

**VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE COMMISSIE BEHEER,
GEHOUDEN OP 4 FEBRUARI 2010 IN HET STADHUIS TE HAARLEM**

Aanwezige leden en plaatsvervangende leden:

De heren Vrugt (Actiepartij), Wiersma (CDA), De Vries (Partij Spaarnestad), Van de Manakker (SP), Van der Spoel (ChristenUnie-SGP) en Aynan (PvdA) en de dames Funnekotter (VVD), Bosma (VVD), Van Zetten (D66), De Leeuw-De Kleuver (fractie De Leeuw), Kagie (PvdA), Hoffmans (GroenLinks) en De Jong (GroenLinks)

Mede aanwezig:

De heren Visser (voorzitter), Divendal (wethouder) en mevrouw Blaauboer (secretaris)

Verslag: H.A.J.M. Schellinx (Notuleerservice Nederland)

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De **voorzitter** opent de vergadering om 17.00 uur

Hij deelt mee dat zich voor de vergadering van de commissie Ontwikkeling van vanavond een vijftal insprekers heeft gemeld bij agendapunt 9 ('Structuurvisie Noord-Holland 2040, opmerkingen Haarlem'). Zij zullen inspreken over de route van de Zuidtangente (Rijksstraatweg).

Uitgereikt wordt de beantwoording door wethouder Divendal van vragen van het CDA over het Duurzaamheidsprogramma 2010, projecten 4.1 en 10.4.

2. Spreekrecht voor belangstellenden

Er hebben zich geen belangstellenden gemeld.

5. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en collegeleden

De **commissie** besluit om de rondvragen gelijk af te handelen.

De heer **Wiersma** constateert namens het CDA dat de stoplichten op de Jan Gijzenkade-Rijksstraatweg voor voetgangers en fietsers zijn veranderd. De nieuwe situatie is onveilig, zegt hij. Hij verzoekt de wethouder hier aandacht aan te besteden.

Wethouder **Divendal** zegt dit toe. Hij stelt verder dat het, voor een snelle oplossing, beter is om dit soort zaken gelijk bij constatering, via e-mail, te melden.

Mevrouw **Kagie** wijst er namens de PvdA op dat bij het ophalen van vuil rond de Burgwal-Spaarnwouderstraat, vuilnismannen in hun enthousiasme bij het slingeren van de zakken in de vuilniswagen deze vaak beschadigen. Er komt zo allerlei rotzooi op straat terecht, tot ergernis van de buurtbewoners, ook omdat die rommel vervolgens blijft liggen en niet wordt opgeruimd.

Wethouder **Divendal** stelt dat opruimen hoort bij het op correcte wijze uitvoeren van de ophaaltaak. Hij zal ervoor zorgen dat wordt gecontroleerd hoe Spaarnelanden de route achterlaat.

Mevrouw **Van Zetten** herinnert eraan dat wethouder Divendal lid is van het algemeen bestuur van het Recreatieschap Spaarnwoude en vraagt wat deze voor rol heeft gespeeld in de ontwikkeling van het recreatiepark bij het fort aan de overkant van Spaarndam-West. D66 heeft hierover al een aantal artikel 38-vragen gesteld, maar de fractie wil graag nog in het kort de mening van de wethouder horen.

Wethouder **Divendal** verklaart dat het Recreatieschap verplicht is om te zorgen voor groei van inkomsten, omdat de rijksinkomsten via de provincie aflopen. Het Recreatieschap kan enkel gunnen in een procedure en de betrokken gemeente – in dit geval de gemeente Velsen – dient na te gaan of iets wel of niet in een bestemmingsplan of in het kader van bouwvergunningen past. Binnen het bestuur wordt allereerst gekeken

naar het belang van het recreatieschap. Het bestuur legt dan haar plannen aan de betrokken gemeente voor. De andere partij, stelt de wethouder, is daarom in dit geval de gemeente Velsen. Deze discussie hoort thuis in het verkeer tussen de gemeentes.

Volgens mevrouw **Van Zetten** past een en ander niet in de doelstelling van het Recreatieschap.

Wethouder **Divendal** stelt dat binnen de commissie deze discussie eerder is gevoerd aan de hand van een toekomstvisie voor het Recreatieschap. Hij zegt dat een en ander wel degelijk past binnen het beleid dat voor het Recreatieschap is vastgesteld.

De heer **De Vries** vraagt of deze uitbreiding wel past bij de infrastructuur van Spaarndam. Die valt wel degelijk onder de verantwoordelijkheid van Haarlem.

Wethouder **Divendal** verklaart dat er inderdaad maatregelen getroffen zullen moeten worden om dit binnen de infrastructuur van Spaarndam mogelijk te maken.

Fractie De Leeuw is benaderd door marktkeoplui uit Schalkwijk met de klacht dat er niet ijsvrij is gemaakt en geen vuil werd opgehaald in de periode van sneeuwval. Een en ander is ook al per e-mail gemeld, maar de betrokkenen hebben hier nooit antwoord op gekregen. Mevrouw De Leeuw vraagt of dat alsnog kan gebeuren.

Wethouder **Divendal** zegt toe dit na te zullen gaan.

4. Conceptverslagen van de commissies Beheer d.d.

a. 7 januari 2010

b. 7 januari 2010 (stadgesprek GSP, ter kennisname)

c. 14 januari 2010

d. 21 januari 2010

[7 januari 2010]

Het verslag van de extra openbare vergadering d.d. 7 januari 2010 van de commissies Beheer en Ontwikkeling wordt ongewijzigd vastgesteld.

[14 januari 2010]

Naar aanleiding van haar rondvraag op pagina 3 stelt mevrouw **De Jong** dat de raad de wethouder hoe dan ook heeft gevraagd om een veilig fietspad. Dat is nu niet zo, zegt zij.

Wethouder **Divendal** zegt dat een uitgebreid schriftelijk antwoord onderweg is met betrekking tot een actiepoint dat hiermee heeft te maken.

