

CONCEPTVERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 2 februari 2006 VAN DE COMMISSIE STADSBEHEER

Aanwezig de leden en plaatsvervangend leden:

Dhrn. Mulder (GLH), Overbeek (PvdA), Moltmaker (VVD), Van Velzen (VVD), Onur (CDA), Verhagen (CDA), De Vries (Spaarnestad), Vreugdenhil (CU/SGP), Reeskamp (D66), en mw. Zoon (PvdA) en Van der Molen (SP)

Mede aanwezig:

Mw. Keesstra-Tiggelman (voorzitter) en Blaauboer (secretaris) en dhrn. Divendal (wethouder) en Emck (notulist)

Afwezig:

Dhrn. Van Vulpen (Stbl.), Van Dijk (StpLH), Van Os (VVD) en mw. Blesgraaf-Beltermann (HLL), en mw. Meijs (GLH) en Raeven (Lijst Raeven)

1. Opening en mededelingen voorzitter

De **voorzitter** opent de vergadering en deelt mee dat van Mw. Raeven en Mw. Meijs bericht van verhindering is ontvangen.

Op tafel treffen de commissieleden de volgende stukken aan:

- inspreekteksten van de heren Havers, Spoon en De Boer. De laatste inspreker is afwezig.
- de laatste bijgewerkte versie van de actiepuntenlijst (van heden 16.00 uur).
- vier brieven van wethouders over actiepunten en twee antwoordformulieren over actiepunten.
- het jaarverslag van de provincie over de concessie openbaar vervoer Zuidtangent.

2. Rondvraag/Spreektijd voor belangstellenden

Hiervoor heeft zich niemand aangemeld.

3. Vaststellen agenda (revue)

De **voorzitter** stelt vast dat de commissieleden geen suggesties hebben voor de Omnibusenquête (agendapunt 7).

De overige agendapunten zullen worden besproken.

4. Inventariseren rondvraag

De **voorzitter** inventariseert wie rondvragen heeft voor welke wethouder.

5. Spaarnepassage Zuidtangent: brug of tunnel?

Dhr. **Spoon** spreekt in namens de actiegroep 'Behoudt de Schalkwijkerstraat'.

Hij noemt de keus tussen een brug of een tunnel er één uit twee kwaden. De straat zou op zich het meeste worden gespaard met een lange tunnel, maar die zal het historische stadsbeeld of de loop van het Spaarne aantasten. De actiegroep wil zich ook niet voor een tunnel uitspreken omdat het risico groot is dat vanuit kostenoverwegingen wordt gekozen voor een korte variant, waardoor de straat alsnog de klos wordt.

Vreemd is dat in het evaluatierapport over de Zuidtangent staat dat er moet worden bezuinigd op de onderhoudskosten.

De gedeputeerde rammelt wel met de geldbuidel maar er is te weinig geld voor onderhoud. Hij herinnert eraan dat de minister van Verkeer en Waterstaat heeft gemeld dat vertramping van het tracé de komende twintig jaar is uitgesloten.

De lobby voor de Zuidtangent lijkt pas tevreden te zijn als er twee volledig vrije busbanen komen. De Grontmij zegt echter dat de bussen tussen de Byzantiumstraat en de Schipholweg met het gewone verkeer kunnen meerijden.

Het risico is aanwezig dat de brug meer verkeer aantrekt en dan loopt de Zuidtangent vast in de verkeersopstoppen die daarvan het gevolg zijn. Het doemscenario dat dan in beeld komt staat op pag. 33 van

het rapport van de Grontmij: sloop van de huizen aan de Schalkwijkerstraat of versmalling van het Spaarne met 5 tot 7 meter.

De gerealiseerde afname van de verkeersdruk in de straat heeft de Zuidtangent vrije doorgang verschaft, behalve als de brug openstaat. Aan de afspraak dat de bussen elkaar zouden kruisen op de Langebrug is geen invulling gegeven; als de verbreding is gerealiseerd zal die alsnog worden nagekomen, zegt men. De vertragingen vinden echter elders plaats. Daarvoor zijn twee vrije busbanen op de brug niet de oplossing.

Men kiest nu voor de Zuidtangent en de autolobby, maar de Schalkwijkerstraat verwordt daardoor tot een verkeersriool. De actiegroep wenst harde garanties van college en gemeenteraad dat verdere aantasting van de straat ten behoeve van de Zuidtangent is uitgesloten.

De actiegroep wil vaste openingstijden voor de brug en een brugwachter: dat helpt vertragingen te voorkomen. De actiegroep heeft de indruk dat men de boel willens en wetens in de soep laat lopen, om het grootschalige verkeersprogramma erdoor te kunnen drukken. De Zuidtangent moet zich aanpassen aan de ruimtelijke mogelijkheden in het stedelijke gebied en niet worden omgekeerd. Het voorgenomen verkeersprogramma is veel te groot. Er moet eerst maar eens gewerkt vanuit de startafspraken uit 2001, pas daarna wordt duidelijk of een nieuwe brug nodig is.

De toekomstvastheid van de brede brug is onzeker en hangt samen met plannen in de omgeving: dat zegt het college zelf. De actiegroep vindt dat die dan eerst nader moeten worden uitgewerkt, in samspraak met de provincie.

Als gekozen wordt voor dubbele banen op en over de brug wordt de Schalkwijkerstraat de bottleneck. Er is daar geen ruimte voor twee vrije busbanen.

Dhr. **Havers** spreekt in namens de wijkraad Heiliglanden-De Kamp.

