan het eind en garant staan voor gelden, zijn die het al eens met de genoemde gelden, of zijn het fictieve getallen?

Er staat dat 6.000 woningen in de IJmond die een te hoge geluidsbelasting hebben, Waar is het geluidsarme asfalt in Velsen aanwezig en hoe groot is het deel van Velsen wat betreft de 6.000 woningen.

De heer Vrijhof van de SP fractie haalt een artikel uit de IJC aan van 10 september jl. Het ministerie concludeert dat investeren in de A9 onrendabel is. Het rendement in de weg Haarlem/Alkmaar is 3 keer kleiner dan andere wegen en investeren in openbaar vervoer heeft ook geen zin. De SP vindt het onbegrijpelijk dat Velsen volgzzaam richting Provincie blijft, die in de ogen van de SP niet luistert naar de burgers. Meer asfalt in deze regio is funest voor onze omgeving. Voormalig minister Cramer en Zembla hebben in 2008 al gepleit voor een gezondheidsonderzoek in deze regio. Het zou de Provincie sieren om geld ter beschikking te stellen voor zo'n onderzoek in plaats van voor wegen. De SP ziet liever vervoer over water, hier zijn veel mogelijkheden, zowel op toeristisch gebied als in overige sectoren. De Provincie heeft abrupt de toeristische sector afgesloten ten voordele van het autoverkeer. Een slechte ontwikkeling. Light rail spoor heeft de voorkeur van de SP. Velsen moet ernaar streven om het centrum van IJmuiden autoluw te maken. Er moet een duidelijke mentaliteitsverandering komen. Een beter fietsplan en vervoer over water. Bedrijven stimuleren om langs snelwegen bedrijven te

stationeren. Voor elektrisch rijden moeten er meer mogelijkheden komen. De fractie is geen voorstander van een verbinding A9/A8, omdat de groene zone dan wordt aangepast. De organisatie van wegen moet bij Rijkswaterstaat liggen en niet bij de Provincie of de gemeente. Een regionaal mobiliteitsfonds is onnodig en geldverspilling. Alle financieringen moeten bij het Rijk liggen en niet bij gemeenten. Ook de kosten van procesmanagement vindt de fractie veel te hoog. Het lijkt erop dat dit plan al stevig is dicht getimmerd. Voor ons blijft er weinig over.

Mevrouw Kat van de fractie van D66V merkt op dat de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de IJmond moeten er toe bijdragen dat onze economie blijft draaien in lastige tijden. Het verbeteren van de fysieke infrastructuur, aandacht voor ontwikkeling van knooppunten en voor mobiliteit en daarmee inzetten op een robuust mobiliteitssysteem is ook onze inzet. Wij willen de bereikbaarheid verbeteren met alle vervoersfaciliteiten, ook met aandacht voor vervoer over water. Onze grootste zorg is het grote onderhoud aan de Velsertunnel. Het ontvlechten van de verkeersstroom rondom de A22 mag niet ten koste gaan van ontwikkelingen in de Zuiderscheg. Ook heeft de fractie zorgen over de Amsterdamseweg.

Wat zijn de effecten als het gaat om fietsen en het openbaar vervoer gebruik? De IJmond gemeenten vinden dat er een goede verbinding tussen de A8 en A9 moet komen, staat er. Dit kost veel geld. Goed om te lezen dat er een tweede veerpont komt. Ook blij dat bij de Velsertaverse een fietsers- en voetgangerstunnel komt. De fractie is blij dat de stations in Santpoort en Driehuis extra parkeerplaatsen en oplaadpunten voor de elektrische fiets krijgen. Over de groene golf merkt mevrouw Kat op dat het merkwaardig is dat veel verkeersinstallaties al voorzien zijn van een OV regeling, maar dat deze in de praktijk niet blijken te werken. De fractie realiseert zich dat de aanleg van geluidsarm asfalt meer kost, de leefbaarheid wordt daarmee echter wel vergroot. Het melden van evenementen aan de regio gebeurt nu niet, de fractie hoopt dat daar met deze visie verandering in komt. Wat betreft het OV netwerk, blijft de fractie streven naar een goede Noord-Zuid en Oost-West verbinding. Maatwerk voor openbaar vervoer, zoals bv shuttle vervoer naar bedrijven, mede betaalt door de bedrijven. Mobiliteitsmanagement: een grote groep krijgt geen beleid, dus dit is een gemiste kans. Inzake verkeersveiligheid rondom scholen staat 2 x in de visie dat het lokaal wordt opgepakt. Later staat er dat schoolomgevingen verkeersveilig worden gemaakt en weer later staat dat het per school 50.000 euro kost. Om hoeveel scholen gaat het en gaat het om regionale uitvoering? In het kader van eigen plannen en regionaal denken, merkt mevrouw Kat op dat een fractielid van VVD Beverwijk het vervelend vindt dat het bord Velsen aan Zee bij de Noordpier staat en dit fractielid roept alle burgers op om dit bord te verwijderen. Dit roept op tot burgerlijke ongehoorzaamheid en druist in tegen deze voorliggende IJmond Visie. In dit kader benadrukt mevrouw Kat dat de IJmond 11 woonkernen heeft, waarvan er 7 tot Velsen behoren.