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

[21 januari 2010]

Mevrouw **Van Zetten** vraagt om een wijziging op pagina 2, tweede paragraaf van beneden. De laatste zin begint met: "Die is weliswaar geen deel van een bomenroute (...)". Wat zij bedoelde te zeggen is: "Die is niet opgenomen in de Hoofdbomenstructuur (...)". Waarbij 'Hoofd Bomen Structuur' vervangen moet worden door de officiële titel van het desbetreffende document, die haar op dit moment niet direct te binnen schiet.

De **voorzitter** zegt toe dat de titel wordt opgezocht en de tekst overeenkomstig gewijzigd.

Naar aanleiding van zijn vraag, bovenaan pagina 7, naar het uitlenen van strooiwagens aan de gemeente Amsterdam, vraagt de heer **Van der Spoel** of de wethouder hier een antwoord op heeft.

Wethouder **Divendal** zegt dat het volledige beeld van hoe dit met en door Spaarnelanden is geregeld, zal worden gegeven bij de vervolgevaluatie van de gladheidbestrijding.

Het verslag wordt hierna, met de bovenvermelde wijziging, vastgesteld.

3. Vaststellen agenda.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

6. Eindgrenzen en uitbreidingsprocedure parkeerreguleringsgebieden

De heer **Aynan** vraagt namens de PvdA hoe het staat met de bezwaarprocedure. Verder vindt de fractie het aantal van vijftien onafhankelijke signalen te weinig. Eveneens is verlaging van de responsgrens van 60% naar 50% onwenselijk. Op de laatste pagina leest hij ten slotte dat ook aan ieder bij de Kamer van Koophandel ingeschreven bedrijf een vragenlijst wordt toegestuurd. De PvdA vraagt hoe het dan zit met een bedrijf aan huis. Krijgen deze een dubbele vragenlijst?

De heer **Vrugt** wijst namens de Actiepartij op grote ontevredenheid over het feit dat er op het Ripperdatterrein zelfs niet voor een uurtje kan worden geparkeerd, bijvoorbeeld om huisartsenbezoek en laden en lossen te faciliteren. Hij vraagt hier om een draagvlakonderzoek.

De heer **Wiersma** sluit zich namens de CDA aan bij de opmerking van de PvdA over het aantal signalen. De fractie noemt het verder vreemd dat er geen enkele functie is weggelegd voor de wijkraad. Hij vraagt hierop een toelichting van de wethouder.

De heer **Van de Manakker** stelt namens de SP dat de op pagina 1 genoemde gewenste parkeerregulering in Schalkwijk geen financiële gevolgen mag hebben voor de bewoners daar, behalve in dat deel waar de parkeerbelasting niet is geregeld in de huur- of verkoopprijs van de huizen. Hij leest, ook op pagina 1, dat de nieuwe gebieden niet vanaf heden totaal zullen worden ingesteld. In de bijlage staat dat dat wel het geval is. Hij wijst op de noodzaak van strikte handhaving in niet-gereguleerde gebieden grenzend aan gereguleerde gebieden. Ten slotte vraagt hij hoeveel vergunningen er verleend worden als er sprake is van gesplitste woningen.

Mevrouw **Funnekotter** ziet namens de VVD dat er niet alleen gelet zal worden op signalen van de bewoners, maar – als het gebied een belangrijke winkelfunctie kent – ook op die van ondernemers. De fractie zag graag dat er nog veel ruimer werd gekeken naar de mening van ondernemers en diensten. Het gebeurt te vaak dat deze zich vanwege parkeerproblemen gedwongen zien te verhuizen.

Reactie van de wethouder:

De gedachte achter de verlaging van 60% naar 50% en de vijftien signalen, verklaart wethouder **Divendal**, is dat het makkelijker moet zijn om een parkeerreguleringsgebied te worden en dat het makkelijker voor de gemeente moet zijn om in dezen een draagvlakonderzoek te doen. De ervaring is dat aan een dergelijk onderwerp wijkraden vaak hun vingers niet willen branden, ook omdat de wijkraad niet altijd een juiste afspiegeling biedt van wat er in de wijk speelt.

De heer **Wiersma** merkt bij interruptie op dat het dan aan de raad is om ervoor te zorgen dat dat wel het geval is.

De heer **Aynan** stelt dat het hier niet gaat om parkeerregulering per straat, maar voor een hele wijk of voor een deel van een wijk. Daarom is het voor het draagvlak beter om de lat toch ietsje hoger te leggen.

Wethouder **Divendal** heeft geen principieel bezwaar tegen een eventuele verhoging van het aantal signalen. Wel zegt hij dat het college vast wil houden aan de verlaging van 60% naar 50%.

De wethouder licht toe dat met 'de nieuwe gebieden' in de tekst op pagina 1 wordt bedoeld: nieuwe gebieden in een deel van Haarlem dat nog niet aansluit bij gereguleerd parkeren. Het voorgestelde systeem werkt alleen in aansluiting op bestaande parkeerreguleringsgebieden. Schalkwijk wordt hierbij apart genoemd omdat daar op dit moment het onderzoek plaatsvindt. Het probleem van mogelijke dubbele belasting voor een deel van de bewoners wordt in dat onderzoek meegenomen, denkt de wethouder. Een eventuele bezwarenprocedure blijft verlopen als gebruikelijk, vervolgt hij. Inzake de vragenlijsten verklaart de wethouder dat het zijn indruk is dat het gaat om een enquête per huis. Wel is het wel degelijk de bedoeling om in het kader van het nieuwe systeem meer rekening te houden, ook met vragen van ondernemers en andere dienstverleners.

In antwoord op de vraag van de Actiepartij zegt de wethouder dat hij van wethouder Nieuwenburg begrepen heeft dat een draagvlakonderzoek voor het Ripperdatterrein niet mogelijk is. Mensen hebben daar

hun koopovereenkomst gesloten op basis van de bestaande regels. Hij zegt toe dit nogmaals bij wethouder Nieuwenburg aan te zullen kaarten, maar stelt dat verdere bespreking eerder bij de commissie Ontwikkeling thuishoort.