Hij beschrijft kort de tot dusver gevolgde procedures en deelt mee dat de wijkraad de brede Langebrugvariant als een positieve ontwikkeling ziet, omdat:

1. De kwaliteit van de openbare ruimte, het stadsbeeld en de relatie tussen de wijk en de Spaarneoevers zal verbeteren.
2. De bereikbaarheid van de wijk in deze variant gegarandeerd blijft.
3. De waterstructuur van Haarlem gehandhaafd blijft.

Uit de rapporten blijkt dat de brede Langebrugvariant de enige oplossing is waarbij alle partijen (behalve de scheepvaart) erop vooruit gaan.

Dhr. **Van der Blom** spreekt in namens Eye Opener

Hij deelt mee dat onterecht in de notulen van de klankbordgroep is opgenomen dat Eye Opener voorstander zou zijn van een tunnel. Het bestuur heeft besloten zich voorlopig niet uit te spreken, omdat het beleid zich vooral richt op het belang van bedrijven en bewoners op en rond de Gedempte Oude Gracht.

De aanspraken van de Zuidtangent op de kwalificatie Hoogwaardig Openbaar Vervoer dienen te worden begrensd door een toetsing van alle betrokken belangen. De raad zelf heeft op 12 februari 2003 uitgesproken dat in de binnenstad de verplichting niet verder reikt dan waarborgen van de doorstroming.

Zijns inziens zijn daarbij passende redeneringen dat tot en vanaf het kruispunt Langebrug/Kampersingel/Turfmarkt alleen sprake kan zijn van een verplichting tot 'doorstromen' en dat de noodzakelijke bereikbaarheid van het stadscentrum het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht in de weg staat.

Dhr. **Tebbens** spreekt in namens Rover, Milieudefensie en Lijn 2000.

De ideale oplossing bestaat niet. Een verdubbelde Langebrug wordt een gedocht in de stad en zal het uitzicht op de historische binnenstad, dus ook de Turfmarkt, bederven. Een verdubbelde brug zal volgens het onderzoeksrapport slechts tot 2010 verkeerstechnisch verlichting bieden. Dat is zonde van het geld.

Het echte probleem wordt gevormd door het sluipverkeer, dat via brug en Kampersingel dwars door de binnenstad rijdt. Een brede Langebrug zal dit verschijnsel alleen maar bevorderen. Het gemeentelijke beleid is toch juist om doorgaand verkeer om de binnenstad te leiden?

Milieudefensie, Lijn 2000 en Rover vinden dat OV en fiets voorrang moeten krijgen, want dagelijks passeren bijna twee keer zoveel mensen de brug per bus als per auto.

Een oplossing is de lange Turfmarktunnel. Die is gratis, want de provincie betaalt de aanleg en het onderhoud. Het allerbelangrijkste is het realiseren van een vrije baan voor de Zuidtangent, die op den duur een tramlijn kan worden.

Een andere oplossing is het verbeteren van de huidige brug door de eenrichtingsbusstrook van de 909 door te trekken tot op de brug. Zodoende worden lokale autobereikbaarheid en OV gecombineerd en wordt sluipverkeer tegengegaan.

De doorvaart van de Kampersingel zou 6,40 meter hoog moeten zijn: hij wijst erop dat in de Broekpolder de tunnelhoogte slechts 5 meter is.

Dhr. **Verhagen** vraagt de wijkraad Heiliglanden – De Kamp om hun visie op de effecten van de uitgang van de tunnel voor Koningstein.

Dhr. **Havers** zegt dat de toegang tot de wijk dan zwaar zal worden belemmerd. Dat valt ook op te maken uit het rapport, pag. 65.

De **voorzitter** bedankt de sprekers.

Dhr. **Overbeek** heeft vragen naar aanleiding van de inbreng van de sprekers.

Er is een nieuwe brug getekend: kan het college nader ingaan op het stelsel dat eromheen zit?

Hij zal in tweede termijn het standpunt van de fractie geven.

Dhr. **Verhagen** leest onder besluitstuk 4 dat instemming wordt gevraagd met het voorstel van B&W om een integrale visie op lange termijn op te stellen over de bereikbaarheid van stad en regio. Het CDA is daar voorstander van. Een centrale vraag is bijv. of de Zuidtangent wel of niet wordt doorgetrokken naar Zandvoort. Die keus heeft ook gevolgen voor het standpunt van de fractie t.a.v. brug of tunnel.

Het grote knelpunt is hoeveel verkeer de Schalkwijkerstraat kan en moet verwerken. Daarom neigt het CDA naar een tunnel, die dan moet beginnen op de Schipholweg en eindigt voor Koningstein.

Aan de ingang op de Schipholweg dient dan ook meteen de Mariatunnel te worden aangesloten.

Hoe kijkt de wethouder daar tegenaan en heeft hij dit besproken met de provincie?

Een definitief besluit zou na de verkiezingen moeten worden genomen: dat geeft de burger de gelegenheid om zich over dit onderwerp uit te spreken.

Dhr. **Mulder** sluit zich aan bij de opmerkingen over besluitpunt 4. Hij vindt dat punt ook op gespannen voet staan met de gevraagde uitspraak over de brede Langebrug. Uit de zojuist ontvangen toelichting van deskundigen is gebleken dat de brug niet toekomstvast is: vertramming is niet mogelijk omdat daarvoor in de Schalkwijkerstraat te weinig ruimte is.

De bereikbaarheid van de stad is in de toekomst dus blijkbaar niet gediend met verbreding van de brug. Verbreding van de brug is zijns inziens ook in strijd met een beleidsuitgangspunt in het HVVP: de binnenstad moet autoluw blijven en dus worden er niet meer asfaltwegen en bruggen aangelegd. Er moet worden ingezet op de fiets en OV.

Deze verbreding faciliteert de groei van autoverkeer. Over tien jaar zal dat dan zo zijn toegenomen dat de wal het schip gaat keren.

