

**CONCEPT-VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 14 DECEMBER 2006  
VAN DE COMMISSIE BEHEER**

**Aanwezig de leden en plaatsvervangende leden:**

De heren M. Harroud (CDA), J. van de Manakker (SP), G. van der Ploeg (CU/SGP), C. de Vries (Partij Spaarnestad), J. Vrugt (Axielijst) en de dames P. Bosma (VVD), T. Hoffmans (GL), A. de Jong (GL), L. van Zetten (D66), J. Langenacker (PvdA), M. Zoon (PvdA), De Leeuw (SP) en R. Keesstra (CDA)

**Afwezig:** De heren J. Visser en J.A. Bawits, A.J. van den Beld en R. Hiltemann.

**Mede aanwezig:**

De heren M. Hagen (voorzitter), M. Divendal (wethouder), J. Nieuwenburg (wethouder), mevrouw M. Blaauboer (secretaris)

**Verslag:**

De heer. R. van Es (Notuleerservice Nederland)

**1. Opening en mededelingen voorzitter**

De **voorzitter** opent de vergadering om 17.00 uur en heet allen welkom.

Wegens verhindering van de heer Visser wordt de vergadering voorgezeten door de heer Hagen (vice-voorzitter).

Bericht van verhindering is ontvangen van de heren Bawits en Van de Beld.

Voor zowel agendapunt 6 als 7 heeft zich een inspreker aangemeld.

**2. Spreektijd voor belangstellenden**

Er hebben zich geen sprekers aangemeld.

**3. Vaststellen agenda**

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

**4. Concept-verslag van de commissie Beheer d.d. 16 november 2006**

Tekstueel:

Mevrouw **Bosma** verzoekt aan haar betoog op pagina 3 toe te voegen dat hondenbelasting ook kosten-dekkend is.

Het verslag wordt met deze toevoeging vastgesteld.

**5. Mededelingen van college en commissie**

Er zijn geen mededelingen.

**6. Principebesluit Tunnel Zuidtangent**

Mevrouw **De Vries** spreekt in namens de wijkraad Heiliglanden-De Kamp en pleit voor een lange tunnelvariant, echter, met het realisme dat deze minstens tot het stationsplein moet gaan én er voldoende geld beschikbaar voor komt. Als het geld er nu niet is, want hoewel 100 miljoen euro van de provincie veel geld is, zal het hiervoor niet toereikend zijn, dan kan beter nog een tijdje worden doorgespaard.

Wethouder **Nieuwenburg** benadrukt dat het huidige voorstel de weerslag is van de afspraken die met de gemeenteraad zijn gemaakt: voor 1 januari 2007 met een principebesluit te komen ten minste te kijken naar de mogelijkheden van een langere variant van de Spaarnepassage, zodat op langere termijn hoogwaardig openbaar vervoer in de stad aanwezig kan zijn. Een snel principebesluit heeft te maken met de provinciale toezegging om het startkapitaal van 100 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer in dit deel van de Noordvleugel van de Randstad. Dit sluit aan bij de langetermijndoelstellingen van het college om de stad leefbaar en bereikbaar te houden.

Hoewel de provincie haast heeft, meent het college dat randvoorwaarden vanuit deze gemeente op zijn plaats zijn, voor een groot deel gerelateerd aan het waarborgen van de kwaliteit van de stad.

Mevrouw **Zoon** ziet deze nota als een richtinggevend document om te komen tot een goede Spaarnepassage ten behoeve van hoogwaardig openbaar vervoer. Haar fractie vindt het prettig dat nu samen met de provincie wordt opgetrokken, omdat de Zuidtangent als probleem de gemeentegrenzen overschrijdt en relaties heeft met de ontsluiting naar de Noordvleugel en naar het strand (Zandvoort en IJmuiden). Op dit moment komt de situatie bij de Lange Brug bij het Spaarne niet tegemoet aan de eisen voor hoogwaardig openbaar vervoer en is een oplossing gewenst. De lange tunnelvariant heeft haar instemming onder de randvoorwaarde dat de historische binnenstad hierdoor niet wordt aangetast. Ook de overige randvoorwaarden van het college worden door de PvdA onderschreven. De 100 miljoen euro van de provincie zal zo snel mogelijk voor dit doel gelabeld moeten worden, echter, niet vergeten mag worden dat de gemeente Haarlem géén geld heeft om hieraan toe te voegen.

