

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE RAAD DER GEMEENTE
HAARLEM OP DONDERDAG 6 MAART 2008 OM 19.30 UUR

Voorzitter: burgemeester B. Schneiders
Griffier: de heer B. Nijman.
Wethouders: de heer M. Divendal, de heer J. Nieuwenburg, de
heer C. van Velzen, mevrouw H. van der Molen.

Aanwezig zijn 38 leden: de heer M. Aynan (PvdA), de heer A. Azannay (GLH), de heer A.J. van den Beld (VVD), mevrouw P.J. Bosma-Piek (VVD), de heer U.J. Buys (VVD), de heer W.A. Catsman (CDA), mevrouw D. Eikelenboom (VVD), de heer drs. P.G.M. Elbers (SP), de heer J. Fritz (PvdA), mevrouw M.F. Funnekotter-Noordam (VVD), de heer M.L. Hagen (VVD), de heer R.H.C. Hiltemann (SP), de heer S.J.A. Hikspoors (VVD), mevrouw T.E.M. Hoffmans (GLH), mevrouw A.L.M.G. de Jong (GLH), de heer C. Kaatee (PvdA), mevrouw M.J.M. Keesstra-Tiggelman (CDA), mevrouw H. Koper (PvdA), mevrouw J.M.J. Kropman (PvdA), mevrouw J. Langenacker (PvdA), de heer C.J. Nagtegaal (SP), mevrouw F. de Leeuw-de Kleuver (SP), mevrouw M. Lodeweegs (PvdA), de heer J.W. van den Manakker (SP), de heer L.J. Mulder (GLH), de heer A. Overbeek (PvdA), de heer O. Özcan (PvdA), mevrouw S. Özoğul-Özen (SP), de heer dr. C.J. Pen (CDA), de heer F.H. Reeskamp (D66), de heer J.A. de Ridder (PvdA), de heer B.C. Roos (SP), de heer mr. T.J. Vreugdenhil (ChristenUnie/SGP), de heer J.J. Visser (CDA), de heer C.A.S. de Vries (Partij Spaarnestad), de heer J. Vrugt (Axielijst), de heer P.A. Wever (SP), mevrouw L.C. van Zetten (D66) en mevrouw M. Zoon (PvdA).

Afwezig is de heer J.A. Bawits (OP).

De VOORZITTER: Dames en heren, goedenavond en hartelijk welkom. Bij deze open ik de vergadering. Voordat we aan het vragenuurtje beginnen, zijn er twee mededelingen van het college. Eerst wethouder Van Velzen.

Wethouder VAN VELZEN: Er is een uitspraak gedaan over de precario op ondergrondse leidingen, ook bekend als "Nuon". De uitspraak is dat de gemeente gerechtigd is om deze precario te heffen.

De VOORZITTER: Ik hoop dat de Haarlemse bevolking er ook zo over denkt, want het betekent wel een lichte verhoging van de tarieven. Oh, het is er al in opgenomen. Gelukkig. Wethouder Divendal.

Wethouder DIVENDAL: Voorzitter, van een geheel andere orde. Ik had het ook bij naar aanleiding van de notulen van de vorige keer kunnen doen, toen ik er niet was. Tijdens die vergadering lag er een motie op tafel over Prisma. De suggestie was om deze motie tijdens deze raadsvergadering opnieuw in te dienen. U hebt als het goed is inmiddels een brief met bijlagen ontvangen waaruit blijkt dat de problemen rond Prisma zijn opgelost. Ik denk dat het goed is om er in deze raad melding van te maken dat het allemaal verder kan gaan zoals het bedoeld is (met de nieuwe inzichten over het oppakken van echte activiteiten voor jongeren).

6 maart 2008

103

Mevrouw KROPMAN: Mag ik hier een vraag over stellen? Als indienster van de motie is het bijzonder prettig om te horen dat het erop lijkt dat de zaak vlot getrokken wordt en wat de coalitie betreft is de motie daarom van tafel. De details en de manier waarop de keuzes zijn gemaakt, kunnen we vanaf hier niet overzien en dat is ook onze verantwoordelijkheid niet. We zijn wel ontzettend blij dat het het college gelukt is om de zaak vlot te trekken. Uiteraard zullen we u hierin goed volgen.

De VOORZITTER: Mijnheer Mulder?

De heer MULDER: Ook van ons complimenten. We zijn erg blij dat het gedoe om Prisma deze positieve wending heeft genomen. Ik wijs er wel op dat Vrienden van Prisma aan de raad vragen om financiële ondersteuning voor het opknappen van het gebouw en achterstallig onderhoud te plegen. Ik denk dat we er in de commissie en daarna als raad op terug moeten komen.

Wethouder DIVENDAL: We kunnen erop terugkomen, maar de raad heeft al geld beschikbaar gesteld voor jongerenwerk. De afspraak is dat het college met een voorstel komt voordat dit wordt uitgegeven. Wij zullen dit hierbij betrekken.

1. VRAGENUUR

De VOORZITTER: Er zijn vragen gesteld door de fractie van de PvdA over de stand van zaken met betrekking tot het personeel van DOCK.

Mevrouw LODEWEEGS: Op 6 september is de motie 'We laten ze niet los' aangenomen in de raad. We hebben het college hierin verzocht om alles in het werk te stellen voor het bereiken van optimale werk-naar-werktrajecten en dat tevens alles in het werk wordt gesteld om betrokkenen te ondersteunen. Dat is de letterlijke tekst van de motie. 'We laten ze niet los' is voor de Partij van de Arbeid nog steeds een belangrijke afspraak. Daarom heb ik drie vragen aan de wethouder:

- Via de rapportage in de commissie horen we dat er voor een aantal mensen nog geen resultaat is geboekt. Wat doet u als college om recht te doen aan de strekking van de motie?
- DOCK werkt met halfjaarcontracten. 1 maart 2008 was dit halfjaar om. Nu blijkt weer onrust te ontstaan, omdat er maar voor een deel van de medewerkers vaste contracten zijn. Sommigen krijgen een verlenging van een halfjaar. Anderen krijgen ontslag aangezegd. Heeft het college oog voor deze laatste groep? Het lijkt ons prematuur om mensen te ontslaan, aangezien de discussie over een visie op welzijn eerst in de commissie plaatsvindt en het prestatieplan van DOCK nog niet binnen is. Daarin worden de afspraken over het benodigde werk en menskracht aangegeven.
- Er komen bij ons signalen binnen dat het mobiliteitsbureau van de gemeente Haarlem niet altijd even flexibel meedenkt. Zo zijn er medewerkers van oud-Radius die bij een andere werkgever aan de slag kunnen, ook al zijn ze niet meer de jongste. Zij hebben problemen met hun pensioenopbouw. Ziet het college een bemiddelende rol (die uitgevoerd kan worden door het mobiliteitsbureau) om mee te denken bij oplossingen voor deze problematiek, waardoor de kans voor deze medewerkers voor werk-naar-werk weer groter wordt?

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Van der Molen.

Wethouder VAN DER MOLEN: Voorzitter, de bedoeling van mondelinge vragen is dat ze meteen beantwoord kunnen worden. Bij deze vragen zitten er een aantal die ik wil laten uitzoeken. Ik ontving ze vanmiddag en dat is te kort dag om ze goed uit te laten zoeken. Ik wil u voorstellen om hier de aankomende commissie op terug te komen.

6 maart 2008

105

Mevrouw LODEWEEGS: Prima.

2. VASTSTELLING VAN DE AGENDA

De VOORZITTER: U hebt gezien dat er een aantal moties vreemd aan de orde van de dag is. Die zijn allemaal geagendeerd onder agendapunt 17. Er was nog een aantal moties ingediend door de Axielijst, maar deze waren te laat. In goed overleg is afgesproken om deze volgende keer te agenderen.

De heer MULDER: Voorzitter, over agendapunt 17. Vorige vergadering zijn er twee moties vreemd doorgeschoven. De heer Catsman zal hier straks iets over zeggen. Ik wil u vragen om agendapunt 17 naar voren te halen op de agenda, zodat we ze fatsoenlijk af kunnen handelen en niet weer ten aanzien van dat punt in tijdnood komen.

De VOORZITTER: Het kan ook een zeer disciplinerende werking hebben als we ze aan het einde laten staan.

De heer MULDER: Die disciplinerende werking geldt dan voor een ander punt dan agendapunt 17, zou ik zeggen.

De VOORZITTER: Vindt het voorstel van de heer Mulder steun?

De heer KAATEE: Ik vind het niet onredelijk om punten die de vorige keer als laatste op de agenda stonden, nu vooraan te zetten.

De VOORZITTER: Dan doen we agendapunt 17.a als eerste bespreekpunt. De andere moties laten we staan.

Op uw tafel ligt al iets over de korte extra raadsvergadering op 13 maart 2008 voor het onderzoek van geloofsbrieven. Dat neemt u graag voor kennis aan, neem ik aan. Verdere zaken met betrekking tot de agenda zijn er volgens mij niet.

De heer REESKAMP: Voorzitter, ik heb nog een verzoek. Het gaat om de nieuwe brief van 3 maart 2008.

De VOORZITTER: U bedoelt de brief over de perikelen rondom het Schoteroog?

Wethouder DIVENDAL: Voorzitter, het college heeft de mailwisseling hierover gevolgd en vindt dat de openbare brief de geldende brief is. De andere brief kan teruggetrokken worden, met uitzondering van de bijlagen.

De heer REESKAMP: Dat lost veel op. Die andere brief hebben wij dus niet ontvangen.

Wethouder DIVENDAL: Met uitzondering van de financiële bijlage.

De heer REESKAMP: Akkoord. Dat bespaart ons veel tijd.

De heer DE VRIES: Een mooi antwoord.

3. VASTSTELLING ONTWERPNOTULEN VAN DE VERGADERING VAN
DONDERDAG 7 FEBRUARI 2008 OM 19.30 UUR.

De VOORZITTER: Heeft iemand hier iets over op of aan te merken? Dat is niet het geval. Bij deze zijn ze vastgesteld.

4. INGEKOMEN STUKKEN

De heer VRUGT: Er is een stuk waarvan ik denk dat het goed is om het kort in Ontwikkeling te bespreken. Dat is IIIh, omdat daar gewag wordt gemaakt van een termijn waarop de aanvrager aan de gang moet met een pand. Door gebrek aan capaciteit dreigt die termijn niet gehaald te kunnen worden. Met gezonde tegenzin lijkt het me goed om daar in de commissie over te spreken.

De VOORZITTER: Ik zie geen bezwaren. Dan doen we dat.

5. BENOEMINGEN

De VOORZITTER: Ik wil mevrouw Keesstra en de heer Van den Manakker uitnodigen om plaats te nemen in de stemcommissie. Ik zie instemmend geknik, dus ik neem aan dat u dit wilt doen. Er liggen formulieren. In de pauze roepen we de commissie bij elkaar.

HAMERSTUKKEN

6. OVERHEVELING VAN DE RESTERENDE MIDDELEN OGGZ 2007 AD 220.524 EURO NAAR 2008 EN TE BESTEMMEN VOOR DE OGGZ IN 2008
7. AANBRENGEN GELUIDSREDUCEREND ASFALT OP SCHIPHOLWEG
8. VERKOOP 'KAVEL ZUID' ZUID SCHALKWIJKERWEG NAAST 7
9. KREDIETAANVRAAG VOORBEREIDINGSKOSTEN 2008 TOT EN MET 2010 (VERNIEUWING DELFTWIJK 2020 (DELFTWIJK PARAPLU))

De VOORZITTER: De hamerstukken zijn bij deze afgehamerd.

BESPREEKPUNTEN

10. RESULTATEN TUNNELSTUDIE ZUIDTANGENT 2007

Mevrouw BOSMA: De VVD is bijzonder blij met deze tunnelstudie, met name vanwege de bereikbaarheid van de stad; het voorstel voor een lange, geboorde tunnel en de keuze voor het tracé. Deze zaken liggen helemaal in de lijn van de VVD. We zijn blij dat er met deze studie een langetermijnvisie op de bereikbaarheid van de stad ligt, nadat wij daar anderhalf jaar om gevraagd hebben. Het geeft naar ons gevoel een impuls voor de groei van de economie, de culturele instellingen, wonen, werken en winkelen in deze stad. Het leidt tot vergroting van het aantal bezoekers in de stad. Wij denken dat Haarlem het centrum kan worden van de regio met de uitvoering van deze tunnel en dat we ermee uitsluiten op de Noordvleugel.

6 maart 2008

Wij sluiten ook aan bij het voorstel voor de lange, geboorde tunnel. Wij denken dat daar veel voordelen aan verbonden zijn:

- een snelle verbinding naar de binnenstad;
- een goed alternatief voor de auto;
- beter autoluw maken van de binnenstad;
- minder bussen in de binnenstad;
- beter leefmilieu;
- behoud van het monumentale karakter van de stad.

We kunnen ons ook vinden in de keuze voor het tracé. Het is een uitstekende keuze. We zijn blij dat men in deze studie niet vast heeft gehouden aan het oude tracé van de Zuidtangent, maar met een open blik gekeken heeft aan de mogelijkheden die er zijn in de stad. Door aan te sluiten op de Schipholweg wordt ook aangesloten op de doorstroming langs de randen van de stad. Bovendien sluit het aan op een mogelijke, nieuwe hoogwaardige openbaarvervoersverbinding vanaf de Amsterdamse Zuidas. De studie gaf aan dat het mogelijk is om te onderzoeken of op dat punt een extra autotunnel aangelegd kan worden. Daarnaast biedt het 023 de mogelijkheid om een extra ondergrondse parkeergelegenheid aan te leggen. Dit alles bij elkaar genomen, denken wij dat het aangegeven tracé een uitstekende keuze is.

De VVD ondersteunt de vervolgstudie natuurlijk en wil dat daarin nadrukkelijk de hoogwaardige openbaarvervoersverbinding onderzocht wordt. Namelijk of op het tracé vertramming en/of lightrail meegenomen kan worden. Het zit in de studie verpakt, maar vanuit Provinciale Staten is de wens geuit om dit mee nemen bij een vervolgstudie en wij sluiten ons erbij aan. Wij denken dat het een prachtige investering is in deze stad. Dat het een kans is die we als gemeente Haarlem moeten grijpen. En dat deze kans zich ruimschoots terugbetaald als...

Mevrouw DE JONG: Mevrouw Bosma, mag ik u een vraag stellen? Beseft u dat u het bedrag van 800 miljoen euro verdubbelt als u de vertramming ook wilt?

Mevrouw BOSMA: U weet dat het gaat om een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding. De studie die voorligt, geeft dit aan. Het Zuidtangenttracé wordt zodanig uitgerold dat dit kan. Wij vinden dat dit in de vervolgstudie moet worden meegenomen. Dan zien we het resultaat.

Mevrouw DE JONG: Ik ben blij dat u vertramming ziet zitten, maar zou het niet veel verstandiger zijn om te onderzoeken of het vertrammen van het bestaande tracé met korte tunnels dezelfde effecten heeft als deze lange tunnel? En dat we dit naast elkaar leggen. Als u het hele tracé vertramt, bent u ongeveer hetzelfde kwijt als voor de tunnel die we nu hebben.

Mevrouw BOSMA: Het grote verschil tussen uw voorstel en dat van ons, is dat wij echt gaan voor de hoogwaardige openbaarvervoersverbinding, namelijk een snelle verbinding van A naar B. Dat missen we nu doordat de binnenstad de bottleneck is. Door hier onderdoor te gaan, hebben we een aanmerkelijke versnelling...

Mevrouw DE JONG: Ik zeg niet dat we geen tunnels moeten graven. Daar heb ik het niet over. Er zijn nog andere mogelijkheden, zoals de Spaarnepassage en de beroepsvaart uit

het Spaarne halen. Er zijn legio mogelijkheden, maar ik denk dat u maar moet afwachten wat wij te berde brengen.

Mevrouw BOSMA: Wij denken dat dit de beste optie is om het in alle opzichten zo goed mogelijk te regelen.

De VOORZITTER: Dank u. Wie? Mevrouw Langenacker van de PvdA.

Mevrouw LANGENACKER: Het verhaal van de VVD klinkt heel goed. Wij hebben een zelfde soort verhaal gehouden in de commissie. Wij zijn enthousiast over het stuk dat voorligt. In deze visie zijn wij een degelijk alternatief voor de problematiek die mevrouw Bosma aangaf. We hebben het specifiek over:

- de snelwegen die vollopen rondom onze stad;
- het aantal bezoekers aan Haarlem dat afneemt;
- de binnenstad die we leefbaar willen houden door het beperken van het aantal bussen. Het autoluw maken van de binnenstad is een van onze prioriteiten;
- de milieuproblematiek in de binnenstad;
- de kenniseconomie die wij willen...

De heer REESKAMP: Voorzitter, even over de bereikbaarheid. Mevrouw Langenacker constateert terecht dat het aantal bezoekers de voorgaande jaren iets is teruggelopen. Maar dat geldt ook voor het gebruik van de Zuidtangent, auto en fiets. Als portefeuillehouder hebt u in de commissie meerdere malen gememoreerd dat we alles op de bereikbaarheid kunnen schuiven, maar het komt ook omdat we twee jaar achter de rug hebben waarin het in het land economisch minder ging. Dan is er minder noodzaak om naar Haarlem te gaan. Ik denk dat u te kort door de bocht gaat als u zegt dat dit alleen komt door de bereikbaarheid.

Mevrouw LANGENACKER: Ik zeg niet dat het alleen door de bereikbaarheid komt. Ik zeg wel dat deze met visie een enorme impuls kunnen geven aan de bereikbaarheid. De afname van het aantal bezoekers kan meerdere redenen hebben, maar in de visie staat dat het aantal bezoekers alleen maar kan toenemen als je de stad deze enorme infrastructurele impuls geeft. Dat geeft ook de economie in de stad een enorme impuls. Dat is wat wij heel goed vinden aan deze visie.

Ik had het over de kenniseconomie. De leerlingen van de hogescholen die zich hier gevestigd hebben, hebben moeite om onze stad snel te bereiken als ze uit de omgeving moeten komen. Daarom kiezen ze misschien voor andere hogescholen in de regio. Dit zijn allemaal aspecten waar de tunnel die eventueel gebouwd wordt, een positieve bijdrage aan kan leveren.

Daarnaast hebben we gezegd toen we anderhalf jaar geleden het college samen met de provincie de opdracht gaven om...

De heer REESKAMP: Voorzitter, ik wil mevrouw Langenacker weer interrumpen. Volgens mij haalt ze met de bereikbaarheid van de hogeschool er iets anders bij. Inderdaad heeft het MKB gepleit voor een lightrailverbinding die min of meer het tracé van de westelijke randweg volgt en met een soort lus weer bij het station komt. Die zou

6 maart 2008

het terrein van InHolland aandoen. Maar u laat deze tunnel heel veel oplossen. Straks gaat u zeggen dat we allemaal een stuk gelukkiger worden. En misschien wel meer kinderen krijgen, net zoals Balkenende dat wil.

Mevrouw LANGENACKER: Wat ik hiermee wil zeggen, is dat de uitbreiding van het tracé richting Velsen en de Zuidas waarover in de visie gesproken wordt, ook een belangrijk aspect is. We hebben het daarbij ook over de studenten of leerlingen die uit die regio's komen. Het kan best zijn dat die leerlingen vanaf het station over moeten stappen op een andere verbinding, maar met elkaar geven we in ieder geval aan dat deze verbinding een bijdrage kan leveren aan het sneller bereiken van de plekken die wij belangrijk vinden in de stad.

De heer MULDER: Mevrouw Langenacker, en ook in reactie op mevrouw Bosma, ik hoor eigenlijk alleen maar positieve dingen. U zoekt eigenlijk een soort hemel in een tunnel. Is er nu niets mis mee? Alle voordelen die u noemt, hangt u op aan de tunnel. Maar bijna alle voordelen kunt u ook ophangen aan andere varianten. Dat is ons grote bezwaar. Zoals in de vorige raad of commissie gezegd is, worden wij nu eigen één variant in gerommeld. Wij als raad hebben niet echt kunnen kiezen uit verschillende mogelijkheden. De economische bereikbaarheid en de impuls voor de economie zijn ook haalbaar met een tunnel die zelf haalbaar is. De financiering van dit plan is onhaalbaar. Wilt u Brinkmann slopen en daar een gat van 28 meter diep maken?

Mevrouw BOSMA: Praat u tegen mij?

De heer MULDER: Nee, mevrouw Langenacker heeft de eer.

Mevrouw LANGENACKER: U mengt een deel van uw eigen bijdrage in mijn bijdrage.

De heer MULDER: Nee hoor, die komt nog.