Mw. **Van der Molen** wil kanttekeningen plaatsen bij het uitgangspunt dat het tracé is vastgesteld. Punt 4 van het besluitenlijstje biedt daarvoor een ingang. Bovendien staat in de Samenvatting beleidsplan Luchtkwaliteit, pag. 11, punt 4: een tunnelverbinding onder het Spaarne kan mogelijk een oplossing bieden voor de problemen aan de zuidkant van Haarlem.

De provincie schudt met een buidel geld om het OV te bevorderen. De gemeente is al heel erg lang bezig om de verkeerscirculatie oost-west te regelen. Waarom kunnen deze twee zaken (tunnels) niet worden gecombineerd? De Zuidtangent loopt op dit moment behoorlijk. Zij noemt het voorbarig om beslissingen te nemen over een tunnel of verbreding van een brug die niemand wil. Ga lobbyen bij de provincie. Ga niet heel veel geld uitgeven voor vier minuten tijdwinst.

Zij meent dat zolang er geen beslissing wordt genomen ook de bomenkap op de Schalkwijkerstraat moet worden stopgezet.

Dhr. **Reeskamp** sluit zich aan bij de woorden van de SP.

Verder heeft het hem gestoord dat in de krant verhalen komen dat de provincie een andere kant op wil dan waar de gemeente nu aan denkt. Is het niet beter om twee handtekeningen onder de stukken te zetten bij dit soort beslissingen?

Hij ondersteunt het voorstel om eerst aan besluitpunt 4 te werken. Als de kosten voor de Zuidtangent maatschappelijk en economisch te hoog worden moet dat reden zijn voor een heroverweging.

Dhr. **Vreugdenhil** meent dat eerst over de hoofdlijnen moet worden gesproken: er moet een goede oost-westverbinding komen en een totaalvisie op welke verbindingen over het Spaarne moeten worden aangebracht. Er zijn alternatieve busroutes mogelijk.

De bewoners van de Schalkwijkerstraat mogen niet eenzijdig met alle nadelen van de Zuidtangent worden belast. Een mogelijke oplossing is een lange tunnel.

De provincie wil veel geld in een tunnel investeren: is dat niet erg eenzijdig, kan er niet beter worden gesproken over hoe die € 100 miljoen het beste kunnen worden ingezet? Het lijkt erop dat een tunnel de stad geweld aan zal doen.

De verbreding van de brug zal alleen op korte termijn een oplossing bieden.

Dhr. **De Vries** benadrukt dat de specialisten het college ervan hebben kunnen overtuigen dat geen van de drie tunnelalternatieven aantrekkelijk is, omdat de verkeerskundige afwerking teveel problemen geeft. Zij vinden een brede brug de beste oplossing. Spaarnestad vindt dat niet: de oplossing is kostbaar, heeft niet de voorkeur van de beroepsvaart, de omwonenden hebben nu al veel overlast van de brug die na verbreding nog meer verkeer zal aantrekken. De Schalkwijkerstraat kan bovendien niet worden vertramd.

Hij roept de wethouder op om het deskundige specialistische bureau een opdracht te verstrekken vanuit een breder perspectief. Waarom zou het persé nodig zijn dat de bussen heen en terug dezelfde route volgen? Er kan gebruik worden gemaakt van de Schouwbrug of de Rustenburgerbrug. Graag een reactie.

Dhr. **Van Velzen** herinnert eraan dat veel overheidsgeld is uitgegeven om de conclusie te bereiken dat tunnels hier geen goede oplossing zijn. Dat lijkt hem een logische conclusie.

De invoering van het eenrichtingsverkeer langs het Spaarne heeft geleid tot vermindering van het verkeer door de Schalkwijkerstraat naar de Gedempte Oude Gracht. De wethouder denkt ook over het inrichten van de Gedempte Oude Gracht voor eenrichtingsverkeer: welke kant op en welke effecten zal dat hebben?

Als er tunnels komen dan zouden die beter kunnen worden gegraven bij de Buitenrustbruggen richting Dreef. Daar bevinden zich de echte verkeersperikelen en als die worden opgelost levert dat ook verlichting op voor de Schalkwijkerstraat.

Het openingsregime van de bruggen is het probleem niet. Dat is jaren geleden al vastgesteld. Bovendien zal het scheepvaartverkeer afnemen door het sluiten van twee betonfabrieken langs de Ringvaart.

Ook is het de vraag of oplossen van het probleem op de Langebrug alleen leidt tot een verplaatsing ervan.

Is er bij het studeren op de tunnelvariant nagedacht over een enkele buis, die dan wisselend wordt gebruikt voor ingaand en uitgaand verkeer? Die is eenvoudiger inpasbaar.

Dat er te weinig ruimte is voor vertrammen is geen nieuws. Dat de brug dat niet zou aankunnen bestrijdt hij, die zou hooguit moeten worden versterkt. Een eerder aangevoerd argument dat vertramming in het gebied van de paperclip niet mogelijk is, omdat de bochtstralen dat niet toelaten, is door de ontwikkeling van de techniek achterhaald.

Is er ook gekeken naar het aanbrengen van een enkelbaansbrug, ongeveer ter hoogte van de Herensingel, waar dan ook de voetgangers en fietsers van de Langebrug overheen worden geleid? Dat schept dan weer ruimte voor een derde (bus)baan op de Langebrug.

Wethouder **Divendal** zal de vragen per thema beantwoorden, eventueel bijgestaan door zijn ambtenaren.

Er zijn algemene vragen gesteld over de doelen en over de samenwerking tussen provincie en gemeente.