Handhaving is natuurlijk van groot belang, zegt de wethouder ten slotte. Hij denkt dat dit in een probleemgebied als genoemd door de SP ook gericht gebeurt, maar zal de verantwoordelijke dienst hier nogmaals op wijzen.

Mevrouw **De Leeuw** vraagt of er ook voor de parkeerplaats bij een kantoor in een woonstraat vignetten komen.

Dat is niet het geval, antwoordt wethouder **Divendal**. Hij zegt verder dat het aantal vergunningen bij gesplitste woningen niet aan een maximum is gebonden, behalve in het centrum. Daar geldt een maximum van een vergunning per woning. De praktijk wijst uit dat er in Haarlem per adres maximaal drie vergunningen worden aangevraagd.

De **voorzitter** vraagt de fracties in tweede termijn hun advies te verlenen.

Mocht bij de commissie de wens leven om het aantal benodigde signalen te verhogen, dan verzoekt wethouder **Divendal** om dit nu hier vast te stellen.

De heer **Aynan** stelt dat het moeilijk is om hier een precies getal te noemen, aangezien het iedere keer een gebied met een andere structuur en een andere grootte betreft.

Wethouder **Divendal** stelt voor om het voorlopig dan zo te houden en bij de eerstvoorkomende keer te evalueren of deze wijze werkbaar is. Hij wijst er bovendien op dat er in de tekst sprake is van 'minimaal' vijftien onafhankelijke signalen uit 'minimaal' drie verschillende straten in de buurt.

Mevrouw **Bosma** denkt dat de gemeente toch vrij snel kan zien hoeveel huishoudens het in een gegeven buurt precies betreft, om dan als maat een bepaald percentage te hanteren.

Wethouder **Divendal** geeft toe dat dat een mogelijkheid zou kunnen zijn, mits dit uitgevoerd kan worden zonder dat een en ander te administratief en te bureaucratisch wordt.

De **voorzitter** vraagt de wethouder of hij de commissie een tekstvoorstel in die geest zou kunnen doen toekomen.

Wethouder **Divendal** stelt dat het voor het raadsbesluit niet nodig is om de tekst aan te passen. Het betreft hier een uitvoeringszaak. Hij zegt toe een omschrijving aan de raad te doen toekomen.

De **PvdA** toont zich in principe positief, maar de heer Aynan neemt de kwestie van verlaging van 60% naar 50% mee terug naar de fractie.

Ook de heer **Wiersma** neemt het stuk mee terug naar de fractie.

Voor **GroenLinks, Actiepartij, Fractie De Leeuw, Partij Spaarnestad, D66**, en de **VVD** betreft het hier een hamerstuk.

De wethouder gehoord hebbende besluit de **SP** tot hamerstuk met stemverklaring.

De **ChristenUnie-SGP** kiest eveneens voor hamerstuk met stemverklaring.

Het stuk gaat als hamerstuk met stemverklaring naar de raad.

7. Duurzaamheidsprogramma 2010

Energiezuinige openbare verlichting (pagina 15) is een goede zaak, stelt de heer **Van der Spoel**, mits hierdoor de veiligheid niet in gevaar komt. Hij vraagt verder wat men zich moet voorstellen bij het ontwerp fietsverbinding Bolwerken (pagina 18). Ook zet de ChristenUnie-SGP vraagtekens bij een snelfietsroute naar Schiphol (pagina 19).

Mevrouw **Hoffmans** en wethouder **Divendal** wijzen er bij interruptie op dat er heel wat mensen op Schiphol werken, die daar graag per fiets zouden komen.

De heer **Van der Spoel** vraagt verder of het uitbrengen van een Klimaatkrant (pagina 23) wel klimaatvriendelijk is. Inzake verkeerslawaaï vraagt hij speciaal aandacht voor de herrie die brommers en scooters maken. Ten slotte wijst hij erop dat het in de convenanten voorgestelde volspuiten van de spouwmuren in de ogen van bouwkundigen welhaast een doodzonde is. Een spouw is er om te ventileren, stelt hij, en is niet gemaakt om vol te spuiten.

Mevrouw **De Leeuw** sluit zich aan bij de opmerking van de ChristenUnie-SGP inzake de spouwmuren. Verder leest zij op pagina 12 dat er bij nieuwbouw een GPR van 8 wordt gevraagd, maar voor woningcorporaties wordt er een GPR van 4 gevraagd. Vanwaar dat verschil? Mevrouw **Hoffmans** zegt dat hier bedoeld wordt: GPR versie 4, maar wel een GPR van 8. Wethouder **Divendal** bevestigt dit.

De heer **Van de Manakker** leest dat duurzame ontwikkelingen alleen bereikt kunnen worden in samenwerking met andere afdelingen (pagina 1, punt 5). Hij vraagt of dit betekent dat de afdeling Milieu steeds weer een potje moet knokken met die andere afdelingen, aangezien deze zelf verantwoordelijk blijven voor hun eigen doelstellingen en taken. Bij project 7.2 (pagina 25, Afronding Baggerwerkzaamheden) is er sprake van ‘enkele stadsgrachten’. Als het hier niet alle grachten betreft, welke dan niet, vraagt de SP. Op pagina 31 (bovenaan) leest hij over een Waarderplas. Waar is die, vraagt de heer Van de Manakker. Wat verder op diezelfde pagina, onder Verkeer en Vervoer, wordt gewag gemaakt van het verbeteren van de veiligheid rondom scholen. Hoe verhoudt zich dit tot de lopende actie van de gemeente om overal de parkeerpaaltjes weg te halen?

Mevrouw **Van Zetten** is benieuwd wat precies wordt bedoeld met het bij Duurzame Monumenten (pagina 10) genoemde ‘kennis verinnerlijken’. D66 wijst er verder op dat in Spaarndam-West op de dijk nog steeds huizen zijn die direct in het water lozen. Wordt daar iets aan gedaan? Verder hekelt de fractie de op pagina 19 genoemde elektrische fietspont met zonnepanelen tussen de Belgiëlaan en Spaarnelaan. Dat is onzin, stelt zij, want het betreft hier een utilitaire veerdienst voor langzaam verkeer. Verder verklaart zij dat, in tegenstelling tot het vermelde, wijkraden en bewoners niet betrokken zijn geweest.