Mevrouw LANGENACKER: Ik wil u wel iets zeggen over de financiële haalbaarheid. U bent daar kennelijk pessimistisch over. Wij zeggen juist dat er een goed inhoudelijk verhaal ligt. Wij zeggen dat we de regio absoluut mee moeten nemen in dit verhaal. Het is een regionaal verhaal. Maar als we dit met elkaar kunnen doen, ligt er een goed verhaal waarmee we naar een ministerie kunnen gaan om te kijken of dit voor een deel gefinancierd kan worden door het ministerie.

Mevrouw HOFFMANS: Als ik het ministerie was, zou mijn eerste vraag zijn of het voor minder kan.

De heer KAATEE: Gelukkig bent u het ministerie niet, mevrouw Hoffmans.

Mevrouw HOFFMANS: Dat is een typische 'mijnheer Kaatee opmerking'.

Mevrouw LANGENACKER: Mevrouw Hoffmans, de PvdA heeft voor de verkiezingen in een ander traject aangegeven dat wij een korte tunnel van 100 tot 120 miljoen euro, onder het Spaarne, bij de Turfmarkt niet zagen zitten. Wij vinden juist dat we daarmee veel te weinig problemen in één keer oplossen. Met deze tunnel kunnen we niet op één moment allerlei problematiek oplossen, maar we kunnen wel een goede bijdrage aan een oplossing geven. Natuurlijk lost deze tunnel niet alle problemen op. De Partij van de Arbeid heeft de afgelopen jaren ook gekeken naar een parkeergarage aan de Nieuwe Gracht. Hoe kunnen we auto's op een goede manier aan de randen van de stad laten

parkeren. We kijken ook regelmatig naar de fietsinfrastructuur. Natuurlijk zijn er allerlei middelen om een positieve bijdrage te leveren aan de aspecten waar ik het over heb, maar wij vinden juist dat deze tunnelvisie een langetermijnvisie is waarmee we een stuk – laat ik het maar zeggen – gelukkiger van worden. Het is een investering voor de toekomst en voor onze kinderen en kleinkinderen.

Om mijn verhaal af te maken: toen we anderhalf jaar geleden de opdracht gaven, hebben wij ook gezegd dat we het draagvlak onder de bevolking een belangrijk aspect vinden. Juist in dit traject moet je de bevolking zoveel mogelijk meenemen. Wij zijn daarom blij dat het bureau, het college en Gedeputeerde Staten in dit stadium allerlei partijen (zoals het MKB, ROVER, wijkraden van de binnenstad) bij het proces betrokken heeft. Bij de inspraak hebben we gemerkt dat de organisaties die betrokken zijn geweest bij het proces op dit moment heel positief zijn over de effecten van het verhaal.

Mevrouw DE JONG: Mevrouw Langenacker, mag ik u een vraag stellen? We doen het hier met zijn drieën, want we zijn erg betrokken bij dit onderwerp. Wij vinden de resultaten van het onderzoek ook prima. Alles wat eruit rolt, is perfect. Maar zou u ermee akkoord gaan als het mogelijk is om met minder geld hetzelfde te bereiken? Of bent u bereid hier een klein onderzoekje naar te laten doen?

De VOORZITTER: De vraag stellen is hem volgens mij beantwoorden. Maar laten we horen wat mevrouw Langenacker ervan vindt.

Mevrouw LANGENACKER: Er ligt voor wat er voorligt. Ik ben het eens met mevrouw Bosma dat we het hebben over hoogwaardig openbaar vervoer.

Mevrouw DE JONG: U beantwoordt mijn vraag niet.

Mevrouw LANGENACKER: Ik hoor u net zeggen dat u een paar korte tunnels wilt en daarnaast een tram door de stad.

Mevrouw DE JONG: Wij willen de keus hebben. Stel dat de positieve resultaten van deze lange tunnel ook behaald kunnen worden met een of twee middellange tunnels...

Mevrouw LANGENACKER: Ik ben benieuwd naar uw bijdrage en kan hier in de tweede termijn op reageren. Wij hebben het over het voorstel dat voorligt.

Mevrouw DE JONG: Het is een beetje een tunnelvisie geworden.

Mevrouw LANGENACKER: Dat ben ik niet met u eens. Als je iets onderzoekt, betekent dat niet automatisch dat het de enige optie is. Het betekent wel dat dit voor de gemeente een mogelijkheid is om iets te doen aan de problemen die ik eerder genoemd heb. Ik wil mijn verhaal afronden en nog drie aspecten meegeven die ik eerder gedeeltelijk heb genoemd. Ten eerste is wat ons betreft de tunnel (financieel) onhaalbaar als we het tracé van de Zuidtangent niet doortrekken.

6 maart 2008

111

De heer VRUGT: Ik wil mevrouw Langenacker op dit punt graag interrumpen. Ik begrijp dat we het ministerie moeten verlokken met de verbindingen naar Noord en de Zuidas. U zegt dat dit een voorwaarde is. Maar bent u het niet stiekem met ons eens dat voor deze twee takken de tunnel niet zozeer nodig is en dat we morgen kunnen beginnen met aanleggen? De tunnel gaat alleen onder Haarlem. Hij gaat niet naar Noord of naar de Zuidas. Reageert u daar eens op.

Mevrouw LANGENACKER: De Partij van de Arbeid heeft zich er in de vorige periodes een voorstander van getoond om de Zuidtangent door te trekken naar Velsen. Op dat moment was er onder andere geen draagvlak bij de gemeente Velsen.

De heer VRUGT: Dit argument heb ik eerder gehoord, maar...

Mevrouw LANGENACKER: Wij zijn hierover altijd positief geweest en dat zijn we nog steeds, maar we zien dit als een kortetermijnoplossing voor het traject. We hebben het nu over een langetermijnvisie en daarin is wat ons betreft een tunnel essentieel.

De heer VRUGT: U zegt dus dat voor de bovengrondse verbinding naar het noorden een ondergrondse verbinding in Haarlem noodzakelijk is.

Mevrouw LANGENACKER: Nee. Wat ik wel zeg is dat op het moment dat we de tunnel creëren, we het traject willen verlengen. Daarom is het essentieel om die tunnel aan te leggen. Het wil niet zeggen dat we het niet kunnen hebben over het verlengen van het tracé zonder discussie.

De VOORZITTER: Wilt u gaan afronden, mevrouw Langenacker?

Mevrouw LANGENACKER: Ik ben bijna klaar. Ik heb nog twee andere punten. Het eerste is dat we in het vervolgonderzoek naar de financiële haalbaarheid ook de voorwaarden voor vertramming en het leggen van lightrail willen meenemen. Ik hoor het de VVD ook zeggen. U hebt mij al horen zeggen dat het een regionaal verhaal moet zijn. Wij willen het college opdragen om de regio mee te nemen in het volgttraject.

De VOORZITTER: Ik geef nu graag het woord aan GroenLinks. Dat scheelt veel interrupties.

Mevrouw HOFFMANS: We zijn het er natuurlijk met elkaar over eens dat het verbeteren van de bereikbaarheid van Haarlem ontzettend belangrijk is. GroenLinks vindt bovendien dat we dit moeten doen door het verbeteren van het openbaar vervoer. Het liefst met hoogwaardig openbaar vervoer. Bij dit plan hebben wij echter ernstige twijfels. Niet omdat we het lef niet hebben of omdat we genoeg nemen met een minder goed alternatief puur vanwege het geld, maar wel omdat we er moeite mee hebben om zoveel geld uit te geven, terwijl we niet hebben onderzocht of we op een andere manier een vergelijkbaar resultaat kunnen bereiken. Waar het om gaat is het verbeteren van de bereikbaarheid van de Haarlemse regio en het terugdringen van het autogebruik. Dus moeten we meer mensen in het openbaar vervoer krijgen. Maar van de noodzaak van de langetunnelvariant die wordt voorgesteld, zijn we niet overtuigd. Het is verschrikkelijk duur en het is nog maar de vraag of we het bij het Rijk voor elkaar krijgen, ook al hebben we een mooi verhaal. Het Rijk krijgt volgens mij meer van dit soort verzoeken en ze zullen dus moeten kiezen. Een lange tunnel geeft straks enorme beheerskosten. Bovendien zijn wij bang dat wij Haarlem met dit plan in de achteruit zetten doordat het ons afleidt van meer haalbare plannen. Het vergt een enorme investering.

De heer VAN DEN BELD: Graag een verhelderende vraag. U hebt net gesproken over een vergelijkbaar resultaat. Wat is het resultaat dat u voor ogen hebt?

Mevrouw HOFFMANS: Het resultaat dat wij voor ogen hebben is hetzelfde: zoveel mogelijk mensen in het openbaar vervoer. Daarvoor zijn zaken nodig als snelheid, stiptheid en comfort. Wat deze variant beoogt, willen wij dus ook. Maar wij vragen ons af of het niet met een andere, goedkopere variant ook kan.

De heer KAATEE: Mevrouw Hoffmans, hier wil ik u ook een vraag stellen. Eerlijkheidshalve zal ik erbij zeggen dat het een beetje te maken heeft met mijn werk. Hebt u enig idee hoe dit soort infra-projecten bij het Rijk wordt gedaan? Als het niet van een zeker omvang is, komen ze voor het Rijk niet in aanmerking. Alleen in het afgelopen jaar is er al meer dan 700 miljoen euro onbesteed gebleven in het infrastructuurfonds op rijksniveau, mevrouw Hoffmans.

De heer REESKAMP: Terug naar de belastingbetaler. Onmiddellijk!

De heer KAATEE: Als dit plan was ingediend, had het meegedaan aan deze ronde. Ik snap niet zo goed dat u zo loopt te zeuren over het geld. Wees eens blij dat dit college voor 800 miljoen euro plannen indient om het openbaar vervoer te verbeteren. Wat loopt u nu toch te zeuren?

Mevrouw HOFFMANS: Ik begrijp werkelijk niet dat het u geen bal uitmaakt dat wij 800 miljoen euro gaan uitgeven, terwijl we niet eens weten of het voor minder kan. Ik vind het echt geen argument.

De heer KAATEE: U verdraait mijn woorden weer, mevrouw Hoffmans.

De heer VRUGT: Mevrouw Hoffmans, de heer Kaatee probeert te zeggen dat we bij het Rijk geen kans maken als we met een goedkoper plan komen. Ik begrijp dat we hier vooral heel veel geld aan moeten uitgeven.

Mevrouw HOFFMANS: De heer Vrugt ondersteunt mijn betoog. Mevrouw Langenacker zei al dat de vertramming nog niet eens is meegenomen in het plan. Een idee zou zijn om direct te vertrammen en met dat voorstel naar het Rijk te gaan. Voor de toekomst is dat sowieso noodzakelijk.

Dus wij willen een goede vergelijking kunnen maken tussen korte-, middellange- en langetunnelvarianten. We willen weten waar we ons geld aan uitgeven. Daarvoor willen we een motie indienen, waarin we het college verzoeken om het voorliggende besluit terug te trekken en een onderzoek te laten verrichten naar korte- en middellangetunnelvarianten alvorens een voorkeur voor te leggen aan de gemeenteraad. We verzoeken het college in dit onderzoek tevens de vertramming van de Zuidtangent te betrekken en de resultaten van dat en het voorliggende onderzoek zodanig aan de

6 maart 2008

113

gemeenteraad te presenteren dat wij een goede vergelijking kunnen maken tussen de verschillende varianten. Wij dienen deze motie in met Partij Spaarnestad en D66.

Motie 10/3 Tunnelvergelijk

“De gemeenteraad van Haarlem, in vergadering bijeen op 6 maart 2008,

Overwegende dat:

- het belang van hoogwaardig openbaar vervoer voor een verbeterde bereikbaarheid van Haarlem breed wordt onderschreven;
- in de tunnelstudie slechts de langetunnelvarianten zijn bekeken;
- de gemeenteraad daardoor geen vergelijking kan maken met andere, goedkopere alternatieven;
- de voorkeursvariant 600 tot 800 miljoen euro gaat kosten en de toekomstige vertraming van de Zuidtangent daar nog niet in is meegerekend;
- de gemeenteraad op zijn minst een goede vergelijking moet kunnen maken met andere, korte- of middellangetunnelvarianten alvorens te beslissen welke variant nader onderzoek verdient;

Verzoekt het college om:

- het nu voorliggende besluit terug te trekken;
- een onderzoek te laten verrichten naar korte- en middellangetunnelvarianten alvorens een voorkeursvariant aan de gemeenteraad voor te leggen;
- in dit onderzoek tevens de vertraming van de Zuidtangent te betrekken;
- de resultaten van dit onderzoek en van de nu voorliggende tunnelstudie zodanig aan de gemeenteraad te presenteren dat zij een goede vergelijking kan maken tussen de verschillende varianten;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening: GroenLinks, Partij Spaarnestad, D66.”

De heer VAN DEN BELD: Ik moet iets rechtzetten. Mevrouw Hoffmans denkt dat wij hetzelfde resultaat voor ogen hebben, maar zij wil zoveel mogelijk mensen het openbaar vervoer in drukken. Dat kan en daar kun je goede redenen voor hebben, maar...

Mevrouw HOFFMANS: Niet in drukken, mijnheer Van den Beld. Wij willen graag dat mensen kunnen zitten.

De heer VAN DEN BELD: Wij beogen dat we willen voorkomen dat we over tien of twintig jaar een slaapstadje in de Randstad worden.

Mevrouw HOFFMANS: Mijnheer Van den Beld, we hebben het allebei over bereikbaarheid en goed openbaar vervoer.

De heer VAN DEN BELD: Daarvoor is bereikbaarheid essentieel.

Mevrouw HOFFMANS: Dat zeg ik!

De heer VAN DEN BELD: Nee, u zegt dat wij allebei graag hoogwaardig openbaar vervoer willen, maar wij hebben daarmee een heel ander doel.

Mevrouw HOFFMANS: We hebben het allebei over een goede bereikbaarheid van de stad.

De heer KAATEE: Maar het mag bij u niet te veel kosten.

Mevrouw HOFFMANS: Het gaat erom dat we dat we geen onnodig geld moeten uitgeven. Het lijkt wel hoe meer euro's, hoe meer vreugd. Wat een onzin.

De VOORZITTER: De strekking van de motie is helder. Daar hoeven we het verder niet over te hebben. Ik sta nog een interruptie toe van de heer Van den Manakker en dan gaan we naar de volgende partij.

De heer VAN DEN MANAKKER: U hebt mij nieuwsgierig gemaakt. U bent zo stellig dat het goedkoper kan. Kunt u daar iets duidelijker over zijn?

Mevrouw HOFFMANS: Ik ben niet stellig dat het zoveel goedkoper kan. Wij willen dit onderzocht hebben, zodat we een goede vergelijking kunnen maken.

De heer DE VRIES: Mevrouw Hoffmans, ik denk dat u ook bedoelt te zeggen dat een aantal of één kortere tunnel veel beter haalbaar is. Die heeft veel reëlere kansen dan een langere tunnel. Wat lacht de heer Kaatee?

De heer KAATEE: Ik ben heel vrolijk.

Mevrouw HOFFMANS: De heer Kaatee is vandaag een beetje in een lacherige bui.

De heer DE VRIES: Bent u zenuwachtig?

De heer REESKAMP: Nee, hij ziet de wereld plotseling veel helderder.

De VOORZITTER: We gaan over tot de orde van de dag. En dat is niet de gemoedstoestand van de heer Kaatee. Mevrouw Hoffmans, het woord is aan u.

Mevrouw HOFFMANS: Volgens mij heb ik alles gezegd wat ik wilde zeggen.

De VOORZITTER: Dan gaan we naar de SP.

De heer ELBERS: Voorzitter, na de commissievergadering is er een grote Noordvleugelconferentie geweest, waarbij veel materiaal is besproken. Hierover zijn veel discussies geweest. Daarom wil ik nu drie punten behandelen:

- Hoe kijkt de SP tegen deze tunnel aan?
- Is het een echte tunnel of een toekomstvisioen aan de horizon (de streep aan de horizon die steeds verder verdwijnt)?
- Wat doen we in de tussentijd?

6 maart 2008

115

Ten eerste: hoe plaatst de fractie van SP Haarlem de tunnel voor het hoogwaardig openbaar vervoer in het beeld van bijvoorbeeld 2030? Wij zien de tunnel niet apart, maar als onderdeel van een modern regionaal openbaarvervoerssysteem inclusief lightrail in een netwerkstad de metropool regio Haarlem/ Amsterdam/ Zuidas/ Almere/ Zaanstad/ Schiphol/ Haarlemmermeer/ Hilversum. Met goede afstemming tussen bus, trein en metro. Dit moderne OV-systeem lost niet alleen de kapitaal- en tijdverslindende files op, maar zorgt effectief voor terugdringen van CO₂-uitstoot door het weren van onnodig autoverkeer. Nogmaals, niet alleen in Haarlem, maar de hele regio rond Amsterdam en alle steden daar omheen. Dat heeft tegenwoordig de Noordvleugelstad, netwerkstad of metropoolstad. Dit moderne OV-systeem is essentieel voor de toegankelijkheid van de stad Haarlem, met de mogelijkheid van accentuering van zijn sterke punten binnen de netwerkregio. Haarlem: stad van cultuur en monumenten; winkelstad; stad van dienstverlening; en grootleverancier van de hoog nodige arbeidskrachten in de metropool Schiphol, IJmond en Waarderpolder. Haarlem: ook woonstad van de menselijke maat binnen de grote metropool. Ik ben het met de VVD uitdrukkelijk eens dat het daarbij gaat om economische, sociale en culturele ontwikkeling van de stad Haarlem, de toekomstige werkgelegenheid en de diversiteit van banen en scholen voor toekomstige en veelkleurige generaties in onze hele Haarlemse regio.

Is het een echte tunnel, is de tweede vraag. Of is het een toekomstvisioen? Dat hangt af van de volgende vragen. Komt de financiering rond en hoe dan? Naar ons idee komt de financiering van het Haarlemse onderdeel alleen rond als dit programma wordt opgenomen in het urgentieprogramma Randstad, ook wel Randstad urgent genoemd, met de daarbij behorende structuurvisies. De SP acht het onrealistisch dat de financiering van een lange hov-tunnel door het Rijk en de provincie lukt zonder de opname in een samenhangend plan rond de netwerkstad Noordvleugel. Je kunt je voorstellen dat men over bijvoorbeeld 7 miljard euro in Den Haag gaat brainstormen en dat er tijdens allerlei conferenties van bestuurders en bedrijfsleven plannen naar voren komen. Dan gaat men niet zeggen dat Haarlem apart moet worden behandeld. Ziet het college ook dat we dit moeten bekijken in een Noordvleugelnetwerkstad en dat het moet worden opgenomen in de urgenties daarvan. Als het college dit vindt, waarom missen wij dan de opname van toekomstig samenhangend regionaal hov-vervoer in het toekomstbeeld 2030/2040 dat onlangs gepresenteerd is en waarvoor financiering wordt gevraagd als onderdeel van 7 miljard euro voor de komende twintig jaar? Daarvoor kunnen in 2008 en 2009 structuurvisies worden ingediend. Almere, Zaanstad en Hilversum zijn aanwezig in de studie, maar de aanmelding van hov-tunnel en de voor de Haarlemse regio daarmee verbonden onderwerpen ontbreken. Er moet een grote inhaalslag komen om dit werkelijk integraal te behandelen. Anders kunnen we dit niet goed naar voren brengen.

Mevrouw BOSMA: Mag ik de heer Elbers een vraag stellen? Hebt u de plannen van minister Eurlings voor de Randstad en het openbaar vervoer gezien? Daarin ligt volgens mij het hele Zuidtangentracé dat we nu bespreken, vast.

De heer ELBERS: Ik heb de recente studies gelezen die behandeld zijn door het bedrijfsleven (Kamer van Koophandel en MKB) en de bestuurders van gemeentes en de provincie.

Mevrouw BOSMA: Ook op rijksniveau.

De heer ELBERS: Misschien zijn er meer recente studies, maar ik ga uit van wat ik heb gezien.

Vraag twee is of de regio Haarlem moet/kan meebetalen. Naar mijn mening moet een bijdrage van 10% voor Haarlem op te brengen zijn. Uitgaand van 800 miljoen euro zou dit 65 miljoen euro aan rente en afschrijvingen zijn. De SP stelt daarom voor om de volgende financiering te onderzoeken: 45% voor het Rijk, 45% voor de provincie en 10% voor de regio. Wat is de mening van de wethouder van financiën over de mogelijkheden van Haarlem in de toekomst? De SP wil ook uitdrukkelijk dat de grote en middelgrote bedrijven meebetalen aan de 10% van Haarlem. Op de conferentie van twee weken geleden lieten besturen van de Kamer van Koophandel, MKB, industriekringen en gemeenten niet na te tamboereren op het gemeenschappelijke belang en samenwerking om de urgente problemen op te lossen. Dat geldt ook voor onze eigen regio en de financiering van een tunnel. Bent u dit met onze SP-fractie eens? Het is logisch, omdat duizenden mensen meer Haarlem gaan aandoen en deze bedrijven profiteren daarvan.