De discussie over de Zuidtangent wordt sterk benaderd vanuit het versterken van het HOV. Dat vloeit voort uit de keus voor verbetering van bereikbaarheid van de binnenstad en het belang dat daarin wordt gehecht aan OV. In het verleden is een aantal stappen gezet, zoals de tracékeus, dat een gegeven is. Dat commissieleden daarbij vraagtekens zetten in het kader van de voorliggende beslissing is begrijpelijk.

Het college meent dat de besluitvorming ook moet worden gezien in het licht van andere belangrijke projecten. Eén daarvan is de keuze in de verbindingen van de Spaarne-oever.

Daarom is besluitpunt 4 opgenomen. Het college wil weten wat de visie is van de provincie op de inrichting van de bereikbaarheid.

Met de provincie is een volgorde afgesproken over de uit te voeren onderzoeken. Vervolgens is het eerst aan de gemeente Haarlem om daar iets van te vinden, dan pas komt de provincie aan het woord. Als fracties zich storen aan voortijdige reacties van provincievertegenwoordigers, kunnen zij de vertegenwoordigers van Provinciale Staten daarop aanspreken. Hij zou dat toejuichen.

De provincie heeft niet ruim € 100 miljoen beschikbaar voor de gemeente; de provincie stelt die in de vorm van een tunnel beschikbaar. Of het mogelijk is dat gemeente en provincie op andere wijze een beter resultaat in de bereikbaarheid van de regio kunnen afspreken weet hij niet.

Loopt dit besluit daar teveel op vooruit? Hij hoort een aantal fracties die vraag met 'ja' beantwoorden. Het college staat voortgang voor, maar wil het besluit pas nemen als het ervan overtuigd is dat het een stap in de goede richting is. Daar past ook een afweging van de bredere belangen bij.

Het voorliggende voorstel betekent niet dat het college voor de brug kiest. Het college stelt voor de brede Langebrugvariant verder uit te werken. Een definitief besluit zal te zijner tijd worden voorgedragen.

Sommige fracties zien de tunnelvariant nog als interessant; andere beschouwen ze als afgedaan. In de studie van de tunnelvarianten is onder andere de ruimtelijke inpasbaarheid uitgewerkt. Zelfs de Turfmarktunnel is daarbij expliciet onderzocht.

De laatste pagina van het uitgebrachte rapport is heel helder: vanuit het oogpunt van de Zuidtangent zijn de tunnels een uitstekende oplossing, maar vanuit alle andere invalshoeken niet. En Haarlem kan het zich niet permitteren om alleen op het belang van de Zuidtangent te letten.

Het college denkt dat de uitwerking van de brugvariant uitzicht zal bieden op mogelijke kansen. Die kan en een oplossing opleveren voor de Zuidtangent en voor het langzaam verkeer op dat knooppunt. Hij denkt dat het de moeite waard is om dat te onderzoeken. Aanpassing van de brug biedt ook de beste kansen om buurten in de omgeving goed bereikbaar te houden.

Fracties doen heel concrete suggesties voor het langetermijnbeleid, bijvoorbeeld ten aanzien van de Buitenrustbruggen.

Concreet is gevraagd of de mogelijkheid van een eenbaanstunnel is onderzocht: deze optie is in een heel vroeg stadium afgefallen omdat de veiligheidsinspectie daarmee nooit akkoord zou gaan.

Ook is de suggestie gedaan voor een tweede brug bij de Herensingel. Voor zover hij weet is die mogelijkheid in het beginstadium bekeken en afgefallen, omdat de kades daar erg laag liggen.

Sommige fracties stellen de tracékeuze ter discussie. Hij vindt niet dat bij de visieontwikkeling op de bereikbaarheid in de regio iedere keer weer van het nulpunt moet worden uitgegaan. De gemaakte keus voor dit tracé is gebaseerd op een afweging van een aantal varianten, waarbij in iedere variant knelpunten aanwezig zijn. Dit tracé is daaruit naar voren gekomen als het minst versturende en het meest aansluitend op de geformuleerde uitgangspunten. Het huidige probleem kan niet worden opgelost door de oplossing daarvan weer elders neer te leggen. Een ander punt is of er niet al een redelijke balans bestaat. Over de Gedempte Oude Gracht rijden denkt hij, per dag een kleine 900 bussen en over de Wilhelminastraat ongeveer 600. Daarvoor is bewust gekozen, met name door degenen die zich sterk maakten voor de economische functie van de binnenstad van Haarlem. Dat blijkt ook een succesfactor te zijn.

Het lijkt hem niet zinvol om de tracékeuze opnieuw ter discussie te stellen.

Hij begrijpt de zorgen die bewoners van de Schalkwijkerstraat hebben over de mogelijke toename van verkeer. In de voorgelegde visie wordt dat voorkomen. Een nadere voorwaarde is dat in de brede visie de nadruk moet worden gelegd op het om en niet door de stad heen leiden van verkeer. De huidige Schalkwijkerstraat kan worden vertramd.

Er worden versnellingsmaatregelen getroffen en hij verwacht dat het daardoor mogelijk wordt dat bussen volgens de dienstregeling de brug om de 7,5 minuut passeren. Deze maatregelen zijn naar zijn mening zinvol, ongeacht de beslissing die nog moet worden genomen.

Hij proeft dat veel partijen zeggen 'U moet dit besluit nu niet willen nemen' en suggereren eerst verder met de provincie te gaan praten. Men heeft nog veel vragen: over de precieze behoefte aan integrale visie en een bereikbaarheidsaansluiting voor de regio.

Hij verklaart zich bereid om, als de commissie dat wenst, die vragen met de provincie te gaan bespreken. Dat betekent ook dat het college de raad niet zal vragen om op 15 februari a.s. uitspraak te doen over het voorliggende voorstel.