De heer Bok van de fractie van VL merkt op dat de visie duidelijk is. Wat betreft het openbaar vervoer is het wat verwarrend dat op het ene moment gezegd wordt dat de capaciteit voldoende is, maar verderop wordt geconstateerd dat er al jaren een afname van aantal passagiers is. Ambities zijn erg ambitieus en te vaag. Tijdwinst is het belangrijkste dat mensen nodig hebben om uit de auto te stappen. Bij trends wordt gesproken over autogebruik en autobezit dat minder sterk zal groeien. Er blijft wel een groei. Waarom wordt dan de minder sterke groei aangehaald? Het knelpunt onderhoud Velsertunnel baart ons zorgen, dit komt niet terug in het stuk. De ongelijkvloerse overgang bij de Velsertaverse staat als een lange termijn project. Het is daar niet veilig voor fietsers en niet goed voor de afwikkeling van het verkeer. Kan dit punt niet wat naar voren worden gehaald? Faciliteren voor elektrisch rijden, juichen het toe voor auto's. Het is echter niet een oplossing van het capaciteitsprobleem.

Wordt er wel actief geacteerd op subsidies; wordt er een lobbyist bij betrokken? Er wordt gesproken over PPS constructies: staat de IJmond gemeenten hier wel achter? In de visie wordt gemist dat het gaat over dingen die we nu al kennen. Er zijn ontwikkelingen op de manier van gebruik van de wegen. Dat is toekomst muziek maar wellicht had hierover wel iets van opgenomen kunnen worden. De Visie had wat concreter gekund qua oplossingen.

De heer Hendriks van de PvdA fractie vindt dat mobiliteit een grote punt van aandacht is. De bereikbaarheid van de IJmond is een zorgpunt voor nu en in de toekomst. De fractie juicht het toe dat er binnen de IJmond gewerkt wordt aan een gezamenlijke mobiliteitsvisie. Wel heeft de PvdA nog wat kritische punten. Wat betreft openbaar vervoer is het prima om de ambitie uit te spreken

dat het gebruik verhoogd moet worden. Zorgpunt is wel dat de Provincie buslijn 82 (van Amsterdam naar IJmuiden en vice versa) niet wil opwaarderen naar R-net). Hoe ga je om met het maken van plannen en op basis van actualiteiten bijstellen van het plan? In het plan staan de goede ervaringen met het ov knooppunt in Uitgeest . die positieve signalen worden niet door iedereen gedeeld. Er staat dat er hard gewerkt wordt aan een belangrijke en frequente treinlijn tussen Alkmaar en Amsterdam en tussen Uitgeest en Amsterdam. Is dat geen bedreiging voor de stations tussen Uitgeest en Haarlem? Het mag niet leiden tot een vermindering van het aantal stations op dit traject. Aandacht voor fietsen is belangrijk. In het plan wordt goed rekening gehouden met woonwerk verkeer en het gebruik van elektrische fietsen. Dit is prachtig, maar er zou nog iets meer ambitie in moeten zitten. Het mag niet ophouden bij de grenzen van Velsen, maar ook de andere fietspaden in de IJmond moeten goed zijn en verbeterd worden. Een fietspont is wens van de PvdA. Er is een echter een risico als er een fietspont wordt gerealiseerd en dat is dat de reguliere pont dan wel eens minder of helemaal niet zou kunnen varen.