De heer REESKAMP: Voorzitter, mogen wij de heer Elbers hierover een vraag stellen? Ik zit te denken over de bijdrage van het bedrijfsleven. Dat hebben we bij de Schoteroogbrug ook vaak geroepen en uiteindelijk komt dat geld er toch niet. Maar begrijp ik dat de SP dit als voorwaarde ziet voor het tunnelavontuur? Met andere woorden: als het bedrijfsleven niet bijdraagt, moeten wij dat ook niet vanuit publieke middelen doen?

De heer ELBERS: U luistert heel goed naar wat ik zeg.

De heer REESKAMP: Dat vind ik een compliment waard, want dat kost me af en toe moeite.

De heer ELBERS: In het verleden is bijvoorbeeld tegen het bedrijfsleven gezegd dat het mee moet betalen aan de vernieuwingen in de Waarderpolder. Lange tijd heeft het bedrijfsleven gearzeld, maar ze betalen er nu wel aan mee. Het gebeurt ook op andere vlakken. Het MKB heeft bijvoorbeeld plannen om mee te doen met...

De heer REESKAMP: Om kort te gaan, u ziet dit echt als een voorwaarde voor het starten van het tunnelavontuur?

De heer ELBERS: Als u dit wilt, kunt de woorden die ik uitspreek straks naar me teruggooien.

Onze tweede vraag gaat over het draagvlak onder de bevolking in de regio. De Partij van de Arbeid heeft hier terecht over gesproken. Zonder draagvlak komen we er niet. Alleen met draagvlak onder de bevolking is een hov-tunnel mogelijk. Creëer dus draagvlak. Niet met reclame, vliegtuigjes en glossy folders, maar door daadwerkelijke verbetering van het openbaar vervoer nu, waar het kan. En zeg dit ook tegen de Provincie. Anders zeggen de Gedeputeerden later dat we dit eerder hadden moeten zeggen, omdat ze er anders zeker positief tegenover hadden gestaan. Want de mensen in de stad en de regio zullen zeggen dat ze ons niet geloven als nu we geen inspanningen leveren voor zoiets simpels als buslijnen. Want verbetering van buslijnen kost geen honderden miljoenen euro's, maar maakt het leven van veel mensen (waaronder veel ouderen) een beetje fijner. Het schept ook mogelijkheden voor een betere opvang binnen de WMO. Investeer hierin vanaf nu

6 maart 2008

samen met de provincie, als een soort voortraject voor een goed en duur hov-systeem. En woeker met de middelen die er in Haarlem zijn van de overheid en (middel)grote ondernemingen. We geven u hiervoor een aantal ideetjes:

- Gratis openbaar vervoer voor ouderen buiten de spits op de lijnbussen. Dit hoeft niet veel te kosten.

De VOORZITTER: Mijnheer Elbers, houdt u zich alstublieft bij het onderwerp. Hier kunt u nog een hele rits aan toevoegen.

De heer ELBERS: Dit is inderdaad essentieel. Wij willen dat er echt iets gaat gebeuren in het openbaar vervoer als voorbereiding op plannen voor de toekomst. Ik ga verder:

- Routing afstemmen op ouderen. U bent van de wijken...

De VOORZITTER: Daar gaat het niet om. Het gaat om een tunnelstudie.

De heer ELBERS: Het gaat om hoogwaardig openbaar vervoer.

De VOORZITTER: Probeer u het nog een keer. Anders zet ik de knop uit.

De heer ELBERS: Verder:

- De experimenten met openbaar vervoer die we hebben afgesproken in het collegeakkoord.

De derde vraag is wat we in de tussentijd doen. Maak alternatieven als u het geld niet direct bij de hand hebt, maar houd wel vast aan het traject. Bijvoorbeeld, laat de Provincie eerst de tunnel onder de Rustenburgerbrug bouwen voor bussen en auto's. Dat kan goed, omdat we daarvoor niet hoeven te boren. Dat kost ongeveer 100 miljoen euro en dan ben je ongeveer bij het provinciegebouw.

Bestudeer daarnaast een alternatief van vertramming met de huidige baan. Dit kan toch geen kwaad? Volgens mij liggen daar al studies over.

De heer REESKAMP: Kan de heer Elbers deze laatste, belangrijke zin herhalen?

De heer ELBERS: Het kan geen kwaad om ook een alternatief van vertramming van de huidige baan te bekijken. In het verleden is hiernaar gekeken. Er is ook gekeken naar de korte tunnel. De cijfers liggen op tafel, dus het hoeft niet zoveel tijd en geld te kosten.

Mevrouw HOFFMANS: Mijnheer Elbers, wilt u dit toegevoegd hebben aan de opdracht voor het vervolgonderzoek? Hoe ziet u dit voor u?

De heer ELBERS: Ik vind het verstandig om naast de hoofdlijn van de lange tunnel in het kader van het hele regionale openbaar vervoer, ook voor Haarlem te kijken naar de kosten van vertramming.

Mevrouw HOFFMANS: Dat zei u al en wij zijn het hier van harte mee eens. Maar zegt u dat dit meegenomen moet worden in het vervolgonderzoek?

De heer ELBERS: Dat zou ik graag willen, ja. Maar laat ik het zo zeggen: ik vraag het aan het college.

Mevrouw HOFFMANS: Steunt u daarmee onze motie, mijnheer Elbers? Want wij vragen om verder onderzoek naar andere opties.

De heer ELBERS: Ik vraag niet om een studie, maar om eerst de U-variant te nemen.

Mevrouw HOFFMANS: Het heeft toch geen zin om een vervolgstudie te doen als we daarna gaan kijken of we niet ook een andere variant willen?

De heer ELBERS: Ik ben ervoor om alles erop in te zetten om de mogelijkheden voor hoogwaardig openbaar vervoer in de regio mee te nemen naar Den Haag. Maar het kan geen kwaad om intern het een of ander te bekijken.

Mevrouw HOFFMANS: Het is toch het een of het ander? We gaan nu toch geen vervolgonderzoek doen naar deze studie en vervolgens en passant kijken of het toch niet beter is om te gaan vertrammen op het huidige traject? Dat we eerst naar het Rijk gaan en volgend jaar naar het Rijk gaan met een ander verhaal. Ik begrijp het niet.

De heer ELBERS: Vertramming wordt meegenomen in het onderzoek. Ik bedoel te zeggen dat het traject nog lang duurt. Het is niet afgerond van vandaag op morgen en het is ook niet klaar binnen drie of vier jaar. Het is een zaak die te maken heeft met de hele metropool. Daarom weten wij dat de Zuidtangent nog lange tijd via het huidige tracé rijdt, langs de Gedempte Oude Gracht. Waar nu flink beton wordt gemaakt. Het zal nog tien tot vijftien jaar duren.

De heer DE VRIES: Mijnheer Elbers, zegt u dat u alleen geïnteresseerd bent in langetunnelalternatieven? Korte tunneltjes doen bij u niet meer mee?

De heer ELBERS: Wat ik weet van de studies van de korte tunnel is dat het verkeerstechnisch buitengewoon...

De heer DE VRIES: Uw antwoord is dus ja? U doet alleen in lange tunnels? Korte tunnels is geen markt?

De heer ELBERS: Als u wilt dat ik hier ja op zeg, zeg ik ja.

De heer DE VRIES: Duidelijk.

Mevrouw HOFFMANS: Mijnheer Elbers, zou u de motie wel steunen als wij het eerste bolletje schrappen?

De heer ELBERS: Ik ken uw motie niet, maar zal hem ondertussen even bekijken.

De heer DE VRIES: Niet te vlug bolletjes weghalen, mevrouw Hoffmans. Dan krijgt u problemen met de andere indieners. Kom, kom.

De VOORZITTER: Alles is gecheckt. Er staan allemaal handtekeningen en logo's op.

6 maart 2008

119

De heer DE VRIES: De VVD weet meer van handtekeningen op moties.

De VOORZITTER: Mijnheer Elbers, rondt u af?

De heer ELBERS: Ik wil als laatste vragen om in de tunnelstudie de ruimte voor ondergronds parkeren mee te nemen, zoals ook in Amsterdam het plan is. En neem meteen mee een studie van overslag van transport met elektrische wagentjes bij transferia aan de rand van de stad. Kortom, als u in dezelfde richting als wij wilt studeren, studeren we met uw plan mee en zullen we zo nodig een handje helpen. Maar tegelijkertijd zullen we het resultaat scherp beoordelen, mede aan de hand van de door ons genoemde punten.

De VOORZITTER: Het CDA.

De heer VISSER: Een stukje geschiedenis. Blokzijl, Vollenhoven en Kampen waren in de middeleeuwen welvarende stadjes door hun handel met de Oostzeelanden. Toen hun havens verzandden, werd hun positie over genomen door Hoorn, Enkhuizen en Medemblik. Zij ontwikkelden zich door hun handel tot zeer welvarende steden. Toen hun havens verzandden, werd hun positie overgenomen door Amsterdam en vervielen zij tot dode steden, zoals mijn generatie nog leerde in de geschiedenisles. Amsterdam dreigde onbereikbaar te worden voor de schepen die steeds groter werden. Zij moesten letterlijk voor Pampus liggen en werden over het eiland gesleept. Later werd er veel geïnvesteerd in het Noord-Hollandskanaal en het Noordzeekanaal.

Uitstekende bereikbaarheid is een voorwaarde voor de vitaliteit van een stad, dus ook voor Haarlem. De vroeger zo drukke Spaarnwouderstraat liep letterlijk leeg toen de trekschuiten naar Amsterdam niet meer voeren, omdat hun plaats ingenomen werd door de trein en het station elders lag.

Van het verleden naar nu en de toekomst van Haarlem. Wij zijn aan onze inwoners verplicht om de vitaliteit van de gemeente Haarlem breed te bewaken en bevorderen. Economische ontwikkeling van de provinciehoofdstad Haarlem bevordert de werkgelegenheid en cultuur en biedt kansen voor het verbeteren van het leefklimaat. Weet u nog? De discussie over de Spaarnepassage was de start van de tunneldiscussie. De Zuidtangent moet vervoerszekerheid bieden. Hij mag hier en daar langzaam gaan, maar de zekerheid moet gegarandeerd worden dat de gebruiker op de aangekondigde tijd aankomt. Dat hoort bij hoogwaardig openbaar vervoer. Vervolgens is binnen onze partij de discussie breed opgelaaid over de...

De heer REESKAMP: Een feitelijke interruptie. Wat de heer Visser zegt, is volgens mij een beetje een ouderwets standpunt. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is het belangrijk dat de tijdsaanduidingen juist zijn. Maar het idee van een vaste dienstregeling waaraan het vervoer zich dient aan te passen, is eigenlijk verlaten. Het is tegenwoordig allemaal dynamisch. Je moet ervan op aan kunnen dat de bus er over twee minuten is als dat wordt aangekondigd.

De heer VISSER: Dat bedoel ik ook. Ik formuleerde het zo, omdat ik nog veel op verjaardagen hoor dat er zoveel geld wordt uitgeven om wat sneller te gaan. Het zit hem niet in snelheid, maar in een bepaalde zekerheid.

De partijleden en de fractie hebben gevraagd om antwoorden op een aantal vragen. Deze vragen zijn belangrijk om uiteindelijk in te kunnen stemmen met het toekomstperspectief van een tunnel. Onze vragen:

- Het college heeft meerdere malen aangegeven dat Haarlem een fikse partij meeblaast in de Amsterdam Metropool. Het CDA vraagt het college aan te geven of de partners

binnen Amsterdam Metropool de ontwikkelingen op het bereikbaarheidsgebied ondersteunen. Niet alleen met woorden, maar ook met daden. Oftewel, waaruit blijkt dat deze bereikbaarheidsdiscussie prominent op de agenda van Amsterdam Metropool staat?

- We proberen ons voor te stellen hoe Amsterdam Metropool over dertig jaar is ingericht. Amsterdam is al een poos bezig met uitbreiding van de lightrail om de stad en het CDA vindt het van belang dat Haarlem straks deel uitmaakt van het lightrailnetwerk binnen de metropool. Is het college het met het CDA eens dat de systematiek van vertramming binnen de Amsterdam Metropool uniform is?
- Op verjaardagen, werk of straat hoort het CDA vaak als reactie: “Haarlem heeft zeker geld teveel?” In uw nota schrijft u hierover: “In dit stadium is nog niet in een gemeentelijke bijdrage voorzien. Of en hoe dit mogelijk wordt...” (bladzijde 5). Trekt Amsterdam Metropool met Haarlem en de Provincie op richting Rijk en private partners? In het hele proces heeft het CDA behoefte aan duidelijkheid en natuurlijk het liefst aan zekerheid. Wie niet? Kan het college aangeven in welke mate er nu al minimaal commitment bestaat bij het Rijk en de private partners?
- Het CDA heeft in 2006 een motie ingediend die vroeg om een regionaal vervoersplan, gesteund door andere partijen. Deze motie haalde het niet. Nieuwe poging. Gaat het college werken aan een regionaal vervoersplan waarin het beleidsmatig aangegeven wordt hoe het college denkt hoe niet alleen het openbaar vervoer zo optimaal mogelijk gerealiseerd wordt, maar ook de autobereikbaarheid? Om de doodeenvoudige reden dat de auto bestaat. Haarlem dient ook voor de auto bereikbaar te zijn. En langzaam verkeer. Ik vergat het bijna! In het regionaal vervoersplan staan visies en plannen voor bijvoorbeeld de rondweg, transferia, gratis openbaar vervoer, parkeren, doorstroming en verbinding met de omliggende gemeentes. Over de rondweg is een motie overgenomen. Wanneer krijgen we hier iets over te horen?
- Het CDA gaat ervan uit dat milieueffecten in de studie worden meegenomen. Gaarne bevestiging.
- In uw nota schrijft u over (her)ontwikkeling van haltelocaties (bladzijde 4). Er vindt intensivering plaats van wonen, werken en winkelen. Het gevaar dreigt dat we euforisch een plan beschrijven met schitterende zinnen en vergeten ons voor te stellen wat de consequenties zijn. U beschrijft eerlijk dat er fysieke ingrepen plaats zouden moeten vinden, maar wat stelt het college zich voor bij herontwikkeling? Wat voor gevolgen heeft dit voor de Grote Markt en Houtplein?

Mevrouw LANGENACKER: Voorzitter, mag ik een vraag stellen aan de heer Visser? Ten eerste valt het mij op sommige van deze vragen redelijk technisch van aard zijn.

De heer VISSER: Nee hoor.

Mevrouw LANGENACKER: Waarom hebt u ze niet in de commissie gesteld? Ik vond de bijdrage van het CDA toen vooral positief, maar ik merk dat er nu een aantal kritische vragen worden gesteld. Prima, maar waarom hebt u deze niet eerder gesteld? Misschien mag ik op een van de vragen ingaan. Wij hebben tussen de commissie en de raadsvergadering een bijeenkomst gehad van Amsterdam Metropool. Meerdere vragen gaan daarover. Wij hebben toen gesproken over infrastructuur en mobiliteit. De hele regio

6 maart 2008

is hierbij betrokken. Toen werd gezegd dat we samen een soort metropool vormen, maar dat er altijd concurrentie is. Dat er binnen de metropool allerlei infrastructurele vraagstukken zijn waarin we een soort concurrent zijn en dat we met elkaar een inhoudelijk verhaal moeten hebben, waarmee we naar het werk kunnen gaan. Mijn beeld van die sessie was dat het mooi is om dit met elkaar te doen, maar binnen de metropool moeten we ook voor ons eigen verhaal kunnen gaan.

De heer REESKAMP: Voorzitter, wat is nu precies de interruptie?

De VOORZITTER: Wat is uw vraag, mevrouw Langenacker?

Mevrouw LANGENACKER: U vraagt het college of de hele metropool achter het voorstel van het college staat.

De heer VRUGT: U antwoordt dus namens het college,

De heer VISSER: Voorzitter, ik concludeer dat mijn zeer gewaardeerde collega een vraag stelt, maar het antwoord zelf al gegeven heeft.

Mevrouw LANGENACKER: Ik geef inderdaad antwoord op deze vraag. Volgens mij is het prima om dat in deze raad te doen. We kunnen er als raadsleden van op de hoogte zijn op het moment dat we van deze sessies op de hoogte zijn.

De heer VISSER: U bent natuurlijk van harte welkom om uw commentaar te leveren. Maar als partij bepalen we zelf wat we aan het college vragen en verwachten we een antwoord van het college. Maar ik begrijp uw goede bedoeling. We hebben te maken met politiek. Er is een goed geschreven B en W-nota, maar ik wil in gesproken woord niet nahoren wat er op ateliers en congressen is verteld. Ik vertaal het voor de verjaardagen thuis. Als het college schrijft dat er herontwikkelingen plaatsvinden, mag ik als CDA'er vragen wat het college zich hierbij voorstelt. Want u moet zich voorstellen dat er over een jaar of tien het een en ander in ontwikkeling komt en dan beginnen we in Haarlem weer van voor af aan. Dan worden de mensen wakker en vragen ze of de hele westwand aan het Houtplein gesloopt wordt. Ik vraag het college wat ik me in hemelsnaam moet voorstellen bij dit soort ontwikkelingen? Niet meer en niet minder.

De heer VAN DEN MANAKKER: Mijnheer Visser, u noemde net in de context van deze tunnelstudie een rondweg. Kunt u uitleggen welke u bedoelt? Als ik het woord rondweg hoor, zie ik de westelijke rondweg voor me. Verder zie ik niets.

De heer VISSER: Ik zal u helpen en niet beginnen over de Vondelweg.

De heer VAN DEN MANAKKER: Dat hoort u mij niet zeggen.

De heer VISSER: Als wij nu – terecht – onze aandacht vestigen op het openbaar vervoer, moeten we de automobiliteit niet vergeten. Indertijd hebben wij een motie ingediend om te studeren op de verbinding Schipholweg en Westelijke Randweg. D66 heeft hier de Mariatunnel aan toegevoegd. Deze motie is overgenomen.

De heer VAN DEN MANAKKER: U hebt het dus over een halve rondweg?

De heer VISSER: Ik durf die andere in uw aanwezigheid bijna niet te noemen.

Ik ga verder met onze vragen:

- Haarlem heeft vaker grote projecten gestart. Hoe denkt het college de Haarlemmers mee te nemen in het vervolg, om ervoor te zorgen dat de Haarlemmers weten waar het over gaat en het draagvlak groeit zodat ze zich niet verrast voelen? Andere fracties hebben het hier ook over gehad, dus ik zal er niet over uitwijken.

De heer ELBERS: Hoe denkt u draagvlak te krijgen? Door foldertjes? Ik ben benieuwd wat u daarover denkt.

De heer VISSER: Ik zie de wethouder op de kist staan en de stad intrekken om alle geneugten van dit onderwerp luidkeels te verkopen: radio, televisie, krant en de wijken in.

De heer ELBERS: Is het niet beter om gewoon goede busverbindingen te creëren? Dat is toch de beste propaganda voor het openbaar vervoer?

De heer VISSER: Dit besluit ligt voor. Hier reageert het CDA op. U kunt dit vragen, maar u krijgt gewoon geen antwoord.

Onze vragen:

- Dit is een grote kans voor Haarlem. Het lijkt erop dat het dit geld is of geen geld. Dus geen Spaarnepassage en geen vertramming. Onderschrijft het college dit dilemma? Zeer gewaardeerde collega's hebben gesproken over alternatieven en andere aanpakken. De Provincie zegt dat dit het kan worden en dat dit bedrag erbij hoort. Als wij als raad zeggen dat we dit niet doen en andere ideeën hebben; is het dan dit geld of geen geld?

De heer REESKAMP: Ik wil de heer Visser uitdagen om eerst te zeggen hoe hij dit zelf inschat. U maakt ons – retorisch gesproken – een beetje bang, maar wat vindt u er zelf van? Ik hoor echo's van uw argumentatie bij het stadskantoor en dat is ook op zijn pootjes terecht gekomen. Zullen de hogere bestuurslagen Haarlem echt laten zitten op het moment dat wij de bevolking representeren en iets anders doen, zoals we bij het Westelijk Tuinbouwgebied doen?

De heer VISSER: Nou...

De VOORZITTER: Komt u wel eens op een verjaardag bij GS?

De heer VISSER: Om eens iets te noemen. Zoals ik de reactie van GS beluister, is de Provincie tamelijk stellig in haar verhaal dat dit het is. Ik vind haar vrij direct en dus ben ik zeer nieuwsgierig naar het antwoord van de wethouder.

De heer VRUGT: Dat ben ik ook, mijnheer Visser, maar u weet dat er eens in de zoveel jaar weer nieuwe ronden met nieuwe potjes zijn.