Dhr. **Overbeek** heeft geen antwoord op zijn vraag ontvangen over mogelijke verbeteringen aan de huidige brug. De PvdA noemt de Zuidtangente een belangrijk instrument voor goed OV in de stad. Een tweede punt is dat het autoverkeer naar de binnenstad anders moet gaan lopen, want anders zullen de problemen alleen maar toenemen. Dat geldt voor de Raaksbruggen en voor het punt van vanavond. Kiezen voor meer asfalt – brug of tunnel – houdt impliciet in dat er wordt gekozen voor een betere doorstroming van de auto. Dat zou hij een verkeerde ontwikkeling vinden.

Het zoeken naar oplossingen gebeurt op dit moment naar zijn oordeel op een te beperkte schaal. Hij vraagt de wethouder of hij in zijn mogelijke gesprek met de provincie zowel 'de auto' als 'het OV' zal meenemen. De discussie over de Mariatunnel noemt hij interessant, maar hij vat die op als betrekking hebbend op 'de auto'.

De PvdA ziet geen van de tunnelvarianten zitten. Die zullen alleen maar het autoverkeer bevorderen en de kosten zullen niet in verhouding staan tot de te maken winst.

Als de wethouder toch wil nadenken over de brugvariant, vraagt hij hem daarin twee zaken te bezien: het doorvoeren van verbeteringen rondom de huidige brug voor het OV – het voorstel van Dhr. Van Velsen voor een tweede kleinere brug kan daarbij betrokken worden – en om de schaal waarop wordt gekeken te vergroten.

Dhr. **Verhagen** ziet graag dat punt 1 van de voorgestelde besluitenlijst, kiezen voor de brede Langebrugvariant, vervalt.

Hij stelt daarnaast voor om, in aanvulling op de suggestie van de wethouder, te onderzoeken wat de Mariatunnel zou kunnen betekenen in verkeersvermindering op de Schalkwijkerweg. Als dat zo is, zullen de huidige conflicten tussen verkeer en Zuidtangente sterk verminderen. Daardoor zou dan ook een andere invulling kunnen plaatsvinden.

Dhr. **Mulder** noemt dat 'bereikbaarheid van de stad en regio' zowel kan worden opgevat 'voor de auto' en als 'voor fietsers en OV'. Een integrale visie is nodig. Autoverkeer loopt dood in het stadscentrum en daarom meent hij dat daar niet moet worden ingezet op bereikbaarheid voor auto's.

De oplossing ligt dus niet in een tunnel of een bredere brug, maar in het op de juiste manier om de stad heenleiden van het verkeer. Dan komen er ook andere opties in beeld.

Hij vindt het aangewezen dat bij een dergelijke complexe materie, waarbij het om zoveel geld gaat, college, provincie en raad het probleem zo benaderen. Die benadering is overigens niets nieuws: zie het HVVP, daar staan al die doelstellingen al in, ter wille van de leefbaarheid van de stad.

Mw. **Van der Molen** is het eens met de suggestie van de wethouder. De Zuidtangente loopt op dit moment, iedereen is er aan gewend. De beoogde winst bedraagt een paar minuten.

Zij meent dat nu geen geld moet worden gestoken in het nader onderzoeken van de brede Langebrugvariant.

Waarom ligt deze nota eigenlijk voor?

Dhr. **Reeskamp** is van mening dat grondig onderzoek nodig kan zijn om tot de conclusie te komen dat er een stap terug moet worden gedaan. Hij noemt dat niet vreemd.

D66 steunt het voorstel van de wethouder.

Dhr. **Vreugdenhil** meent dat uit de voorliggende informatie die elementen kunnen worden gehaald die bij verdergaande besluitvorming kunnen worden gebruikt.

Hij stemt in met het voorstel van de wethouder. Wat hem betreft gaat het om een totaalvisie en hij wil de wethouder meegeven om in het overleg met de provincie op vier dingen te letten:

- hoeveel geld heeft de provincie beschikbaar, ook voor andere oplossingen;
- wat denkt de provincie van de verbinding oost-west;
- meenemen van het tracé aan de Oostkant;
- als de provincie vasthoudt aan het tracé Schalkwijkerstraat-Spaarne zou de wethouder de vraag moeten voorleggen wat de provincie ervoor over heeft om de Schalkwijkerstraat autovrij te maken.

Dhr. **De Vries** veronderstelt dat het gerenommeerde stedenbouwkundige bureau er ook in zal slagen om de provincie ervan te overtuigen dat een tunnel geen aantrekkelijke mogelijkheid is. Hij meent dat de mogelijkheden van een ander tracé ook moeten worden onderzocht.

Dhr. **Van Velzen** noemt het een verstandig voorstel van de wethouder om eerst naar een breder perspectief te kijken. Hij neemt aan dat de wethouder over het door de VVD gesuggereerde alternatief voor een tweede brug gaat nadenken.

Als er een nieuwe brede brug gaat worden gebouwd zal de stad ongeveer tien maanden worden afgesloten. Dat zal ook heel veel problemen opleveren.

Bij de eerdere keus om de paperclip af te voeren heeft het CDA gezegd zich daarop te zullen heroriënteren zodra de tunnel uit beeld is. Daarvan wil hij tijdens de koffiepauze politiek graag wat horen.

Wethouder **Divendal** meldt dat er aan de huidige brug weinig kan worden gewijzigd: met een brugwachtershuisje en wijzigingen in brugregime zijn de mogelijkheden wel uitgeput.

Besluitpunt 4 houdt in dat met de provincie een bereikbaarheidsoffensief wordt geformuleerd en het opstellen van een uitvoeringsprogramma daarvoor. De algemene uitgangspunten in het HVVP dienen daarbij betrokken te worden. Het autoverkeer dat niet in de stad hoeft te zijn moet zoveel mogelijk buitenom worden geleid.