De heer **Vrugt** laat weten dat de Axiepartij een tunnel onder de binnenstad niet ziet zitten. Een meer eenvoudige oplossing voor de congestie bij de Spaarnepassage is volgens hem het plaatsen van een bord 'verboden in te rijden' aan het begin van de Schalkwijkstraat. Dan kan de bus gewoon doorrijden en wordt aan de doelstelling van hoogwaardig openbaar vervoer voldaan. Van buschauffeurs heeft hij begrepen dat met een betere afstemming van de verkeersinstallatie ook de twee minuten tijdwinst kan worden bereikt. In het stuk mist hij opmerkingen over veiligheid en met name sociale veiligheid. De manier waarop de gemeenteraad nu onder druk van de toegezegde 100 miljoen tot een snel besluit over dit voorstel wordt gedwongen, levert bij zijn fractie flinke weerstand op. Zijn fractie meent dat de rerouting van de Zuidtangent de enige oplossing is voor het aan de orde zijnde probleem: een korte tunnel onder de Buitenrusterbrug gekoppeld aan de gewenste fietstunnel is goedkoper en wenselijker en levert minder schade op voor de binnenstad.

De heer **Van der Spoel** vraagt of de provincie alle meerkosten voor haar rekening wil nemen, naast de kosten voor het vooronderzoek. Als de provincie met een tunnelcadeau komt, zal de gemeente Haarlem hier niet afkerig tegenover moeten gaan staan. Wel wil zijn fractie eerst helderheid over de financiën, pas daarna zal instemming worden gegeven. Praktisch doet hij de volgende suggesties: laat de tunnel beginnen bij de Schipholweg en niet bij de Noord-Schalkwijkstraat; maak er een gecombineerde tunnel van met een aansluiting op de Westelijke Randweg; voldoende stations onder de grond bij een lange tunnel; parkeerplaatsen buiten het centrum en dan met gratis openbaar vervoer de stad in.

De heer **Van de Manakker** is tevreden met het voorstel van het college. Zijn fractie wil wel zekerheid over de uitsluiting van financiële risico's voor de gemeente.

Mevrouw **Hoffmans** geeft aan dat GroenLinks voorstander is van een goede doorstroming van de Zuidtangent en de voorgestelde tunnel zet daarvoor de puntjes op de i. Haar fractie is voorzichtig positief over dit voorstel en kan zich voorstellen dat ook andere, goedkopere oplossingen mogelijk zijn. De genoemde randvoorwaarden worden door haar fractie onderschreven. Ze vraagt de wethouder kort aan te geven welke varianten worden onderzocht. Hoe denkt de provincie over de gestelde randvoorwaarden van de gemeente Haarlem?

Mevrouw **Keesstra** sluit zich aan bij het betoog van de PvdA.

Mevrouw **Bosma** zegt dat de VVD het waardeert dat het college zo snel na de eerste VVD-motie over het onderzoek naar ondertunneling in staat is een principebesluit te nemen. De VVD is voorstander van dit voorstel, omdat het de bereikbaarheid van Haarlem verbetert en de leefbaarheid van de binnenstad zal vergroten. Haarlem wordt hierdoor tevens op de gebieden economie, toerisme en cultuur beter op de kaart gezet. De VVD ziet bij voorkeur een lange tunnelvariant gerealiseerd, te starten aan de buitenrand van de binnenstad en indien mogelijk, in één rechte lijn naar het station. Dit eindpunt is van belang zodat de tunnel een wezenlijk onderdeel vormt van hoogwaardig openbaar vervoer door middel van een optimale verbinding met Schiphol en met de Zuidas in Amsterdam. Tevens leidt de stop bij het station ook tot een verbetering van de route naar de kust. Haar fractie wil tevens onderzocht zien of ook een ondergrondse parkeergarage kan worden aangelegd. Hoewel gericht op openbaar vervoer, wil