De heer VISSER: Natuurlijk. En des te nieuwsgieriger ben ik naar het antwoord van de wethouder. Als de studie uitwijst dat een tunnel om moverende redenen niet haalbaar is

6 maart 2008

(want zelfs daar moeten we rekening mee houden), gaat het college terug naar af. Hoe schat u de kansen in voor een plan b? Wat dat laatste betreft hoeft u in dit stadium alleen aan te geven of u nadenkt over een plan b. Voorzitter, dit was onze eerste termijn.

De VOORZITTER: Ik denk dat we eerst naar D66 gaan.

De heer REESKAMP: Voorzitter, collega-raadsleden. Het college van Gedeputeerde Staten vindt klaarblijkelijk 4 miljoen euro voor het bewaren van een klein, maar waardevol stuk binnenduinrand te veel geld. Maar een bedrag van 1 miljard euro belastinggeld voor een tunnel waarvan nut en noodzaak niet vaststaan, moet allemaal maar mogelijk zijn. D66 kan het ermee eens zijn dat Haarlem na jaren van moeizame bereikbaarheid door achterhaalde infrastructuur een greep uit de belastingkas mag doen, maar als het gaat om vele honderden miljoenen (mogelijk meer dan een miljard) euro's zijn we als politici verplicht aan de kiezer om kritisch te zijn. Het geeft dan geen pas om te redeneren zoals enkele statenleden van de VVD die tijdens het debat zeiden dat wij als raadsleden alleen hoeven te besluiten over onze eigen bijdrage en dat het Provincie en het Rijk besluiten over de eigen bijdragen. Een soortgelijk geluid heb ik de heer Kaatee ook horen ventileren. Wij vinden dat we het de kiezer verplicht zijn om ook boven de politieke bestuurslagen uit te stijgen en de vraag te stellen of de schaarse belastingmiddelen doeltreffend en doelmatig worden besteed. Wij vinden op voorhand dit niet het geval is.

Terug naar het conceptraadbesluit. Dat luidt: "Het college stemt in met de conclusie uit de eindrapportage van de tunnelstudie dat een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem maatschappelijk, ruimtelijk, vervoerskundig en technisch haalbaar is en dat de oplossingsrichting vanaf de Schipholweg via het Houtplein en het centrum naar het NS-station hiervoor het meest doelmatig en kansrijk is." Voorzitter, de ruimtelijke, vervoerskundige en technische haalbaarheid geloven wij. De studie is wat dat betreft degelijk uitgevoerd. Mijn complimenten, want het is wel eens anders geweest bij Zuidtangentstudies. D66 wil graag de maatschappelijke haalbaarheid tegen het licht houden. Er zijn inderdaad allerlei stadsgesprekken geweest. Maar het feit dat bijvoorbeeld reizigersvereniging ROVER, Milieudefensie en het Duurzaamheidsplatform zeer kritisch staan tegenover algehele ondertunneling van de binnenstad, zou ons te denken moeten geven. De tunnelstudie heeft zich vooral geconcentreerd op de harde aspecten van de infrastructuur, maar wat het betekent om mensen 30 meter onder onze binnenstad door te vervoeren met kwetsbare roltrappen waarvan de bedrijfszekerheid ongeveer gelijkstaat aan de ons welbekende dynamische parkeerpaaltjes...

De heer ELBERS: Mijnheer Reeskamp, u noemde de maatschappelijke organisaties. Volgens mij noemde u ook ROVER. Ik heb informatie waarin staat dat ROVER de tunnel onderschrijft.

De heer REESKAMP: Dan moet u uw huiswerk beter doen, mijnheer Elbers.

De heer NAGTEGAAL: Of u moet uw huiswerk beter doen.

De heer REESKAMP: Voorzitter, 30 meter betekent tien verdiepingen van boven naar beneden. Dat aspect is eigenlijk geheel buiten beschouwing gelaten. Wie de tijd berekent die het op en neergaan van een roltrap in beslag neemt, komt tot de conclusie dat alle tijdswinst voor de reiziger die in ons centrum moet zijn eigenlijk verdampt. Ook moet de lift of roltrap het doen.

Mevrouw BOSMA: Mijnheer Reeskamp, bent u in Londen of Parijs geweest en weet u hoe snel het daar gaat?

De heer REESKAMP: Ik heb een jaar in Londen gewoond.

Mevrouw BOSMA: Dan moet u toch beter weten?

De heer REESKAMP: Wat bedoelt u daarmee te zeggen?

Mevrouw BOSMA: Dat je snel van A naar B kunt komen, inclusief de roltrappen.

De heer REESKAMP: De roltrap op High Holborn heeft het een jaar niet gedaan. Dat was een ellende. Ik moet zeggen dat ik er een fantastische conditie aan over heb gehouden, hoewel deze nu weer is weggeëbd. Oudere mensen, mensen met kinderen en mensen met een handicap sluit je helemaal buiten. Daar doen ze in Londen niet moeilijk over: het leven en werken in downtown is alleen voor 'the fittest'.

De heer VRUGT: Voorzitter, als ik ook even mag interrumpen. De vergelijking die de heer Visser eerder maakte met omgeving Blokzijl en Kampen lijkt mij iets overdreven, maar een vergelijking met Parijs en New York is dat ook, vind ik.

Mevrouw BOSMA: We hebben het over hoogwaardig openbaar vervoer, mijnheer Vrugt.

De heer REESKAMP: Voorzitter, doen we het dan voor de forens die in het station moet zijn? Dat zou kunnen. De discussie is in de vorige periode ook gevoerd en toen bleek dat vanwege dakpansgewijs verplaatsingsgedrag (niet van A naar B, maar van A naar C en van B naar D) de meeste reizigers juist een comfortabele halte in de binnenstad nodig hebben met mogelijk een halte erbij. Laten we niet vergeten dat de belangrijkste eis aan een hov-verbinding is dat de kostendekkendheid geen 30% mag zijn zoals bij gewone stadsbussen, maar het liefst 50%. Omdat we allemaal weten dat spitsreizigers in het OV geld kosten en dalurenreizigers geld in het laatje brengen, is een plezierige uit- en opstaptelek in het hart van de stad gewoon belangrijk.

Nu zal D66 de laatste zijn om te ontkennen dat we een probleem hebben met de bereikbaarheid van de binnenstad. Hoewel de modaliteiten auto en openbaar vervoer in de hele verre toekomst steeds meer naar elkaar toe zullen schuiven, is de realiteit over tien tot twintig jaar dat de wegen naar Haarlem toe verder zullen dicht slibben. Er moet dus iets gedaan worden. Er is al veel gedaan. Succes heeft vele vaders, maar onder andere onze oud D66-wethouder Peter Schouten is een van de voortrekkers geweest van de Zuidtangent. Ook anderen hebben hun steentje bijgedragen. Niet in de laatste plaats de belastingbetaler. Wij/zij hebben vele miljoenen euro's geïnvesteerd in het onderhouden van alle haltes van de Zuidtangent. Wij/zij hebben miljoenen euro's gestoken in het aanleggen van lange, dure, bouwkundige perrons. Perrons die niet zelden op minder gunstige plekken werden aangelegd (Europaweg en Wilhelminakerk), omdat ze alleen zo voorbereid zouden zijn op de komst van lightrail. Miljoenen euro's die vergeefs zijn geweest. Vier jaar na dato besluit de Gedeputeerde in al zijn wijsheid dat lightrail niet aan

6 maart 2008

125

de orde is en de investeringen dus afgeschreven kunnen worden. Het verlossende woord is gesproken: we gaan boren.

Voorzitter, terug naar de zaak. Het mag duidelijk zijn dat wij het vorige standpunt van het college en Gedeputeerde Staten in de stuurgroep nog niet zo slecht vonden. Nut en noodzaak moet worden aangetoond, zeiden we toen. Inpasbaarheid van de Zuidtangent in het profiel van de Gedempte Oude Gracht wordt een uitdaging, zeiden we toen. Snelle vertraming is niet aan de orde, maar blijft wenselijk, zeiden we toen. Nu is er een zak met geld uit de portemonnee voor handen en vinden wij dat de standpunten volledig achterhaald zijn? Sterker nog, zoals de VVD wil geloven, dat de standpunten getuigen van gebrek aan visie? Kom nou toch. D66 wil geen ondergrondse openbaarvervoersverbinding; geen oh-ov, maar een buitengewoon hoogwaardige openbaarvervoersverbinding. Een lightrailverbinding met (mits de noodzaak daarvan is aangetoond) een ondergrondse passage die ook meerwaarde dient te hebben voor de automobiliteit in de vorm van bijvoorbeeld de Mariatunnel. Wij moeten kijken of het handiger is om de beroepsvaart niet meer door het Spaarne te voeren, maar langs de Ringvaart. Daartoe dienen we een motie in.

Motie 10/2 Beroepsvaart via de Ringvaart

“De gemeenteraad van Haarlem, in vergadering bijeen op 6 maart 2008,

Constaterende dat:

- in alle studies naar de Zuidtangent een alternatieve route voor de beroepsvaart nooit is opgenomen;
- de betekenis van de beroepsvaart over het Spaarne door het wegvallen van de betonindustrie nabij de Cruquius aanzienlijk minder is geworden;

Overwegende dat een dergelijke studie bij elkaar genomen alle vraagstukken rond de Zuidtangent, de Sint Nicolaasbrug (zie motie GroenLinks), de veiligheid van watersporters op het Spaarne (niet in het minst nabij de HJC) niet meer achterwege gelaten kan worden;

Besluit het college te verzoeken een dergelijke studie te laten uitvoeren;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening: D66”

Met het raadsbesluit dat er nu ligt, kan D66 niet akkoord gaan. Technische haalbaarheid ja. Ruimtelijke inpasbaarheid misschien. Maatschappelijke haalbaarheid is maar zeer de vraag. Niet dat het er veel toe doet, want Gedeputeerde Staten heeft al laten zien dat het geen moer geeft om welke mening de Haarlemse gekozen volksvertegenwoordiging erop na houdt. Voorzitter, tot zover onze bijdrage in eerste termijn.

De VOORZITTER: De heer Vrugt.

De heer VRUGT: Axielijst streeft uiteraard naar hoogwaardig openbaar vervoer en het oplossen van verkeersknelpunten. Daarom zijn wij erg blij met de Zuidtangent. Zoals uit de studie blijkt, missen wij helaas nog rechtstreekse ov-verbindingen naar het noorden, de IJmondregio, en naar de Zuidas. Voor ons is glashelder dat voor het realiseren van deze twee hoogwaardige verbindingen een tunnel diep onder de Haarlemse binnenstad volkomen overbodig is. Dit is immers een volslagen ander traject en meer een interne

Haarlemse aangelegenheid. Om in Haarlem zelf het OV en de fiets meer ruimte te geven, moeten we snel vaart maken met het weren van binnenstedelijk autoverkeer. Dan zijn er de knelpunten waar goede oplossingen voor moeten komen zoals met name de oost-westroutes, meer dan noord-zuid. Denk aan opstoppingen op het Kennemerplein, Bolwerken/Verspronckweg, de verkeersstromen richting het strand of zuidelijker het ontbreken van een logisch vervolg op de Westelijke Randweg.

In plaats van dit soort reële knelpunten op de lossen, wil de tunnellobby ruim een miljard euro gemeenschapsgeld steken in een tunnel. Mensen die ik in de stad spreek, verklaren dat met dit plan de gemeente en de Provincie definitief mesjogge zijn geworden. Helaas hebben de kiezers zich hierover bij de laatste verkiezingen niet uit kunnen spreken, omdat het toen in het geheel niet aan de orde was. Het gaat echter alle Haarlemmers aan. Axielijst zou het daarom onbestaanbaar vinden wanneer zij zich hierover alsnog niet zouden kunnen of mogen uitspreken. Gelukkig is er het voornemen uit het coalitieakkoord dat over werkelijk belangrijke projecten een referendum moet worden gehouden. Als er een project is dat in de beslissende fase hiervoor in aanmerking komt, is het deze peperdure, 3 kilometer lange tunnel dwars onderdoor onze historische stad. Axielijst zal daarom stevig inzetten op de noodzaak van een referendum. Immers, bij een ja voor de tunnel is dat de legitimering voor Provincie en gemeente om het plan door te zetten. Terwijl bij een nee duidelijk wordt dat de inwoners voor wie wij hier als volksvertegenwoordigers zitten niet willen dat de tunnel er komt. Wij doen goed aan om daar goed naar te luisteren.

Axielijst constateert vervolgens dat waar een eventueel draagvlak voor de tunnel door de studie zou moeten worden onderzocht, al snel duidelijk werd dat men in plaats daarvan bezig is het draagvlak voor de lange tunnel te creëren door een opgestarte promotiecampagne, waarover wij schriftelijke vragen hebben ingediend. Inmiddels is de campagne uitgebreid met een van alle kritiek gespeende nieuwsbrief die het idee moet geven dat Haarlem als zogenaamd versukkeld stadje echt niet zonder tunnel kan, terwijl de noodzakelijke verbindingen van Haarlem met IJmond en de Zuidas geen tunnel onder Haarlem vereisen.

Door de tunnel worden deze verbindingen juist uitgesteld. In de studie worden ze genoemd, maar in plaats van hiermee te beginnen, gaan we eerst bij Haarlem 26 meter de grond in. Door de eenzijdige propaganda voelt Axielijst zich genoodzaakt tot een campagne waarin de vele bezwaren ook aan bod komen. Ik beloof dat wij deze zeker zullen voeren.

Ten slotte de twee beslispunten uit het voorstel. Er is een verzoek om in te stemmen met de conclusies uit het rapport. Toegegeven, het is een mooi en handzaam rapportje vol kleurenfoto's. Op basis van het uiteraard beperkte onderzoek (waarvan globaal verslag wordt gedaan) en op basis van de wetenschap dat naar heel veel zaken nog helemaal geen onderzoek is gedaan, kan Axielijst niet zoals gevraagd instemmen met de stellige eindconclusies. Evenmin is het voor ons als tegenstanders van dit rare plan zinnig om in te stemmen met een vervolgonderzoek, het tweede beslispunt. Als dit onderzoek nodig is om anderen tot de conclusie te laten komen dat we de hele boel moeten afblazen, zou het nog enig nut hebben. Maar wij hebben het voor ons standpunt niet nodig. Het is zonde van tijd, geld en energie. Axielijst roept dringend op de energie aan te wenden om aan de slag te gaan met echte oplossingen voor de knelpunten en deze niet langer vooruit te schuiven. De Haarlemse forens heeft al lang genoeg in de file gestaan en menig

6 maart 2008

127

ondernemer wordt al lang genoeg gedupeerd door langdurige bouwputten in de binnenstad. Waarschuwingen komen er volop vanuit Amsterdam, waar de Noord-Zuidlijn inmiddels met nog eens vier jaar is vertraagd en de kosten al tot praktisch 2 miljard euro zijn opgelopen. Laat dit Haarlem en haar inwoners bespaard blijven. Investeer zinvol in de stad, in plaats van hem te ondermijnen.

Mevrouw LANGENACKER: Bedoelt u dat alleen kortetermijnoplossingen zinvol zijn en de langetermijnoplossing niet zinvol is?

De heer VRUGT: U knoopt de lengte van de tunnel aan de termijn, begrijp ik. Ik ga daar niet in mee.

De VOORZITTER Dank u. De heer De Vries.

De heer DE VRIES: Zoals we allemaal weten, is nog nooit iemand minder geworden van studeren. Bovendien is duidelijk dat besturen vooruitkijken is. Dit geldt dus ook voor de bereikbaarheid. Een tunnelsnuffelstudie is daarom een hele goede zaak. We hebben met veel plezier alle uitermate goed verzorgde bijeenkomsten bezocht. Maar wat zijn nare dingen van met name lange tunnels? Wij zijn van mening dat Haarlem veel te mooi is om haar als een mol onder de grond te bezoeken. Wij van Partij Spaarnestad (en ik persoonlijk toen ik nog pendelende loonslaaf was) zitten veel liever aan het raampje van een pendelende tram om de zaak eens rustig te bekijken.

Serius meen ik het volgende. Deze tunnelsnuffelstudie is ons inziens niet breed genoeg aangepakt. De tunnel beperkt zich tot de Zuidtangentbus, zoals het CDA terecht zei. We hebben het hier over bereikbaarheid en daar vallen ook auto's onder. Onze eerste vraag is daarom waarom het college de tunnelstudie niet breder heeft getrokken naar een autotunnelstudie oost-west. We kennen de problematiek in de zomer op de weg naar Zandvoort. Wij zijn daarom blij met de motie van de ChristenUnie/SGP.

Wat hebben wij verder tegen op deze beperkte langetunnelstudie? Blijkbaar zijn in deze studie alleen langetunnelvarianten interessant. Waarom zijn er geen kortetunnelvarianten bekeken? GroenLinks heeft hierover een prachtige, logische motie, die wij met genoeg ondersteunen.

Als derde en laatste hoorde ik iets over ondergrondse Zuidtangentstations. Wij van Partij Spaarnestad huiveren als we denken dat aan het Verwulft en Brinkmann een enorm ondergronds station moet komen. Ons inziens moet ten ene male worden voorkomen dat de tunnel ergens onder de oude stad komt. De tunnel moet daar ver weg van blijven, gezien de vele grote risico's. Wij verbazen ons over het feit dat de studie niet de varianten naast elkaar heeft gelegd en de risico's tegen elkaar heeft afgewogen.

Wij komen daarom tot de conclusie dat we het veel te voorbarig vinden om nu aan ons te vragen om door te gaan met de voorkeursvariant.

De VOORZITTER: De heer Vreugdenhil.

De heer VREUGDENHIL: We zijn dankbaar voor het gepubliceerde boekje met alle zaken die een tunnelvariant kunnen betreffen. We vinden wel dat de nota enigszins eenzijdig is. Alle varianten worden genoemd, maar ze worden niet uitgewerkt.

Tegenwoordig is er bijvoorbeeld regelmatig een discussie over zweeftreinen in Amsterdam en Almere. Daar zou Haarlem ook bij betrokken kunnen worden, maar dat staat niet in deze studie.

De winst van deze studie vinden wij dat nu de aandacht ook is gevestigd op een route via de westkant en het Houtplein, terwijl de route aanvankelijk over de Schalkwijkstraat en de Gedempte Oude Gracht liep. We hebben altijd gezegd dat de route via de Gedempte

Oude Gracht niet meer is dan een experiment en dat het niet de definitieve route moet worden. Ik heb het idee dat deze studie deze conclusie bevestigt.

Wat ontbreekt er wel aan deze studie? Zoals ik zei, zijn de alternatieven onvoldoende uitgewerkt. De auto's komen er nauwelijks in voor. Er wordt gezegd dat dit er nog een keer bij betrokken kan worden, maar ik denk dat nu de hoogste tijd is om dit te doen. De heer Visser noemde al de bereikbaarheid. Met een rondweg rond de stad zijn wij het van harte eens. Wij vinden dat een vervolgstudie zinvol en wenselijk is, maar hebben een motie om te preciseren wat we willen horen. Het dictum daarvan is: "Besluit de bovengenoemde niet onderzochte probleemvelden en varianten te onderzoeken om een totaaloverzicht van de kosten en baten van de diverse varianten en mogelijkheden aan de raad voor te leggen, zodat het maken van een keuze voor één variant op basis van meer onderzoeksgegevens beter onderbouwd kan worden". We vinden een keuze voor één variant geen keuze, maar iets dat van bovenaf wordt opgelegd.

De VOORZITTER: Dit was de eerste termijn van de raad. De wethouder gaat onmiddellijk antwoorden.

Wethouder NIEUWENBURG: Voorzitter, ik ben blij dat een groot deel van de gemeenteraad ziet dat zich hier een grote kans voor Haarlem en de Haarlemse regio voordoet. Verschillende partijen hebben terecht gezegd dat het voor de toekomst een grote bedreiging is als we niets doen aan de bereikbaarheid van Haarlem. Ik zeg dit met nadruk en ik ben blij dat de gemeenteraad dit in grote mate erkent. Dit wordt ook door de onderzoeken gestaafd.

Dan komen we op de vraag of er regionale commitment en ambitie is om te zorgen dat we dit regelen. Ik kan u zeggen dat dit zo is. In het kader van het samenwerkingsverband op rijksniveau hebben we hiervoor commitment in de regio, maar ook bij het Rijk. Gedeputeerd Mooij is daarmee bezig en ik wil hem hier de komende tijd van harte in ondersteunen.

De heer VISSER: Voorzitter, mag ik een vraag stellen?

De VOORZITTER: Ik stel voor dat we de vragen bewaren tot na het betoog van de wethouder, zodat daar een beetje lijn in blijft.

Wethouder NIEUWENBURG: De SP stelde de vraag of deze ambities te zien zijn in Noordvleugeldocumenten. Dit is het geval als u kijkt naar de kaarten en de impulsen die regionaal gegeven zijn aan het ontwikkelingbeeld. Voor mij was dit een voorwaarde om met de Provincie dit intensieve traject te brengen tot het punt waar we nu staan.

