

# Raadsmarkt Regionale Bereikbaarheid, impressieverslag van bijeenkomst 21 december 2011 te Zandvoort

Hieronder een impressieverslag van de raadsmarkt. Discussies zijn dus niet woordelijk en volledig weergegeven. De belangrijkste onderwerpen en de hoofdlijn van de discussie erover zijn steeds kort weergegeven.

## Inleiding door de voorzitter

De raden van de Zuidkennemer gemeenten hebben in maart/april 2011 op hoofdlijnen ingestemd met de regionale bereikbaarheidsvisie “Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking” en met het principe van een regionaal Mobiliteitsfonds. Ook is ingestemd met het zetten van vervolgstappen. Die stappen betreffen besluiten over omvang en voeding van het Mobiliteitsfonds, nadere prioritering van projecten uit de Visie en over meerjarige borging van de samenwerking via een bestuursovereenkomst. Deze besluiten zullen maart/april 2012 aan de raden worden voorgelegd.

Haarlem kent bij de voorbereiding van belangrijke raadsbesluiten het fenomeen van de raadsmarkt. Dit is een voor en door de raad georganiseerde informele bijeenkomst, waar informatie-uitwisseling en debat plaatsvindt tussen raadsleden onderling en met maatschappelijke groeperingen en burgers. Besluiten worden tijdens een raadsmarkt uitdrukkelijk niet genomen. De regionale bereikbaarheidsvisie is een onderwerp dat zich leent voor een raadsmarkt, maar dan op regionale schaal.

## Presentaties

De twee gehouden presentaties, over de bereikbaarheidsvisie en de vervolgstappen en over de ervaringen in buurregio Holland/Rijnland staan ook op deze site.

## Algemeen

- De Visie loopt tot 2030. Is gezien de vele onvoorziene zaken die zich kunnen voordoen zo'n termijn wel reëel?  
Die zaken kunnen zich zeker voordoen, maar als je nu niet begint na te denken over en geld te reserveren voor projecten op die lange termijn, weet je zeker dat ze nooit gerealiseerd worden. In die zin is de visie een begin.
- Wat is de vrijheid van de raden nog als er eenmaal een bestuursovereenkomst is getekend?  
De bestuursovereenkomst is bedoeld om te waarborgen dat de samenwerking tussen de gemeenten rond de Visie echt langjarig is. Het blijft echter zo dat alle raden budgetrecht hebben en ook betrokken zullen worden bij besluiten rond de afzonderlijke projecten.
- Is het vaststellen van de Visie een waarborg dat de erin opgenomen projecten ook gerealiseerd worden?  
Nee, ten eerste niet vanwege de rol van de raden, zie hierboven. Ten tweede niet omdat ook een geheel gevuld Mobiliteitsfonds, tezamen met bijdragen van andere

overheden, nog onvoldoende zal zijn om alles te realiseren.

- Hoe is de verhouding met de provincie bij realisatie van projecten uit de Visie? Dit is verschillend. Er zijn projecten waar de Provincie trekker zal zijn, bijvoorbeeld HOV. Soms is de provincie wegbeheerder, zoals bij veel N-wegen. Verder heeft de provincie zijn rol als opdrachtgever voor de exploitatie van het OV. Tenslotte kan de Provincie medefinancier zijn of partner bij een lobby richting Rijk.
- Wat is de positie van gemeenten die net buiten Zuid-Kennemerland liggen, maar waar wel veel relaties mee zijn? Hierbij gaat het om Velsen, Hillegom en Haarlemmermeer. Er is bewust voor gekozen intensief samen te werken als Zuidkennemer gemeenten, maar waar nodig af te stemmen met de gemeenten net buiten de regio. Denk aan de bereikbaarheidsvisie die Velsen aan het maken is, en aan beide andere gemeenten waar het gaat om de verbinding N205/N206. Nauwere samenwerking in de toekomst is niet uitgesloten.