Waarom een ‘voorlichtingscampagne starten in Vogelaarbuurt’ (pagina 9), vraagt mevrouw **Funnekotter**. Op pagina 10 (Duurzame Monumenten) leest de VVD dat de gemeente eigenaren van monumenten wil beschermen tegen hoge energieprijzen. Betreft het hier vrijblijvende informatie, is er sprake van een samenwerking met de gemeente of is er wellicht sprake van betutteling of dwang? Verder wil zij nadere uitleg over het op pagina 11 genoemde ‘dakpotentieel’. Ook vraagt zij of er al met zekerheid besloten is tot de op pagina 13 genoemde klimaatneutrale woningbouwlocatie Zwemmerslaan. De fractie wil weten of de website voor de energiecoach voor bedrijven (pagina 14) dezelfde is als die van De Groene Mug. Wat precies de bedoeling is van de op pagina 16 genoemde aanleg van ‘poelen, wadi’s en sloten’ is haar niet duidelijk. Zij vraagt ten slotte naar de ontwikkelingen rondom het duurzaam depot Frans Halsmuseum. De **voorzitter** verklaart in dezen dat de nieuwbouw niet doorgaat. Er zal sprake zijn van een huursituatie.

De heer **Wiersma** vraagt namens het CDA of er bij Project 3.8 (pagina 19) iets als het Amsterdamse Witte Fietsenplan wordt bedoeld.

Mevrouw **Hoffmans** leest op verschillende plekken in het stuk over de integraliteit binnen de gemeente Haarlem zelf. GroenLinks wijst daarbij ook op de eerdere opmerking van de heer Van de Manakker, met name waar wordt gesteld dat elke betrokken afdeling zelf verantwoordelijk is en blijft voor de opgenomen doelstellingen en taken. Ook het doel van een klimaatneutrale bedrijfsvoering in 2015 bij de gemeente kan alleen als er integraal wordt gewerkt. Hoe wordt bereikt dat alle vakafdelingen daar de noodzaak van zien

en gemotiveerd zijn om hieraan mee te werken? In het stuk wordt gesteld, vervolgt zij, dat laaghangend fruit een criterium is voor de keuze van projecten. Zij wijst erop dat er mogelijk hooghangend fruit is, dat uiteindelijk wel veel meer oplevert. De capaciteit van de gemeente is bepalend bij het al dan niet uitvoeren van projecten, maar wat als projecten, die veel zouden kunnen opleveren, om die reden niet door kunnen gaan? De fractie verzoekt het college om in voorkomende gevallen die keuze aan de raad voor te leggen. Ten slotte mist GroenLinks bij Verkeer en Vervoer het openbaar vervoer. Met name als het om bereikbaarheid gaat, zegt mevrouw Hoffmans, staat de gemeente vaak voor keuzes die grote invloed hebben op het milieu, zonder dat daar goed zicht op is. Hoe kan hier samenhang worden bereikt? Aan de raad moet bij dergelijke keuzes duidelijk worden gemaakt wat het effect zal zijn op Haarlem Klimaatneutraal.

Naar aanleiding van de verkeersveiligheid rondom scholen (pagina 31) wijst mevrouw **Kagie** namens de PvdA op het stopverbod dat het afgelopen jaar bij een aantal scholen is ingesteld. Wat is hier de planning voor 2010?

Reactie van de wethouder:

Inzake integraliteit verklaart wethouder **Divendal** dat het college van mening is dat het stellig noodzakelijk is om afdelingen ook zelf verantwoordelijk te maken. Net als voor het ziekteverzuim op een afdeling hoort het management ook verantwoordelijk te zijn voor duurzaamheid.

De heer **Wiersma** zegt bij interruptie dan toch te hopen dat de wethouder daarbij zijn uiteindelijke totale verantwoordelijkheid niet zal loslaten.

Wethouder **Divendal** verklaart dat dat uiteraard niet het geval zal zijn. Hij wijst er verder op dat bij de SLOK-middelen instrumenten zijn opgenomen om de eigen verantwoordelijkheid van de afdelingen te regulariseren. Er is geen sprake van vrijblijvendheid, zegt hij.

Mevrouw **Hoffmans** denkt dat ook voor de raad het bewaken van de integraliteit een bijzonder aandachtspunt dient te zijn.

Wethouder **Divendal** stelt dat bij het begin van dit proces gekozen is voor een lijn van verleiden, overtuigen en ook realiseren. Dit geldt niet alleen bij de eigen organisaties, maar ook voor het bedrijfsleven. Mocht er sprake zijn van hooghangend fruit met heel veel resultaat, dan komt dit zeker ter aparte afweging terug in het jaarlijkse programma.

Naar aanleiding van de vraag van de PvdA over het stopverbod bij scholen is het plan om het dit jaar voor tien verdere scholen te realiseren. Gezien de opgedane ervaring bij de Emmaschool zal dit in het vervolg wel op een andere manier gebeuren, met name wat betreft de wijze waarop de buurt hierin wordt betrokken.

Het ontwerp fietsverbinding Bolwerken, vanaf de Rode Loper naar Noord, is voorlopig geparkeerd in het kader van het bestemmingsplan voor de binnenstad, verklaart de wethouder. Het staat wel op de agenda.

De Klimaatkrant, nodig om ook die groep te bereiken die niet of weinig gebruikmaakt van digitale informatievoorziening, wordt uiteraard op milieuvriendelijk papier gedrukt. Verder is er zeer zeker bijzondere aandacht voor het lawaai veroorzaakt door brommers en scooters, met name in het kader van het handhavingsprogramma.

Eerdere problemen bij opvulling van spouwmuren zijn wethouder Divendal bekend, maar er zijn nu gespecialiseerde bedrijven die met deze techniek wel goede resultaten boeken.