De heer ELBERS: Ik vind die kaarten wat onduidelijk. Het wordt niet genoemd in de urgente punten die zijn samengevat en besproken met het kabinet.

De heer VISSER: Voorzitter...

De VOORZITTER: Ik ben het met u eens. Laten we enigszins gedisciplineerd zijn en vragen stellen in de tweede termijn.

6 maart 2008

129

Wethouder NIEUWENBURG: Er is een aantal beleidslijnen, zoals het Urgentieprogramma Randstad en regionale ambities voor hoogwaardig openbaar vervoer. Zeker voor het laatste hebben we een regionale agenda. Ik denk dat het zeer belangrijk is te onderkennen dat dit college, ikzelf en Gedeputeerde Mooij in staat zijn gebleken om afspraken te maken die Haarlem regionaal aantakken. We hebben het niet zomaar over een tunnel. Het is essentieel dat we de regionale aantak maken. Een zeer belangrijke voorwaarde is geweest om de verbinding naar Velsen te maken. Het is inderdaad zo dat je deze tunnel niet kunt maken zonder een aantal toekomstbeelden te delen in de regio. Datzelfde geldt voor het feit dat je moet kijken naar alternatieve routes, die ons aantakken op een ander deel van de Randstad. Ik heb het over aantakken op een toekomstige westelijke terminal en een directe aantakking op de Zuidas. Dit komt allemaal voor in de documenten die zijn vastgelegd in het verband van de Noordvleugel en de afspraken die we hebben gemaakt met de regio. Ik ben er trots op dat het de afgelopen jaren niet alleen ging over een tunnel (uw opdracht), maar dat we in staat zijn gebleken om uw opdracht te verbreden en de regionale bereikbaarheid op de agenda te krijgen. Ik denk dat dit een zeer belangrijk punt is. Hiermee heb ik een groot aantal vragen van met name het CDA beantwoord.

Dan kom ik op de vertramming. Ik ben bij de behandeling in de Staten geweest en ik denk dat dit een terecht punt is. Komen we uit op een systeem dat aansluit op het metronetwerk van Amsterdam? In principe hoeft dit niet direct. Het is van belang dat we in onze hoogwaardige openbaarvervoersverbinding komt tot snelle, maar ook regelmatige verbindingen. Als je moet overstappen, moet je dit snel kunnen. Het is wel belangrijk dat je het voor de toekomst niet moet uitsluiten. Gedeputeerde Mooij en ik trekken hierin gezamenlijk op. Een verbinding in de vorm van een tunnelvariant betekent dat je een eensluitende verbinding binnen één groot netwerk mogelijk moet maken. We zullen dit meenemen in een vervolgstudie.

De heer REESKAMP: Voorzitter, mag ik interrumpen? Anders wordt het heel ingewikkeld.

De VOORZITTER: Laten we afspreken dat de wethouder een betoog neer kan zetten en dat er daarna een tweede termijn komt met allerlei vragen en er in de tweede termijn van de wethouder politieke interrupties gedaan worden. Als het politiek is, is het akkoord.

De heer REESKAMP: Het is niet politiek, maar u hebt als voorzitter van het presidium de raad keer op keer gebombardeerd met richtlijnen dat we meer moeten interrumpen. Daarom is er minder spreektijd. Ik maak daar nu comme il faut gebruik van.

De VOORZITTER: Ik heb zojuist gezegd dat het volgens mij de kwaliteit van het debat ten goede komt als de wethouder een verhaal neer kan zetten. Ik vind het niet eerlijk tegenover de heer Visser en anderen, maar laat het voor uw rekening.

De heer REESKAMP: Het aantakken aan een mogelijke metroverbinding is een erg belangrijk detail. De mensen die bezig zijn met de techniek weten dat de tunnelafmetingen niet voldoen, omdat de metro's breder zijn. Ik wil van de wethouder horen of de veel bredere tunnel en het bedrag dat daarbij hoort (al snel 2 miljard euro) ook onderdeel van de tunnelstudie wordt.

Wethouder NIEUWENBURG: Ik vind dat u erg de techniek ingaat.

De heer REESKAMP: U begon met de techniek.

Wethouder NIEUWENBURG: Ik heb u toegezegd dat al deze aspecten aan de orde zullen komen in een vervolgstudie. De status is dat we het komend jaar gaan werken aan een businesscase waarin dit soort aspecten echt aan de orde zullen komen. U krijgt het op een presenteerblaadje aangeboden.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de auto-ontsluitingen. Een heel belangrijk aspect van deze studie is het scheiden van verkeersstromen en ervoor zorgen dat je een openbaarvervoersverbinding legt om zelfs misschien de mogelijkheden voor de auto in de stad te verbeteren. Toch kunt u in de rapportage lezen dat wij de ontwikkelingskansen van de auto als een mogelijkheid zien. Dit is een uitdrukkelijke wens geweest van mij als stadsbestuurder, gehoord uw invloed. Een van de redenen om voor deze variant te kiezen, is dat er een koppeling gemaakt kan worden. Dit hebt u in de studie kunnen lezen en dus ga ik er niet in detail op in.

Komt er een Milieu Effect Rapportage? Ja, die komt er. Er is gevraagd naar de herontwikkeling van de haltelocaties. Heel belangrijk is dat je een openbaarvervoersverbinding koppelt aan herontwikkelingslocatie, zeker als je kijkt naar een langer traject. Waarom staat dit er in? De stad staat de komende tijd niet stil. Als wij gaan kijken naar de mogelijkheid van een tunnel, pakken we herontwikkelingslocaties mee, zoals 023. Hierbij wordt ook gesproken met private financierders. De schaal van deze herontwikkeling is zeer afhankelijk van de plek van de haltes en de mogelijkheden. Uiteraard wordt u hierbij betrokken, maar het is absoluut prematuur om hierover nu te discussiëren.

De heer VRUGT: Ik wil niet al te zeer voor de heer Visser spreken, maar volgens mij was zijn vraag wat voor herontwikkeling u ziet op locaties zoals het Houtplein, Verwulft en de Grote Markt.

Wethouder NIEUWENBURG: Het hoeft niet te betekenen dat dit op elke locatie zo is, maar ik kan me herontwikkeling op locatie 023 wel voorstellen. Er wordt met de ontwikkelcombinatie in ieder geval besproken wat voor versterking we op deze locatie kunnen aanbrengen. Nogmaals, wij leggen dit ordentelijk aan u voor. Dit geldt natuurlijk ook voor de stad. Natuurlijk is gezegd dat de inwoners van Haarlem en de regio betrokken worden bij dit traject. Voor veel mensen in de omgeving zit er een grote meerwaarde in dat wij deze stad en zijn omgeving beter ontsluiten en bereikbaar maken. Daarom heb ik als wethouder Ontwikkeling, verkeer en vervoer de regio nadrukkelijk betrokken bij deze ambities. Ik kan u zeggen dat de regio enthousiast reageert. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor een gemeentebestuur van Zandvoort. Die zegt dat er problemen zijn met het kustverkeer, maar desalniettemin vinden we een verbinding die ons aantakt op de regio Amsterdam van zodanig belang dat we er gezamenlijk in willen optrekken. Er is dus niet alleen Amsterdamse commitment, maar ook regionaal commitment in Zuid-Kennemerland. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor het verder uitwerken van deze plannen.

De heer DE VRIES: Stel u zich voor dat u met de voorkeursvariant doorstudeert en u tot de conclusie komt dat er enorme risico's aan vastzitten. Wat betekent dit dan? Gaat u terug naar andere varianten of bijt u zich vast in deze voorkeursvariant?

6 maart 2008

Wethouder NIEUWENBURG: In de commissie heb ik u uitgelegd en u kunt dit ook lezen in de rapportage dat een dergelijk tracé kansrijk is. Kansrijk voor financiering van het Rijk. U kunt vragen of het korter kan en...

De heer DE VRIES: U hoort niet wat ik zeg. Ik heb het over de mogelijk zeer grote risico's van deze voorkeursvariant. Want zo indrukwekkend is de studie niet geweest. Het is maar een snuffelstudie.

Wethouder NIEUWENBURG: U hoort mij zeggen dat het onderwerp uitmaakt van de businesscase die het komend jaar gemaakt wordt.

De heer DE VRIES: Stel dat u bij deze voorkeursvariant inderdaad aanbottst tegen zeer grote risico's. Wat gaat u dan doen? Houdt u zich vast aan deze variant of gaat u terug naar andere varianten, zoals de variant die GroenLinks voorstelt.

Wethouder NIEUWENBURG: Laat u mij nu uitspreken. Wat mij betreft gaan we de komende tijd werken aan een kansrijk scenario en kijken we of we deze variant bij het Rijk en externe partners financierbaar krijgen.

De heer DE VRIES: Het gaat mij niet om het geld. Het gaat mij om de risico's.

De VOORZITTER: We stoppen ermee, mijnheer De Vries. U krijgt straks de gelegenheid om verder te spreken.

Wethouder NIEUWENBURG: De risico's komen uitgebreid aan de orde bij de businesscase. Dit heb ik in de commissie uitgebreid toegelicht. Als u van tevoren zegt dat er te veel risico's zijn om te beginnen, grijpt u de kans niet aan. Een kans die als kansrijk is aangetoond in een onderzoeksstudie.

U kunt vragen om verder onderzoek, maar dat is onverstandig. De komende tijd willen wij met deze kansrijk geachte studie niet opnieuw zoeken. We willen dit een goede kans geven en dus kijken hoe ver we er de komende tijd mee komen. Volgens mij heb ik hiermee veel beantwoord.

De VOORZITTER: Prima. Wie wil er reageren in de tweede termijn?

De heer VISSER: Voorzitter, ik wil graag schorsen, omdat we ons goed moeten beraden op de antwoord.

De VOORZITTER schorst de vergadering.

De VOORZITTER: Dames en heren, we heropenen de vergadering. We zijn toe aan de tweede termijn. Die doen we in dezelfde volgorde als de eerste termijn.

De heer VISSER: Voorzitter, het CDA heeft geschorst en naar goed gebruik in onze raad mag het CDA daarom beginnen.

De VOORZITTER: Aan de andere kant was het pauze.

De heer VISSER: Toen ik wilde interrumpen, mocht het niet. Nu hoop ik te beginnen en mag ik ook niet!

De VOORZITTER: Omdat u zich zo gedisciplineerd hebt opgesteld en daarmee een goed voorbeeld bent geweest voor de hele raad – een enkeling uitgezonderd, mag u nu beginnen.

De heer VISSER: Dank u wel, voorzitter. Het CDA zit wat in zijn maag met de antwoorden. Wij zijn grotendeels voorstander van een tunnel, maar we hebben niet op al onze vragen antwoord gekregen. Onze vraag 1 was: waaruit blijkt dat deze bereikbaarheidsdiscussie prominent op de agenda van Amsterdam Metropool staat? Als u met resultaten van de vervolgstudie komt, moeten wij op papier het commitment hebben. Niet in genoemde overzichtjes, maar heel duidelijke ondersteuning in woord en daad van Amsterdam Metropool. Haarlem wil belangrijk zijn in de metropool en de partners in de metropool hebben daarop te reageren. Wij zullen bij de presentatie van de vervolgstudie op deze steun letten.
Vraag 2...

De VOORZITTER: Mijnheer Visser, u had tien vragen. U hebt er nu één gehad en uw tijd is op. Beperkt u zich tot een paar hoofdpunten.

De heer VISSER: Oké. In het kader van de businesscase heb ik een aantal opmerkingen gemaakt over ontwikkelingen en private partners. Wij zien straks in die businesscase dus het rendementsverhaal terug waardoor private partners mee gaan doen en geïnteresseerd zijn. Denk aan ING op het Stationsplein.

Ik rond af. De heer Elbers noemde Randstad Urgent. Hij zei dat Haarlem daarin niet genoemd wordt. Ik zag de wethouder schudden, dus graag commentaar. U hebt geen antwoord gegeven op mijn vraag ‘dit geld of geen geld?’. En helemaal tot slot: de opmerking over het regionaal verkeers- en vervoersplan. Het is voor ons voorwaardelijk dat dit er bij aanbidding aan het Rijk ligt.

De VOORZITTER: We gaan verder in de oude volgorde. Mevrouw Bosma.

Mevrouw BOSMA: Ik ben een beetje verbaasd over de discussie die zich in de raad voltrekt. De VVD gaat volmondig voor dit plan. Wij staan achter de zogenaamde ‘sense of urgency’ die in het rapport genoemd wordt. We willen Haarlem in korte termijn op de kaart zetten. We willen met voortvarend verder, zodat we op korte termijn uitvoering kunnen geven aan de plannen. Ik hoor GroenLinks, CDA en D66 hoor zeggen dat ze er enerzijds voor zijn, maar anderzijds van alles en wat onderzocht willen laten onderzoeken. Er zijn studies over de korte variant geweest. Het gaat om de essentie van Haarlem als centrum van de regio.

Mevrouw HOFFMANS: Dus de VVD is ervoor om hier 800 miljoen euro tegenaan te smijten zonder een fatsoenlijke vergelijking tussen de verschillende varianten?

Mevrouw BOSMA: Eerlijk gezegd komt u naar mijn mening terecht in een zeker geneuzel om de echte beslissing...

6 maart 2008

133

Mevrouw HOFFMANS: Dat is onzin! We hebben het over bijna een miljard euro.

Mevrouw BOSMA: U schuift de beslissing voor zich uit en doet net alsof het allemaal vreselijk belangrijk is. Hetzelfde hoor ik bij het CDA: “We zijn grotendeels voor.”

De heer VISSER: Het CDA wordt genoemd, dus wil ik reageren. We zijn niet voor niets oppositiepartij. Dat betekent dat we de zaken zo scherp mogelijk op tafel willen hebben, mevrouw Bosma. We mogen ons minstens zorgen maken over het feit dat we niet in Randstad Urgent genoemd worden. We mogen minstens vragen dat de heer Eurlings ons binnen een jaar op een lijst zet. We mogen minstens constateren dat we niet genoemd worden in de nota Ruimte van VROM over grote vervoerszaken.

Mevrouw BOSMA: Mijnheer Visser, ik constateer dat u de discussie in de commissie niet zelf hebt kunnen voeren. Ook niet in commissie Ontwikkeling. Nu gaat u helemaal los. U was destijds voorzitter van de commissie Beheer en daarom kom u de discussie niet voeren, maar het was beter geweest als u al deze vragen daar had gesteld.

De heer REESKAMP: Het is echt procedureel geneuzel als mevrouw Bosma dit gebruikt als argument om een voorstel van de raad te kwalificeren. Zo moeten we niet met elkaar omgaan.

Mevrouw BOSMA: Eerlijk gezegd vind ik uw bijdrage in de discussie ‘enerzijds wel, anderzijds niet’, waarna u komt met een motie over de binnenvaart. Ik vraag me dan af waarover het gaat.

De heer REESKAMP: Het is niet erg dat u dit niet begrijpt, maar wij zijn mede-indiener van een motie van GroenLinks. Dat mag toch in de gemeenteraad? Waarover bent u nu verbaasd?

Mevrouw BOSMA: Ik ben erover verbaasd dat in de aanloop van deze discussie een ruime meerderheid van de raad volmondig achter de bereikbaarheidsvisie en de lange tunnel stond. Daar was u ook voor, mijnheer Reeskamp.

De heer REESKAMP: In dezelfde commissie had u veel aandacht voor de manier waarop u geciteerd werd, maar ik weet heel zeker dat zowel GroenLinks als D66 in de commissie een uitermate kritisch geluid lieten horen. We hebben gezegd dat de kwaliteit van de studie goed is, maar we vinden de ingrediënten die tot de studie hebben geleid niet volledig en het resultaat dus ook niet.

Mevrouw HOFFMANS: En in december 2006 (ik heb het raadsverslag er vanmorgen op nagezocht) heeft GroenLinks nadrukkelijk gevraagd om een studie naar meerdere varianten, waaronder de kortere, zodat we een goede vergelijking kunnen maken. Die lijn houden wij voorlopig vast.

Mevrouw BOSMA: De meerdere varianten zijn besproken, maar u vindt dit waarschijnlijk niet genoeg.

Mevrouw HOFFMANS: U wilt niet luisteren, mevrouw Bosma.

Mevrouw BOSMA: Het spijt me, maar voor Haarlem als centrum van de regio is hoogwaardig openbaar vervoer van urgent belang en in de Staten heeft uw partij daar volmondig ja tegen gezegd. Ik verbaas me daarom over het – het spijt me – het geneuzel.

Mevrouw HOFFMANS: Ik vind het schokkend dat u een goed debat geneuzel vindt als we op het punt staan om bij wijze van spreken een miljard euro uit te geven.

Mevrouw BOSMA: U spreekt alsof die miljard euro uit uw eigen zak komt, maar u zou hebben geweten dat dit in samenwerking met de regio is als u de studie goed had gelezen.

De heer REESKAMP: Voorzitter, ik constateer dat de woordvoerder van de VVD op cursus moet. Wij zijn als raad verantwoordelijk voor de besteding van overheidsmiddelen op lokaal niveau. Als wij daar over praten, praten wij erover alsof het van onszelf is. Dat weet ieder raadslid, maar mevrouw Bosma kennelijk niet.

De heer VRUGT: GroenLinks verzoekt om onderzoek naar de andere varianten met name in verband met de regionale bereikbaarheid binnen Metropool Amsterdam. Ik begrijp in dat verband niet dat mevrouw Bosma in de commissie zei dat we alvast maar moeten beginnen met de 100 miljoen euro die we hebben. Daarvan viel eigenlijk iedereen van zijn stoel. U kunt mensen van geneuzel betichten, maar ik kan u niet meer volgen.

Mevrouw BOSMA: Ik begrijp het verband tussen wat u zegt niet.

De heer REESKAMP: Zegt u dan dat u het niet begrijpt, in plaats van andere mensen betichten van geneuzel.

De VOORZITTER: Ik denk dat dit weinig meer toevoegt. Als laatste de heer De Vries. Dan gaan we verder.

De heer DE VRIES: Allereerst: mijn schoonmoeder vindt mij geen geneuzel. Kunt u mij zeggen dat u in de studie leest dat de voorkeursvariant de variant is met de minste risico's? Weet u zeker dat deze variant minder risico's heeft dan bijvoorbeeld de variant die GroenLinks voor ogen heeft? Bent u dankzij de studie tot die conclusie gekomen?

Mevrouw BOSMA: Inderdaad, tot die conclusie ben ik gekomen.

De heer DE VRIES: Dan hebt u het studieboek niet goed doorgenomen, want er wordt helemaal niet gesproken over risico's.

De VOORZITTER: Mijnheer De Vries, nu is het even genoeg. De debattijd staat al meer dan tien minuten op nul. Gelet op de tijd wil ik u vragen om nu op hoofdlijnen te blijven. Misschien moeten we niet te veel met kwalificaties als 'geneuzel' werken, want die roepen natuurlijk debat op dat niet veel bijdraagt aan een goed besluit. Mevrouw Bosma, wilt u uw betoog vervolgen?

Mevrouw BOSMA: Ik denk dat wij niet veel toe te voegen hebben aan het betoog dat we al hebben gehouden. We staan achter deze studie en zien de vervolgstudie graag tegemoet.

6 maart 2008

135

De VOORZITTER: Dank u wel. We gaan naar de Partij van de Arbeid.

Mevrouw LANGENACKER: Ten eerste zijn wij blij met de toezegging van de wethouder om in het vervolgtraject de regio mee te nemen, de vertramming te onderzoeken en te kijken hoe we met elkaar de financiering mogelijk kunnen maken. Ik wil ook ingaan op een aantal punten die ik in de discussie heb gehoord. GroenLinks komt met een motie. Wat ons daarin en in het betoog van GroenLinks opvalt, is dat het nogal afwijkt van het betoog dat ik van uw collega Binnema heb gehoord in de Statenfractie van GroenLinks. Hij had in de Staten het meest vlammeende betoog over de positieve effecten van dit rapport en het realiseren van een tunnel in Haarlem. En vandaag lees ik in de krant dat uw Gedeputeerde een heel andere uitspraak heeft gedaan. Mijn vraag aan GroenLinks is of u voldoende afstemming heeft met uw Statenfractie.

Mevrouw HOFFMANS: Dit is heel flauw en ik word hier doodmoe van

Mevrouw LANGENACKER: Vervolgens wil ik ingaan op de inhoud van uw motie. U zegt dat u bang bent en wilt dat we zuinig zijn met de belastinggelden. Natuurlijk staat doelmatigheid en het efficiënt uitgeven van het geld bij ons als Partij van de Arbeid ook bovenaan. U kunt ons dus niet verwijten dat we zomaar met geld willen gooien. Wij vinden het wel belangrijk dat we een visie voor de verre toekomst moeten durven aangaan en met dit verhaal naar het Rijk durven gaan om dit bedrag aan te vragen. Wij vinden het dit waard.

