

Nota van B&W

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Mevr. C.M.J. Meulenbelt
Telefoon 5114941
E-mail: k.meulenbelt@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. 2007/133678
Te kopiëren:
B & W-vergadering van 17 juli '07

Onderwerp

reactie op concept provinciaal verkeers- en vervoersplan

Bestuurlijke context

Het concept Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) ligt ter inzage. Het PVVP schetst de beleidsmatige uitgangspunten van de provincie voor de periode 2007 – 2013, alsmede de vertaling van deze uitgangspunten in een uitvoeringsprogramma. In bijgaande inspraakreactie reageren wij op het concept PVVP.

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met het versturen van de inspraakreactie op het concept provinciaal verkeers- en vervoersplan
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit
4. Het collegebesluit wordt ter kennisname gestuurd naar de commissie ontwikkeling

Afdeling Verkeer en Vervoer

Retouradres Postbus 562, 2003 RN Haarlem

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten
Mevrouw F. Jacobs
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Datum 17 juli 2007
Uw kenmerk 2007-27845
Ons kenmerk 2007/133678
Contactpersoon P. Möllers
Doorkiesnummer 023-5114943
E-mail pmollers@haarlem.nl
Onderwerp reactie op concept PVVP

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het concept provinciaal verkeer- en vervoerplan (PVVP).

Onze reactie is enerzijds een reactie op de beleidsmatige uitgangspunten en anderzijds op het voorgestelde uitvoeringsprogramma en de projecten. In het voortraject hebben wij van de gelegenheid gebruik gemaakt om projecten aan te dragen voor de invulling van het uitvoeringsprogramma voor zover die door Haarlem van belang worden geacht. Voor wat betreft de beleidsmatige uitgangspunten is helaas geen afstemming geweest met de gemeenten.

Beleid

De visie van het PVVP sluit goed aan op de metropolitane strategie van de Noordvleugel. De versterking van openbaar vervoer en de vergroting van ketenmobiliteit zijn nodig om de Noordvleugel bereikbaar te houden. Op beide punten scoort de Noordvleugel in vergelijking met andere metropolen minder goed, alle reden voor een inhaalslag. Juist de bereikbaarheid maakt dat de Noordvleugel als economische motor kan blijven draaien en het prettige woonklimaat in stand blijft. Wij onderschrijven deze visie dan ook van harte. Ook de randvoorwaarden voor zover die de veiligheid, de leefbaarheid en duurzaamheid betreffen, onderschrijven wij. Wat ons betreft zouden deze randvoorwaarden ook expliciet bij de uitdaging van het PVVP mogen worden genoemd. Met de beschreven visie van het PVVP levert de provincie een te waardenen bijdrage aan de klimaatbeheersing.

Hoewel het Urgentieprogramma Randstad na het PVVP is verschenen, lijkt het ons goed de relatie tussen beide documenten alsnog aan te geven. De provincie wordt immers geacht fors bij te dragen aan de projecten in het Urgentieprogramma. Een aantal projecten uit het Urgentieprogramma overlapt met de PVVP projecten. Die

onderdelen uit het PVVP die buiten het Urgentieprogramma vallen, mogen geen vertraging oplopen of doorgeschoven worden omdat de projecten uit het Urgentieprogramma al het geld en aandacht krijgen.

Naar onze mening zou het PVVP ook meer aandacht moeten besteden aan de relaties die er liggen op de grensgebieden met de andere provincies. Verkeer stoort zich niet aan provinciegrenzen en derhalve is het van belang dat uw beleid ook geldt voor de infrastructuur en de verkeersmodaliteiten die de provinciegrenzen overschrijden. De ‘Bereikbaarheidsstudie grensstreek provincie Zuid-Holland en provincie Noord-Holland’ is een goed voorbeeld van een grensoverschrijdende studie. We vinden deze studie niet terug in kaart 4, gebieden en corridors. Wij vernemen graag of en hoe de resultaten uit de bereikbaarheidsstudie worden ingepast in het PVVP.