de VVD dat ook wordt gekeken naar voorzieningen die autovervoer door de tunnel in de verre toekomst ook mogelijk maken. Ook regionaal door de tunnel zou in het onderzoek betrokken kunnen worden.

De VVD ziet ook de zorg over de betaalbaarheid van dit project. Naast het zoeken naar private middelen, zal wellicht ook naar extra rijks- en provinciale gelden gezocht moeten worden.

De heer **De Vries** vindt het mooi dat gedeputeerde Mooij bereid is tot meedenken aan de lange tunnelvariant én bereid is tot meefinancieren. Zijn fractie kan zich vinden in de genoemde randvoorwaarden.

Hij mist aandacht voor de auto in dit voorstel. Kan hierover iets worden meegenomen in dit voorstel? Houdt het college rekening met de mkb-visie? Nu er opeens zoveel geld beschikbaar komt, kan dan ook nog opnieuw naar het tracé worden gekeken? Zit de Buitenrusterbrug er nu in of niet? Wordt op termijn de toepassing van trolleybussen overwogen? Werkt de wethouder aan het verkrijgen van extra rijkssubsidie? Kan de wethouder ervoor zorgen dat het uitgesloten is dat dit plan in twee fasen wordt uitgevoerd, zoals door de provincie wordt gesuggereerd? Wie verzorgt het onderhoud van de tunnel?

Mevrouw **Van Zetten** vraagt hoe de kwaliteit van de stad als uitgangspunt beoordeeld moet worden. Haar fractie heeft moeite met de fixatie op de Zuidtangent, want genoemde kwaliteit omvat meer dan de Zuidtangent over de Gedempte Oude Gracht. Het lijkt of de wethouder achter de zak geld van de provincie wil aanlopen en ze vraagt of als het proces in gang is gezet, er nog een moment is om te keren. Waar is de regie van de gemeente, ook herinnerend aan opmerkingen van wethouder Divendal over problemen zoals het instorten van de kades? Waar zijn de prioriteiten van het college? Het voorstel van de lange tunnel, in welke vorm dan ook, is in haar ogen niet transparant. Gaat het bijvoorbeeld om een geboorde tunnel of een caisson-tunnel? Zij pleit ervoor direct maar met de invoering van de tram te beginnen en de tunnel te laten voor wat hij is.

Wethouder **Nieuwenburg** zegt dat het hier wat de ruimtelijke ordening betreft, gaat over de belichting van de positie Haarlem binnen de Noordvleugel. Hoewel het langetermijnplannen betreft, is de start op dit moment nodig om een aantal zaken goed te inventariseren. Er is al het nodige onderzoek verricht, inventarisatie hiervan is nodig om een volgende stap te zetten. Het college heeft zich voorgenomen hieraan deel te nemen. Als het om openbaar vervoer en bereikbaarheid gaat in het kader van de Noordvleugel, is het van belang te komen tot actieve samenwerking met de provincie.