Mevrouw HOFFMANS: Ik zeg niet dat wij het niet durven. Ik zeg dat we een zorgvuldige afweging moeten maken en daarmee naar het Rijk moeten gaan.

Mevrouw LANGENACKER: Dat heb ik u ook horen zeggen. In de commissie heeft de wethouder ons de stapels papieren laten zien die ten grondslag liggen aan dit onderzoek. De heer Vrugt heeft het over het handzame formaat van de resultaten, maar alle onderzoeken die hebben plaatsgevonden, zijn veel breder dan wij daarin terugvinden.

Mevrouw HOFFMANS: Dat weet ik, maar de kortere varianten en de bovengrondse varianten zijn niet onderzocht.

Mevrouw LANGENACKER: Die zijn meegenomen.

Mevrouw HOFFMANS: Ze zijn niet onderzocht.

Mevrouw LANGENACKER: Wij hebben als raad de opdracht gegeven om te kijken naar een lange tunnel en hebben gezegd dat we hoogwaardig openbaar vervoer willen. De Partij van de Arbeid heeft altijd gezegd dat een korte tunnel geen optie is omdat deze maar een klein deel van de problemen oplost. Dat geldt ook voor het verzoek dat u aan het college voorlegt in deze motie. Alle oplossingen die minder zijn dan de lange tunnel betekenen dat je allerlei maatregelen moet treffen in de stad om het karakter van het hoogwaardig openbaar vervoer te kunnen handhaven. Wij zeggen: doe het in één keer goed. Leg een goede tunnel aan, doelmatig en goed besteed. Dat is natuurlijk een lastige discussie. Ik heb er allerlei onderzoeken van het Rijk over de economische effecten van de infrastructuur op nageslagen. Daarin vind je terug dat er allerlei aspecten meewegen die wij niet direct kunnen meten, maar die zeker van belang zijn. Het zijn aspecten die ik eerder in mijn betoog naar voren heb gebracht. Wat dat betreft steunen wij uw motie niet.

De heer VRUGT: Voorzitter, ik werd net genoemd. Inderdaad is niet alles onderzocht. U hebt in de commissie kunnen horen dat onderzoek naar een belangrijk aspect als de ondergrondse waterhuishouding (de veenlagen en dergelijke) nog niet is gedaan. U zegt dat er nog allerlei maatregelen getroffen moeten worden en daar vrees ik inderdaad voor.

Mevrouw LANGENACKER: Ik heb de wethouder horen zeggen dat juist dit soort aspecten wordt meegenomen bij de casestudie waarvoor wij nu opdracht kunnen en willen geven. Ik ben het met u eens dat er nog allerlei dingen boven tafel kunnen komen. Die moeten ook boven tafel komen, willen wij instemmen met het financiële verhaal. Maar dat ligt nu niet voor ter besluit.

De heer DE VRIES: Mag ik u iets vragen? Betekent dit dat je je moet vastbijten in dit voorkeursalternatief als er iets heel naars naar boven komt? Of gaan we dan naar een andere variant?

Mevrouw LANGENACKER: Dat zien we tegen die tijd.

De heer DE VRIES: Zo moet je niet studeren. Je moet je niet vastleggen op één variant. Je moet de risico's en het geld tegen elkaar afwegen. Pas dan kunnen we een volwassen richting aannemen.

Mevrouw LANGENACKER: U hebt al gezegd dat dit uw bijdrage is en dat is uw goed recht.

De heer VAN DEN MANAKKER: Voorzitter, mag ik reageren op de heer De Vries?

De VOORZITTER: Ik wil daar eigenlijk mee stoppen. We hebben eigenlijk helemaal geen tijd meer voor debat. Als de SP nog dingen naar voren moet brengen, kunt u dit doen in uw termijn. U hebt nog 5 minuten en 37 seconden. GroenLinks.

Mevrouw HOFFMANS: We hebben van de wethouder een aantal argumenten gehoord die in principe los staan van deze tunnelvariant. Wij zijn ook voor regionale aantakking, maar daar hebben we geen tunnel voor nodig. Hetzelfde geldt voor de herontwikkelingskansen die zijn genoemd. Voor hetzelfde geldt dat wij nu dreigen uit te geven aan deze tunnel kunnen we het hele regionale tracé vertrammen. Dan hebben we ook gelijk de ontsluiting naar de regio. Bij deze variant moeten we nog maar zien of dit lukt. Als we na het aanleg van de lange tunnel willen vertrammen en daarvoor weer naar het Rijk moeten, weet ik niet of het Rijk zo gek is of het daarover ook nog meedenkt. Ten aanzien van de Provinciale Statenfractie. De afstemming is er, maar wij hebben een andere afweging gemaakt. Wij focussen ons met name op de Haarlemse belangen en de Provincie maakt haar eigen afweging.

Mevrouw BOSMA: Mag ik u een vraag stellen?

De VOORZITTER: Liever niet. Tenzij we nu afspreken dat we hier tot 23.30 uur blijven zitten.

6 maart 2008

137

Mevrouw BOSMA: Ik verbaas me erover dat u een vervolgstudie wilt, terwijl u in feite al conclusies trekt en aangeeft wat u wilt in de toekomst.

Mevrouw HOFFMANS: U wilt echt niet luisteren. Ik heb het zo vaak geprobeerd. Ik kan het nog een keer zeggen, maar ik word een beetje moe van mezelf als ik zo vaak in herhalingen val. Ik doe het daarom niet meer. Nogmaals, wij denken dat het anders en goedkoper kan. Voor de tweede termijn is dit mijn bijdrage.

De VOORZITTER: De SP.

De heer ELBERS: De kern van de zaak is opname in het urgentieplan van de metropool. U zegt dat dit op het kaartje staat en ik neem aan dat dit zo is. Als het niet zo is, stemmen we het op dat moment af. Daarnaast hebben wij gezegd dat Haarlem niet meer dan 10% van de kosten zou kunnen dragen. U hebt daarover nog niets gezegd. Ik heb ook de mening van de wethouder van Financiën gevraagd en het lijkt me niet onbelangrijk. Verder heb ik gevraagd hoe het zit met de bedrijven (Kamer van Koophandel, MKB) die samen met de bestuurders voor de tunnel en betere verbindingen pleiten. Niet alleen van trein, rail en bus, maar ook van auto's. Samenhangend met Amsterdam en Almere. Daar hebt u nog te weinig over gezegd. Met betrekking tot het draagvlak hebben wij gepleit dat het beste draagvlak is om nu voor het openbaar vervoer te gaan. Ik heb daar tal van voorbeelden van. Daar hebt u ook niets over gezegd. Een campagne met papier en spotjes op televisie lijkt me in dit verband niets. Dan het alternatief. Maak ook alternatieven als het geld niet direct komt en we bijvoorbeeld wel de 100 miljoen euro binnenkrijgen, vooruitlopend op hetgeen we van het Rijk krijgen. Waarom zouden we niet beginnen? Dan hebben we direct de verbindingen.

Mevrouw ZOON: Maar u wilt dan beginnen met de lange variant, mijnheer Elbers?

De heer ELBERS: Natuurlijk, we houden vast aan het traject.

De heer REESKAMP: Dat is mooi, want dan is de studie dus helemaal niet nodig. De meerderheid van de raad wil beginnen met de lange variant, dus waar praten we over?

De heer ELBERS: Vervolgens over de motie van GroenLinks. Ik begrijp deze goed. Ik begrijp ook de discussie tussen uw fractie en de fractie in de Staten. Ik moet zeggen dat ik de argumenten van uw fractie in de Staten meer volg dan uw argumenten. Eigenlijk bent u helemaal niet zo voor de lange tunnel.

Mijn opmerking over de vertramming komt voort uit de metropoolstudie, waarin letterlijk staat dat het urgent is om een verbinding te krijgen tussen IJdoorn en IJmond.

Vertramming is daarbij een optie. Daarom noem ik dit.

Over de beroepsvaart via de Ringvaart. Ik heb altijd begrepen dat het baggerplan dat miljoenen euro's heeft gekost, bedoeld is om beroepsvaart daar mogelijk te maken in de komende tien tot twintig jaar.

De VOORZITTER: D66.

De heer REESKAMP: In tweede termijn willen wij kort zijn. In tegenstelling tot onze collega van de VVD vinden wij het op zich wel goed dat een aantal partijen zich langzamerhand achter de oren begint te krabben. Wij hebben er het volste vertrouwen in dat wat wij hier met GroenLinks en andere fracties hebben gezaaid, de komende jaren nog gaat groeien en bloeien.

Mevrouw BOSMA: Kunt u uitleggen wat dat is?

De heer REESKAMP: Wij vinden het vertrouwen dat de wethouder heeft in het idee dat het Rijk met middelen over de brug zal komen hartverwarmend. Het Rijk heeft gezegd dat het niet begint aan de zweeftrein voor de bereikbaarheid van de provincies Friesland en Groningen, omdat het daarmee 2,5 miljard euro kan uitsparen. Deze 1,5 miljard euro gaat dus helemaal naar de bereikbaarheid van de binnenstad. Wij wensen u veel succes met dit verhaal.

Wethouder NIEUWENBURG: U weet dat het Rijk als maatstaf hanteert dat steden goed met elkaar verbonden moeten zijn. Ik attendeer u erop dat in deze regio ongeveer 250.000 mensen wonen. Dit betekent dat de urgentie is aangetoond en dat het Rijk dit onderkent.

De VOORZITTER: We zijn toe aan de Axielijst.

De heer VRUGT: Om met het laatste te beginnen: 250.000 mensen staat in geen verhouding tot de 600.000 tot 800.000 mensen in Amsterdam of Rotterdam, waar inderdaad metro's zijn. Dit terzijde.

Over de basis van deze tunneldiscussie hebben we het nog niet gehad. Die zit in de economische groeigedachte. Het Haarlem op de kaart zetten, zoals mevrouw Bosma het noemt. Als ik de kaart pak, staat Haarlem erop en als ik op zaterdag boodschappen doe, kan ik over de hoofden lopen. Ik vind het best gezellig als het nog drukker wordt, maar je kunt er natuurlijk vraagteken bij stellen of dit altijd door moeten groeien. 'Sense of urgency' hoor ik mevrouw Bosma ook zeggen. Bij een 'sense of urgency' denk ik aan termen als de ongemakkelijke waarheid. Niet alleen daarom had ik het net over de waterhuishouding. We mogen hopen dat we met deze tunnel niet de nieuwe Haarlemse beek creëren onder de stad. Voorts haalt de PvdA in eerste termijn er van alles bij, zoals de Nieuwe Grachtgarage en InHolland. Ik denk dat we de studenten van de laatste nog hard nodig hebben voor allerlei diepgravend onderzoek. De SP heeft het over belang van OV voor bijvoorbeeld ouderen. Dat onderstreep ik volledig, maar juist het fijnmazig OV wordt de dupe van dit soort regionale lijnen. Dat blijkt momenteel in Amsterdam. Daarbij wil ik verwijzen naar de diepe roltrappen, die de heer Reeskamp al noemde. Die zijn voor die oudjes niet erg plezierig. Verder teken ik de quote van de SP op dat we vooral niet moeten werken met campagnes en spotjes. Ik ben het daar helemaal mee eens, maar vind het heel grappig om dat van een SP'er te horen.

De VOORZITTER: Partij Spaarnestad.

De heer DE VRIES: Helaas heeft de wethouder geen overtuigende antwoorden gegeven op onze drie vragen. Wij zijn nog steeds van mening dat de studie niet breed genoeg is geweest. Hij heeft zich te veel beperkt tot een lange tunnel en niet gekeken wat GroenLinks voorstelt (kleinere en kortere tunnels). De studie heeft ook niet gekeken naar het feit dat ook auto's deze stad moeten bereiken (een oost-westtunnel). En we vinden het helemaal ernstig dat de studie zich helemaal niet gericht heeft op de risico's. Vergelijk de varianten daar nu eens op. Kortom, wij hebben de indruk dat we te maken hebben met

6 maart 2008

139

een wethouder die zich te veel laat lokken door subsidiegelden van de Provincie en al likkebaardt over de subsidie van het Rijk. Wij zijn beslist van mening dat het veel te voorbarig is om op grond van deze oriëntatiestudie te pretenderen dat we de voorkeursvariant kennen. Dank u wel.

De VOORZITTER: ChristenUnie/SGP.

De heer VREUGDENHIL: Voorzitter, in de eerste plaats wil ik de motie uit de eerste termijn officieel indienen.

Motie 10/1 Tunnelstudie

“De gemeenteraad van Haarlem, in vergadering bijeen op 6 maart 2008,

Overwegende dat:

- in de studie geconcludeerd wordt dat een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent maatschappelijk, vervoerskundig en technisch haalbaar is en dat de oplossingsrichting via het Houtplein als voorkeursvariant het meest doelmatig en kansrijk is;
- een vervolgstudie de voorkeursvariant zal uitwerken;

Stelt voor:

- de niet uitgewerkte aspecten in deze studie mee te nemen zoals de combinatie van een tunnel voor de Zuidtangent met een tunnel voor auto's in het kader van de algemene problematiek van de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer in Haarlem;
- de financiële aspecten en de te verwerven subsidies en de gevolgen voor Haarlem hierbij te betrekken;
- de wat meer realistische en minder geld kostende varianten om de West en Oost b.v. F. bij de studie te betrekken zodat een totaalbeeld ontstaat over de kosten-batenanalyse van elke variant;

Besluit de bovengenoemde niet onderzochte probleemvelden en varianten te onderzoeken om een totaaloverzicht van de kosten en baten van de diverse varianten en mogelijkheden aan de raad voor te leggen, zodat het maken van een keuze voor één variant op basis van meer onderzoeksgegevens beter onderbouwd kan worden;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening: ChristenUnie/SGP”

De voorkeursvariant biedt geweldige perspectieven als je niet naar de financiën hoeft te kijken. Daar zijn we het allemaal over eens. Maar ik mag namens deze raad in de Rekenkamercommissie zitten en daarbij ben ik te veel projecten tegengekomen waarbij we ons achteraf teveel hebben vergalopperd en te veel geld hebben uitgegeven, zodat de Rekenkamer moest constateren dat de besluitvorming niet heeft gedeugd. Ik denk dat we hiermee dezelfde kant opgaan. Als het college in staat is om mij van tevoren te garanderen dat de financiële verantwoording van het totale pakket niet hoger zal zijn dan 200 tot 300 miljoen euro en dat de gemeente aangeeft hoeveel ze daarvan gaat ophoesten, dan zou ik kunnen overwegen om akkoord te gaan met dit voorstel. Maar deze bedragen zijn te gigantisch, tenzij we morgen bericht krijgen dat het Rijk garant staat voor 1 miljard euro en alle onkosten die in het rapport genoemd zijn, zoals de 10%-15% extra

voor het bouwen onder historische grond. Zoals het er nu voorstaat, kunnen wij niet akkoord gaan.

Mevrouw LANGENACKER: Begrijp ik het goed dat u de conclusies van het rapport kunt delen, aangezien die gaan over de technische en maatschappelijke haalbaarheid van het project, en dat u het college de ruimte wilt geven om de financiële haalbaarheid te laten onderzoeken?

De heer VREUGDENHIL: Ik heb ook gezegd dat ik enige ervaring heb met financiële projecten in deze stad en dat ik nog nooit ben tegengekomen dat projecten die met veel enthousiasme en allure gestart worden minder geld kosten. De schouwburg zou 5 miljoen gulden kosten en kostte iets meer dan 5 miljoen gulden. Daar pas ik voor. Daar doe ik niet aan mee.

De VOORZITTER: Dit was de eerste termijn van de raad. De wethouder antwoordt kort.

Wethouder NIEUWENBURG: Ik wil nog ingaan op een aantal onderwerpen. Vanaf het begin was in de gesprekken die ik met de Gedeputeerde heb gehad duidelijk dat de gemeente Haarlem hier niet risicodragend in kan zitten. Dit is de basis van de gesprekken geweest. De heer De Vries blijft erop hameren dat ik geen antwoord heb gegeven op zijn vraag, maar ik heb dit in de commissie wel gedaan. De hoogte van de Haarlemse bijdrage komt aan de orde in de Haarlemse businesscase.

De heer DE VRIES: U gaat straks maar met één variant verder. U hebt al gekozen.

Wethouder NIEUWENBURG: De raad heeft mij een opdracht gegeven en die opdracht heb ik uitgevoerd.

De heer DE VRIES: Het was ook geen goede opdracht.

Wethouder NIEUWENBURG: Dat is prima, maar het is de opdracht die de raad aan mij heeft gegeven. Ik heb er problemen mee dat een aantal raadsfracties zegt dat ze mij deze opdracht heeft gegeven en een jaar na dato een nieuwe opdracht wil geven.

De heer DE VRIES: Door deze mooie studie komen we tot de conclusie dat de opdracht niet goed was. Dat is toch niet erg?

Wethouder NIEUWENBURG: U zult moeten begrijpen dat u ons niet steeds terug moet sturen met een andere opdracht als wij als Haarlemse regio een kans willen maken bij het Rijk.

De heer DE VRIES: Dit is een megaproject. U moet niet zo geilen op dat geld.

Wethouder NIEUWENBURG: Ik zeg dat het een kansrijk scenario is, dat we graag gaan verdedigen bij het Rijk.

6 maart 2008

141

De VOORZITTER: Ik wijs erop dat de debattijd volledig op is en we ons daar even aan moeten houden. Dit is onze gemeenschappelijke vergadering, die om 23.00 uur afgelopen moet zijn, en we hebben nog een aantal punten te behandelen.

Wethouder NIEUWENBURG: Het is niet aan de Provincie en gemeente om hier een campagne voor te voeren. Maar we moeten mensen die vragen hebben wel goed informeren. In de onderzoeksfase is terecht aan de orde geweest dat dit project een behoorlijke stedelijke impact heeft. Dit betekent dat we mensen ordentelijk moeten betrekken bij en informeren over de besluitvorming. Daar hebben ze recht op. Ik laat me er niet over uit als u dit interpreteert als 'verkopen' en 'campagne', maar ik vind het verre bezijden de waarheid.

Het CDA komt met de vraag of het dit geld of geen geld is. Op zichzelf is dit een cruciale vraag, maar u komt uit op 'als, als, als'. U hebt mij als raad gevraagd om deze lange variant te onderzoeken. Dit hebben we gedaan. Het is kansrijk en we kunnen op dit moment met de Provincie deze weg bewandelen. Het is ook geen enkele vorm van onder druk zetten. We doen dit met open ogen, omdat we vinden dat het voor de regio zeer van belang is.

De heer VRUGT: Voorzitter, kort per interruptie. Ik moet de heer De Vries, die zich misschien ongemakkelijk uitdrukte, bijvallen als het gaat om de verkeerde opdracht. We hebben als raad inderdaad gevraagd om een onderzoek naar de lange tunnel, maar opmerkelijk is dat een aantal uitvoerders van de studie ook gezegd hebben dat ze niet helemaal de juiste opdracht hebben gekregen.

Wethouder NIEUWENBURG: U hebt mij een opdracht gegeven.

De heer DE VRUGT: Het is maar net hoe je hem omschrijft.

Wethouder NIEUWENBURG: U kunt het zich niet permitteren om na een jaar met een nieuwe opdracht te komen. We hebben een kansrijk verhaal, waarmee we naar het Rijk kunnen. Het enige dat ik u nu vraag is om ons de kans te geven dit op overtuigende wijze voor het voetlicht te brengen. Als we dat niet doen, missen we de kans.

De heer DE VRIES: Dan missen we die maar. Het is te beperkt.

Wethouder NIEUWENBURG: Dan neemt u dit voor uw rekening en ik spreek u hier ook op aan.

De heer DE VRIES: Namens de hele Partij Spaarnestad.

Wethouder NIEUWENBURG: Tot slot. Ten onrechte wordt nu gezegd 'go or no go'. Dat is nu niet aan de orde. Het besluit 'gaan of niet gaan' krijgt u in een later stadium. Er wordt ten onrechte al gespeculeerd over de grote bedragen die hiermee gemoeid zijn. Natuurlijk zullen wij bij de businesscase inzetten op kostenbeheersing. De heer Vreugdenhil kan zeggen dat hij dit van belang vindt en hier inzicht in wil hebben. Uiteraard! Het is niet aan de Provincie of gemeente om hier meer geld aan uit te geven dan strikt noodzakelijk is.

De VOORZITTER: We gaan naar de stemming. Allereerst de moties. We brengen de moties in stemming op basis van verstrekkendheid. We doen eerst 10/3, daarna 10/2 en als laatste 10/1.

Motie 10/3 Tunnelvergelijk. Wie steunt deze motie? GroenLinks, Partij Spaarnestad, D66 en ChristenUnie/SGP. De motie is verworpen.