Specifiek voor openbaar vervoer (OV) geldt nog dat deze gebonden is aan concessiegrenzen. Dat leidt ertoe dat op bepaalde trajecten gereisd moet worden door meerdere concessiegebieden in tegenstelling tot wanneer met de auto gereisd wordt.

Dit leidt vaak voor de OV-reiziger niet tot optimale reiskwaliteit en is het verschil in reisduur ten opzichte van de auto te groot. Voorbeeld hiervan is de moeizame bereikbaarheid van de Amsterdamse werkgebieden Zuidoost en Zuid/WTC per openbaar vervoer, voor Haarlemse forenzen en, naar wij veronderstellen, ook voor vele forenzen uit overig Zuid-Kennemerland en Velsen. Het gevolg is dat velen op dit traject de auto kiezen waardoor de A9 zwaar wordt belast. Wij pleiten voor een integrale aanpak van openbaar vervoertrajecten op de door u genoemde afstanden van 10-40km zonder rekening te houden met concessiegrenzen.

Uw aanpak gaat uit van bestaande vervoernetwerken en een efficiënt netwerkgebruik. In beginsel staan wij hier positief tegenover.

Een deel van deze netwerken ligt in gemeenten. Bij benutting van deze netwerken heeft u veelal de gemeenten nodig om tot afspraken te komen. Wij hebben echter nu al op belangrijke verkeersaders in de stad te maken met leefbaarheidsproblemen en een slechte luchtkwaliteit. In die gevallen zal het moeilijk zijn om extra benutting te realiseren, daar waar vermindering van verkeer juist moet worden nagestreefd.

Ook bij dit onderwerp vragen wij aandacht voor de grensgebieden met andere provincies. Afspraken moeten worden gemaakt over gebruik van de netwerken in andere provincies indien die kunnen bijdragen aan een betere benutting.

In de paragraaf ‘essentiële onderdelen voor (gemeentelijk) beleid’ eist u van gemeenten dat zij het gemeentelijk beleid binnen twee jaar aanpassen aan het provinciale beleid. Ons beleid is al in veel onderdelen in lijn met uw beleid. Voor die onderdelen waarbij dat nog niet het geval is, pleiten wij er voor dat u concreet met gemeenten afzonderlijk bepaalt in hoeverre beleidsherziening noodzakelijk wordt geacht.

Uitvoeringsprogramma

Het uitvoeringsprogramma geeft aanleiding voor de volgende opmerkingen. Wij zijn allereerst verheugd met de aandacht voor de Zuidtangent als hoogwaardig openbaar vervoersverbinding in uw uitvoeringsprogramma. Het onderzoek

Zuidtangenttunnel is een voorbeeld van een goede samenwerking tussen provincie en gemeente.

De uitvoering van het PVVP is opgebouwd rond de 7 speerpunten. Het verbaast ons dat 8,9 miljoen benoemd is voor de studiekosten en uitvoering van de speerpunten, terwijl daar een bedrag van 165 miljoen tegenover staat voor nieuwe weginfrastructuur. Wij maken ons zorgen over de aandacht die Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland krijgen voor wat betreft weginfrastructuur. De regio Zuid-Kennemerland vormt een essentieel onderdeel van de Noordvleugel, de reservering voor corridorstudie Amsterdam-Zandvoort staat naar onze mening niet in verhouding tot het totaal aan studies en projecten.

In het voortraject zijn wij gevraagd om projecten aan te dragen die wij van belang vinden voor Haarlem en de regio. Deze zijn samengevat in een zogenaamde groslijst. De groslijst is niet bij het uitvoeringsprogramma gevoegd. In het uitvoeringsprogramma is daarom niet altijd herkenbaar in hoeverre genoemde projecten uit de groslijst zijn gehonoreerd. Een lijst met concrete projecten biedt meer inzicht.

Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement

Wij werken hard aan de upgradering van het stationsplein door het verkeer te ontvlechten en fietsvoorzieningen kwalitatief te verbeteren en uit te breiden. Hierdoor verbetert niet alleen de kwaliteit van de openbare ruimte, wordt de pleinfunctie hersteld en ontstaat een duidelijke wandel- en fietsroute naar de Grote Markt, maar verbetert ook de kwalitatieve overstap tussen allerlei vormen van vervoer. Wij zouden het zeer op prijs op stellen als de provincie Noord-Holland bereid is een financiële bijdrage te leveren aan de upgradering van station Haarlem waarmee de ketenmobiliteit een extra impuls kan krijgen.

Wij vinden de (uitbreiding) van de P+R-locaties in Haarlem op Spaarnwoude, Amsterdamsevaart, Delftplein en Schipholweg vooralsnog niet terug in het uitvoeringsplan. Dit zijn locaties aan de rand van de stad bij belangrijke HOV-lijnen. Hiermee wordt voldaan aan de wens tot ketenmobiliteit en van intensief grondgebruik bij HOV-locaties overeenkomstig het speerpunt ruimtelijke ontwikkeling.

Impuls Fiets

Uw beleid voor de fiets richt zich met name op ICT en fietsparkeren. Wij vragen vooral aandacht voor fietsinfrastructuurprojecten, waardoor belangrijke fietsverbindingen kunnen verbeteren. Wij denken daarbij o.a. aan snelle doorgaande fietsverbindingen vanuit de regio naar Haarlem. Hiermee kan op de korte afstand tot 10 km de concurrentie met de auto worden aangegaan. Binnen Haarlem is 'Rode Loper', de nieuwe fietsroute door de binnenstad van Haarlem, een project dat heel goed in uw uitvoeringsprogramma zou passen. De Haarlemse gemeenteraad heeft recentelijk tijdens de behandeling van de kadernota besloten 300.000 euro vrij te maken voor fietsinfrastructuur indien er meer BDU-geld beschikbaar is. Wij overleggen graag met u om na te gaan of de komende jaren vanuit de provincie extra geld voor de fiets boven de bestaande BDU-middelen beschikbaar komt.

Hoogwaardig openbaar vervoer

Wij waarderen en ondersteunen uw inzet op twee voor Haarlem belangrijke openbaar vervoerprojecten, de tunnel onder de binnenstad voor de Zuidtangent en de vertramming van de Zuidtangent. Ook onderschrijven wij de uitbreiding van het netwerk Zuidtangent, met name richting Velsen.

In het licht van uw beleid om HOV op het spoor meer aandacht te geven, de capaciteit uit te breiden en stations toe te voegen missen wij de projecten in het Amsterdamse die de verbinding van Haarlem met Zuidoost en Zuid/WTC aanzienlijk zouden verbeteren. Nu is de reistijd voor forenzen met OV naar Zuidoost te lang in verhouding tot de hemelsbrede afstand. Ook de huidige OV busverbindingen met Zuid/WTC zijn qua capaciteit en reistijdbetrouwbaarheid niet concurrerend voor de auto. Deze verbindingen passen nog in uw beleid om de afstanden tussen 10 en 40km meer aandacht te geven. Wij hebben daarvoor een tweetal concrete projecten aangedragen, zoals de boog Haarlem-Lelylaan en de boog Lelylaan naar Zuid/WTC. Door deze schakels wordt de reistijd voor Haarlemse forenzen naar Zuid/WTC en Zuidoost aanzienlijk bekort en wordt dan concurrerend met de autoreistijd. Bovendien ontstaat met de boog Lelylaan naar Zuid/WTC een corridor van Haarlem, Zaanstad, Alkmaar en verder via Amsterdam-Zuid naar Utrecht en verder. Ook integratie van spoor in het regionale netwerk wordt niet geconcretiseerd.