De ondergrondse verbinding met het centrum is van groot belang om een aantal knelpunten in de binnenstad weg te nemen. Een langere tunnel dan tot nu toe is besproken, heeft uiteraard ook consequenties voor het tracé, dit zal nog nadere studie vergen. Op lange termijn staat het college zeker voor ogen dat vertramming van het tracé wordt toegepast. Het college ziet op termijn ook de verbinding naar Velzen realiteit worden, zeker nu bij de raad van Velzen de bereidheid toeneemt. De nota spreekt zich niet uit over varianten, het zal gaan naar een haalbaarheidsonderzoek, waarbij zowel ondergrondse als bovengrondse varianten een rol kunnen spelen. Elke variant gaat over het passeren van de Spaarne, daarna liggen alle varianten nog open. Wat het onderzoek betreft, is de wethouder met de gedeputeerde in overleg, is er overeenstemming over de randvoorwaarden en is er geen beletsel om dit onderzoekstraject op korte termijn in te gaan.

Wat de twee minuten tijdswinst betreft, gaat het niet specifiek om deze twee minuten, maar vooral over hoogwaardig openbaar vervoer. Het hoogwaardige karakter is in het gedrang als de vertraging in het midden van het traject optreedt en dat is hier het geval. Het gaat om de regelmaat en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer en deze kwaliteitsnorm kan op de lange termijn met de bovengrondse route niet worden gegarandeerd. Met dit principebesluit gaat het erom de provincie de gelegenheid te geven mét de gemeente te kijken naar oplossingen voor dit probleem voor langere termijn. Het gaat nu nadrukkelijk om het doen van onderzoek en niet om het morgen starten met graven. Het is reëel te verwachten dat de genoemde 100 miljoen euro niet voldoende is, ook de gedeputeerde realiseert zich dat, en dus zal de provincie nader op zoek gaan naar andere geldstromen. Bijvoorbeeld bij de rijksoverheid die het beleid erop heeft gericht ervoor te zorgen dat knelpunten in het openbaar vervoer beslecht worden. In essentie gaat het om het leefbaar houden van de stad. Zelfs private partijen hebben zich al gemeld om hieraan een bijdrage te leveren.

Mevrouw **Bosma** vraagt de wethouder te bevestigen dat bijvoorbeeld de bouw van een ondergrondse parkeergarage bij het begin van de tunnel in het plan kan worden meegenomen.

Wethouder **Nieuwenburg** antwoordt dat uiteraard alle ideeën en suggesties worden meegenomen, maar dat dit pas in een later stadium aan de orde is.

De heer **Vrugt** vindt het op zich geen slecht idee. Als wordt gekeken naar overwegingen waarom Haarlem zo'n fijne winkelstad is, bijvoorbeeld op het gebied bereikbaarheid, is het vooral het stadsdeelhart Schalkwijk dat hieraan bijdraagt en niet de binnenstad. Schalkwijk is heel goed bereikbaar met de Zuidtangent en van daaruit kan heel goed worden doorgereisd naar de binnenstad. Wethouder **Nieuwenburg** benadrukt dat dergelijke onderzoeken vooral gebaseerd zijn op de huidige situatie, terwijl de planvorming waarover nu gesproken wordt betrekking heeft op kwaliteit en bereikbaarheid op lange termijn, alsmede de economische leefbaarheid van de stad.

De heer **De Vries** is toch bezorgd of de wethouder de studie wel breed genoeg zal opzetten en noemt nogmaals de mkb-visie. Hij oppert de mogelijkheid van een geheel ander tracé voor de Zuidtangent en het bouwen van een tunnel voor de auto's.

De heer **Vrugt** vreest dat uiteindelijk voor de korte variant wordt gekozen met als open vraag of ooit nog verlenging plaatsvindt, omdat hier nu geen geld voor is en het maar de vraag is of er ooit geld voor komt.

Wethouder **Nieuwenburg** zegt dat de heer Vrugt verbanden legt die geen realiteitsgrond hebben. Ten overvloede stelt hij dat het helder is dat het genoemde bedrag niet toereikend zal zijn en dat de gemeente zich geen korte tunnel op de mouw laat spelden.

De **voorzitter** stelt voor dit agendapunt als hamerstuk met stemverklaring voor de raadsvergadering te agenderen.