De heer Sintenie van de CDA fractie vindt het in zijn algemeenheid een goede visie met een duidelijk en goed ambitieniveau. Samenwerking in de IJmond is daarvoor onontbeerlijk. Het CDA vindt dat er te weinig aandacht wordt besteed aan de ontsluiting vanuit IJmuiden en het havengebied. Al het verkeer moet geleid worden door voornamelijk Stationsweg/Parkweg en Driehuis/Santpoort. Jammer dat het niet als knelpunt is opgenomen. De hoogteaanpassing van de Velsertunnel zal opstoppingen voorkomen. De komende renovatie Velsertunnel zal een hoop overlast, maar het verzacht als de hoogte wordt aangepast. . De fiets krijgt de ruimte door snellere fietsverbindingen aan te leggen. Gewone fietsen zullen worden ingehaald door e-bikes en snorfietsen. Snorfietsen worden vaak opgevoerd, daardoor zijn ze een gevaar op de fietspaden. Streng handhaven lijkt de enige oplossing.

HOV:de haltes graag voorzien van fietsenstallingen. De opstoppingen bij de Velsertaverse. in goed overleg met Tata Steel deze overgang tijdens de spits niet gebruiken. Een fietstunnel tussen Beverwijk en Velsen ondersteunt de fractie. Bij het financieel overzicht zit geen planning. Er komt een uitvoeringsconvenant met prioritering, kan de Velsense Raad hier nog invloed op uitoefenen.

De heer Bal van de LGV fractie gaat in op de ambities. Er is weinig of geen aandacht voor vervoer over water. Je kunt veel meer doen met water. Het werk met werk maken kun je ook bij de sluis doen. We zitten te springen om een weg over de tweede sluisdeur bij de kleine en Zuidersluis. Daarnaast bij aanleg van de Noordersluis een stuk industriegebied (waar nu gecrosst wordt) winnen waar zoutwater, zoetwater en spoor en wegen bij elkaar komen. In dat kader pleit de LGV voor een treinboog bij Uitgeest om minder te rangeren en te kijken naar de noordkant of daar ook per trein ontsluiting gevonden kan worden. De ambities moeten duurzaam en innovatief zijn, zoals asfalt dat energie kan opwekken, zonnepaneeltjes op bushokjes om de vertraging van de HOV aan te geven. Jammer dat binnen IJmond de verbindingen niet optimaal zijn. Hier moet naar gestreefd worden. Met betrekking tot Velsen is er al eerder discussie geweest over centrum IJmuiden. De wens van de LGV is om de Heerenduinweg door te trekken naar het strand, in ieder geval in geval van calamiteiten. De fractie pleit voor gratis parkeren in onze gemeente. Ook moet gewerkt worden aan een drempelvrije gemeente. Hebben wij wel de effecten van de verkeersdrempels in beeld. Het is verbazend dat de PvdA en D66V vragen aan het college voor aandacht van de Provincie, terwijl in de krant staat dat het college er volledig mee instemt. Als raad volgende week maar eens naar de Provincie om onze stem te laten horen. De fractie is blij dat dit een document van de IJmond gemeenten is . In kader van de procedure, vraagt de fractie hoe wij hier omgaan met bepaalde ambities. Als we ambities willen toevoegen, hoe gaat dat? De fractie vindt dat naar voren gehaald moet worden: het werk met werk maken voor de sluizen en de bogen, met name A9/A22 zodat er een goede ontsluiting is als je aan de Velsertunnel begint, en het werken aan de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven, de Loswal en de Grote Hout.

De heer Merhottein van de fractie van GroenLinks merkt op dat er meerdere bijeenkomsten in Beverwijk en Heemskerk zijn geweest. Niet alle opmerkingen die daar gemaakt zijn, zijn in deze visie terug te vinden.