Verder wijzen wij op het ontbreken van een rechtstreekse verbinding van Haarlem met Utrecht e.v. en de capaciteitstekorten tussen Haarlem en Amsterdam. Wij pleiten voor het herstel van de rechtstreekse verbinding met Utrecht. De bediening van station Haarlem-Spaarnwoude zou in frequentie moeten worden verhoogd zeker gezien de ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder het stadion, die daar gaan plaatsvinden. Dit heeft ook een aantrekkende werking op forenzen naar Amsterdam, waardoor meer van het OV gebruik zou worden gemaakt en het zou de huidige capaciteitstekorten opheffen.

De provincie Noord-Holland komt, als lid van het bereikbaarheidsplatform, op voor de belangen van Haarlem. De aandacht die het coördinatieoverleg spoor en het bereikbaarheidsplatform krijgt in het huidige Provinciaal Verkeer- en vervoersberaad is echter beperkt en zou naar onze mening verbeterd moeten worden. Wij zouden daarom graag met u van gedachten willen wisselen over hoe de belangen van Haarlem beter behartigd kunnen worden en hoe de Haarlem en de regio beter aangetakt worden op de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA) en dan met name op de focuscorridor Den Haag-Leiden-Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere en de focuscorridor Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Eindhoven. De informatie hierover ontvangen momenteel via onze contacten van prorail. Dit lijkt ons geen gewenste situatie.

Verkeersmanagement en ICT-toepassingen

DVM Zuid-Kennemerland voldoet naar ons idee aan het uitvoeringsprogramma op het gebied van verkeersmanagement en ICT, maar wordt niet met zoveel woorden genoemd.

Goederenvervoer

Wat betreft speerpunt goederenvervoer vragen wij aandacht voor het vervoer van ammoniak over het baanvak Amsterdam-Haarlem-Beverwijk en de daaruit voortvloeiende risico's voor o.a. de inwoners en bezoekers van het stedelijk gebied van Haarlem.

Ruimtelijke Ontwikkeling

De overbouwning Westelijke Randweg in combinatie met goede bereikbaarheid van het station is een project dat scoort op verschillende beleidsterreinen, zowel bij ruimtelijke ontwikkeling als bij HOV. Het is een locatie met potentie voor kantoren en (studenten)woningen in combinatie met OV. Wij blijven overigens voorstander van station Haarlem-West waarvan de stationsovereenkomst Haarlem-West in concept klaar is.

Weginfrastructuur

Wij zijn verheugd dat de corridor Amsterdam-Zandvoort in het PVVP is opgenomen. Wij pleiten nadrukkelijk voor het voltooiën van de Schipholweg richting Westelijke Randweg door middel van een tunnel, in ieder geval tussen Schipholweg en Paviljoenslaan, als serieus onderdeel van deze corridorstudie Amsterdam-Zandvoort. Verkeersmodellen wijzen uit dat ca 30% van het verkeer geen herkomst en bestemming in Haarlem heeft en daarmee een duidelijk regionaal karakter draagt. Een tunnel draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van de kust en de verbetering van de bereikbaarheid van voor de Noordvleugel belangrijke hoogwaardige woongebieden als Heemstede en Bloemendaal. Een tunnel biedt een forse verbetering in de relatie tussen de westelijke Randweg en de N205 en past uitstekend in een sluitend regionaal netwerkstelsel tussen de belangrijkste werkgelegenheidsconcentraties in het westelijk deel van de Noordvleugel.

Als 'milieu, water en Duurzaam veilig' projecten benoemd u het realiseren van geluidsreductie door toepassen ZOAB in stiltegebieden. Wij zijn van mening dat al naar gelang de (stedelijke) functies, nabij provinciale wegen gestreefd moet worden naar geluidsreducerende maatregelen waaronder ZOAB.

Tot zover onze reactie op het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. We zijn van mening dat u met dit PVVP goed op weg bent om de geformuleerde visie en speerpunten te realiseren. Wij zijn gaarne bereid onze bijdrage aan de uitvoering van het PVVP te leveren en hopen in de beantwoording van deze inspraakreactie een positieve reactie te vernemen op bovengenoemde punten.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,
drs. W.J. Sleddering

de loco- burgemeester,
M. Divendal