Het baggeren heeft betrekking op alle resterende wateren, vervolgt de wethouder. Met de Waarderplas wordt bedoeld een gebied in de Waarderpolder onder het waterzuiveringsgebied. Er is daar een waterloop gepland waarvan een aftakking Waarderplas heet.

Inzake het weghalen van parkeerpaaltjes zegt de wethouder, dat daar waar er hierdoor problemen ontstaan, deze in overleg met de buurt zullen worden opgelost.

De heer **Van de Manakker** vraagt bij interruptie dan wel zorg te dragen voor een strikte handhaving op die plekken waar de parkeerpaaltjes niet terugkomen.

Naar aanleiding van de vragen over monumenten antwoordt wethouder **Divendal** dat er bij deze panden specifieke kennis nodig is om duurzaam te kunnen handelen. De desbetreffende kennis verinnerlijken

betekent dat deze meer ontwikkeld en in huis gehaald moet worden. Er is in het kader van dit duurzaamheidsprogramma, benadrukt hij, nergens sprake van dwang.

De site van De Groene Mug beschouwt de gemeente, ook voor bedrijven, als haar belangrijkste informatievoorzieningspunt. Er komt daar een apart verhaal over monumentenpanden.

Over de panden die nog niet op de riolering zijn aangesloten heeft de wethouder op dit moment nog geen precieze informatie. Hij zegt toe dit te zullen uitzoeken.

Mevrouw **Van Zetten** wijst de wethouder weer op haar opmerkingen aangaande de fietspont.

Wethouder **Divendal** repliceert dat hij hier niet op in wenst te gaan, daar het geen vraag betreft, maar een statement.

In een compacte stad als Haarlem en bij een compact industrieterrein als de Waarderpolder, vervolgt de wethouder, bieden daken heel veel mogelijkheden voor duurzaamheid.

Naar aanleiding van de vraag van de VVD verklaart hij dat er over de Zwemmerslaan nog geen definitief besluit is genomen. Op de vraag van het CDA antwoordt hij dat het hier een ov-fiets betreft, die aansluit bij een aantal bushaltes, vergelijkbaar met de ov-fiets van de NS.

Ten aanzien van het betoog van GroenLinks stelt de wethouder dat dit een aandachtspunt zou kunnen zijn voor de nieuwe bestuursperiode.

Mevrouw **Hoffmans** onderschrijft deze gedachte van de wethouder.

De heer **Vrugt** voegt hieraan toe dat bijvoorbeeld bij een komende herijking van het HVVP het aspect milieu op duidelijke wijze meegenomen zou kunnen worden.

De **voorzitter** verzoekt de leden om in tweede termijn hun advies te geven.

PvdA, Actiepartij, CDA, VVD, D66, Fractie De Leeuw, ChristenUnie-SGP en Partij Spaarnestad adviseren hamerstuk.

Gehoord hebbende de toezeggingen van de wethouder inzake de parkeerpaaltjes en handhaving kiest ook de **SP** voor hamerstuk.

Ten slotte adviseert **GroenLinks** eveneens hamerstuk. De fractie complimenteert het college voor de getoonde aanpak.

Het stuk gaat als hamerstuk naar de gemeenteraad.

8. Termijnagenda 2010

Inzake programma 8 (Bereikbaarheid en Mobiliteit) vraagt mevrouw **Funnekotter** waar de evaluatie van de City Shuttle is gebleven.

Na enige discussie over Eurobus en City Shuttle doet de mede aanwezige heer Bakker het volgende tekstvoorstel: "De City Shuttle zal geëvalueerd worden tezamen met de ervaringen van de pendeldienst, die op dit moment nog loopt tot eind juni 2010."

De **commissie** stemt hiermee in. De passage aangaande de Eurobus blijft voorlopig gehandhaafd.

De heer **Van der Spoel** mist het inlopen van achterstallig onderhoud.

De **commissie** besluit om dit onderwerp aan de termijnagenda toe te voegen.

Mevrouw **Van Zetten** vraagt of de toegezegde monumentale bomenlijst (inventarisatie op particulier terrein) onder het kopje bomenbeleidsplan valt.

De **commissie** besluit om voor de zekerheid deze monumentale bomenlijst toe te voegen.

Met deze aanvullingen wordt de termijnagenda vastgesteld.

9. Kredietaanvraag Fly-over

De heer **De Vries** leest op pagina 3 dat een latere gunning dan 1 april 2010 de korte uitvoeringstijd voor de bouw van het viaduct verder onder druk zet. Hij begrijpt dat bij het niet halen van de genoemde datum

de gemeente subsidie misloopt. De fractie verzoekt de wethouder te verduidelijken hoe hier de kansen liggen.

De heer **Van der Spoel** vraagt de wethouder om nadere informatie inzake de financiële begeleiding met ProRail. De fractie wil onaangename verrassingen achteraf voorkomen.

Mevrouw **De Leeuw** sluit zich hierbij aan.

De heer **Van de Manakker** vraagt namens de SP of er ook afspraken gemaakt zijn over de verantwoordelijkheden indien het budget wordt overschreden.

D66 deelt deze zorgen, zegt mevrouw **Van Zetten**. De fractie vraagt of er in geval van verrassingen voorzieningen zijn getroffen.

De VVD sluit zich aan bij het voorgaande, verklaart mevrouw **Bosma**. De fractie toont zich verder verheugd over deze wijze van ontsluiting van de Waarderpolder.

De heer **Wiersma** complimenteert het college namens het CDA en spreekt de wens uit dat een en ander binnen de gestelde termijn zal worden gehaald. Hij sluit zich aan bij de door andere leden al geuite bezorgdheid aangaande ProRail.

De Actiepartij was nooit voorstander van dit project, verklaart de heer **Vrugt**. De opvatting van de fractie wordt door het nu geschetste financiële plaatje bevestigd.

De heer **Aynan** complimenteert het college namens de PvdA met de zo ruim verkregen subsidiëring voor het project.