Motie 10/2 Beroepsvaart via de Ringvaart. Stemverklaringen?

Mevrouw LANGENACKER: Wij vinden de inhoud van deze motie interessant. We willen er op een later moment op terugkomen in de commissie, maar in verband met de Zuidtangent zoals nu, steunen wij de motie niet.

De VOORZITTER: Wie steunt de motie? GroenLinks, Axielijst en D66. Verworpen.

Motie 10/1. Wie steunt deze motie? GroenLinks, Partij Spaarnestad, ChristenUnie/SGP en D66. Verworpen

Dan het voorstel. Zijn daar stemverklaringen over nodig?

De heer VISSER: Drie punten. Wij steunen het voorstel van het college. Dit houdt wel in dat we bij de presentatie van de studie een regionaal verkeers- en vervoersplan verwachten. Ten tweede verwachten wij dat bij de presentatie van de studie deze ontwikkeling prominent op de agenda van Amsterdam Metropool staat. In woord en in daad. Ten slotte geeft de businesscase straks een voorstelling van mogelijke, concrete ontwikkelingen op de halteplaatsen.

De heer REESKAMP: Zoals gezegd zullen wij tegenstemmen. We willen wel kwijt dat we geen vraagtekens hebben bij de wijze waarop het college uitvoering heeft gegeven aan de opdracht van de raad. Ons betoog was aan de raad gericht. Wij voelen met de wethouder mee, omdat hij een verkeerde opdracht goed heeft uitgevoerd. Maar dit neemt niet weg dat we inhoudelijk tegen het besluit zijn.

De heer DE VRIES: Ik kom tot dezelfde conclusie. Het is een goede studie, maar de opdracht is veel te eng geweest. Doe hem opnieuw en kom met een duidelijker, bredere opdracht.

De heer VREUGDENHIL: Mijn fractie gaat niet akkoord met het voorstel. Ik begrijp dat het geen 'go or no go' is, maar we vinden dat we meer moeten onderzoeken dan tot op heden gedaan is als we draagvlak willen creëren bij de partijen.

De VOORZITTER: Willen degenen die het voorstel steunen hun hand opsteken? Dat zijn de PvdA, CDA VVD en SP. Aangenomen.

Ik heb de uitslag van de stemming. Mevrouw Zoon is benoemd in de commissie Bestuur, de heer Aynan in de commissie Beheer en de heer De Ridder in de commissie Samenleving. Van harte gefeliciteerd.

11. INSTELLEN BESTEMMINGSRESERVE AFKOOPSOMMEN PARKEREN

6 maart 2008

143

De VOORZITTER: Het CDA en de Axielijst hebben geen spreektijd meer en D66 heeft nog 42 seconden. Ik moet me daar aan houden. De Partij van de Arbeid begint.

De heer ÖZCAN: In de commissiebesprekingen hebben we aangegeven dat we niet heel erg blij zijn met het ontstaan van een nieuw bestemmingsreserve. We zijn met de wethouder Financiën juist hard in de weer geweest om dit een beetje uit de gemeentelijke begroting te krijgen. Dus waren we verrast toen deze bestemmingsreserve als consequentie van de bouwverordening aan ons werd voorgelegd. Dit neemt niet weg dat wij in de tussentijd hebben nagedacht over de stellige bewering van de wethouder dat er geen andere mogelijkheid is als je deze heffing wilt plegen. We komen tot de conclusie dat dit misschien wel had gekund en dat we de juridische consequenties hadden kunnen afwachten. Die keuze heeft het college gemaakt. Het college is wat dat betreft heel erg voorzichtig geweest. Daar kunnen wij het college in volgen.

Dit neemt niet weg dat dit bestemmingsreserve in feite een toevoeging is aan de begrotingspost Parkeren onder 8.3. Voor 2008 staat deze post op 6,6 miljoen euro. Ik verwacht niet dat deze bestemmingsreserve en de afkoopsommen die daarin gaan vloeien heel veel geld op gaan leveren, maar feitelijk betekent het wel een toename van dat budget. Voorzitter, wij denken dat wij dit besluit integraal zouden moeten nemen. Deze kans wordt ons ontnomen, omdat het een bestemmingsreserve is. Dus willen we het college en de overige fracties de volgende suggestie voorleggen. Is het mogelijk dat we zeggen dat de bestemmingsreserve er komt (want we willen heffen), maar we het budget van 6,6 miljoen verminderen met een evenredig bedrag. Als er 50.000 euro wordt opgehaald met de opkoopsommen, dan wordt daarmee het budget dat wij in 2008 hebben begroot voor parkeren met een evenredig bedrag verminderd. Dat betekent dat het indirect toch naar de algemene middelen vloeit en wij alsnog integraal kunnen besluiten over dat bedrag. Ik zou daar graag een reactie op willen. In ieder geval van het college en eventueel ook van de andere fracties. Ik weet dat het een beetje koud op uw dak valt, maar...

De VOORZITTER: Maar wat gaan we nu doen? Dient u in ieder geval een motie in, want anders wordt het 0.00 uur.

De heer REESKAMP: Een ordevoorstel, voorzitter. Kan dit punt niet worden verdaagd naar een andere vergadering?

De heer ÖZCAN: Mijn vraag is of het mogelijk is. Als het college zegt dat het volstrekt niet mogelijk is, hoef ik geen motie in te dienen. Als het college zegt dat het kan en de overige fracties zijn het ermee eens, kan het college de suggestie overnemen. Als het zegt dat het dit niet doet, komen wij met een motie.

De VOORZITTER: Verwacht u dat de hele raad akkoord gaat als het college positief staat tegenover uw voorstel? Ik heb die verwachting niet, maar als het zo is, moeten we dit onmiddellijk doen.

De heer ÖZCAN: Ik ben benieuwd.

De VOORZITTER: Laten we het proberen. Als het niet werkt, schakelen we over op het voorstel van de heer Reeskamp om het punt te verdagen naar een andere vergadering. Wethouder Divendal.

Wethouder DIVENDAL: Dat lijkt me het beste, want het college vindt dit voorstel niet verstandig.

De heer ÖZCAN: En waarom niet?

Wethouder DIVENDAL: Ik kan er heel kort over zijn. Ten eerste het principe 'geen bestemmingsreserve'. Bij de begrotingsbehandeling heeft dit college voorgesteld om een bestemmingsreserve Wwb af te schaffen. De raad wilde deze houden. Ik geef het maar als voorbeeld. In de steden waar dit loopt (Breda, Deventer, Gouda, Maastricht en Rotterdam) blijkt dat het juridisch beter houdbaar is door het te koppelen aan een parkeerartikel in de bouwverordening.

De heer ÖZCAN: Daar hebben we ons inmiddels bij neergelegd. Dat geloven we. Dat nemen we van u aan.

Wethouder DIVENDAL: Dat is de belangrijkste reden.

De VOORZITTER: Ik denk niet dat dit tot een helder besluit gaat leiden. Mijn voorstel is om dit punt – ook gelet op de tijd – te verschuiven naar een volgende vergadering. En als ik het zo hoor, is het misschien handig om dit nog even in de commissie te bepraten. Dan hoeft het misschien niet eens meer in de raad.

De heer REESKAMP: Voorzitter, ik heb een nog beter voorstel. Volgens mij zijn we het inhoudelijk tamelijk eens met het collegevoorstel. Alleen over het segment boekhoudkundig geschuif willen we nog wat praten. En dat kan toch aan de orde komen in een subparagraaf van de kadernota? Dat hoeven we hier toch niet op te lossen?

Wethouder DIVENDAL: We kunnen het ook doen zoals in het voorstel staat en dat we er bij de kadernota in 2009 op terugkomen. Want we willen er graag ervaring mee opdoen. Dat is mijn voorstel.

De heer ÖZCAN: Voorzitter, ik denk dat ik namens de Partij van de Arbeid kan zeggen dat het voorstel van de heer Reeskamp een goed voorstel is. U kunt wat ons betreft gewoon beginnen met de uitvoering zoals hij er staat en bij de kadernota kijken we of we vinden dat het boekhoudkundig anders opgelost moet worden. In ieder geval kunt u van ons aannemen dat wij als Partij van de Arbeid nog eens kritisch naar alle potjes zullen kijken. Inclusief die van de Wwb.

De VOORZITTER: Dan vraag ik of dit voorstel door de hele raad gedeeld wordt.

De heer ELBERS: Niet wat betreft de Wwb. Dit is een zeer belangrijke zaak die we samen met de Partij van de Arbeid voor elkaar hebben gekregen, om ervoor te zorgen dat dit geld in ieder geval besteed wordt aan het doel waarvoor het bestemd is. Volgens mij was dit ook het doel met het parkeren. Terecht, natuurlijk.

6 maart 2008

145

De VOORZITTER: Dit lijkt dus nergens naar. Ik weet niet wat we aan het doen zijn. Wat mij betreft volgen we het voorstel dat het een paragraaf wordt in de kadernota. Dan wil ik daar nu graag de handen voor omhoog en hebben we een helder besluit.

Wethouder DIVENDAL: Nee, voorzitter. Ik kijk even naar de wethouder Financiën, maar volgens mij betekent dit dat we nu wel het voorliggende voorstel goedkeuren en bij de kadernota de afweging maken. Want we willen het geld kunnen innen in gevallen waarin geen parkeermogelijkheden worden gereduceerd. Dus u stemt er nu mee in en wij komen er bij de kadernota op terug.

De VOORZITTER: Het staat allemaal op de band. Bent u het hier allemaal mee eens? Ja? Bij deze.

De heer VRUGT: Ik wil wel een stemverklaring geven over de inhoud. Ik wil kort even zeggen dat we zonder meer akkoord gaan, maar ik hoop dat het college ontheffing van deze regeling zal geven aan indieners van een bouwaanvraag die niet van zins zijn een auto te hebben of te gaan hebben. Zij moeten dus een ontheffing krijgen van deze afkoopsom.

De VOORZITTER: Dank u wel voor deze stemverklaring.

HAMERSTUKKEN MET STEMVERKLARING

12. DEPOT FRANS HALSMUSEUM

De heer NAGTEGAAL: De SP is blij dat het depot er eindelijk komt. Met name de heer Elbers heeft er heel hard aan getrokken toen dit bekend werd. Zijn inzet heeft nu eindelijk tot resultaat geleid. Wij gaan hiermee akkoord.

De VOORZITTER: Besloten.

13. VERORDENING VROM STARTERSLENING

De VOORZITTER: Wie wil er een stemverklaring afleggen? Niemand? Besloten.

14. PREVENTIE HUISUITZETTINGEN

De VOORZITTER: Wie wil er een stemverklaring afleggen? Besloten. Dat gaat mooi zo!

15. DEFINITIEVE BESLUITVORMING VERZELFSTANDIGING FRANS HALSMUSEUM

De heer VAN DEN BELD: Dit was bijna een hamerstuk geworden, maar gezien het feit dat het proces jarenlang heeft geduurd, vinden wij het belangrijk om hier kort bij stil te staan. Het is een langdurig proces geweest. Wij denken dat dit bijzonder goed geleid is door het college en dat het Frans Halsmuseum optimaal kan gaan functioneren; mede door de bruidschat die het college meegeeft. Wij kijken er naar uit. Niet alleen voor de korte termijn, maar ook voor de lange termijn. We zijn bijvoorbeeld benieuwd wat het jaar 2012 brengt, als het Frans Halsmuseum honderd jaar bestaat. Goede vooruitzichten en dank voor alle werkzaamheden vanuit de VVD.

De heer MULDER: Een soortgelijk geluid van GroenLinks. Wij feliciteren op de eerste plaats het Frans Hansmuseum zelf; een parel in de Haarlemse culturele kroon. Maar dat niet alleen. Een museum met een landelijke en zelfs internationale uitstraling wil ik korthedshalve alleen maar heel veel succes toewensen.

De heer AYNAN: Ik sluit me volledig aan bij de voorgaande sprekers.

De VOORZITTER: Andere nog aansluitingen? Nee. Besloten.

16. ADVIES COMMISSIE BBS BEZWAARSCHRIFTEN VOORBEREIDINGSBESLUIT SCHOTERBRUG

De heer DE VRIES: Het feit dat er al twaalf rechtzaken hebben plaatsgevonden op dit megaproject maakt ons duidelijk dat er onvoldoende planning is geweest en puur mismanagement. Wij vinden het onverantwoordelijk hoe dit megaproject steeds wordt doorgedramd.

De VOORZITTER: Aangenomen.

17. MOTIES VREEMD AAN DE ORDE VAN DE DAG (EX. ART. 34 RVO)

17.a VAN DE FRACTIES CDA EN GROENLINKS INZAKE VERLEGGEN RODE CONTOUR ZUIDERPOLDER

Motie 17/1 Verleggen rode contour Zuiderpolder

“De gemeenteraad van Haarlem in vergadering bijeen op 6 maart 2008,

Gegeven het verzoek van B en W Haarlem aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland om ter gelegenheid van de partiële herziening van het streekplan Noord-Holland Zuid de rode contour in de Zuiderpolder te verleggen, vanwege “de wens om in de Zuiderpolder de gronden direct ten zuiden van het woonwagenveld uit te werken als extensieve woningbouwlocatie, passend in een landschappelijke omgeving”;

Gegeven de volgende passage uit het Structuurplan Haarlem 2020 (bladzijde 104/105 uit bijlage 2 Toekomst visie Haarlem en negen ruimtelijke afspraken) punt 2:

“Uitgangspunt voor het Structuurplan Haarlem is dat in de hierna genoemde buitengebieden toevoeging van stedelijke functies bespreekbaar is.

- Schoteroog en Veerpolder (intensiveren van gebruik door toevoegen van vrijetijds- en recreatiefuncties en bijbehorende gebouwen);
- Put van Vink (wonen op het water, zie ook uitgangspunt 8);
- Zuiderpolder (beperkt toevoegen van woningen, in aansluiting op de stadionsontwikkeling, en daarmee het oostwaarts verleggen van de stedelijke contour van de Zuiderpolder).

De noodzaak en haalbaarheid hiervoor zullen aan de hand van criteria per deel van het buitengebied aangetoond worden. De criteria daarvoor zijn onder andere kwantificering

6 maart 2008

van de behoefte aan stedelijke functies, onderzoek naar alternatieve locaties in Haarlem en de regio, stedenbouwkundige en landschappelijke consequenties, toegevoegde waarde voor de Haarlemse sociale, economische of woonpositie, draagvlak bij andere overheden.”

Overwegend dat:

- het college de raad had dienen te raadplegen, alvorens bij de provincie een verzoek tot verleggen van de rode contour in te dienen ten behoeve van extensieve huizenbouw;
- slechts een bouwplan dat voldoet aan de in de geciteerde tekst genoemde criteria na instemming van de raad tot een aanvraag de rode contour te verleggen had kunnen leiden;
- het Structuurplan Haarlem 2020 eveneens meldt dat nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk plaatsvinden binnen de bestaande bebouwing van de stad;
- in het coalitieakkoord 2006-2010 (pagina 9) staat: “Buiten de grenzen van het Provinciaal Streekplan Noord-Holland Zuid worden geen woningbouwambities gepland of in gang gezet”;

Draagt het college op alsnog te handelen zoals hierboven omschreven;

Spreekt uit dat het verzoek aan de provincie gezien het bovenstaande voorbarig is geweest;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening: GroenLinks, Axielijst, CDA, D66, Partij Spaarnestad, SP, Christenunie/SGP”

De heer CATSMAN: Voorzitter, deze motie vervangt de twee moties die tijdens de vorige vergadering zijn doorgeschoven en is inmiddels ondertekend door GroenLinks, Axielijst, CDA, D66, Partij Spaarnestad, SP en ChristenUnie/SGP.

Het gaat in deze samengevoegde motie vreemd om een zwaarwegend principe, namelijk hoe gaat het college om met de kaderstellende bevoegdheid van de raad. Het Structuurplan 2020 is heel duidelijk in zijn uitspraken: slechts in een drietal met name genoemde buitengebieden is toevoeging van stedelijke functies bespreekbaar en dan nog onder de voorwaarde dat de noodzaak en de haalbaarheid wordt aangetoond aan de hand van criteria zoals:

- Er zijn geen alternatieve locaties in Haarlem en omgeving’;
- De stedenbouwkundige en landschappelijke consequenties;
- De toegevoegde waarde voor de Haarlemse sociale, economische of woonpositie.

Pas dan is voor het betreffende gebied in de Zuiderpolder het oostwaarts verleggen van de rode contour voor extensieve woningbouw bespreekbaar, sprak de raad uit. Overigens is ‘bespreekbaar’ wat betreft het CDA niet hetzelfde als ‘onontkoombaar’.

Het college heeft in het kader van het streekplan Haarlem/Kennemerland-Zuid op eigen houtje verzocht deze rode contour te verleggen, zonder de raad te raad plegen en zonder dat er een plan ligt dat de raad zou kunnen verleiden tot het bespreekbaar maken van het verleggen van de rode contour. Naar onze mening doet het college de kaderstellende rol van de raad hiermee geen recht. Onze fractie begrijpt daarnaast ook niet dat het college de politieke lading van de in Haarlem zwaar bediscussieerde rode contour is ontgaan.

Daarom dragen we met GroenLinks en de andere ondertekenaars het college in deze motie op om terug te keren tot het besluit dat is verwoord in het structuurplan en daarmee de aanvraag om de rode contour te verleggen, in te trekken. Tot slot wil ik u verzoeken, voorzitter, om het woord te geven aan GroenLinks voor een verdere toelichting.

De VOORZITTER: De heer Mulder.

De heer MULDER: Ik kan hier kort over zijn. De heer Catsman heeft het uitstekend verwoord. Wat ik hier aan toe kan voegen, is dat ik het niet alleen procedures verkeerd zijn toegepast (de raad is eigenlijk gepasseerd), maar dat het ook om een heel gevoelig onderwerp gaat: het bouwen van woningen in het groen. Daar heeft het college zelf uitspraken over gedaan. Niet alleen in het structuurplan, maar ook in het coalitieprogramma. Daar past niet in de ambitie om zonder de raad te raadplegen te spreken over exclusieve woningbouw in een stukje groen. Wij vallen dus niet alleen over de procedure, maar ook over de inhoud en de invulling die er aan gegeven wordt. Hierbij wil ik het laten.

Mevrouw EIKELENBOOM: Voorzitter, ik heb een vraag aan de heer Mulder of misschien de heer Catsman. In de motie staat dat exclusieve en extensieve woningbouw niet overeenkomt met de in het coalitieakkoord opgenomen ambities voor sociale woningbouw. Kunt u dit toelichten?

De heer MULDER: Daar kan ik kort over zijn: dat hebben we zojuist weggestreept.

Mevrouw EIKELENBOOM: Gaat u dat met al mijn vragen doen?

De heer MULDER: Ik heb iets gezegd over de aard van de woningbouw, die wij niet erg geschikt vinden. Maar in de motie hebben we afgezien van vermelden, omdat het geen argument is om iets te noemen dat nergens in staat. Als u begrijpt wat ik bedoel.

Mevrouw EIKELENBOOM: Dank u wel.

De VOORZITTER: Geen andere sprekers? Dan wethouder Nieuwenburg.

Wethouder NIEUWENBURG: Het college is van oordeel dat het volstrekt ordentelijk gehandeld heeft, in overeenstemming met hetgeen de raad heeft vastgesteld in het structuurplan. Het college heeft de brief aan het provincie gestuurd, omdat de provincie de Noord-Hollandse gemeenten (waaronder Haarlem) de gelegenheid heeft gesteld om te reageren op te partiële herziening van het streekplan. Het college heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt om het langetermijnbeleid van de gemeente dat is vastgesteld in het structuurplan, in lijn te brengen met het provinciaal ruimtelijk beleid. In de brief zijn diverse onderwerpen de revue gepasseerd. Woningbouw in de Zuiderpolder is slechts een van de onderwerpen.

Het college is van mening dat de raad door het vaststellen van de negen kaderstellende ruimtelijke afspraken voor het ruimtelijke structuurplan op voorhand de mogelijkheid heeft geboden voor woningbouw in de Zuiderpolder. Voorstellen om het woord Zuiderpolder te schrappen omdat woningbouw onbespreekbaar zou zijn, hebben het in de behandeling niet gehaald. Ik herinner u eraan dat bij vaststelling van het structuurplan één fractie nadrukkelijk heeft aangegeven op voorhand tegen woningbouw op de betreffende

6 maart 2008

149

locatie te zijn. Dat was het raadslid Van Hoeijen, dat inmiddels geen lid meer is van deze raad. U bent dit wel.