Het is een stuk met een bescheiden visie op de toekomst, het is wat voorzichtig. De lokale essentie zou wat meer aandacht mogen hebben door wat meer inhoudelijke punten uit te werken. In het kader van de IJmond in dit stuk niet te veel lokale punten hebben. Station Uitgeest kan bijvoorbeeld lokaal verder uitgewerkt worden. In Velsen hoeven wij er niet veel mee. Het

openbaar vervoer krijgt relatief te weinig en te eenzijdig aandacht. Er wordt vooral gesproken over het traditionele busvervoer. Er is echter veel meer mogelijk, zoals vervoer over water en mogelijkheden die nog ontwikkeld kunnen worden. Een andere belangrijk item is de fiets: de fractie pleit voor het uitwerken en het uitbreiden van de fietsroutes. De heer Merhottein herkent de snelheidsverschillen van de snorfietzers. In de krant stond dat door het snelheidsverschil met name van de elektrische fietsen ten opzichte van gewone fietsen, de breedte van fietspaden een heel belangrijk item is. We hebben het nu over een regionale visie IJmond en de fractie pleit ervoor om als deze is vastgesteld, deze uit te breiden naar een metropole visie bereikbaarheid.

De heer Van den Brink van de VVD fractie vindt mobiliteit erg belangrijk voor de lokale economie in Velsen. Een voorstander van een MRA Visie, daar is de VVD geen voorstander van. Beperk het tot de IJmond en doe het daar goed. De verkeersstromen vanuit Haarlem zijn ook van belang. Het idee om Velsertunnel meer voor lokaal verkeer en de Wijkertunnel voor doorgaand verkeer, spreekt de VVD zeer aan. Graag met kracht aanpakken. Ook de uitwerking van het principe om te zorgen voor goede alternatieve routes acht de fractie van belang. Welke gedachten heeft het college hierover, wat zijn de alternatieven voor de primaire route. De problemen van Velsen worden in deze visie niet echt opgelost. De fractie mist nog een paar belangrijke onderdelen zoals het handhaven van de Fast Flying Ferry of hoogwaardig openbaar vervoer over water en een volwaardige toegangsweg over de sluisen naar het industriegebied van IJmuiden, die ook geschikt moet zijn voor vrachtwagens. Goed is het dat aandacht wordt besteed aan de afweging mobiliteit versus leefbaarheid. De VVD kan zich goed vinden in de gekozen ambities, echter niet in de gehanteerde grens van 65 decibel. Het college moet een meer ambitieuze aanpak zal volgen om de bovengrens voor het verkeerslawaaai op een meer humaan niveau te leggen. De fractie vraagt het college om al zijn kracht aan te wenden dat gedurende de renovatie van de Velsertunnel gebruik gemaakt kan worden van de toeritten naar de Wijkertunnel aan de Amsterdamseweg. Graag aandacht voor de geringe breedte van de parkeerplaatsen aan de vernieuwde Planetenweg. In de Noostraat zijn de parkeerplekken breder terwijl daar ook een bredere rijbaan is. Graag uitleg van het college of deze opvallend smalle aanleg een kwestie van nieuw beleid is of dat sprake is geweest van een ongelukkige keuze.

Dan is het woord aan wethouder Vennik. Hij is blij met deze regionale mobiliteitsvisie. Zit je met meerdere gemeenten aan tafel, dan zoek je naar een bepaalde gemeenschappelijkheid. Getracht is om de meest relevante onderwerpen hier in te zetten. Natuurlijk raakt het altijd het lokale. Het klopt niet dat de A9/A8 verbinding niet goed zou zijn. De verbinding heeft wel degelijk toegevoegde waarde. Het is altijd de spanning waar je die dingen doet. Het streven van de colleges was om niet een anti-auto visie te maken. We wonen in een belast gebied qua mobiliteit en qua luchtkwaliteit, daarom is het belangrijk om een visie op te stellen. In het vervolg ervoor zorgen dat je een agenda hebt. Een regionale agenda is altijd belangrijker bij een Provincie en Rijk dan de agenda van een gemeente. Met elkaar moeten wij het eens dat we bepaalde zaken op gaan pakken. Dan kijken waar we mee gaan beginnen, dat betekent ook de bereidheid om andere gemeenten iets te gunnen. Met elkaar kijken waar we als regio beter van worden en kijken waar de kansen liggen.