Reactie van de wethouder:

Wethouder **Divendal** verklaart dat na eerdere slechte ervaringen met ProRail, het later wel goed is gegaan. Er zijn nieuwe en hardere afspraken gemaakt. Ook daar waar ProRail bijvoorbeeld verantwoordelijk is voor de aanbesteding van hun deel, kan dat nooit gebeuren zonder afstemming en instemming met de gemeente. Ook in geval van afwijkingen van de ramingen in het DO zal ProRail eerst met de gemeente moeten overleggen alvorens er tot uitvoering kan worden overgegaan. De wethouder zegt verder overtuigd te zijn dat de gestelde termijnen worden gehaald. De aanbestedingsprocedure is gaande. De eerste signalen van inschrijvers wijzen erop dat deze passen binnen de ramingen van de gemeente en dus binnen het krediet dat de raad hiervoor verstrekt. Ingeval er toch problemen mochten komen, wijst de wethouder op de post van 10% voor onvoorzien.

Het stuk gaat als hamerstuk naar de gemeenteraad.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor een korte eetpauze. Hij heropent de vergadering om 18.50 uur.

10. Openstelling Waarderbrug

De heer **De Vries** mist iedere logica en zegt namens Partij Spaarnestad dat er hier sprake is van een verkiezingsstunt. De fractie heeft nooit begrepen waarom de Waarderburg überhaupt dicht moest. De uitleg dienaangaande maakte gewag van de Schoterbrug en lopende rechtszaken. De brug is nu weer een beetje open, maar de rechtszaken lopen nog steeds. Wat doet het college als de gemeente verliest? Kan de wethouder een en ander uitleggen en begrijpelijk maken, met name ook voor de bevolking van Haarlem-Noord?

De heer **Aynan** verklaart dat de PvdA dit en het volgende college zal houden aan het op pagina 2 gestelde, dat ook na heropenstelling de Waarderbrug een veel prettiger en veiliger route moet zijn dan in het verleden. De fractie hecht er verder veel belang aan dat ook de doorstroming van Noord naar Zuid en vice versa gegarandeerd blijft.

De heer **Van de Manakker** juicht namens de SP de openstelling toe, maar noemt dit slechts een begin. Een gesloten Waarderburg leidde enkel tot concentratie van de verkeersstroom richting Bolwerken. De fractie toont zich voorstander van een zo groot mogelijke verspreiding van het verkeer.

Mevrouw **De Jong** wijst er bij interruptie op dat het rapport vermeldt dat nu andere wijken last ondervinden van een toenemende verkeersstroom.

De heer **Van de Manakker** stelt dat er toch vooral sprake is van een betere verdeling van het probleem. Mevrouw **De Jong** benadrukt dat er per saldo zo'n 1500 auto's per dag bijkomen.

De heer **Van de Manakker** vervolgt dat de werkgelegenheid in de Waarderpolder de laatste paar jaren met 33% is gestegen. Daar komt de komende vijf jaar nog eens 25% bij. Natuurlijk brengt dit meer verkeersbewegingen met zich mee. De SP stelt zich op het standpunt dat werkgelegenheid voor de in Haarlem opgeleiden moet worden gegarandeerd. De Waarderpolder, zegt de heer Van de Manakker, is het beste bedrijventerrein van Nederland en dat moet het ook blijven.

Mevrouw **De Jong** vraagt of de SP werkelijk meent dat het in één richting openstellen van de Waarderburg bijdraagt aan de werkgelegenheid.

De heer **Van de Manakker** herhaalt dat dit nog maar een begin is. De fractie wil uiteindelijk toe naar de Catharijnebrugvariant, met verkeer in twee richtingen.

Ook denkt de SP dat door het sterk bevorderen van biobrandstoffen, ondanks de toename van het verkeer, de luchtkwaliteit in Haarlem binnen de normen zal blijven.

Mevrouw **De Jong** verklaart dat GroenLinks tegen openstelling van de Waarderbrug is. Zij wijst erop dat bovendien de bouwvergunning voor de Schoterbrug nog steeds is gekoppeld aan de afsluiting van de Waarderbrug. De voordelen die heropenstelling in één richting voor sommigen misschien oplevert, staan tegenover de grote problemen voor een ander deel van de stad.

De heer **Van de Manakker** stelt bij interruptie dat hele wijken voordeel hebben.

Mevrouw **De Jong** repliceert dat er ook hele wijken zijn die moeten constateren dat ze plotsklaps weer duizenden auto's meer langs hun deuren krijgen.

De heer **Van de Manakker** interrumpeert dat dit toch 50% minder is dan een paar jaar geleden.

Mevrouw **De Jong** zegt dat bovendien de Spaarndamseweg van 9000 naar 12.000 auto's per dag gaat. Er is dus een aantal wijken die er behoorlijk op achteruitgaan. Minder auto's richting Waarderpolder wil niet zeggen dat de Waarderpolder dan ook minder bereikbaar is. GroenLinks kiest hier eenduidig voor beter ov en een gedegen vervoersmanagement. De fractie stelt verder dat een en ander plots wel met erg veel haast gebeurt. De brug gaat al open, terwijl de inspraaktermijn nog niet is afgelopen en met de aanleg van de fietspaden werd al begonnen voordat het college hierover een besluit had genomen. De fietspaden zoals die er nu liggen noemt mevrouw De Jong een noodoplossing.

De heer **De Vries** denkt dat GroenLinks wel erg teleurgesteld moet zijn in de houding van de SP en de PvdA. Hij vindt het daarom wonderlijk dat de fractie toch een lijstverbintenis aangaat met die twee partijen.

Omdat het hier gaat om de ontsluiting van een bedrijventerrein, verklaart mevrouw **Bosma** dat de VVD zich kan vinden in het standpunt van de SP. In tegenstelling tot vroeger zal er door de opening van de Schoterbrug een verdeling van het verkeer plaatsvinden over de twee bruggen. De constatering dat het net zo druk zal worden als in het verleden wordt nog niet gestaafd door het heden. De fractie toont zich voorstander van het nemen van de Catharijnebrug als referentie, omdat dat de veiligheid van het fietsverkeer over de brug bevordert. Zij stelt voor om ook meteen de Catharijnebrugvariant, met verkeer in twee richtingen, in te voeren.