Alleen op basis van concrete uitwerking, waarbij rekening is gehouden met de eerder genoemde randvoorwaarden, kan de gemeenteraad woningbouw juridisch verankeren in een bestemmingsplan of een projectbesluit. Op de legenda van de structuurplankaart is die extensieve woningbouw aangegeven als actie/activiteiten. Op dit moment is een nadere uitwerking nog niet voor handen. Ik zal het u nog sterker vertellen: het opstellen van een gebiedsvisie staat voor deze collegeperiode niet op de rol. Toch mag op basis van de bovengenoemde aanduiding in de legenda aangenomen worden dat binnen de planperiode van het structuurplan hieraan uitwerking wordt gegeven. Dit is op latere termijn.

De opmerking dat het college de wens heeft om de locatie uit te werken als extensieve woningbouwlocatie, was zoals eerder aangegeven alleen bedoeld om de ruimtelijke kaders van verschillende overheidslagen op elkaar af te stemmen. Er ligt dus helemaal geen politieke bedoeling aan ten grondslag. Wij hebben gewoon gebruikgemaakt van de bevoegdheden die ons door de wet worden toegekend. Het signaal is afgegeven dat voor Haarlem woningbouw bespreekbaar is, ondanks alle randvoorwaarden die de gemeente zich heeft opgelegd. Maar door het ontbreken van een concrete uitwerking zal wat betreft het college het bestemmingsplan Liewegje, dat u binnen een paar maanden in uw raad ziet, consoliderend van aard zijn. Dit betekent dat het college zich houdt aan de uitspraken in het collegeakkoord, namelijk dat wij helemaal niet het voornemen hebben om hier te bouwen en dat wij dit planologisch willen vastleggen in een bestemmingsplan, dat tien jaar geldig is.

De heer REESKAMP: Voorzitter, mag ik op dit punt interrumpen? De wethouder gebruikt heel veel woorden om aan te tonen dat niet hij wil dat straks weer een stukje groen bebouwd wordt, maar dat dit het resultaat is van procedures. Er is iets heel belangrijks in onze lokale democratisch. Er zijn namelijk eens in de vier jaar verkiezingen. Die hebben we twee jaar geleden gehad. Precies twee jaar geleden is de raad geïnstalleerd. Toen heeft de coalitie gezegd (en wij hebben dit van harte ondersteund) dat ze van de groene zoom afblijft.

Ook al heeft de wethouder het structuurplan met heel veel mitsen en maren verdedigd (met een toon van “zeurt u niet te veel en gaat u akkoord, want u houdt de vinger aan de pols”), blijft het vreemd dat de wethouder als het beste jongetje van de klas voorop staat om een brief naar Gedeputeerde Staten te schrijven dat we dit hebben vastgelegd, maar dat het binnen bestuurlijke kaders bespreekbaar moet zijn. Sterker nog, de toon van de brief ademt uit dat wij dit als raad heel graag willen. Ik hoor de wethouder veel woorden gebruiken over al deze procedures. Vanuit de bestuurlijk visie heeft hij hiermee helemaal gelijk, maar met verkiezingen, de coalitie en de wens van de raad trekken wij een eigen lijn. Deze heeft de wethouder in deze brief niet voldoende geventileerd.

De VOORZITTER: Helder. Wethouder Nieuwenburg.

Wethouder NIEUWENBURG: Het is helder dat u dit bij de vaststelling van het structuurplan bespreekbaar hebt geacht en zelf de criteria hebt vastgesteld. Ik zeg nogmaals dat u deze negen criteria zelf hebt vastgesteld en door uzelf bepaald zijn, met uitzondering van het raadslid mevrouw Van Hoeijen. U bent daarbij geweest. Nogmaals, ik houd me aan de afspraken die de coalitie en u als raad gemaakt heeft; namelijk dat er niet gebouwd wordt. Sterker nog, we leggen dit straks vast in het bestemmingsplan. Dit komt eraan. Ik denk dat u in dit stadium volstrekt genoeg hebt aan mijn woorden en dus is de motie volstrekt overbodig en onzinnig.

De heer MULDER: Voorzitter, staat u mij toe. Wat u nu zegt, kan ik niet rijmen met wat in de brief aan de provincie staat. Daar staat dat u vraagt om de contour te verleggen, omdat u daar extensieve woningbouw wilt plegen. U kunt wel zeggen dat u dit absoluut niet wilt, maar zo vat ik wel op wat in de brief staat. In het structuurplan staat inderdaad dat woningbouw bespreekbaar is voor de raad, maar dat moet u eerst met ons bespreken voor u naar de provincie gaat om te zeggen dat u daar wilt bouwen.

Wethouder NIEUWENBURG: Natuurlijk zouden wij een concreet plan met u bespreken, maar ik zeg u voor de derde keer dat het college dit niet heeft. Op het moment dat wij dit met u zouden bespreken, kunt u tegen het college zeggen dat wij een gaatje in ons hoofd hebben. Maar wij zijn helemaal niet voornemens om dit te doen, omdat we een coalitieakkoord hebben. Heel simpel.

De heer MULDER: Planologisch zet u de eerste stappen naar bebouwing, door de contour te willen verleggen.

De heer CATSMAN: Voorzitter, ik denk dat de volgorde wordt omgekeerd. De wethouder zegt dat hij de rode contour verlegt om woningbouw mogelijk te maken, terwijl de raad heeft gezegd dat verlegging van de rode contour pas bespreekbaar is als aan bepaalde aspecten is voldaan. U begint met het verleggen van de rode contour. Er is geen plan en dus begrijp ik niet waarom u de rode contour wilt verleggen.

De heer VRUGT: Als ik daarop mag aanvullen, voorzitter. Wethouder, u noemt deze motie “volstrekt onzinnig”. Ik wil die kwalificatie meegeven aan de actieve brief die u hebt geschreven.

Wethouder NIEUWENBURG: De brief is niet actief. We worden in de gelegenheid gesteld om onze inbreng te leveren. Daarvan maken wij in veel opzichten gebruik; ook in dit geval.

De heer ELBERS: Met permissie, voorzitter. Ik vind de kwalificatie “onzinnig” niet zinnig. Deze doet geen recht aan het werken en bestuderen van mensen in de raad, die zeer alert zijn geweest. Ik was dat ook en ik was het met ze eens. Al was het maar omdat we in ons verkiezingsprogramma expliciet hebben beschreven dat wij geen bebouwing willen ten zuiden van het woonwagenkamp. Dit verkiezingsprogramma en het coalitieakkoord gelden tot 2010. Het is terecht om uw reactie hierop vast te leggen. Ik vind niet dat u dit onzinnig mag noemen.

De VOORZITTER: Ik stel dat we langzamerhand gaan afronden. Mijnheer Van den Beld, u krijgt als laatste het woord. Ik beschouw het als een interruptie.

De heer VAN DEN BELD: Gezien het feit dat er geen enkel concreet plan is om daar bebouwing te laten plaatsvinden, denken wij dat deze motie van geen enkele noodzaak is. Wij zouden daarom graag weten of de SP ook ziet of er geen noodzaak is voor deze motie. Ik begreep uw uitleg niet helemaal.

6 maart 2008

De heer ELBERS: GroenLinks en CDA zeggen dat de brief aan de provincie aanleiding geeft om te denken dat er een mogelijkheid bestaat met enige aandrang van deze of gene zijde. Wij willen dit uitsluiten in deze periode. Een motie is daarom terecht. Als de wethouder toezegt dat het college niet zal doen, is de motie een bevestiging van wat hij zegt. Daarmee is de motie niet onzinnig.

De VOORZITTER: Mevrouw Eikelenboom.

Mevrouw EIKELENBOOM: De heer Elbers zegt dat er aanleiding wordt gegeven om dit mogelijk te maken, maar de raad heeft dit toch zelf gedaan met het vaststellen van het structuurplan? De raad heeft in 2005 toch zelf de mogelijkheid gegeven om daar onder bepaalde voorwaarden woningbouw te creëren? Toen gingen GroenLinks, SP en CDA hier allemaal mee akkoord. Ik begrijp niet dat u dit nu omdraait.

De VOORZITTER: Zullen we afronden? Ik denk dat de standpunten helder zijn. Volgens mij is er ook geen behoefte aan een tweede termijn en dus wil ik de motie in stemming brengen. Wie steunt de motie? Dat zijn GroenLinks, CDA, Partij Spaarnestad, ChristenUnie/SGP, Axielijst, D66 en de SP. Dat lijkt mij een meerderheid. Er zijn negentien stemmen nodig voor een meerderheid en er zijn negentien stemmen voor, dus de motie is aangenomen.

17.b VAN DE FRACTIE VAN DE PVDA INZAKE MILLENIUMGEMEENTE

Motie 17/2 Millenniumgemeente

De gemeenteraad van Haarlem, in vergadering bijeen op 6 maart 2008,

Constaterende dat:

- alle regeringen, waaronder de Nederlandse, zich in 2000 hebben verbonden aan de millenniumdoelen, gericht op het uitbannen van armoede;
- nog steeds meer dan 1 miljard mensen minder dan 1 euro per dag hebben om van te leven;
- naast het direct steunen van ontwikkelingsdoelstellingen in arme delen van de wereld ook het zorgen voor een duurzaam leefmilieu en het bevorderen van eerlijke handel tot de millenniumdoelstellingen;

Overwegende dat:

- voormalig secretaris-generaal van de Verenigde Naties Kofi Annan heeft uitgesproken dat de steun en inzet van gemeenten en gemeenschappen onmisbaar zijn in het behalen van de millenniumdoelen;
- onze gemeente en onze gemeenschap in staat zijn om een bijdrage te leveren aan de strijd tegen armoede en ongelijkheid;
- de gemeente Haarlem de ambitie heeft om in 2030 Klimaatneutraal te zijn;

Verzoekt het college van Burgemeester en Wethouders om de gemeente Haarlem aan te melden als millenniumgemeente;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening: PvdA, VVD, SP, CDA, GroenLinks, D66, Axielijst, Partij Spaarnestad”

Mevrouw KOPER: Ik dien deze motie namens vrijwel de hele gemeenteraad in. Ik heb begrepen dat het college inmiddels volledig op de hoogte is gesteld door de VNG over het fenomeen millenniumgemeente. We weten dus waar het over gaat. Door hun opgebouwde ervaringen zijn Nederlandse gemeenten bij uitstek geschikt om door overdracht van kennis en expertise invulling te geven aan de millenniumdoelen. Ook kunnen zij in de eigen gemeentes draagvlakversterkende activiteiten stimuleren en faciliteren. Naast solidariteit met gemeenten in ontwikkelingslanden kan het predikaat millenniumgemeente in Haarlem functioneren als een soort paraplu waaronder bestaande activiteiten en ambities (met name op het gebied van een duurzaam leefmilieu) en nieuwe ideeën worden samengebracht van zowel gemeentes als inwoners, organisaties en bedrijfsleven die betrekking hebben op deze millenniumdoelen. We willen daarom na aanmelding van Haarlem als millenniumgemeente als raad zelf nadenken hoe wij het een en ander willen vormgeven, op welke wijze we dit gaan invullen, hoe we kunnen bemiddelen en elders expertise kunnen binnenhalen. Voorzitter, we hopen hiermee snel aan de slag te gaan. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. De reactie van de wethouder.

Wethouder DIVENDAL: We hebben in het college nog niet besproken onder welke portefeuille dit valt. Het is een heel breed onderwerp. Laten we aanhaken bij het algemene begrip duurzaamheid, maar het gaat ook over armoedebeleid en andere dingen. We moeten in het college kijken hoe we dit coördineren. Het college zal graag uitvoering geven aan deze motie. Met name de toelichting op de motie spreekt ons aan, omdat u aangeeft dat u er zelf een actieve rol in wilt spelen en wilt aansluiten bij dingen waar we al mee bezig zijn. Daarmee versterken we een aantal goede dingen en kunnen we een aantal dingen toevoegen om als Haarlem een millenniumgemeente te worden. We geven hier graag samen met de raad uitvoering aan.

De VOORZITTER: Ik breng de motie in stemming. Wie steunt de motie? De hele gemeenteraad. Waarmee de motie is aangenomen.

17.c VAN DE FRACTIES VAN GROENLINKS EN PVDA INZAKE AANLEG FIETSPADEN ROOD ASFALT

Motie 17/3 Veilige fietspaden ook in de binnenstad!

“De gemeenteraad van Haarlem, in vergadering bijeen op 6 maart 2008,

Constaterende dat:

- tijdens de begrotingsraad van november 2006 de gemeenteraad de motie Fiets ‘m erin heeft aangenomen;
- in september 2007 wethouder Divendal een brief heeft gestuurd waarin wordt aangegeven dat wordt vastgehouden aan de uitgangspunten Verharding fietsroutes en voor de uitvoering verwijst naar het Handboek inrichting openbare ruimte binnenstad;
- de commissie Beheer op 14 februari 2006 het Handboek inrichting openbare ruimte binnenstad heeft besproken;

6 maart 2008

153

- in het Handboek inrichting openbare ruimte binnenstad de verharding van fietspaden in de binnenstad opnieuw grotendeels in klinkers wordt uitgevoerd;
- daarmee wordt afgeweken van de wens van de gemeenteraad omdat alternatieven op asfalt relatief makkelijk mogelijk gemaakt worden;

Verzoekt het college om:

- de hoofdfietspaden in de binnenstad met rood asfalt uit te voeren, zoals in de motie Fiets 'm erin wordt aangegeven, behalve de fietspaden waar ondergrondse bekabeling moeizaam is of het historische karakter aantast, zoals Spaarnwouderstraat, de Botermarkt, Barrevoetstraat, Keizerstraat en de Nieuwe Gracht;
- indien het college zwaarwegende redenen heeft om in de toekomst af te wijken van asfalt voor fietspaden dit te bespreken met de commissie Beheer;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening: PvdA, CDA, GroenLinks, Axielijst, SP.”

Mevrouw LANGENACKER: Eigenlijk spreekt deze motie voor zich. Wij hebben in de gemeenteraad in november 2006 een motie aangenomen waarin we hebben gezegd dat fietspaden zoveel mogelijk in asfalt moeten worden aangelegd en dat het college bij ons terugkomt als dit niet zo is. We hebben in de commissie Beheer het Handboek inrichting openbare ruimte binnenstad gekregen. Daaruit hebben we geconcludeerd dat alsnog veel paden worden voorgesteld in klinker. Met deze motie willen we weer aangeven dat de wens van de gemeenteraad nog steeds staat en dat wat ons betreft wordt aangegeven welke paden niet in asfalt gemaakt worden. En dat het college terug moet komen op het moment dat het weer afwijkt van deze motie.

De VOORZITTER: Dank u. Wethouder Divendal.

Wethouder DIVENDAL: Ik denk dat de raad terecht heeft geconstateerd dat er een kleine spanning zit tussen de uitspraken van de raad en de formulering in het Handboek inrichting openbare ruimte. Ik begrijp de behoefte om uw eigen uitspraak te bevestigen, zodat er bij het college geen onduidelijkheid bestaat. U hebt gelijk met de motie en wij zullen handelen zoals in deze motie staat.

De VOORZITTER: Dus? In stemming brengen? Stemverklaringen? De heer De Vries.

De heer DE VRIES: Hoewel wij een voorkeur hebben voor blauw asfalt, gaan we mee met deze motie.

Mevrouw VAN ZETTEN: Dit vind ik een typisch voorbeeld van een neuzelmotie. Rood asfalt is al tig keer teruggekomen in de commissie en de raad. Zijn er werkelijk geen belangrijker onderwerpen voor bespreking? We steunen de motie – misschien uit recalitrantie – niet.

De heer VRUGT: Omdat ook wij zoals eerder gezegd moe worden van de discussie klinkers/asfalt, hebben wij destijds de motie niet gesteund. Maar hij is wel aangenomen en dus steunen we deze motie principieel wel. We mogen tenslotte verwachten dat een aangenomen motie wordt uitgevoerd. Het komt inderdaad niet zelden voor dat dit niet de praktijk is.

Mevrouw DE JONG: Een kleine toevoeging. GroenLinks is het uiteraard eens met deze motie, omdat een aantal keer is gebleken dat moties niet altijd doordringen tot de uitvoerders van het ambtelijk apparaat. Wij gaan ervan uit dat het handboek wordt aangepast.

De VOORZITTER: Dan gaan we stemmen. Wie steunt de motie? Dat is de raad met uitzondering van D66 en ChristenUnie/SGP. Aangenomen.

17.d VAN DE FRACTIES VAN GROENLINKS INZAKE MOGELIJKE AANLEG VAN EEN FIETSBRUG OVER HET SPAARNE

Motie 17/4 “Naar een nieuwe St. Nicolaasbrug”

“De gemeenteraad van Haarlem in vergadering op 6 maart 2008,

Overwegende dat:

- het college de ambitie heeft om de Oost-West fietsverbindingen te verbeteren’
- dat van een belangrijke schakel in die verbinding, de geplande fietsbrug over het Spaarne ter hoogte van het Scheepmakerskwartier, is afgezien omdat de lokatie van deze brug om scheepvaarttechnische redenen als onwenselijk wordt beschouwd;
- de 2 miljoen euro die van het project Scheepmakerskwartier was gereserveerd voor de fietsbrug, nu wordt ingezet voor het realiseren van een passantenhaven;
- het college heeft toegezegd op zoek te gaan naar een andere lokatie van de fietsbrug alsmede naar vervangende middelen ter financiering van de fietsbrug.

In aanmerking genomen:

- dat een fietsbrug over het Spaarne een belangrijke schakel in de Oost-West fietsverbinding blijft;
- dat een mogelijke alternatieve lokatie de plek is waar tot rond 1800 de St. Nicolaasbrug of Korallenbrug lag;
- dat een nieuwe fietsbrug op een historische plek een prachtige bijdrage kan zijn aan het historiserend bouwen langs het Spaarne;
- dat de herbouw van molen De Adriaan daar een goed voorbeeld van is.

Verzoekt het college

- een verkennend onderzoek uit te voeren naar de mogelijke lokaties van een fietsbrug over het Spaarne en hierbij de plek van de St. Nicolaasbrug uitdrukkelijk mee te nemen;
- op zoek te gaan naar middelen ter financiering van zo’n brug en/of deze in het eerstvolgende investeringsplan op te nemen.

En gaat over tot de orde van de dag.

6 maart 2008

155

Ondertekening: GL

Mevrouw HOFFMANS: Zoals bekend is de fietsbrug verdwenen uit de plannen voor het Scheepmakerskwartier. De brug zou een te grote hindernis zijn voor de scheepvaart. GroenLinks blijft het echter belangrijk vinden dat de oost-westfietsverbinding wordt gerealiseerd. Zoals we allemaal weten, is het beleid van het college om goede fietsvoorzieningen te willen creëren. Het blijft alleen nog wel eens steken in de uitvoering. Het college heeft bij de behandeling van het project Scheepmakerskwartier toegezegd om op zoek te gaan naar alternatieven voor de locatie en financiering van de brug. Het artikel in het Haarlems Dagblad van vorige week was voor ons aanleiding om het college te houden aan deze toezegging en het aan te sporen om er op korte termijn werk van te maken. Wat ons betreft wordt de suggestie die in het Haarlems Dagblad wordt gedaan, meegenomen in het onderzoek. College, wat ons betreft nu graag boter bij de vis. Ga de alternatieve locatie onderzoeken en kom met een voorstel voor financiering.

De VOORZITTER: Wethouder Divendal.

Wethouder DIVENDAL: In de laatste overweging van de motie staat dat het college heeft toegezegd dat het college heeft toegezegd op zoek te gaan naar een nieuwe locatie voor de fietsbrug en vervangende middelen. We hebben dit nog niet zo lang geleden toegezegd en het ligt voor de hand dat we hierop terugkomen bij de kadernota. Het gebeurt in een land vaak dat politici leuke ideeën hebben en de krant vragen om daar aandacht aan te geven. Het is leuk dat het deze keer andersom gaat: een krant heeft een goed idee en het komt aan de orde in de raad. Maar het is een toezegging van het college en die komen we na. Het is niet makkelijk, want het gaat om financiering. In het kader van de kadernota kunt u van het college een antwoord verwachten op basis van de toezegging die nog niet zolang geleden is gedaan door mijn collega Van Velzen.

Mevrouw HOFFMANS: Komt u bij de kadernota ook met de termijn waarop u het onderzoek gaat verrichten en bent u bereid om de locatie geschetst in het Haarlems Dagblad mee te nemen in het onderzoek?

Wethouder DIVENDAL: Dat is onderdeel van het verhaal. Bij de kadernota zullen we hierop ingaan en op de financiële (on)mogelijkheden, locaties en planning.

De VOORZITTER: U trekt de motie waarschijnlijk in, mevrouw Hoffmans?

Mevrouw HOFFMANS: Ik kijk even naar mijn fractiegenoten. We trekken hem in, voorzitter.

De VOORZITTER sluit de vergadering om 22.55 uur.

Vastgesteld in de vergadering van 27 maart 2008.

De griffier,

mr. B. Nijman

De voorzitter,

mr. B.B. Schneiders