## **7. Aanpassingen nota Uitwerking verkeersveiligheid**

De heer **Rood** spreekt in namens de Fietsersbond Haarlem in reactie op deze nota. De Fietsersbond Haarlem constateert uit deze nota dat het aantal ernstige ongevallen niet is afgenomen en dat de gemeentelijke doelstelling om dit aantal te reduceren, niet vergezeld gaat van extra geld voor te nemen maatregelen. Hij is met name verontrust over de Schipholweg, vooral ook in de wetenschap dat hier in de toekomst een vmbo-school wordt gevestigd. Is het mogelijk hier een ongelijkvloerse kruising aan te brengen? Dezelfde vraag is van toepassing op de vmbo-school die is gepland bij de Verspronckweg. Hij weet dat nogal wat provinciaal geld voor fietsverkeersroutes niet wordt besteed én dat de gemeente Haarlem hiervoor weinig geld heeft. Daarom spant de Fietsersbond Haarlem zich in om enkele knelpunten door de provincie te laten betalen. Hij vraagt de commissie in dit verband na te denken hoe de knelpunten rondom de Lange Brug weg te werken.

Mevrouw **Langenacker** is tevreden over het aangepaste stuk. Haar fractie mist nog de extra aandacht voor de verkeersveiligheid rond buurtvoorzieningen, speeltuintjes, sportvelden en sportzalen. Welke aanpassingen wil het college aanbrengen in relatie met de meest recente gegevens? Met name ook bij de Schipholweg en de randweg Delftlaan-Kleverlaan.

De heer **Van de Manakker** vindt het een mooi stuk en de SP is tevreden met alle wijzigingen. De kruising Briandlaan-Stresemannlaan heeft wel zijn zorg. Het college zegt dat hier geen nadere maatregelen nodig zijn, terwijl het nog één van de hotspots is waar het gevaarlijke situaties betreft. Hier gaan 5000 auto's per dag door deze straat richting het winkelcentrum en hier zou een maatregel of aanpassing op zijn plaats zijn.

Mevrouw **De Jong** sluit zich aan bij de PvdA. Wat gaat de wethouder doen om de stijgende lijn van ongevallen terug te dringen? Daarnaast vraagt ze de wethouder de vragen van de Fietsersbond Haarlem te beantwoorden.

De heer **Harroud** is tevreden dat de verzochte wijzigingen zijn verwerkt. De wegversmalling op de Stresemannlaan werkt averechts, ook het CDA meent dat hier een wijziging moet worden aangebracht.

Mevrouw **Bosma** merkt op dat de prioritering voor de fietser niet verder is uitgewerkt, omdat nog de nota Uitwerking fiets zal volgen. In het algemeen valt het haar op dat er zoveel nota's worden uitgebracht. Vaak wordt een onderwerp in diverse nota's onder de aandacht gebracht. Ze pleit ervoor zoveel mogelijk specifieke onderwerpen integraal in één nota te verwerken. Uit het ongevalstaatje blijkt dat de categorie 18-24-jarigen het meest bij ongevallen betrokken is. Wat ze mist is anticiperend beleid, nu wordt pas gehandeld na een ongeluk.

De heer **De Vries** heeft vorige keer gevraagd om meer aandacht voor handhaving. In de notulen van 15 juni leest hij dat de wethouder zou bekijken of handhaving van het fietsgedrag als speerpunt kan worden opgenomen in de nota. Kan de wethouder aangeven waar hij dit heeft opgenomen?

Mevrouw **Van Zetten** vraagt om extra aandacht voor de middelbare scholen. Zoals tijdens de vorige bespreking noemt ze nu nogmaals de situatie bij de Buitenrustbrug. Nu al fietsen hier veel kinderen, dit zal nog toenemen nu het Nol Houtkamp-sportcomplex daar is gepland en ook een extra vmbo-school gebouwd gaat worden. D66 vraagt de wethouder hier prioriteit aan te geven.

De heer **Van der Spoel** vraagt extra aandacht voor de verkeerssituatie rond de basisscholen.

De heer **Vrugt** vraagt in hoeverre de afname van het aantal ongevallen te maken heeft met het grote aantal afgesloten wegen voor het autoverkeer.

Wethouder **Divendal** vindt anticiperen belangrijk waar het verkeersveiligheid betreft. Echter, als hier nota's over worden geschreven, dan leidt dit weer tot vervolgstappen en tot nieuwe nota's. Waar het de scholen betreft, wordt een tweesporenbeleid gevolgd: enerzijds de verkeerseducatie en anderzijds de infrastructuur. In het plan voor het Badmintonpad is bijvoorbeeld expliciet geld gereserveerd voor de verkeersstructuur. Bij 023 ligt het iets ingewikkelder. Het is niet mogelijk een tunnel aan te leggen tussen de Slachthuisbrug en Schalkwijk vanwege het hoofdleidingnet van de Amsterdamse Waterleiding die daar ligt. Daarom wordt nu gestudeerd op een gelijkvloerse kruising met aparte verkeerslichten. De prioritering die onder andere is genoemd door de Fietzersbond heeft zijn instemming; als hij niet iets gedaan krijgt bij de behandeling van de kadernota Investeringsprogramma, dan nodigt hij de raad van harte uit hem te corrigeren. Prioritering botst echter vaak met geld. Ook de wethouder weet dat vrijliggende fietspaden noodzakelijk zijn aan de Verspronckweg, in Haarlem wordt echter gewerkt met het beleid om met werk werk te maken en dus is de Verspronckweg nog niet aan de beurt. Als de raad meer geld vrij kan maken, wil hij hier zeker voorrang aan verlenen.

De ongevallencijfers zijn inderdaad omhoog gegaan, het is nog te vroeg om te constateren of hier van een trend sprake is. Het college zal in relatie hiermee extra inzoomen op de groep 18-24-jarigen. Daarnaast, en de Fietzersbond wijst hier terecht op, liggen veel risicogebieden op de provinciale wegen, dus ook daar zal hij aandacht op vestigen.

Bij scholen voor voortgezet onderwijs zal moeten worden gekeken naar de routes, terwijl het bij de basisscholen meer om de schoolomgeving gaat.

Naar de situatie rond de Stresemannlaan zal nog opnieuw worden gekeken.

In het nieuwe politiebeleidsplan is opgenomen dat de politie meer prioriteit legt bij verkeersmaatregelen. Nu alle bromfietsen kentekenverplicht zijn, is het niet nodig te werken met de mobiele flitspaal.

De fietstunnel bij de Buitenrustbrug is in het IP opgenomen, maar als een grote PM-post waarover hij met de provincie in gesprek is.

Recent is besloten om de komende periode op donderdagavond, op zaterdag en op koopzondagen een verkeersregelaar in te zetten bij de Appelaar totdat andere borden zijn geplaatst. Overigens is dit een goed voorbeeld van een situatie waar de raad zelf eerder kan ingrijpen als in een groter verband over aan te brengen wijzigingen wordt gedacht, want hier is sprake van een inrit op een locatie waar hij niet gewenst is.

De **voorzitter** concludeert dat dit punt als hamerstuk naar de raad kan.

## **8. Krediet voorbereidingsfase Oostweg**

Mevrouw **Zoon** leest dat de Oostweg tegelijk met de Schoterbrug wordt opgeleverd, zodat hierdoor een bijdrage wordt geleverd aan een soort verkeersplan in de Waarderpolder. Heeft de wethouder in zijn contact met de Industriekring Haarlem hierover ook gesproken over bedrijfsvervoermanagement dat hier zal moeten worden ingevoerd? Met het krediet stemt de PvdA in.

Mevrouw **Hoffmans** sluit zich aan bij de PvdA. Is ook gekeken naar alternatieve vervoersmiddelen? Zijn er consequenties nu een voorbereidingskrediet wordt gevraagd voordat het definitief ontwerp beschikbaar is? Is er een mer uitgevoerd?

Wethouder **Divendal** antwoordt dat vervoersmanagement wel aan de orde is in het gehele programma van de Waarderpolder, maar inderdaad niet specifiek bij de Oostweg. Over collectief vervoer zijn afspraken gemaakt. Op basis van het programma Vervoersmanagement is de bus weer terug in de Waarderpolder. Het gehele bedrijfsvervoermanagement is nog onvoldoende van de grond gekomen; dit heeft onder andere te maken met het feit dat in het regionale portefeuillehoudersoverleg dit een discussieonderwerp is met de provincie en deze laatste heeft hier in het geheel geen belangstelling voor. Het streven van Haarlem om voor de Waarderpolder en voor de binnenstad (goederen)distributiecentra in te richten, krijgt binnen de provincie nauwelijks weerklank. Dit krediet is inderdaad voor de afronding van voorbereidingsfase, hierbinnen valt ook het opstellen van het definitief ontwerp, de besteksfase en het starten van het aanbestedingstraject. Daarna komt het college terug bij de raad voor een definitief krediet voor de uitvoering. De mer is voor dit project niet aan de orde.

De heer **De Vries** is niet voor de verstrekking van dit krediet, omdat het zonde is een semi-rijksweg aan te leggen naar zo'n klein industrieterrein.

De **voorzitter** concludeert dat dit stuk als hamerstuk met stemverklaring naar de raad kan. De fracties van Partij Spaarnestad en Axielijst adviseren tegen de verstrekking van dit krediet.

## **9. Kredietoverschrijding Fietsvoorzieningen Korte Verspronckweg**

Wethouder **Divendal** licht toe dat het college als grootste probleem bij dit stuk beschouwt dat ProRail een soort wurgcontract heeft met de gemeente, wat overigens voor elke gemeente in Nederland geldt. Er is een verplichting om van ProRail af te nemen én er is een verplichting om het te betalen. Samen met andere gemeenten en met de provincie worden nu diepgaande gesprekken gevoerd met ProRail om van deze wurgcontracten af te komen.

Mevrouw **Zoon** vindt het een bijzonder stuk. Ze vraagt waar twee ton aan advocaatkosten aan zijn besteed. Waaruit wordt de overschrijding precies gedekt?

De heer **Vrugt** vraagt waarom is gekozen voor dat ontwerp met de 'touwjes' en niet voor een ander ontwerp.

Mevrouw **De Jong** vraagt waarom de gemeente moet betalen, als ProRail verantwoordelijk is voor de overschrijding. Is dit wurgcontract van dien aard dat ProRail zelfs de overschrijdingen aan de gemeente kan declareren?

Mevrouw **Keesstra** heeft dezelfde vraag. Wie heeft er zo'n contract opgesteld?

Mevrouw **Bosma** stelt dat een contract altijd een wederzijdse wilsovereenstemming is. Waarom is hier sprake van een wurgcontract? Hoe komt het dat de gemeente zo'n contract ondertekent?

De heer **De Vries** meent dat als ProRail schuld draagt aan de overschrijding, ProRail zal moeten meebetalen.

Wethouder **Divendal** zegt over de genoemde twee ton dat dit diverse kosten betreft, waaronder 1100 euro advocaatkosten. Dat het een wurgcontract is, komt omdat ProRail de enige organisatie is binnen de regelgeving vanuit het Rijk, die werkzaamheden aan of rond spoorviaducten mag uitvoeren.

Gemeenten kunnen ten minste zorgen geen contracten met ProRail te sluiten op terreinen waar geen verplichting geldt. Daarnaast wordt nu met andere gemeenten in een samenwerking gekeken hoe dergelijke contracten omzeild kunnen worden. Wat het bedrag van de overschrijding betreft, is wel degelijk flink onderhandeld om tot voordeel te komen. Het was eerst 266.000 euro waar 100.000 euro van af is gehaald, terwijl dit voor contractsverplichtingen niet nodig is. Daarnaast heeft ProRail toegezegd alle meerkosten te betalen om het tuincentrum bereikbaar te houden gedurende deze periode. In het kader van het gekozen beleid worden meevallers aan de algemene reserve toegevoegd en moet dekking voor tegenvallers gevonden worden binnen de eigen begroting. Stelposten zijn posten die niet per definitie voor een bepaald product zijn bestemd. Het betekent wel dat als wordt gekeken naar de stelpost 'woonomgevingsplannen' waar nu 42.000 euro wordt uitgehaald, dit tot consequentie heeft dat in de 30 km-gebieden niet een keer dit bedrag extra besteed kan worden.

Mevrouw **Zoon** neemt dit punt mee terug naar de fractie.

Mevrouw **Keesstra** sluit zich hierbij aan.

Mevrouw **Bosma** zegt dat als partijen niet in de gelegenheid zijn de eigen standpunten binnen een contract vast te leggen, dit onethisch en grond voor het pleiten voor vernietigbaarheid van het contract is. In dit licht wil ze graag weten hoezeer dit echt een wurgcontract is of dat de gemeente hierin heeft zitten sussen.

De **voorzitter** merkt op dat vanuit de commissie Bestuur ooit de wens is geuit eens te spreken over de juridische kwaliteit die de gemeente levert. Hij suggereert dat dit onderwerp daarin kan worden meegenomen.

De heer **Van de Manakker** neemt het stuk mee terug naar de fractie.

De heer **Van der Spoel** neemt het stuk ook terug naar de fractie.

De heer **Vrugt** gaat akkoord met dit stuk.

De **voorzitter** concludeert dat dit een bespreekpunt wordt voor de raad.

## **10. Agenda komende commissievergadering**

De **voorzitter** zegt dat er nu geen stukken zijn ontvangen. De consequentie hiervan is dat de vergadering in januari mogelijk niet doorgaat.

## **11. Rondvraag**

De heer **Harroud** meldt dat hij afscheid neemt als duoraadslid.

De **voorzitter** spreekt woorden van dank uit voor de inzet van de heer Harroud in de afgelopen periode.

De heer **Vrugt** zegt dat bij het Houtkamp Sportpark de felle lampen nog steeds aan zijn en dat divers groen is verwijderd. De omwonenden zijn hierin niet gekend en hij vraagt wanneer met hen overleg wordt gevoerd, zoals eerder is toegezegd.

Wethouder **Divendal** zegt dat hij hierop terugkomt.

Mevrouw **De Jong** zegt dat iemand een brief aan het college heeft gestuurd over de uitbreiding belanghebbenden parkeren in de Kleverparkbuurt. De briefschrijver begrijpt niet waarom zijn straat niet voldoet aan de criteria voor uitbreiding belanghebbenden parkeren.

Wethouder **Divendal** antwoordt dat hij 12 januari een afspraak heeft met deze groep mensen.

Mevrouw **Bosma** vraagt naar de status van de uitvoering van de motie over groene golf.

Wethouder **Divendal** antwoordt dat deze motie begin november is aangenomen en dat het nu pas zes weken later is. Volgens de normale rapportages zal de commissie geïnformeerd worden over de voortgang van de moties. Als de commissie dit tijdens de commissievergadering wil weten, zal hem dat van tevoren even schriftelijk gevraagd kunnen worden.

Mevrouw **Bosma** vraagt de aandacht van de wethouder voor de problematiek van de auto's ter hoogte van de Appelaar.

Wethouder **Divendal** neemt dit punt mee.

## **12. Sluiting**

De **voorzitter** sluit de vergadering om 20.00 uur.