### **Mobiliteitsfonds**

- Mobiliteitsfonds: voorgesteld wordt € 20 miljoen in 15 jaar te sparen. Waarom dat bedrag en die termijn? Beide zijn vrij arbitrair. Meer of minder over kortere of langere termijn sparen had ook gekund. Het gaat erom dat er door de regio een bedrag gespaard wordt dat in de ogen van andere overheden een substantiële bijdrage is. In die zin is het een breekijzer om bedragen van andere overheden beschikbaar te krijgen. Zonder forse eigen bijdragen vanuit de regio lukt dat nooit.
- Waar komen de forse middelen die Holland/Rijnland beschikbaar heeft vandaan? Uit de algemene middelen van de gemeenten.

### **Prioriteiten**

- Betekent de nummering van de speerpunten in de Visie ook een prioriteitsvolgorde? Nee. In het raadsvoorstel zal een indeling in korte, middellange en lange termijn staan. Echter, ook die prioritering is relatief. Ze is gemaakt met de kennis van nu, en is, evenals de bedragen die erbij zullen staan eerder richtinggevend dan “in beton gegoten”.
- Bij de keuze welke projecten in hun Regionaal Investeringsfonds staan hanteert Holland/Rijnland als criteria “profijt en solidariteit”. Hoe verloopt de uiteindelijke keuze welk project op welk moment aan bod komt? Daarvoor wordt gewerkt met Maatschappelijke Kosten/batenanalyses.

### **Diverse onderwerpen uit de Visie**

- Graag aandacht voor ontsluiting van de kust! Dit kwam niet voor in de presentatie, maar wel in de Visie. Daarbij gaat het zowel om bereikbaarheid als leefbaarheid, dit laatste gezien het kustverkeer dat nu door stedelijk gebied heen gaat.

- Wat is nog het nut van de verbinding N205/N206 nu woningbouw Westflank Haarlemmermeer niet doorgaat?  
Er blijven de nodige argumenten voor deze verbinding, namelijk onderdeel van een ring voor het autoverkeer rond onze regio, ontsluiting Bollenstreek (“Greenport”) en kortsluiting richting A4. Om realisatie dichterbij te brengen is een eigen bijdrage van de regio cruciaal, naast geld van andere overheden. De financiering is overigens nog niet rond.
- Er is een OV-visie van Holland/Rijnland, en er komt een visie van de provincie Noord-Holland. Is het niet nuttig dat ook onze regio zo’n visie ontwikkelt?  
Op dit moment staan de belangrijkste punten rond OV op regionale schaal in de bereikbaarheidsvisie. Een echte OV-visie van onze regio kan echter wel nuttig zijn, bijvoorbeeld om de samenhangen binnen de regio en die tussen regio en Metropoolregio Amsterdam aan te geven.
- Wat is de relatie met bezuinigingen op het OV?  
Er wordt niet overal bezuinigd. Zwakke, weinig kansrijke verbindingen zullen steeds meer onder druk van bezuinigingen staan. Sterke, kansrijke verbindingen zullen overeind blijven. Het HOV in onze regio (Regionet) valt in die laatste categorie. Wij spelen daarop in door in de visie betere infrastructuur voor HOV op te nemen.
- Waarom zit lightrail richting kust niet in de visie?  
We schatten in dat dit pas op zeer lange termijn misschien kansrijk is. Bovendien zijn er vele meer kosteneffectieve manieren om het OV, ook richting kust, te verbeteren.
- Hoe gaat Haarlem om met de oost-westroutes langs Amsterdamsevaart en Oudeweg nu de Fly-over geopend is?  
De Fly-over past in de bereikbaarheidsvisie (ringstructuur voor de auto om de stad heen) en in de gebiedsvisie Oostradiaal van de gemeente. Het is de bedoeling de Amsterdamsevaart af te waarden en de Oudeweg aan te passen aan de nieuwe functie. Welke maatregelen in welke volgorde en op welke termijn hieruit voortvloeien, wordt op dit moment bezien. Dit alles heeft ook financiële aspecten.
- Dreigt bij doortrekking van de Haarlemse Prins Bernhardlaan in noordelijke richting geen zwaardere verkeersbelasting van aangrenzende woonwijken?  
Nee, het past juist, zie ook hierboven, in de gewenste ringstructuur voor de auto om de stad heen. Bovendien verbetert het de ontsluiting van werkgebied Waarderpolder.
- Waarom geen aandacht voor verkeersproblematiek Spaarndam?  
Omdat de visie expliciet niet gaat over lokale verkeersproblematiek.