Dhr. **Overbeek** brengt naar voren dat het onderwerp 'regionale bereikbaarheid' tot op heden in belangrijke mate door de autolobby wordt gepusht. Daarom vraagt hij de wethouder om daarbij het OV expliciet mee te nemen. Dat mist hij steeds, onder andere bij collega-wethouders in de regio.

Wethouder **Divendal** onderschrijft dat de belangen van het OV moeten worden gediend.

De nota is voorgelegd omdat dat logisch is in de gang van zaken. Hij staat achter de keus van het college, maar heeft goed gehoord dat de commissie een andere prioriteit stelt.

De provincie heeft, hij zei het al eerder, geen geld maar een tunnel beschikbaar gesteld voor Haarlem. Die is namelijk 100% beschikbaar voor OV, meent de provincie. Dat daardoor een bijdrage wordt geleverd aan de mogelijkheden voor langzaam- en autoverkeer ziet men niet in.

Aan andere maatregelen, zoals de brug, wil de provincie slechts voor 50% bijdragen.

Dhr. **De Vries** herhaalt zijn veronderstelling dat het gerenommeerde stedenbouwkundige bureau er ook in zal slagen om de provincie ervan te overtuigen dat een tunnel geen aantrekkelijke mogelijkheid is.

Wethouder **Divendal** merkt op dat de provincie verantwoordelijk is voor de belangen van de Zuidtangent en juist die worden volgens het rapport met een tunnelvariant prima gediend. De provincie is dus juist gesterkt in de opvatting dat een tunnel de beste keus is. De gemeente moet echter ook andere belangen afwegen.

Dhr. **Vreugdenhil** vraagt of de provincie een andere tunnel acceptabel zou vinden, bijv. bij de Buitenrustbruggen.

Wethouder **Divendal** merkt op niet op het gesprek met de provincie vooruit te kunnen lopen.

Dhr. **Van Velzen** geeft in overweging dat de door zijn fractie gesuggereerde tweede brug uitsluitend voor de Zuidtangent zou worden aangelegd en daarmee 100% financieringswaardig is.

De **voorzitter** stelt vast dat het college het voorstel niet ter besluitvorming aan de raad van 15 februari a.s. zal aanbieden en dat punt 4 uitgangspunt zal zijn voor de verdere behandeling.

Zij schorst de vergadering voor een korte koffiepauze.

6. Opschoning actiepuntenlijst ten behoeve van de nieuwe raadsperiode en termijnagenda 2006

De **voorzitter** wijst erop dat een belangrijk aantal beantwoordingen inmiddels is verstrekt. Zij loopt de punten op nummer af.

1 ISO 14001 onderzoek

Dhr. **Van Noort**, ambtenaar, deelt mee dat de afd. Milieu rapport heeft uitgebracht over hoe een Milieuzorgsysteem eruit zou kunnen zien. Het voorstel is aangehouden omdat er – bescheiden – formatieve consequenties aan vastzaten. Dat is de huidige situatie.

De commissie besluit het punt van de lijst af te voeren.

04 Fort Noord: parkeren

Dhr. **Verhagen** betreurt het dat dit punt nog steeds niet is afgehandeld.

Wethouder **Divendal** meldt dat de dorpsraad van Spaarndam hierover verdeeld is en blijft. Daardoor is een patstelling ontstaan.

De commissie besluit het punt op de termijnagenda te plaatsen. Dhr. **Verhagen** neemt zich voor om met de dorpsraad te gaan spreken.

15/06 Wijkkunstenaar

Het punt is opgelost en wordt afgevoerd.

27/05 Belanghebbenden parkeren

Wethouder **Divendal** meldt dat dit punt op dit moment in de inspraak ligt. Het kan worden geagendeerd.

41/05 Bomensite

Het onderwerp wordt in maart behandeld.

46/05 Eenrichtingsverkeer Duitslandlaan

Wordt gehandhaafd.

52/05 Asfalteren fietspad

Dhr. **Overbeek** ontvangt nog graag een schriftelijke beantwoording voor de verkiezingen.

53/05 Verlichting tot aan het Zwartepad

Wethouder **Divendal** heeft overleg gepleegd met de collega-wethouder in Velzen. Zij heeft gezegd het punt mee te zullen nemen in het bestedingsplan. Meer kan hij niet doen, hij kan haar niets verplichten.

Dhr. **Overbeek** was hier niet van op de hoogte en bedankt de wethouder voor het zojuist gegeven antwoord.

59/05 Poortstraat

Dhr. **Verhagen** deelt mee antwoord te hebben ontvangen. Het punt wordt afgevoerd.

60/05 Klok Verwulftmonument

Het punt blijft staan.

04/06 Uitwerkingsnota fiets

Wethouder **Divendal** deelt mee dat de nota voor 7 maart a.s. in B&W wordt besproken. Daarna wordt hij aan de raadsleden verstrekt.

Dhr. **Overbeek** begrijpt het ontvangen antwoord over de kruising Rijksstraatweg/Ambachtsstraatweg maar is er niet blij mee. Met het antwoord over de brug Kinderhuissingel is hij wel tevreden, zij het dat de oplossing erg laat komt.

Mw. **Zoon** mist haar verzoek aan wethouder Visser om bij ingrepen in de openbare ruimte aandacht te besteden aan voetgangers. Zij wil het actiepunt van juni 2005 opnieuw op de actielijst opvoeren.

Mw. **Van der Molen** heeft in de vorige vergadering een opmerking geplaatst over de Melkbrug. Er zou een nota komen en zij neemt geen genoegen met wat zij nu als antwoord aantreft. Het punt dient op de toezeggingenlijst te blijven staan.

Wethouder **Divendal** veronderstelt dat de nota er al is. Hij is zeker nog niet in B&W besproken.

