

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 10 JANUARI 2013 VAN DE COMMISSIE BEHEER

Vastgesteld in de commissie van 7 februari 2013

Aanwezig de leden:

De heren Baaijens (Actiepartij), Boer (VVD), Kruisman (GroenLinks), Van de Manakker (Sociaal Lokaal), Marselje (D66), Mulder (GroenLinks), Reeskamp (Fractie Reeskamp), Schaart (PvdA), Schrama (Haarlem Plus), Stapelkamp (Haarlem Plus), Veen (VVD), Visser (CDA), Vrugt (Actiepartij), Wever (SP) en de dames Huysse (GroenLinks), De Leeuw (OPH), Pippel (D66), Schopman (PvdA) en Van Zetten (D66)

Afwezig: Catsman (CDA)

Mede aanwezig:

De dames M. Blaauboer (griffier), de heren D.A. Bol (voorzitter), E. Cassee (wethouder) en R. van Doorn (wethouder)

Verslag: Mevrouw M. van de Belt (Notuleerservice Nederland)

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De **voorzitter** opent om 17.00 uur de vergadering en heet iedereen welkom. Hij wenst iedereen een heel voorspoedig 2013.

- Leden van de commissie Ontwikkeling zijn aanwezig bij de behandeling van punt 5.
- De heren Schaart en Kruisman komen wat later; de heer Catsman is verhinderd.
- Wethouder **Van Doorn** meldt dat het college een besluit heeft genomen over de Parkeervisie. De commissie wordt hierover zeer binnenkort geïnformeerd.
- Met het bestuur van De Schalm is overleg gevoerd. Samen met Paswerk en Spaarnelanden zal De Schalm invulling geven aan het vervolg van het proces met respect voor ieders positie.
- Het grondwaterprobleem vormt momenteel een probleem in Haarlem. Daarover heeft de raad zojuist een mail ontvangen met feiten over dit probleem. Gewerkt wordt aan een nota die het probleem verduidelijkt, de omvang, de klachten, de feiten rond het grondwaterprobleem, de verantwoordelijke instanties, acties tot nu toe van de gemeente, juridische consequenties en de maatregelen door de burger zelf. Waarschijnlijk komt dit onderwerp dan 24 januari terug in de commissie.
- Wethouder **Van Doorn** beveelt de commissie aan via 'Uitzending gemist' te kijken naar Hart van Nederland van vanavond. Haarlem is nummer 1 geworden op het terrein van het plaatsen van zonnepanelen door particulieren.

2. Spreektijd voor belangstellenden

De heer Haverkamp Begemann, oud-medewerker van de Gemeentelijke Waterleidingen, spreekt in over de wateroverlast die momenteel een topprioriteit van het college vormt. Hij adviseert het college een aantal geohydrologen van de waterleidingbedrijven bij de aanpak te betrekken. Destijds werd veel water aan de Duinen onttrokken en daarbij is de zoetwaterbel opgesoupeerd. Nu groeit die weer en dat geeft druk op het grondwater. Naast de heftige regenval kan ook dat een oorzaak vormen van de overlast. De **voorzitter** bedankt de heer Haverkamp Begemann voor zijn suggestie.

3. Vaststellen agenda

De agenda wordt vastgesteld.

4. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en collegeleden

De heer **Marselje** deelt mee dat D66 het voorstel van de PvdA volgt inzake de Albert Schweitzerlaan. Mevrouw **Huysse** deelt mee dat er bij het meldpunt in Haarlem negenhonderd reacties zijn binnengekomen over vuurwerkoverlast en alle angstgevoelens die daarbij spelen. Bovendien komt er veel fijnstof vrij bij het afsteken van vuurwerk. GroenLinks is voornemens een initiatiefvoorstel voor te bereiden om Oud en Nieuw daadwerkelijk een feest voor iedereen te laten zijn.

5. Concept zienswijze Spaarne Buiten - gezamenlijk met de commissie Ontwikkeling

Mevrouw **Toppen**, Dorpsraad Spaarndam, wijst op de bestemmingsplanprocedure voor het nieuwe woongebied Spaarne Buiten. Het eerdere plan is door de RvS vernietigd omdat er geen deugdelijk plan voor een adequate verkeersafwikkeling lag. Met het nieuwe plan dreigt een herhaling van zetten. Invoering van eenrichtingsverkeer in de polder zal absoluut geen oplossing bieden voor gevaarlijke verkeerssituaties, vooral als aanwonenden wel het recht krijgen in twee richtingen te rijden. De situatie rond het Penningsveer en de dijk door het Oude Dorp blijven met het nieuwe plan heel gevaarlijk. Alternierende verkeerslichten zullen voor meer files zorgen en voor sluipverkeer. De dorpsraad is niet tegen woningbouw, maar wel tegen de manier waarop en ook tegen het aantal woningen. Ze doet een beroep op de raad om de Dorpsraad hierin te steunen.

Mevrouw **Goemans**, Mooi Spaarndam, memoreert een recent ongeluk op de dijk. De dijk is met name in de spits levensgevaarlijk, zelfs voor grotere kinderen. Dagelijks rijden er duizenden auto's en fietsers over de dijk en in sommige gevallen zelfs voetgangers in verband met de trappen naar het voetpad. De bewoners waren heel blij met de uitspraak van de RvS, maar tot grote ontsteltenis van de bewoners proberen de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude het plan nu alsnog te realiseren. De wegen in het Oude Dorp zijn noch voor het huidige verkeer, noch voor de toekomstige verkeersintensiteit toereikend. Bewoners worden buiten de plannen gehouden. Ze roept de raad op bezwaar aan te tekenen tegen de plannen van de twee andere gemeenten voor Spaarne Buiten.

Mevrouw **De Jong** spreekt in namens verontruste Spaarndammers. Het verkeer neemt straks aanzienlijk toe en dat geldt ook voor Penningsveer. Een klein weggetje wordt de ontsluitingsweg voor Spaarne Buiten door Penningsveer. Daar is tweerichtingsverkeer. Zodra het verkeer daar helemaal vastloopt, zal het een sluiproute nemen via het Oude Dorp en via Haarlem naar de A9. Ze dringt er bij de raad op aan een zienswijze in te dienen om eerst een verkeersoplossing af te dwingen alvorens het bestemmingsplan vast te stellen. Bij dat bestemmingsplan hoort een kostenberekening voor de verkeersoplossing.

Burgemeester **Bruin**, burgemeester Spaarnwoude, constateert dat Spaarndam één dorp is en dat er veel verkeer is tussen Spaarndam-Oost en -West. Vanuit de bestaande situatie dient er een goede samenwerking te zijn tussen de gemeenten Haarlem en Haarlemmerliede. Er dienen maatregelen te komen om de druk van het toeristische verkeer weg te nemen en daarvoor zijn in het verleden al veel voorstellen gedaan. Het gaat om een bedrijventerrein waarvan de projectontwikkelaar eigenaar is. De enige manier om tot een andere bestemming te komen is er een woonwijk van te maken. Die woonwijk zal de rode contour zoals die nu rond Spaarndam ligt, verkleinen. Eerder is nadrukkelijk gesproken over de verkeersproblemen voor met name Spaarndam-West. Oude afspraken staan nog steeds en een aantal pijnpunten wordt weggenomen.

De heer **Moerman** spreekt namens de Fietsersbond zijn bezorgdheid uit over het fietsverkeer in Spaarndam. De fietser komt vaak in het gedrang. Het conceptstuk is prima, maar de fietser op de IJdijk heeft veel last van te veel autoverkeer. Er worden zeven verkeerstechnische punten genoemd, maar dat zijn voornemens en zeker geen concrete plannen. Er is geen enkele zekerheid dat die zeven punten daadwerkelijk worden uitgevoerd. Een aantal maatregelen werd zelfs op 12 december weer teruggenomen. Kennelijk vraagt de problematiek om regionale samenwerking. Het aandeel fiets zou wel verdubbeld mogen worden in de bereikbaarheidsvisie gelet op het toenemende fietsverkeer.

Vragen uit de commissie:

De heer **Visser** informeert of er überhaupt wel een verkeersoplossing mogelijk is.

Mevrouw Toppen denkt dat er voor Penningsveer geen oplossing denkbaar is. Op de Oude Dijk staat een flitspaal. Nog een paal aan de andere kant zou het sluipverkeer wel weren. De verkeersgroep heeft aan dit nieuwe plan niet meegewerkt. Voor het eerdere plan had men fietspaden bedacht. Dat kan wel. Burgemeester Bruin heeft eerder al aangegeven om de flitspalen te intensiveren in de avonduren, maar er zijn andere bewoners die daar weer bezwaar tegen maken.

Mevrouw Goemans memoreert een onderzoek dat laat zien dat flitspalen in de avonduren onvoldoende effect zullen hebben. Een ontheffingssysteem kan daarbij helpen. De venstertijden bedragen tweemaal daags twee uur. Vermindering van het aantal woningen is effectief bij het terugdringen van het verkeer en dat heeft dus de voorkeur. Wat er met Landal gaat gebeuren, is nog onduidelijk.

De **voorzitter** bedankt de insprekers voor hun inbreng.

De heer **Marselje** complimenteert het college. De situatie die ontstaat door het plan Spaarne Buiten is voor het Oude Dorp onaanvaardbaar gezien de verkeerstechnische consequenties. D66 ziet geen aanvaardbare oplossing voor de verkeersstromen en wil niet meewerken aan de plannen voor Spaarndam-Oost.

De heer **Hiltermann** onderschrijft de woorden van D66. Flitspalen vormen volgens Sociaal Lokaal geen oplossing tenzij er ooit hele slimme flitspalen komen. Hij is blij met de zienswijze van het college.

De heer **Schrama** onderschrijft de woorden van D66 en accepteert de verkeerssituatie niet.

Mevrouw **Schopman** complimenteert het college met zijn zienswijze. De dijk was oorspronkelijk bedoeld voor de hondenkar, het trekpaard, voetvolk en een incidentele koets en niet voor het huidige verkeer. Dit nieuwe ontwerpbestemmingsplan laat een diep teleurstellende verkeersafwikkeling zien en de PvdA kan zich dan ook helemaal vinden in de zienswijze van het college. Ze vraagt de wethouder de zienswijze aan te vullen met de opmerking dat er eerst een gedragen verkeersoplossing moet komen alvorens het bestemmingsplan voor Spaarne Buiten kan worden vastgesteld.

De heer **Vrugt** sluit zich aan bij de woorden van de meerderheid van de insprekers en van de PvdA.

Mevrouw **De Leeuw** is het helemaal eens met de zienswijze.

De heer **Visser** onderschrijft dat er geen verkeersoplossing mogelijk is. Het wordt tijd dat iedereen accepteert dat bepaalde ontwikkelingen in het historische dorp gewoon onmogelijk zijn.

De heer **Mulder** stelt vast dat er sprake is van een bestuurlijk conflict binnen de gemeente. Er moeten meer woningen komen dan de infrastructuur aankan. Het is fysiek onmogelijk om de dijk voldoende te verbreden, zodat zelfs de oplossingen van de werkgroep onaanvaardbaar zullen zijn voor de RvS.

De heer **Boer** steunt het college van harte met deze zienswijze. De dijken zijn niet geschikt te maken voor de noodzakelijke verbreding. De VVD wil hieraan niet meewerken noch meebetalen.

De heer **Wever** ziet geen oplossing en schaaft zich volledig achter de zienswijze van het college

Wethouder **Van Doorn** zal een zin opnemen in de zienswijze dat er eerst een verkeersoplossing komt alvorens het bestemmingsplan vast te stellen. Het college bekijkt iedere ontwikkeling in samenhang met alle andere ontwikkelingen. Of het überhaupt mogelijk is, daarbij zet GroenLinks vraagtekens. Het college richt zich met deze zienswijze op de afwikkeling van het verkeer. Als een oplossing technisch mogelijk is, zal die ook tot instemming van beide gemeenten moeten leiden.

De gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude zullen met een reactie op de Haarlemse zienswijze komen. De heer Bruin heeft aangegeven dat het een afdoende reactie zal zijn en het college zal de raad om een finaal oordeel vragen. De verkeersdeskundigen hebben hun werk in 2009 naar behoren uitgevoerd. De gemeente Haarlem streeft naar een zo optimaal mogelijke oplossing. Het is aan de deskundigen om een oordeel te vellen over het al dan niet mogelijk zijn van een adequate oplossing.

6. Voorkeurstracé HOV door Haarlem Noord

De heer **Stapelkamp** leest dat het WBO momenteel drie mogelijke routes als kansrijk beoordeelt, maar de gestelde eisen van het WBO staan niet vermeld. De gemiddelde snelheid bij variant B voldoet nagenoeg aan de eisen van kernnet en niet voldoen aan de harde eis lijkt erg risicovol. Hij vraagt of de lijnen 75 en 277 komen te vervallen als variant B niet wordt gekozen en hij vreest dat dat

vervoersproblemen oplevert voor de inwoners van Haarlem-Noord. Hij vraagt of de grotere aantallen passagiers in verband met de onderwijsinstellingen zijn meegenomen bij de beoordeling. Het gevoel van onveiligheid bij bewoners van Haarlem-Noord neemt toe bij variant B. Hij hoort graag in hoeverre hiermee rekening wordt gehouden. Haarlem Plus vindt de gemiddelde snelheidsmeting van variant D verwarrend. Het traject in zuidelijke richting voldoet niet aan de eisen van kernnet. De heer Stapelkamp hoort graag welk onderzoek wordt aangehaald op bladzijde 22. Het inpassen van een HOV-route zal effect hebben op de doorstroming van het autoverkeer, maar nog onbekend is hoe sterk dat effect is en dat zou zelfs positief kunnen uitpakken. Dat vraagt om een toelichting. HOV over de Rijksweg lijkt onverstandig. Een aantal kruisingen (Muiderslotweg, Generaal Spoorlaan/Eksterlaan, Jan Gijzenbrug) wordt onveilig en dat vraagt om een oplossing. Men dient rekening te houden met de vitaliteit rond de winkelgebieden bij het Marsmanplein en de Cronjéstraat. De invoering van het HOV mag geen probleem opleveren voor het LOV, temeer omdat Haarlem-Noord sterk vergrijsd is.

Mevrouw **Schopman** ziet dat het tracé over de Rijksweg de beste optie is. HOV moet niet alleen door Haarlem-Noord, maar ook voor Haarlem-Noord zijn en daarom pleit ze voor een halte ter hoogte van het Marsmanplein. Ze vraagt in hoeverre rekening wordt gehouden met nog te realiseren woningbouw in Noord. Gekozen moet worden uit de meest milieuvriendelijke en geluidsarme bussen. In de daluren en de avondspits voldoet het tracé Rijksweg richting Noord nog niet. Ze informeert naar de risico's voor omwonenden wanneer er achteraf toch ingrijpende maatregelen nodig blijken te zijn en naar het risico dat de gemeente loopt om de provinciale subsidie terug te moeten betalen. Verkeerslichten zouden een oplossing kunnen bieden voor de onveilige kruisingen. Eerder waren daarvoor geen financiële middelen, maar nu de tracékeuze voorligt, hoopt de PvdA dat de verbeteringen op de kruisingen wel worden aangebracht. Er is nog geen budget gereserveerd voor dit vervolgttraject en mevrouw Schopman hoort graag of de subsidie van de Provincie voldoende is. De uitvoering van HOV-Noord staat gepland voor over tien tot vijftien jaar. Kan dat niet eerder? De PvdA gaat ervan uit dat met direct betrokkenen goed overleg blijft plaatsvinden.

De heer **Visser** benadrukt de definitie van HOV. Daarbij gaat het met name om de zekerheid van vervoer. De snelheid vindt het CDA minder belangrijk. Het CDA ondersteunt de opmerking over vier haltes inclusief het station. Grote investeringen zijn alleen gerechtvaardigd als ze groot rendement opleveren. Het CDA is in grote lijnen voor dit plan en het vertrouwt erop dat de gemeente gebruik maakt van de betrokkenheid en kennis van de wijkraden en belangengroeperingen.

De heer **Marselje** deelt de keuze van het college voor tracé B. De uitgangspunten van de studie vormen een voorwaarde voor de aanleg van deze lijn. Een halte bij het Marsmanplein zou mooi zijn, behalve als deze de lijn zou hinderen om te voldoen aan de normen van de HOV. De kruispunten moeten worden aangepakt en dit kan daaraan een goede bijdrage leveren.

De heer **Van de Manakker** is tevreden. Het onderzoek van de Grontmij heeft eigenlijk geen verrassende uitkomst opgeleverd. Hij benadrukt dat de vooruitgang die nu is geboekt, alleen tot een goed resultaat kan leiden als de overige verkeersafwikkeling hierbij betrokken wordt. De drie stops staan eigenlijk haaks op de te behalen gemiddelde snelheid van 30 km. Sociaal Lokaal dringt erop aan om de oostelijke ringstructuur op het noordelijke traject als prioriteit te betrekken bij de komende overleggen over de Bereikbaarheidsvisie. Sociaal Lokaal heeft begrepen dat het WBO onder voorwaarde met deze ontwikkeling kan instemmen omdat ze voldoende pluspunten ziet in een dergelijke ontwikkeling. De gemeente dient de belangen van de gehele stad te bewaken. Vooral de wijken ten noorden van het station hebben profijt van de realisering van een oostelijke ringweg.

De heer **Kruisman** sluit zich in grote lijnen aan bij de woorden van eerdere sprekers. De kruispunten dienen goed te worden uitgewerkt. GroenLinks complimenteert de wethouder met het constructieve overleg met de wijkraden en andere partijen. Er is veel te doen geweest over dit tracé. Een extra halte bij het Marsmanplein is prima zolang het HOV blijft voldoen aan de criteria voor HOV. GroenLinks ziet te zijner tijd de uitwerking graag tegemoet.

De heer **Wever** constateert dat de wens van de Provincie altijd al het tracé over de Rijksweg was, maar gelukkig zijn de andere tracés wel onderzocht. De SP vindt het positief dat er geen vrije busbaan komt en geen sloop van panden plaatsvindt. De gevaarlijke kruisingen vragen om aanpak. De halte

Marsmanplein, mits mogelijk, ziet de SP graag. Hij roept op het WBO mee te nemen in het vervolgonderzoek en zo veel mogelijk te realiseren van het voorkeurspakket van het WBO. De heer **Baaijens** complimenteert de wethouder met de goede participatie met de wijkraden. De route over de Vondelweg zou niet tot veel vertraging leiden, maar dat zal zomers wel degelijk het geval zijn. De Actiepartij is blij dat de busbaan van de baan is bij de Rijksstraatweg. Wel is er zorg voor te veel voorsorteervlakken. De Actiepartij vindt de vervoerswaarde belangrijk, de snelheid minder. Daarom is een extra halte bij het Marsmanplein wenselijk. De lijnen 75 en 277 vervallen en de lijnen 3 en 73 kunnen het aanbod niet aan. Hij vraagt of de lijnen 3 en 73 bij alle haltes stoppen. De heer **Veen** complimenteert de wethouder met de verheldering van de alternatieven. Tracé B is het goedkoopst en biedt de hoogste vervoerswaarde. Ook de inpasbaarheid van de leefbaarheid is hiermee het best gediend. Binnen optie B zal die derde halte een conflict opleveren met de gewenste snelheid. Toch zou de VVD die halte graag zien, mits de gewenste snelheid niet in het geding komt. Hij roept op snel aan de slag te gaan want de hele regio heeft hier belang bij. De VVD krijgt graag nog een toelichting op de financiering van het volgtraject. De heer **Reeskamp** onderschrijft de complimenten aan het college. De varianten zijn goed doorgelicht. Fractie Reeskamp is blij dat er geen betonbak komt. Variant B is de beste oplossing. Wel wijst hij erop dat de opvatting over HOV nog wel eens wijzigt in de loop der tijd. Misschien zou er in overleg met de Provincie gekeken kunnen worden naar een extra halte in de daluren, dus naar een flexibele snelbus. De heer **Veen** vindt dit een hele goede suggestie. Mevrouw **De Leeuw** is onder de indruk van de stukken. Ze kan zich vinden in het tracé mits de gevaarlijke kruisingen worden aangepakt. De suggesties van Sociaal Lokaal en Fractie Reeskamp zijn het navolgen waard.

Wethouder **Van Doorn** geeft de complimenten door aan het WBO en aan degenen die de ambtelijke bijstand hebben verleend. Haarlem-Noord heeft een dergelijke voorziening nodig. Hij stelt vast dat de overlast van een HOV-bus zo min mogelijk moet afwijken van die van de huidige bussen. Een aantal randvoorwaarden heeft een rol gespeeld bij het overleg met het WBO. De veiligheid dient zo veel mogelijk bewaakt te worden. Daarom komt er geen betonnen bak, blijft particulier verkeer mogelijk en hoeft het Teylers niet gesloopt. De HOV is ook echt bedoeld voor Haarlem-Noord. De wethouder zoekt nog naar een mogelijkheid voor die derde halte. Overleg met het WBO leidt tot verbetering van de processen die nu worden doorlopen. Dat kost misschien wel wat meer tijd. De leefbaarheid van de omwonenden van de Rijksstraatweg staat hoog in het vaandel. Er wordt rekening gehouden met woningbouw in Haarlem-Noord. Er gaan grotere bussen over de route rijden, waardoor automobilisten in de slipstream van de groene golf van de bus er voordeel van kunnen ondervinden. Kruisend verkeer zal er wel nadeel van ondervinden. Een aantal kruispunten wordt aangepakt. De kosten zullen – omdat er geen betonnen bak aangelegd wordt – lager zijn en over de kostenverdeling is de wethouder nog in gesprek met de Provincie. De buslijn wordt gemaakt voor de periode dat er een bus rijdt. Bij een eventuele overgang naar vertramming zal opnieuw worden bekeken of dit de beste route is. Iedereen binnen het WBO heeft kunnen nadenken over wat het beste tracé is voor de stad. De wethouder constateert dat er vanavond geen insprekers zijn gekomen. Met de Provincie gaat hij ook het gesprek aan over de kosten van het onderzoek naar de varianten dat de gemeente heeft moeten uitvoeren. Het gaat om de uitvoering van de werkzaamheden waarop de gemeente een beroep kan doen binnen die 15 miljoen euro. De wethouder gaat voornamelijk uit van normale, gelede bussen, maar hij weet dat er zelfs al wordt gesproken over bussen die uit drie gelede delen zijn opgebouwd. De vervoerswaarde staat voorop.

De heer **Korten**, projectmanager, licht nog toe dat tracé D, de Waarderpoldervariant, betekent dat lijn 75 verdwijnt van de Rijksstraatweg en dan is de capaciteit van de lijnen 3 en 73 onvoldoende. Dat lijn 75 verdwijnt, is aan de Provincie.

Wethouder **Van Doorn** ziet dat de Provincie sterk inzet op het kernnetstelsel met al haar beschikbare middelen. Alles wat daaraan ondergeschikt is zoals het lokale ov met lijnen als 3 en 73, kan in de toekomst ooit ter discussie komen te staan.

De **voorzitter** stelt vast dat dit punt voldoende is besproken.

7. **Vervolgstappen uitvoering Regionale Bereikbaarheidsvisie “Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking”**

Mevrouw **De Leeuw** kan zich vinden in het stuk. Regionale samenwerking is heel belangrijk. De heer **Boer** is blij dat er vervolgstappen worden gezet in de uitvoering van deze Regionale Bereikbaarheidsvisie. Een goede infrastructuur is de ruggengraat van de economie. De VVD steunt het instellen van het mobiliteitsfonds. Het is goed dat het HOV en de acute knelpunten in de ringstructuur bij de prioritering op korte termijn staan genoemd. De Oostelijke Randweg zou daar ook onder moeten vallen. Alle Haarlemmers gaan hiervan profiteren. Aan de slag dus.

De heer **Van de Manakker** kan instemmen met het instellen van een fonds dat de uitvoering van de gestelde prioriteiten mogelijk maakt. Sociaal Lokaal plaatst wel vraagtekens bij het tijdpad: het duurt allemaal erg lang. Sociaal Lokaal vindt de grootte van het fonds schamel. Ook over de zeggenschap in de gezamenlijke regeling is Sociaal Lokaal bezorgd. Haarlem levert een zeer grote bijdrage, terwijl de stemverhouding een-op-een is. Haarlem verdient gezien de bijdrage een grotere inbreng.

De heer **Veen** benadrukt dat de kaders toch helder zijn afgesproken.

De heer **Kruisman** weet dat ook de gemeente Bloemendaal moeite heeft met de stemverhouding.

De heer **Visser** voegt hieraan toe dat de ene gemeente geen besluiten kan nemen over het grondgebied van een andere gemeente.

De heer **Van de Manakker** weet dat, maar is benieuwd naar hoe dat zal uitpakken. Sociaal Lokaal kan zich voorstellen dat een deel van het afgesproken reservefonds voor groot onderhoud wordt ingezet, want prioriteit 5, de ringstructuur deel Noord, moet snel worden uitgevoerd. Het groot onderhoud op de Vondelweg is stopgezet en dat deel van het groot onderhoud wordt dan in feite gerealiseerd met de ringweg.

De heer **Vrugt** wijst erop dat de Jan Gijzenkade helemaal niets heeft aan ‘onderhoud’ van de ringweg en hij is dan ook wel heel verbaasd over het voorstel van Sociaal Lokaal.

Mevrouw **Pippel** constateert dat de gemeente het Rijk en de Provincie nodig heeft om de regionale bereikbaarheid aan te pakken. In beginsel vindt D66 gemeenschappelijke regelingen een gruwel. Nu gaat het om een lichte vorm, waarbij de grondgebonden gemeente te allen tijde moet instemmen met de voorstellen die worden voorbereid. D66 kan daarom instemmen met deze gemeenschappelijke regeling. Bij de Begroting is een verschuiving aangebracht in de financiën zoals die in de Kadernota stonden. D66 hoort graag of het klopt het dat de gemeente gaat bijdragen zoals bij de Begroting is vastgesteld. Als dat zo is, vraagt D66 het college om het raadsvoorstel aan te passen op dit punt. Besluitpunt 3 moet dan luiden: volgens Begroting 2013.

De heer **Stapelkamp** merkt op dat 15 jaar tijd het fonds gevoed is. Dat levert dan ruim 19 miljoen euro op, waarvan dik 13 miljoen euro van Haarlem komt. Het lijkt hem verstandig dat Haarlem het beheer blijft voeren.

De heer **Kruisman** vindt het heel wat dat de gemeenten een gezamenlijk fonds hebben opgericht en dat Haarlem in 15 jaar tijd 13 miljoen euro heeft kunnen inleggen. Hij kan zich vinden in de prioritering voor de eerste 5 jaar. GroenLinks worstelt ook met de techniek van de gemeenschappelijke regeling. Wat wordt er straks besloten bij de oprichting van de GR, hoe vindt besluitvorming plaats en hoe wordt dat gewogen? GroenLinks zal nooit instemmen met het plan voor de Duinpolderweg. Dat komt te zijner tijd nog wel een keer aan de orde.

De heer **Visser** constateert dat de gemeenten al zo’n 30 jaar bezig zijn in deze omgeving om de doorstroming te verbeteren. Andere gemeenten kunnen niet besluiten over andermans gebied tegen de wil in van de desbetreffende gemeente. Hij geeft de colleges graag gelegenheid om aan de slag te gaan. Mevrouw **Schopman** vindt net als D66 dat gemeenten elkaar vertrouwen moeten gunnen. Het nut van een gezamenlijk mobiliteitsfonds is helder, maar de PvdA ziet in de prioriteitenlijst dat het HOV naar Noord pas over 15 jaar gepland staat. Ze vraagt of dat niet sneller kan. Wellicht is het zinvol voor Zuid-Kennemerland zich te richten op Velsen en de IJmond. Haarlemmerliede/Spaarnwoude is afgehaakt,

maar de fietssnelweg naar Amsterdam is daarmee ook verdwenen uit de lijst. Die zou de PvdA graag toegevoegd zien. De regeling rond de besluitvorming is qua juridische geldigheid nog niet helemaal duidelijk en dan kan de raad daarover toch geen uitspraak doen. Dat het orgaan minimaal twee maal per jaar vergadert, is prima, maar die vergaderingen moeten wel openbaar zijn en de gemeenteraden zouden de verslagen moeten ontvangen.

De heer **Vrugt** ziet graag een aantal zaken over vijf jaar geëvalueerd, waaronder de inwoneraantallen. De verhouding tussen het betalen en het stemrecht voor Haarlem ligt lastig. Grote problemen ziet de heer Vrugt in de prioriteitenlijst. Uiteraard dient in openbaarheid vergaderd te worden. Nu instemmen terwijl de economische toekomst nog zo onzeker en ver weg is, is wel erg ingewikkeld.

Wethouder **Van Doorn** wijst erop dat de nu gemaakte afspraken het effect zijn van zo'n dertig jaar debatteren. Hij is dan ook blij met de overeenstemming over dit belangrijke onderwerp – los van de inhoud. Haarlemmerliede doet wel degelijk mee met de visie die is vastgesteld, maar gezien de vereiste financiële bijdrage doet zij op dit moment niet mee. De gemeenten blijven één lijn trekken met elkaar. Velsen is wel gevraagd erbij betrokken te zijn, maar Velsen zelf heeft ervoor gekozen niet aan te haken bij deze ontwikkeling. In de toekomst zal Velsen wel met Haarlem het gesprek aangaan. Met deze Regionale Bereikbaarheidsvisie wordt vorm gegeven aan iets dat op langere termijn zal leiden tot versterking van de regio. Natuurlijk vinden er evaluaties plaats en zonodig bijstellingen. Met Holland-Rijnland is veel contact geweest de afgelopen tijd en dat verloopt nu goed.

Haarlems stemrecht is al eerder aan de orde geweest. Een gewogen stem zou ertoe leiden dat Haarlem altijd de meerderheid heeft. Het gaat juist om samenwerking. Goed luisteren naar elkaar en naar het grote Haarlem vormt de basis van die samenwerking. Taken rondom beheeractiviteiten en voorzitterschap zijn in het algemeen bij gemeenschappelijke regelingen verdeeld. Haarlem heeft het voorzitterschap. Haarlem stelt haar ambtelijke bijstand ter beschikking om zaken uit te werken, maar een goede samenwerking vraagt erom de taken te verdelen. Het kan niet zo zijn dat participanten definitieve uitspraken doen over activiteiten op andermans grondgebied. Wel kan men zijn standpunt geven. Alles wat leidt tot uitvoering komt sowieso naar de gemeenteraad.

Het standpunt over de Duinpolderweg neemt de wethouder voor kennisgeving aan.

Dat de HOV over vijftien jaar stond gepland, heeft ook te maken met de aanvankelijk gedachte dat er een betonnen bak nodig zou zijn.

Wethouder Van Doorn is ervan overtuigd dat er een goede regeling ligt die de toets der kritiek kan doorstaan, ook qua juridische geldigheid. Gewerkt wordt op basis van de huidige regeling tenzij wordt aangetoond dat er iets niet goed is.

De prioriteiten heeft de raad vastgesteld en het college voert dat uit. Het budget vormt een start, maar is uiteraard onvoldoende om alle gewenste activiteiten door te voeren.

De wethouder zal de tekst van het raadsvoorstel nog aanpassen.

Over de fietssnelweg is de wethouder nog in overleg met de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude. Het probleem zit in de financiële bijdrage. Zodra er overeenstemming is, zal de wethouder in het bestuur voorstellen deze fietssnelweg te prioriteren.

De wens naar openbaarheid van de vergaderingen brengt de wethouder in bij het bestuur.

De **voorzitter** constateert dat dit punt als hamerstuk met stemverklaring naar de raad gaat.

8. Conceptverslagen van de vergaderingen van 6 en 13 december 2012

6 december:

Bladzijde 1, de heer **Stapelkamp** merkt op dat het laatste stuk onder vragen uit de commissie wel heel summier is opgenomen.

Bladzijde 5, Toevoegen aan de vijf onveilige gebieden: Welke locaties worden bedoeld?

13 december:

Bladzijde 2, onderaan, laatste regel, fietsstraat, vervangen door: een wijkstraat uitgevoerd met klinkers zonder fietsstroken.

Bladzijde 4, de heer Schaart vraagt wanneer de raad een lijstje krijgt met ingediende zaken. Wethouder **Van Doorn** zal dat schriftelijk aan de raad meedelen.

De verslagen van 6 en 13 december 2012 zijn hiermee vastgesteld.

9. Agenda komende commissievergadering 17 januari

- Vaststellen Visie en Strategie beheer en onderhoud
- Toegankelijk maken bushaltes lijn 3, lijn 50 en lijn 51 en busstation Schalkwijk; vaststellen DO en beschikbaar stellen krediet
- Het opdragen van milieutaken aan de Milieudienst IJmond
- Toegankelijk maken bushalte Zijlweg ter hoogte van Hasselaerstraat; vaststellen DO
- Tussenevaluatie Haarlem Klimaat Neutraal
- Duurzaamheidsprogramma 2012-2013
- CO2-monitor 2011-2012
- Parkeerplaats Jaagpad – van wethouder Van Doorn d.d. 19-12-2012 (op verzoek van D66 en CDA)

10. Rondvraag

Mevrouw **Huysse** wijst op vier monumentale bomen aan het Van Zeggelenplein die gekapt zullen worden en in dat verband informeert ze naar de status van monumentale bomen. GroenLinks stelt voor een raadsmarkt te organiseren over het dilemma bouwen of bomen. Bij sommige plannen blijkt dat bomen toch wel behouden kunnen blijven en soms wordt van bouwplannen afgezien.

Wethouder **Van Doorn** verzekert dat monumentale bomen zo veel mogelijk beschermd worden. Toch is soms gekozen voor een bouwplan waarbij gekapt wordt. Dat komt altijd expliciet aan de orde.

De heer **Visser** wijst erop dat er een groenparagraaf in de ijking van het structuurplan komt. Het komt er dus aan. Het CDA steunt de wens voor een raadsmarkt.

Mevrouw **Pippel** constateert dat er weliswaar een raadsbrede motie ligt om aandacht te hebben voor het groen, maar dilemma's blijven bestaan en het houden van een raadsmarkt lost dat niet op.

Wethouder **Cassee** roept op geen raadsmarkt te houden, maar het raadswerk te doen: telkens weer, bij ieder bouwplan, zorgvuldig beoordelen of bomen gekapt worden of niet.

De heer **Mulder** beaamt dat het allemaal aan de orde komt bij het structuurplan, maar binnen dat structuurplan wil de raad graag het groenstructuurplan verwerkt zien. Het zou goed zijn extra ruimte te reserveren om te spreken over dat groen in hetzij een raadsmarkt hetzij tegen de behandeling van het structuurplan aan.

De her **Marselje** doet de suggestie dat het presidium zich over deze kwestie buigt.

De **voorzitter** neemt de suggestie mee naar het presidium.

De heer **Boer** is benaderd door de ondernemers in de Zijlstraat die vragen naar bewegwijzering vanaf de uitgang parkeergarage Raaks naar de Zijlstraat.

Wethouder **Van Doorn** zoekt uit hoe het zit met de bewegwijzering.

De heer **Veen** heeft problemen vernomen over de bereikbaarheid van de Sportweg. Hij verzoekt de wethouder dit vlot te trekken.

Wethouder **Van Doorn** neemt dit op.

De heer **Van de Manakker** is nieuwsgierig naar wat de wethouder doet met de uitspraak van de RvS over het terugnemen van de besluitvorming rond het Houtmanpad. Men heeft geen mediation aanvaard.

Wethouder **Van Doorn** benadrukt dat er een uitspraak van de rechter ligt en daaraan voldoet de gemeente. Er is op dit moment geen aanleiding een andere aanpak aan te wenden.

De heer **Vrugt** is onlangs benaderd door mensen die aangaven dat er een extra vergadering is uitgeschreven door het Recreatieschap op 25 januari, wellicht over besluitvorming over Landal. Wethouder **Van Doorn** beaamt de extra vergadering van het Recreatieschap op 25 januari. Die is openbaar. Zodra hij meer weet, informeert hij de raad daarover.

De heer **Kruisman** wijst op de omissie dat mensen niet kunnen reageren op de website Structuurvisie Openbare ruimte op het deel verkeer. Het is belangrijk dat wel mogelijk te maken. Wethouder **Van Doorn** vond dat het deel verkeer apart behandeld moest worden. In maart komt waarschijnlijk een tweetal congressen die te maken hebben met de verkeerssituatie in de regio Zuid-Kennemerland. Hoe publiek die bijeenkomsten worden, weet hij nog niet.

Mevrouw **Schopman** vraagt om een nadere toelichting op de aanpak van de Bakenessergracht. Wethouder **Van Doorn** merkt op dat hij nog geen laatste stand van zaken kan doorgeven. Het overleg is pas afgelopen maandag weer opgestart. De wethouder betreurt het dat de voorzitter niet zijn verontschuldiging heeft aangeboden. Voor het overige spreekt hij graag met de Vrienden van de Bakenessergracht.

De heer **Schaart** informeert naar de verkeersafwikkeling naar Haarlem-Noord ten aanzien van de Rode Loper. Hij hoort graag hoe ver die is, wat de kosten bedragen en waar de middelen gevonden worden. In de raad lijkt een meerderheid te ontstaan voor de Dolhuysbrug als er middelen worden gevonden. De PvdA zal gezamenlijk met GroenLinks een motie indienen om de aanleg van de Dolhuysbrug mogelijk te maken indien een verschuiving in de middelen mogelijk is.

De heer **Marselje** wijst erop dat het ging om middelen die van buiten komen. De raad heeft geen voorkeur voor verschuiving binnen het Investeringsplan.

Wethouder **Van Doorn** bereidt met collega Nieuwenburg het IP voor. Hij zal de vraag van de commissie bij het college neerleggen.

11. Sluiting

De **voorzitter** bedankt iedereen voor zijn inbreng en sluit de vergadering om 20.35 uur.