De heer **De Vries** vraagt of de VVD begrijpt waarom de brug ooit is gesloten voor het verkeer.

Mevrouw **Bosma** zegt dit volkomen onbegrijpelijk te vinden.

Mevrouw **Van Zetten** verklaart dat D66 zich kan vinden in het voorstel om eerst te beginnen met eenrichtingsverkeer en een fietspad voor de fietsers.

De ChristenUnie-SGP juicht bij monde van de heer **Van der Spoel** de opening van de brug toe. Ook deze fractie hoopt op een spoedige invoering van de Catharijnebrugvariant.

De heer **Vrugt** sluit zich met de Actiepartij goeddeels aan bij het betoog van GroenLinks. De fractie onderschrijft verder de kritiek van de Fietsersbond op de fietspaden zoals die nu zijn aangelegd en pleit ervoor om bij openstelling van de brug in ieder geval zorg te dragen voor veiligere fietspaden.

De heer **Wiersma** sluit zich met het CDA aan bij de wens voor veiligere fietspaden. De fractie stelt zich verder op het standpunt dat met een en ander gewacht moet worden tot de inspraakperiode is afgelopen.

Ten slotte is ook mevrouw **De Leeuw** blij dat de brug weer open is. Ook zij pleit voor de veiligheid van de fietspaden.

Reactie van de wethouder:

Wethouder **Divendal** stelt dat voor bedrijven bereikbaarheid essentieel is. Een van de beoogde doelen van de sluiting van de brug was het verbeteren van de werkgelegenheid in de Waarderpolder. Een ander doel was het ontlasten van de woonbuurten langs de Amsterdamsevaart en de Spaarndamseweg. Op basis van de sluiting van de Waarderbrug is vervolgens de bouwvergunning voor de Schoterbrug verleend. Het college heeft naderhand via gedegen cijfermateriaal over verkeersprognoses en luchtkwaliteit de zekerheid willen verkrijgen dat een afzonderlijk verkeersbesluit ten aanzien van heropening van de Waarderbrug de lopende procedure over de Schoterbrug, alsmede het eerdere besluit, niet zou dwarsbomen. Het was juridisch misschien eenvoudiger geweest om de hele procedure van de Schoterbrug af te wachten. Maar, zegt de wethouder, het college heeft gekozen voor de bestuurlijke lijn en besloten de Waarderbrug te heropenen toen dat op basis van de in december 2005 gestelde criteria mogelijk bleek. De stad wordt bestuurd door het stadsbestuur, verklaart hij, en niet aan de hand van rechtszaken aangespannen door bewoners die het met dat bestuur oneens zijn.

Mevrouw **De Jong** zegt de indruk te hebben dat er aan de infrastructuur van de Waarderbrug al werd gewerkt nog voordat het college een besluit had genomen.

Wethouder **Divendal** antwoordt dat er inderdaad is gewerkt aan de kant van de Waarderpolder. Dit betrof noodzakelijke werkzaamheden, onafhankelijk van de heropenstelling van de brug.

De heer **De Vries** merkt op dat de wethouder wel een erg vrolijke draai aan de kwestie geeft. Als het college al dat cijfer- en huiswerk gewoon op tijd had gedaan had de brug nooit dicht gehoeven, verklaart hij.

Wethouder **Divendal** vervolgt dat de Waarderbrug nu meer gezien moet worden als een buurtontsluitingsbrug, in tegenstelling tot een Schoterbrug of de Prinsenbrug. De berekeningen laten zien dat door deze wijze van openstelling, in vergelijking met andere situaties, de luchtkwaliteit binnen de normen blijft. Bovendien draagt het bij aan het per saldo realiseren van minder kilometers. Hele delen van Haarlem-Noord hoeven nu niet meer om te rijden.

Misschien leidt het wel tot minder kilometers, zegt mevrouw **De Jong**, maar ook zal het tot gevolg hebben dat er weer meer mensen met de auto gaan.

Wethouder **Divendal** verklaart dat er natuurlijk ondertussen wordt gewerkt aan verkeersmanagement in de Waarderpolder. Ook met de komst van de Schoterbrug is het voor hele delen van Haarlem-Noord veel aantrekkelijker geworden om met de fiets naar het werk te gaan in de Waarderpolder. Hij bestrijdt dat de bereikbaarheid van de Waarderpolder uitsluitend gericht zou zijn op automobilititeit. In antwoord op de vraag van mevrouw Bosma zegt de wethouder dat niet meteen al de Catharijnebrugvariant kan worden

toegepast vanwege de werkzaamheden aan het Deliterrein en aan de Spaarndamseweg. Inzake de fietspaden is de wethouder van mening dat er geen sprake is van een onveilige situatie.

De heer **Vrugt** vraagt of dan in ieder geval de tijdelijke gele rubberstrookjes vervangen gaan worden door stevigere randen.

Wethouder **Divendal** zegt dat het definitieve eindbeeld natuurlijk anders zal zijn.

De heer **De Vries** begrijpt de teleurstelling van GroenLinks. Er is hier geen sprake meer van besturen, vindt hij, maar van aanmodderen achteraf, afhankelijk van hoe de wind waait. Wat nu als volgende week de stichting Natuurbescherming en Milieu zijn zin krijgt, vraagt hij, of anders misschien wel in mei. Gaat de brug dan weer dicht?

Wethouder **Divendal** wijst er nogmaals op dat het afwachten van de uitkomst van alle procedures, integendeel, voor het college de makkelijkste weg zou zijn geweest.

11. Brief van wethouder Divendal van 11 december 2009 inzake Stand van zaken uitvoering programma Haarlem Schoon 2009

Mevrouw **De Jong** constateert, inzake de invoering van diftar, dat de beloofde behandeling van het initiatiefvoorstel van GroenLinks gelijk met de evaluatie van de afvalstoffeninzameling steeds weer werd opgeschoven en nu pas aan het einde van 2010 gaat gebeuren. Het gevolg is dat dit voorstel niet meer door de indiener kan worden behandeld. Zij vindt dit een kwalijke zaak en legt hiervan de schuld bij de wethouder.