8. Conceptbeleidsplan Luchtkwaliteit

Dhr. **Verhagen** spreekt zijn waardering uit over het gedegen stuk werk. Hij is ermee ingenomen dat door de komst van de Schoteroogbrug progressie zal worden geboekt.

Het stuk begint wel pittig: een deel van de bevolking loopt een verhoogd gezondheidsrisico door blootstelling aan luchtverontreiniging.

Zijn fractie schrikt daarvan. Nog meer inzetten op openbaar vervoer en aardgas in auto's is nodig. De verontreiniging is sterk in de Schalkwijkerstraat: die valt in klasse 2. Op de Spaarndamseweg wordt door de komst van de brug een milieuslag gemaakt. Daardoor wordt bouw op het Deliterrein mogelijk.

Dhr. **Mulder** kan door de betere informatieverstrekking ook beter beoordelen wat er gaat gebeuren aan de aanpak van de problemen op het gebied van fijnstof en NO₂. Hij is daar niet gerust op. Er worden algemene maatregelen gesuggereerd maar het college tekent daarbij meteen aan dat daar misschien geen geld voor is. Concrete locatiespecifieke maatregelen treft hij nauwelijks aan. Al met al acht hij de voornemens onvoldoende.

Er wordt geleund op de veronderstelling dat het HVVP in 2010 volledig zal zijn ingevoerd. Die blijft echter achter t.a.v. de verbetering van de luchtkwaliteit, want van de subnota Fiets is bitter weinig terechtgekomen. De toename van het fietsgebruik, met 10%, is goed, maar de maatregelen om dat gebruik te bevorderen worden niet genomen.

De ambitie zou hoger moeten zijn. Nu wordt voorgesteld te accepteren dat in 2010 en 2015 de situatie rond fijnstof nog niet volledig op orde is. Het college zou zich moeten inspannen om extra maatregelen te treffen. Verwijzen naar de achtergrondproblematiek acht hij te gemakkelijk. Zullen die maatregelen die wel worden getroffen ook worden gemonitord?

Mw. **Van der Molen** noemt het jammer dat er geen financiële vertaalslag is gemaakt van de voorliggende nota: dan kunnen er ook keuzen worden gemaakt.

Het autoverkeer draagt in belangrijke mate bij aan de vervuiling. Zij is ermee ingenomen dat het naar de achtergrond verdwenen stadsdistributiesysteem weer naar voren komt. Als er dan ook nog met emissiearme busjes gaat worden gereden zal het nog beter gaan.

Het rijk stimuleert de aanschaf van roetfilters voor dieselauto's. Zij stelt voor dat de gemeente dat ook stedelijk promoot, door publicaties in de Stadskrant en het opzetten van een actie.

Ook aan transferia aan de rand van de stad moet gaan worden gewerkt.

Dhr. **Reeskamp** noemt de nota een uitstekend stuk werk. Hij meent met voorgaande sprekers wel dat er nu snel een financiële inventarisatie moet komen. Hij noemt het jammer dat een ondergrondse passage in Haarlem-Zuid direct wordt uitgesloten. Aansluitend op de discussie over een brede Langebrug meent hij dat het fijnstof een onderdeel moet zijn in de discussie over de regionale bereikbaarheid. Het kan zijn dat dan voor een tunnel in Haarlem Zuid subsidiemogelijkheden opdoemen. Hij meent dat het fietsplan niet onder tafel mag verdwijnen.

Dhr. **Vreugdenhil** noemt de gegevens zorgwekkend. De situatie is niet alleen aan Haarlem te wijten. De ligging tussen Schiphol, de haven van Rotterdam, Amsterdam en Hoogovens draagt daaraan ook bij. De wethouder dient de belangen van Haarlem in regioverband daarom goed te behartigen. In Haarlem kampen bepaalde wegen met de kwaliteit. Haarlem is een rustig provinciestadje en hij denkt dat daar met een paar inspanningen resultaten kunnen worden bereikt. Hij stelt voor om een prijsvraag uit te schrijven voor de burger die met het beste idee komt.

Dhr. **De Vries** verbaast zich over het opgewekte geluid van sommige fracties als CDA en D66. Hij kan zich meer vinden in het kritische geluid van GLH.
Waarom wordt in het rapport alleen aandacht besteed aan fijnstof en NO₂?
Aardgasbussen zullen het probleem niet oplossen.
Heeft de wethouder al gereageerd op het commentaar van Milieudefensie Haarlem?

Dhr. **Moltmaker** meent dat het stuk vooral een inventarisatie betreft en dus de naam beleidsplan nog niet verdient. Veel wordt overgelaten aan het rijk en alle hoop wordt gevestigd op uitvoering van het HVVP. Hij hoopt dat een volgend college overgaat tot werkelijke beleidsvoering. Dat is nodig, want de gemeente heeft vooral wat het fijnstof betreft de situatie niet in de hand.

Wethouder **Divendal** wijst erop dat het stuk een vreemde status heeft, omdat het op dit moment ook in de inspraak ligt. Het college kan op dit moment dus geen afgewogen uitspraken doen. Daarom is dus ook nog niet gereageerd op het commentaar van Milieudefensie.

Een stadsdistributiesysteem zou in samenspraak met omliggende gemeenten moeten worden ontwikkeld. Het is lastig gebleken om de provincie op dit punt tot actie te brengen.

Dhr. Mulder vraagt naar op het HVVP aanvullende maatregelen op het gebied van autoverkeer. Dat zal in het vervolgtraject moeten worden meegenomen; er dient wel te worden afgestemd wat er op landelijk, regionaal en stedelijk gebied gebeurt. In de bespreking over het bereikbaarheidsoffensief dient dit aspect te worden meegenomen.