Wat betreft de Velsertunnel moet je, om het probleem van de tunnel op te lossen, deze tijdelijk sluiten. Met Rijkswaterstaat nadenken over oplossingen. Het heeft bijvoorbeeld ook te maken met de calamiteitenbogen. Er is een set aan maatregelen waarmee je hoopt het probleem zo goed mogelijk te tackelen. Rijkswaterstaat is een belangrijke partner hierin. Deze visie moet niet verder gaan dan 2025. Goederenvervoer over water is een optie, maar pas op het moment dat het economisch interessant is. Lightrail is heel mooi maar de aanleg en exploitatie is niet in beeld. Bus 82 voldoet niet aan de criteria van R-net van de Provincie. Dit betekent niet dat er niet geïnvesteerd zal worden in deze lijn. De Planetenweg is over nagedacht, er is echter gekozen voor snelheidsbeperking en fietspaden. Wat betreft de verbinding over de zeesluis, bepaalt Rijkswaterstaat uiteindelijk waar ze het geld aan uitgeven. Vanuit de gemeente is een projectleider benoemd die met name de kwestie Velsertunnel gaat aansturen. Als je een ambitie neerlegt, moet je met elkaar nog een discussie voeren of we in principe bereid zijn als gemeenten om het mobiliteitsfonds te vullen. Geldstromen die al lopen, kunnen we daar eventueel alvast in laten lopen. Het is een prestatie dat er nu al een IJmond visie ligt. Op een gegeven moment dingen aan elkaar gaat ritsen, met bijvoorbeeld Zuid Kennemerland. Er spelen wel nog allerlei vraagstukken. Het is altijd belangrijk om als IJmond een agenda te hebben. Velsen heeft een

eigen klimaatprogramma. Bij verdere uitvoering van de mobiliteitsvisie krijgt Milieudienst IJmond ook een belangrijke rol.

Een aantal punten komt terug bij de bespreking van de actualisatie van het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan op 26 september aanstaande.

De voorzitter verzoekt de fracties om heel kort hun belangrijkste punten te noemen.

De VVD fractie zou graag zien dat in de in de visie iets opgenomen wordt over meer HOV over het water en over een volwaardige toegangsweg over de sluisen, ook voor vrachtwagens.

De GroenLinks fractie wil dat het openbaar vervoer meer aandacht krijgt. De breedte van fietspaden en kijk naar verder naar de (kleine) blackspots in de regio.

De LGV fractie wil graag meer ambities zien voor het vervoer over water, zowel beroepsgoederen als personen. Werk met werk maken als we het hebben over de sluis. Opwaarderen van lijn 82.

De CDA fractie wil het in- en uitgaande verkeer van Velsen een hoge prioriteit geven, het openbaar vervoer moet verbeterd worden en bredere en vrij liggende fietspaden.

De PvdA fractie vindt het belangrijk om een regionale ambitie vast te leggen. Blijf aangehaakt bij actuele situaties op de weg.

De fractie van Velsen Lokaal het in- en uitgaande verkeer uit de regio en uit Velsen. De fietsovergang van de Velsertaverse en het verkeer aldaar vindt de fractie heel belangrijk.

De fractie van D66V sluit zich aan bij de 8 ambities. Wat gebeurt er met onze opmerkingen? Worden deze meegenomen?

Wethouder Vennik merkt op dat het college heeft behoefte aan de grootste gemene deler die wij mee moeten nemen. Deze is naar voren gekomen.

De ambitie van de SP fractie is vervoer over water en géén aanleg A9/A8.

De fractie van de ChristenUnie vindt Velsen in en uit Stationsweg en Parkweg een belangrijk hoofdpunt. Het HOV over water mag niet van de agenda af. De Velsertunnel en de sluis zijn belangrijke onderwerpen. De fractie ziet nu nog niet het effect van al deze maatregelen op de beleving van Velsen van het in en uitgaande verkeer.

Wethouder Vennik merkt op dat het soms zit in het benutten van een kans, het benutten van de wavestrook die waarschijnlijk aangelegd kan worden. Vaak doet er zich een kans voor en die pakken wij dan.

De voorzitter merkt afsluitend op dat op 26 september 2013 verder over dit onderwerp gesproken wordt bij de actualisatie van het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan.