

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 25 FEBRUARI 2016 VAN DE COMMISSIE BEHEER

Ongewijzigd vastgesteld in de vergadering van 17 maart 2016

Aanwezig de leden:

De heren El Aichi (CDA), Aynan (PvdA), Baaijens (Actiepartij), Berkhout (GroenLinks), Bloem (SP), Dreijer (CDA), De Groot (D66), Van Leeuwen (D66), Van den Raadt (Trots), Visser (ChristenUnie) en de dames Klazes (GroenLinks), De Leeuw (OPH), Sterenberg (VVD) en Van Zetten (HartvoorHaarlem)

Afwezig: De heren Amand (Trots), Boer (VVD) en Roduner (PvdA)

Mede aanwezig:

De dames Van der Mede (griffier), Sikkema (wethouder) en de heer Van Haga (voorzitter)

Verslag: Mevrouw Van de Belt

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De **voorzitter** opent de vergadering klokslag 17.00 uur en heet iedereen welkom.

- Er is bericht van verhindering van de heer Boer en de heer Roduner en de heer Van den Raadt vervangt de heer Amand.
- De technische sessie over HOV Noord vindt plaats op maandag 7 maart van 18.00 tot 19.00 uur. Op de elektronische borden is dan te zien waar het plaatsvindt, waarschijnlijk in de Fabriciuskamer.
- De voorzitter wijst nogmaals op de uitnodiging van de Rekenkamercommissie voor het rondetafelgesprek ter afsluiting van het onderzoek naar de kwaliteit van openbaar groen in Haarlem op donderdag 10 maart van 17.30 tot 19.00 uur in de Fabriciuskamer. Het onderwerp staat voor 17 maart geagendeerd.
- Op 14 maart is nu bevestigd dat Rijkswaterstaat van 18.00 tot 19.00 uur langskomt om de raad te informeren over de afsluiting van de Velsertunnel. Commissieleden dienen zich bij de griffie aan te melden. Er is een minimumaantal van 8 deelnemers nodig wil het voor Rijkswaterstaat opportuun zijn om te komen.
- De bijlagen bij agendapunt 6 zijn besloten bijlagen, aangezien ze financiële informatie bevatten waarop de kredietaanvraag is gebaseerd.
De commissie meent echter dat behandeling van dat onderwerp in openbaarheid kan – zonder inbreng van de besloten bijlagen.

2. Spreektijd voor belangstellenden

Er hebben zich geen belangstellenden gemeld.

3. Vaststellen agenda

De agenda wordt vastgesteld.

4. Vaststellen conceptverslag van de commissie Beheer d.d. 4 februari 2016

Het verslag van de commissie Beheer d.d. 4 februari 2016 wordt ongewijzigd vastgesteld.

5. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en collegeleden

Er is geen rondvraag.

6. Kredietaanvraag Buitenrustbruggen

Mevrouw **Sterenberg** geeft aan dat deze kwestie al dateert uit 2014 toen er een kredietaanvraag lag voor 4,6 miljoen euro. Voor de laatste 600.000 euro was toen geen dekking. Het voorstel roept veel vragen op. De bereikbaarheid van de stad wordt tijdens het herstel van de bruggen gegarandeerd. De kans is groot dat de afsluiting van de Velsertunnel hiermee samenvalt. De VVD voorziet dan ook een chaos en uitstel ligt voor de hand. Uitstel leidt wel tot meer onderhoudswerkzaamheden, waarvoor

middelen zijn gereserveerd. Die tijd zou goed kunnen worden gebruikt om variant 3 nader te onderzoeken: vervanging van de complete bruggen. Destijds lag er alleen een advies zonder risicodossier en onbekend is of de geactualiseerde kosten voor de gehele bruggen van 8,4 miljoen euro de netto contante waarde is en of de variantiequotiënt van 15% inclusief is. In 2014 was dat bedrag nog 6,1 miljoen euro. Gebleken is dat de fundering een blijvend risico vormt, maar de variant waarbij ook de fundering wordt aangepakt, zou tot vertraging van een jaar kunnen leiden. Na dat jaar is de Velsertunnel echter weer open waardoor het verkeersprobleem is opgelost. Het krediet gaat over variant 2. De financiering wordt opgelost door deze binnen het IP te actualiseren en door vertraging van andere projecten. Mevrouw Sterenberg hoort graag meer over variant 3, over de gevolgen van uitstel, over de projecten die worden uitgesteld en de samenhang met de Velsertunnel qua bereikbaarheid van de stad.

De heer **Berkhout** memoreert dat bij eerdere behandeling al bleek dat de urgentie hoog was: de bruggen vertonen steeds vaker storingen. Nu, anderhalf jaar verder, is er nog steeds niets gebeurd. In het stuk van anderhalf jaar geleden werd al een risicoparagraaf van 20% ingelast en dat blijkt nu onvoldoende. Dat vergt een toelichting. Er ligt een onderzoek gebaseerd op een visuele inspectie in 2010, een onderzoek van Witteveen+Bos, een second opinion van Contec en de gemeente is gaan rekenen. Bij de aanbesteding zal een projectontwikkelaar ook nog weer gaan rekenen. De ramingen lopen ver uiteen. De marge bij de second opinion is wel heel groot. Hij hoort graag hoe de wethouder daar tegenaan kijkt. Bovendien kan de fundering niet meer zo lang mee en wellicht zou daarnaar ook gekeken moeten worden. Variant 3 spreekt totaal niet over de fundering, dus die variant is geen optie. De heer **Bloem** weet dat het inmiddels al lang geleden is dat de raad heeft ingestemd met een bepaalde variant. Er ligt nu nieuwe informatie op tafel. Voordat de SP nu akkoord kan gaan met dit krediet, moet nog eens goed worden gekeken naar de varianten. Het samenvallen met de afsluiting van de Velsertunnel komt heel ongelukkig uit. De SP voorziet met deze samenloop een verkeersinfarct. De heer **Van Leeuwen** vindt het heel zonde om afstand te nemen van deze prachtige Figeerbruggen. De leefduur van een brug is 100 jaar, maar de fundering gaat korter, 30 jaar, mee en die is op dit moment al slecht. In de markt wordt het steeds gebruikelijker geen brug te kopen, maar toegang, toegang over het Spaarne, en daarmee komt het risico bij de marktpartij te liggen. Hij is benieuwd naar de afweging die het college hierin heeft gemaakt.

De heer **Visser** is blij dat de raad terughoudend is als het gaat om de kredietverstrekking. Opmerkelijk is dat de prijs nu zoveel hoger ligt. Ook is het vreemd dat de aanbesteding al is gestart. De ChristenUnie is voorstander van de variant waarbij ook de fundering wordt vervangen. Het nadeel daarvan is de vertraging, maar het voordeel daarvan is dat wellicht naar een heel ander ontwerp kan worden overgestapt of naar faseringsvarianten. De onzekerheden zijn te groot. De ChristenUnie ziet liever dat er meer onderzoek plaatsvindt. Graag ziet de heer Visser dat in het vervolg bij projecten vanaf het begin met vaste normen wordt gerekend.

De heer **Dreijer** is blij dat de ramingen dicht bij elkaar liggen; dat schept toch vertrouwen. Het is wel zuur dat er nu meer aan de hand is dan bij de eerste visuele inspectie naar voren kwam. Hij heeft begrepen dat het deel waarop de brug rust, op een betonnen fundering staat. Alleen de landhoofden staan op houten paalfunderingen. Dan is het belangrijk te onderzoeken welke houten palen er zijn gebruikt, want grenen palen bleken eerder in Haarlem door een bacterie te zijn aangetast. Vuren houten palen vormen geen probleem. Die wetenschap zou een meer precieze aanduiding kunnen geven over de levensduur. Het samenvallen met de sluiting van de Velsertunnel is heel ongelukkig; daarvan had hij toch graag gezien hoeveel procent van het verkeer wordt omgeleid. Toch kan het CDA wel instemmen met het gevraagde krediet in uitvoering. De impact van het vervangen van de landhoofd fundering is in technisch opzicht veel kleiner dan het vervangen van het bruggenhoofd zelf. De heer **Baaijens** deelt de zorg van de medecommissieleden. Na onderhoud zal de fundering nog 30 jaar meegaan, maar de brug kan wel 100 jaar mee. Dat is dan toch een wonderlijke investering. De sluiting van de tunnel vormt echt een probleem. Hij is benieuwd naar de uitleg van de wethouder. De heer **Van den Raadt** weet inmiddels dat grote projecten in Haarlem altijd duurder worden dan aanvankelijk gedacht. Bouwkosten zijn beter zichtbaar geworden na verdere detaillering. De objectgebonden risico's worden nu realistischer ingeschat. Hij hoort graag of het ook wel eens is gebeurd dat bouwkosten lager zijn geworden bij een project. Het aantal storingen neemt toe; er is een betrouwbaarheidsinterval van 85% met een variantiequotiënt van 15%. De investeringskosten kunnen 15% boven of onder de investeringsraming liggen. De aanvraag houdt rekening met een bovengrens.

Hij krijgt graag de bevestiging dat het krediet niet zal uitstijgen boven die bovengrens, maar mogelijksterwijs nog wel 15% lager wordt. Trots overweegt een motie.

De heer **Aynan** ziet dat de kosten voor de brug helder in beeld gebracht zijn door middel van die second opinion met een gedegen financieel overzicht. Elke noodreparatie is weggegooid geld, maar een brug die 100 jaar meekan op een fundament dat nog 30 jaar meekan, lijkt heel ongelukkig. Over de bereikbaarheid van de stad maakt hij zich minder zorgen, omdat de bruggen om en om worden gebouwd. De stad blijft dus gewoon bereikbaar. Het verkeer zal net als water zijn eigen weg vinden. Mevrouw **De Leeuw** onderschrijft het betoog van de PvdA. Ze gaat er wel van uit dat het aanpakken van de fundering wel degelijk extra kosten met zich meebrengt.

Mevrouw **Van Zetten** spreekt haar zorg uit over deze voor Haarlem belangrijke toegangsweg, waar bovendien ook nog vaarverkeer doorheen moet. Dan speelt ook die afwaardering van de Amsterdamsevaart nog een rol. Het duurt allemaal al jaren en het project wordt alleen maar duurder.

Wethouder **Sikkema** wijst erop dat het nu de eerste keer is dat alle risico's aan de voorkant zo expliciet in kaart worden gebracht. Er is geleerd van de Waarderhaven. Het kan zijn dat niet het hele krediet nodig is, want niet alle risico's hoeven zich voor te doen. In beide varianten blijft de fundering gewoon staan. Daarvoor is een norm. Het is niet zo dat de brug straks 100 jaar meekan, terwijl de fundering over 30 jaar aan vervanging toe is. Op de technische vragen van onder andere het CDA komt ze later schriftelijk terug. Uit het regionaal overleg is gekomen dat dit tegelijkertijd met de aanpak van de Velsertunnel kan en daarom zou ze het project liever niet uitstellen. Het investeringsplan wordt jaarlijks aangepast en bij de kadernota komt de wethouder met een herziene versie waarin dit project is verwerkt. Het past in het IP. Vóór de raadsbehandeling informeert ze de raad daarover gedetailleerder.

De vertragingen waren al aangekondigd en het is dus niet zo dat deze vertraging weer andere vertragingen oproept. De marges zijn inderdaad groot. Het college heeft bewust voor de veilige kant gekozen. Voor zover de wethouder nu kan overzien, lijkt dit het maximaal nodige. De reden om de risico's niet bij marktpartijen neer te leggen is dat je er dan bijna zeker van kunt zijn dat die risico's zich voordoen. Dit is absoluut een bewuste keuze geweest. De second opinion, terwijl de aanbesteding al was gestart, is gedaan omdat de verschillen zo groot waren. Het bedrag van 8,3 miljoen euro is de netto contante waarde en dat is destijds uitgewerkt. De kostenverhoging is voor alle drie varianten nagenoeg gelijk en daarmee blijft de conclusie van de berekening destijds gelden. In absolute zin is het verschil hetzelfde gebleven, maar relatief is het inderdaad wat kleiner geworden. Het verschil tussen variant 2 en 3 is dat bij de eerste het rijdek wordt hersteld en bij de laatste helemaal nieuw wordt aangelegd. Beide varianten hebben een restlevensduur van 30 jaar. Het resultaat na realisatie is dus ongeveer gelijk. Variant 3 is substantieel duurder dan variant 2 en gaat bovendien langer duren. In de collegenota is daaraan expliciet aandacht besteed. Op het verschil tussen 100 en 30 jaar komt de wethouder nog terug.

De fundering is destijds gecheckt en die was goed genoeg om te kunnen zeggen dat die nog 30 jaar meekan. Indertijd is de keuze gemaakt op basis van globale berekeningen en nu is er veel gedetailleerder berekend wat de keuzes impliceren.

De heer **Bloem** vraagt of de wethouder bereid is alle varianten in een goed overzicht te zetten, zodat de raad een gedegen afweging kan maken op basis van de nu beschikbare informatie – vóór de raadsvergadering.

De heer **Baaijens** ziet graag nu al de denkbare oplossingen om de problemen in de verkeerscirculatie op te lossen.

Volgens wethouder **Sikkema** beschikt de raad over alle informatie. Naar aanleiding van de Waarderhaven is nu juist aan de voorkant goed gekeken naar welke kosten zich kunnen voordoen. Bij elk project zit uiteraard een bereikbaarheidsplan. In het IP is ruimte en voor de raad laat ze schriftelijk weten waar de ruimte binnen het IP te vinden is; ze zal ingaan op de gemiste informatie over de verschillende varianten en het effect op het verkeer.

De **voorzitter** constateert dat dit punt als bespreekpunt naar de raad gaat.

7. Brief d.d. 5 januari jl. van de wijkraden Schalkwijk inzake grijze wegen 30/50 km/u

De heer Schaart spreekt in namens de vier wijken van Schalkwijk. Heel Schalkwijk wil dezelfde regeling voor 30/50 km/u-zones. Bij de Engelandlaan staat bijvoorbeeld één bord met 30 km/u. Dat geldt dan voor de hele wijk. De Engelandlaan is echter een lange, brede weg waar de gemiddelde snelheid 48 km/u bedraagt. Op een aantal andere wegen, waaronder de vierbaans Belgiëlaan, is de maximumsnelheid 50 km/u. Hij noemt diverse trajecten waar de maximumsnelheid telkens wisselt. De heer Schaart bepleit voor alle wijkontsluitingswegen een maximumsnelheid van 50 km/u aan te houden. De ambtenaren, Connexxion en Rover vinden het een fantastisch plan en ook de Fietsersbond is het voor 95% eens met dit plan. Handhaving is op een 50 km/u-weg veel eenvoudiger. Bij elke woonstraat komt een 30 km/u-bord en bij de scholen wordt het wegdek als een 30 km/u-weg ingericht wat de veiligheid vergroot.

Desgevraagd licht de heer Schaart toe lid te zijn van de wijkgroep Verkeer en Vervoer en hij heeft dit plan uitgebreid met zowel ambtenaren als de wethouder besproken. De Engelandlaan is een schoolvoorbeeld van hoe een mooie weg eruit kan zien. Op 30 km/u wordt niet gehandhaafd. Dit voorstel wordt breed gedragen en het biedt een prima oplossing voor de grijze wegen. De wijk was geen voorstander van het aanbrengen van een knip voor de busroute. De politie handhaaft niet als er 50 km/u wordt gereden op een weg waar ook echt 50 km/u gereden kan worden, maar wel als er harder gereden wordt dan 50 km/u op een 50 km/u-weg.

De heer Moerman van de Fietsersbond onderschrijft het pleidooi van de heer Schaart. Het is geen oplossing om de bordjes met 30 km/u zomaar weg te halen. Er is ruimte in Schalkwijk om fiets- en autoverkeer te scheiden. De prioriteit zou in de wijk toch echt moeten liggen bij de voetganger en de fietser. De term ontsluitingsweg werkt soms verwarrend. Er zou eenduidigheid moeten gelden voor de inrichting van 50 km/u-wegen en 30 km/u-wegen. Op een 50 km/u-weg dienen gescheiden fietspaden te liggen, achter het parkeren. Als daarvoor geen ruimte is, plaats dan bij iedere zijstraat een bord met 30 km/u.

Desgevraagd licht hij toe dat er veel concessies worden gedaan aan de busroute. Als die Engelandlaan een 50 km/u-weg wordt, dan moeten daar gescheiden fietspaden komen, achter het parkeren. De knippen zijn er niet gekomen en dat betekent dat er in feite een andere keuze moet worden gemaakt: fietspaden aanleggen dus.

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

De heer **De Groot** is blij met deze actieve wijkraden. Wat D66 betreft vragen de wijkraden vooral om uniformiteit, één beleid voor Schalkwijk. De 30 km/u-wegen met bus stammen uit het HVVP van 2003 en opnieuw uit de actualisatie van 2009. Die lijnen kloppen echter niet meer. Het totaalplaatje dat er nu ligt, is niet terug te vinden in de oude vervoersplannen. Hij hoort dan ook graag hoe de wethouder tegenover het voorstel staat en hoe de wethouder denkt die uniformiteit vast te leggen. De heer **Bloem** is blij met deze mooie oplossing voor de grijze wegen, dus hij hoort graag hoe de wethouder dit gaat doorvoeren en hoe snel. Bij de scholen kan natuurlijk geen 50 km/u worden gereden. Dat vraagt dan wel extra aandacht.

Mevrouw **Sterenbergh** hoort graag wat de wethouder hiervan vindt en of er geld is voor dit plan. Mevrouw **Klazes** begrijpt de behoefte aan meer duidelijkheid. Het ligt voor de hand om van de ontsluitingswegen 50 km/u-wegen te maken en in de wijken 30 km/u te hanteren. Ze hoort graag of er overal ruimte is voor die vrije fietspaden op 50 km/u-wegen en als dat niet wenselijk is, wat de gemeente dan gaat doen.

De heer **El Aichi** pleit voor meer uniformiteit in alle vier de wijken van Schalkwijk. In de Europawijk, Boerhaavewijk en Molenwijk is het redelijk duidelijk aangegeven dat in de woonwijken een 30 km/u-gebod geldt, maar in alle straten van Meerwijk mag 50 km/u worden gereden, met uitzondering van de schoolzones. Al die verschillende snelheden zijn verwarrend en het CDA ziet dan ook graag dat voor alle wegen een 50 km/u-snelheid gaat gelden, met uitzondering van de schoolzones en alle woonstraten.

Mevrouw **De Leeuw** is heel gelukkig met het voorstel van de wijkraden. Nu het budget nog.

De heer **Visser** kiest voor doorstroming van het OV en voor veiligheid van de fietsers. Kortom, op alle ontsluitingswegen 50 km/u, met uitzondering van de gebieden rond de scholen. De ChristenUnie wil geen grijze wegen en dus vergt een aantal wegen aanpassing. De bussen moeten kunnen doorrijden.

De heer **Van den Raadt** vindt het waanzinnig dat er nooit politie te zien is op een 30 km/u-weg waar gewoon gemiddeld 48 km/u wordt gereden. Trots is voorstander van het plan. Als er sprake is van fysiek aanpassen zodat er niet te hard gereden kan worden, dan moet ook het onderhoud op zowel de Montessorilaan als de Stresemannlaan worden aangepakt.

Mevrouw **Van Zetten** constateert dat er beter naar wijkraden dan naar raadsleden wordt geluisterd. Ze complimenteert de insprekers met wat die in drie minuten weten te bereiken.

De heer **Baaijens** vindt het een goed plan. Het is ook goed dat er aandacht komt voor de gebieden rond de scholen. Hij hoort graag hoe de wethouder hier tegenover staat.

De heer **Aynan** onderschrijft de woorden van de andere fracties. Voorts benadrukt hij dat de plannen wel haalbaar én betaalbaar moeten zijn en dan voor heel Haarlem, dus hij hoort graag hoe het zit met de financiële kant. Een keuze kan wellicht geleidelijk worden gerealiseerd.

Wethouder **Sikkema** heeft de brief met veel interesse gelezen. Binnenkort maakt ze een rondje met de werkgroep op de fiets. Op basis van de informatie van de stakeholders bestudeert ze de mogelijkheden en de kanttekeningen van de Fietsersbond. Op basis daarvan komt ze met een discussienota naar de commissie, ook omdat het voorstel op een aantal punten afwijkt van het HVVP – wat wel als basis dient voor alle Haarlemse plannen. Ze verwacht niet dat er overal ruimte is om de openbare ruimte zo in te vullen. Zodra er een beheer- en onderhoudsbehoefte is, kijkt ze naar het HVVP en andere beleidsuitgangspunten en dan komt ze met een voorstel. Sinds kort zitten er weer wat middelen in de pot werk-met-werk-maken. De nota zal daaraan aandacht besteden. Het kan natuurlijk gefaseerd plaatsvinden. Ze neemt de reactie van de raad mee in de nota.

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

8. Rondvraag

Mevrouw **Van Zetten** ziet in de position paper dat er al wordt gesproken over ‘de voormalige bufferzone’ en kennelijk is de Houtrakpolder al gereserveerd voor uitbreiding van de Haarlemmerhaven. Ze hoort graag hoe dit allemaal kan.

Wethouder **Sikkema** benadrukt dat die groene bufferzone in MRA-verband ook als een heel belangrijk terrein wordt beschouwd. De haven is heel erg afhankelijk van fossiele brandstoffen en daarmee ligt de vraag op tafel in hoeverre die haven überhaupt verder moet worden uitgebreid.

De heer **Bloem** wijst erop dat de verlichting in Haarlem regelmatig uitvalt. Hij hoort graag hoe vaak dat gebeurt en hoe snel dat wordt opgelost. Hij is benieuwd naar hoe het gaat en hoe het wordt verbeterd.

Wethouder **Sikkema** zegt een overzicht toe van de binnengekomen meldingen. Leander heeft twee oorzaken gemeld. Alles wordt binnen de geldende termijnen opgelost. Ze informeert de raad in oktober over de evaluatie van het beheer en onderhoud.

De heer **Van Leeuwen** vraagt wat de wethouder ervan vindt dat de gemeente het niet meldt dat iets in orde is gemaakt, maar dat de melder zich tot Leander moet wenden.

Wethouder **Sikkema** verduidelijkt dat Leander nu eenmaal verantwoordelijk is.

De heer **Visser** vraagt of de wethouder bereid is de handhaving op fietsparkeren terug te schroeven omdat het nu naar de andere kant doorslaat. Bovendien zet hij vraagtekens bij de juridische geldigheid. Wethouder **Sikkema** weet dat deze vragen heel snel naar de commissie komen.

De heer **Van den Raadt** wijst op de wens naar een derde variant bij de bewoners van de Amsterdamsevaart, waarbij het groen aan de kant van de huizen komt. Dat ziet hij graag doorgerekend.

Eerder is aandacht geweest voor het gegeven dat er weinig openbare toiletten zijn voor dames en toen is het voorstel gemaakt er eentje in de fietsenstallingen te maken. De wijkraad Binnenstad is daarvan een groot voorstander.

Wethouder **Sikkema** meent dat er voldoende horecavoorzieningen zijn met toiletten. Over de Amsterdamsevaart komt binnenkort een nota waarin ook de bewonersvariant is opgenomen.

De heer **Aynan** wijst op de onduidelijkheid rond het parkeren van scooters pal voor de ingang van het station. De borden vergroten die onduidelijkheid.

Zijn andere vragen heeft hij schriftelijk al gesteld.

Wethouder **Sikkema** beantwoordt alle drie de vragen schriftelijk.

De heer **De Groot** wijst erop dat de verlichting bij het fietspad bij de Buitenrustbruggen weer defect is. Voorts werden bewoners onlangs aangemoedigd hun tuinen minder te bestraten om daarmee meer waterdoorlatend te zijn. Er zijn ook initiatieven voor de openbare ruimte. Hij hoort graag of Haarlem daarvoor al beleid heeft.

Wethouder **Sikkema** komt schriftelijk terug op de eerste vraag. Haarlem is op dit moment bezig met klimaatadaptatie en doet de stresstest hitte en water. Op basis daarvan komt er een plan en dat komt te zijner tijd naar de raad.

De heer **Van Leeuwen** vraagt of er in de parken nu voldoende wordt aangegeven waar honden los mogen lopen. Voorts hoort hij graag wanneer de NS laat weten hoe ze omgaat met de raadsvoorwaarden rond de poortjes op het station.

Wethouder **Sikkema** vindt dat er voldoende hondenvrijloopaanwijzingen staan. Binnenkort heeft ze weer een overleg met de NS. Het duurt wat langer dan verwacht. De NS doet niets dicht voordat de regiodirecteur van de NS de raad heeft gepresenteerd hoe dit in samenspraak wordt opgelost.

9. Agenda komende commissievergadering(en)

- RKC-rapport Openbaar groen in Haarlem
- Brief van de wijkraad en bewoners Europawijk d.d. 15 november 2015 inzake te hard rijden Laan van Osnabrück/Europawijk; de PvdA laat nog weten of agendering opportuun is.
- Conceptantwoordbrief op de brief van de gemeenteraad Heemstede d.d. 9 oktober 2015 inzake GR bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
- HIOR Schalkwijk-Noord
- VO Eksterlaan

10. Sluiting

De **voorzitter** bedankt iedereen voor zijn inbreng. Om 18.45 uur begint de verkeerssimulatie. Hij sluit de vergadering om 18.35 uur.