Een financiële paragraaf ontbreekt. Als wethouder Financiën zegt hij dan dat er alleen uit bestaande budgetten kan worden geput en dat het niet zinvol is om dat nu te proberen. Bij een volgende versie kan worden gezien hoe binnen de begroting geld kan worden ingezet. Dan kan de raad ook overwegen om aanvullende middelen vrij te maken.

Communicatie is een eerste voorwaarde om beleid te doen slagen. Op de suggestie voor een ideeënwedstrijd wil hij in afwezigheid van wethouder Grondel nu geen ja of nee zeggen. Wel onderschrijft hij dat in communicatie sprake moet zijn van tweerichtingsverkeer. Hij verwacht dat organisaties als Milieudefensie zeker met ideeën zullen komen.

Dhr. **Van Noort**, voorm. hoofd Milieu, meent dat de problematiek in Haarlem niet moet worden gebagatelliseerd maar ook dat die, ten opzichte van andere vergelijkbare steden, niet heel groot is. Gunstig voor Haarlem is dat er geen snelweg in de directe omgeving ligt.

Haarlem heeft zich in de verkeersstructuur geconcentreerd op een aantal hoofdwegen, waardoor het in de wijken rustiger is. De keerzijde is dat de problemen van geluid en luchtkwaliteit zich op die hoofdwegen sterk voordoen. Zonder fundamenteel andere keuzen te maken is dat niet wezenlijk te veranderen; maatregelen buiten dat kader kennen dus hun beperkingen.

Niet alles hoeft veel geld te kosten. Een regeling met toegangsbeperkingen in het centrum voor niet schoon vrachtverkeer is niet heel erg duur en heeft zeker effect. Het college heeft zich daarom voorgenomen om een convenant dat hiervoor in voorbereiding is met enerzijds VROM, VWS en een aantal gemeenten en anderzijds het bedrijfsleven te zullen ondertekenen.

Andere stoffen dan fijnstof en NO₂ zijn niet bestudeerd omdat geen daarvan ook maar in de buurt van de grenswaarden komt. Dat komt door de verbetering van de kwaliteit van het wagenpark.

Aardgas is niet de oplossing voor alles, maar op die wegen waar aardgasbussen gaan rijden zal een behoorlijke bijdrage worden geleverd. Modelmatig wordt een verbetering van 10% op drukke routes verwacht. Er wordt een nulmeting uitgevoerd en na de introductie van de bussen zal er opnieuw worden gemeten.

Samenvattend verwacht hij dat veel maatregelen zullen worden uitgevoerd, dat er door de autonome kwaliteitsverbetering van het wagenpark ook verbeteringen zullen worden bereikt en dat er zeker gemonitord zal worden.

De **voorzitter** stelt vast dat het onderwerp hiermee voldoende is besproken.

9. Conceptverslag van de vergadering van de commissie SB d.d. 19 januari 2006

De **voorzitter** vraagt of commissieleden behoefte hebben aan een leespauze omdat zij nog niet allemaal van het verslag kennis hebben kunnen nemen. Dat is niet het geval.

Het verslag wordt ongewijzigd goedgekeurd.

De **voorzitter** merkt op heel tevreden te zijn over de kwaliteit van de notulen; Mw. **Van der Molen** zegt dat dit voor alle commissies geldt.

De **voorzitter** stelt vast dat de stukken ter kennisname die status behouden.

11. Rondvraag/sluiting

Mw. **Zoon** vraagt naar het vervolg op de acties van en gesprekken met bewoners van het Stationsplein voor een voetgangersoversteekplaats.

Ook zou met Connexxion moeten worden afgesproken dat de bussen bij het parkeren de voetgangersoversteekplaats respecteren. De bus stopt nu gewoon voor de blinden- en slechtziendenstrook. Wethouder **Divendal** meldt dat een zebrapad op die plaats niet te handhaven is. Wel is met behulp van witte dwarsstrepen een oversteekgebied aangeduid. Connexxion is aangesproken; als het gaat om handhaving is het het beste dat de omwonenden die organisatie direct aanspreken.

Mw. **Zoon** merkt op dat zij dan niet de juiste persoon te pakken krijgen.

Wethouder **Divendal** zegt toe Connexxion nogmaals aan te spreken en dan ook zal achterhalen bij wie de bewoners moeten zijn.

Mw. **Zoon** merkt op dat op de hoek Spaarne/Gravenstenenbrug de stoep niet is verlaagd op de plaats waar fietsers volgens de belijning de weg op en af moeten. Bovendien is de verlichting gebrekkig. Graag actie.

Wethouder **Divendal** zal dit bespreken. Er zijn wel meer punten in dat gebied die nazorg behoeven.

Dhr. **Verhagen** vraagt of de geruchten kloppen dat bij de sporthal en ijsbaan in Noord zal worden overgegaan tot betaald parkeren.

Wethouder **Divendal** is hiervan niets bekend. Hij zal dit nagaan en zal, als het gerucht ergens op gegrond is, dat direct laten weten.

Mw. **Van der Molen** betreurt het dat het Klokhuisplein, dat eindelijk klaar was, nu weer wordt opengebrouwen voor de aanpak van het hoekpand. Dat kost onnodig veel geld.

Wethouder **Divendal** deelt mee dat de bouwketen die worden geplaatst worden aangesloten op gas, water en licht. Daarvoor gaat een klein deel van de straat open. De kosten komen niet voor rekening van de gemeente.

De **voorzitter** stelt vast dat de commissie geen behoefte heeft aan bespreking van de twee onderwerpen die vertrouwelijk zijn aangereikt.

De **voorzitter** bedankt de leden van de commissie, het college en de secretaris voor de inzet tijdens deze raadsperiode en sluit de vergadering om 22.35 uur.