De heer **Vrugt** is verbaasd te lezen dat het aantal hotspots in Haarlem van 44 naar 17 is gedaald. Als hij door de stad fietst, schrikt hij van de rotzooi die er overal ligt, met name in Schalkwijk en andere wijken. Er wordt wellicht aandacht besteed aan de binnenstad, maar de wijken blijven ver achter, constateert hij. Het beeld dat de wethouder in de brief schetst is daarom wel erg rooskleurig. Hij vraagt ten slotte of de genoemde extra besteding van 240.000 euro bovenop de recentelijk via een raadsmotie gevraagde extra 300.000 euro komt, of daar een deel van is.

Mevrouw **De Leeuw** leest op pagina 9 dat in de toekomst de burgers grofvuil naar het milieuplein zullen moeten brengen. Dat brengt het risico van illegaal dumpen met zich mee, denkt zij, want een afgedankte koelkast kan toch moeilijk in een luxe auto of achterop de fiets.

De heer **Van de Manakker** vraagt namens de SP aandacht voor de loopafstand naar ondergrondse containers, vooral waar het ouderencomplexen betreft. Hij suggereert de mogelijkheid om op aanvraag aan ouderen een karretje voor het vervoer van hun vuilniszakken ter beschikking te stellen. De SP vraagt ook nadere uitleg over de genoemde organisatorische, technische en administratieve problemen die de invoering van diftar in de weg staan. Verder toont de fractie zich verbaasd over de komst van vijftig ondergrondse containers voor kunststof. Had Haarlem niet gekozen voor nascheiding? Hoe groot is de investering voor al die bakken?

De heer **Vrugt** vult hierbij aan dat er een bedrijf in Spaarndam bestaat dat plastic recycleert. Kan dit bedrijf niet ingeschakeld worden?

Mevrouw **Van Zetten** is benieuwd naar de antwoorden van de wethouder op de vragen van de SP. Ook wil D66 graag weten hoe het zit met de hondenpoepopruimmachine.

Mevrouw **Bosma** wijst er namens de VVD op dat de grootste ergernissen in de stad het zwerfafval en de hondenpoep zijn. Uit de grafieken in het stuk spreekt daarentegen dat het wat dat betreft eigenlijk heel erg goed gaat. Sporen de verstrekte cijfers wel met de realiteit?

Reactie van de wethouder:

Wethouder **Divendal** begint met te verklaren dat de genoemde 240.000 euro extra zijn. Deze worden ingezet voor het systeem dat het mogelijk moet maken om objectiever te kunnen ingrijpen daar waar problemen worden geconstateerd, zodat er gewerkt wordt aan de hand van de werkelijkheid en niet op basis van tevoren opgestelde bestekken. In deze hele regio van de Randstad, vervolgt de wethouder, is er geen apparatuur voor nascheiding. De gemeente heeft er op dit moment daarom voor gekozen om iets meer te doen dan door de wet minimaal wordt voorgeschreven. De kunststofcontainers, verklaart hij, worden gesubsidieerd door Nedvang. Deze worden geïnstalleerd op plekken waar nu al glas- en papiercontainers zijn, zoals bij winkelcentra. Op het moment dat alsnog tot nascheiding kan worden overgegaan, kunnen die containers gebruikt worden voor glas of papier. Hij verklaart verder dat er met het door de heer Vrugt genoemde bedrijf wordt samengewerkt, maar de wethouder kan niet direct zeggen voor welk deel. Inzake diftar stelt de wethouder dat het hem niet kwalijk kan worden genomen dat iets wel of niet in een raadsvergadering wordt behandeld. Hij is er steeds duidelijk over geweest dat invoering in ieder geval niet voor 2010 zou kunnen plaatsvinden.

Dat beaamt mevrouw **De Jong**, maar, zegt zij, het initiatiefvoorstel zou bij de evaluatie betrokken worden. Maar die is telkens weer uitgesteld.

Wethouder **Divendal** zegt te hopen dat het door hem zo slordig gecreëerde misverstand een reden zal zijn om haar, ook na haar afscheid van de raad, als inspreker terug te mogen zien.

Naar aanleiding van de opmerking van mevrouw De Leeuw zegt de wethouder dat er op dit moment enkel sprake is van het aantrekkelijker maken van het zelf wegbrengen van grofvuil naar het milieuplein. Over een vuilniszakkarretje voor ouderen heeft de wethouder zo zijn twijfels, maar hij sluit niet uit dat er over nagedacht kan worden.

12. a. Besteding SLOK-gelden

b. Besteding SLOK-gelden (deel 2)

Mevrouw **De Jong** en GroenLinks juichen de stimulering van de voorlichting door NME toe. De fractie zou graag zien dat deze ondersteuning structureel wordt gemaakt. GroenLinks pleit voor de opwaardering van de NME, zodat deze ook aan duurzaamheidseducatie kan gaan doen en Ter Kleef een duurzaamheidscentrum wordt. De fractie zal hiervoor met een initiatiefvoorstel komen.

De heer **Van de Manakker** toont zich met de SP enthousiast over het initiatief 'Hé Watt-je'. Aan de andere kant verbaast de fractie zich over het beschikbaar stellen van 9000 euro voor derving van legesinkomsten.

Mevrouw **De Jong** onderschrijft bij interruptie de verbazing van de SP.

Reactie van de wethouder:

Wethouder **Divendal** heeft hier zo snel geen antwoord op, maar hij gaat na hoe dit precies zit.

Wethouder **Divendal** deelt afsluitend over de motie Kleine Houtweg mede dat hij nogmaals zal overleggen met alle betrokken partijen, om zo te pogen ook het resterende probleem uit de weg te helpen.

13. Agenda komende commissievergadering

De **voorzitter** verklaart dat ter advisering wellicht het inrichtingsplan Deo Neo nog wordt ontvangen.

14. Sluiting

De **voorzitter** dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit om 19.50 uur de vergadering.