

## VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 24 NOVEMBER 2011 VAN DE COMMISSIE BEHEER

### **Aanwezig de leden:**

De heren Boer (VVD), Catsman (CDA), Jonker (SP), Kruisman (GroenLinks), Marselje (D66), Van den Raadt (Trots), Schaart (PvdA), Schrama (Haarlem Plus), Visser (CDA) en de dames De Leeuw (OPH) en Pippel (D66)

**Afwezig:** De heren Baaijens (Actiepartij) en Stapelkamp (Haarlem Plus) en de dames Huysse (GroenLinks) en Schopman (PvdA)

### **Mede aanwezig:**

De dames M. Blaauboer (griffier) en L. van Zetten (voorzitter) en de heer R. van Doorn (wethouder)

**Verslag:** Mevrouw M. van de Belt (Notuleerservice Nederland)

### **1. Opening**

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

- Er is bericht van verhindering van mevrouw Schopman, mevrouw Huysse en de heer Baaijens. De heer Schrama neemt waar voor de heer Stapelkamp.
- Uitgereikt is een brief van de wijkraad Sportheldenbuurt over agendapunt 4, Amsterdamsevaart en nieuwe fly-over.

### **2. Vaststellen agenda**

De VVD houdt punt 7, het Spaarnelandentraject, nog even aan. Een rondvraag kan per e-mail worden gesteld. De agenda wordt vastgesteld.

### **3. Mededelingen voor leden en collegeleden**

Er zijn geen mededelingen.

### **4. Amsterdamse Vaart en nieuwe fly-over**

Mevrouw Voskamp spreekt in namens de wijkraad Sportheldenbuurt. De wijk is ernstig bezorgd over de afwaardering van de Amsterdamsevaart en het verleggen van de verkeersstroom naar de Oudeweg na opening van de fly-over. In de afgelopen raadsvergadering werd een motie ingediend met de vraag om gedegen maatregelen voor de herinrichting van de Oudeweg. De bewoners van de Sportheldenbuurt begrijpen het ongeduld van de bewoners van de Amsterdamsevaart, maar dat is geen argument om nu eerst de Amsterdamsevaart af te waarden en pas later na te denken over het oplossen van de problemen die dan in de Sportheldenbuurt ontstaan. Het collegebesluit heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de wijk. Verkeer dat de stad inrijdt, wordt via de Oudeweg geleid en dat zal tot gevaarlijke situaties leiden. Mevrouw Voskamp dringt er dan ook op aan het verkeersonderzoek uit te breiden en de afwaardering van de Amsterdamsevaart uit te stellen om de belangen van de 1180 bewoners van de Sportheldenbuurt te beschermen. Namens de buurt overhandigt mevrouw Voskamp een handtekeningenlijst.

De heer Schouten spreekt in namens VNO-NCW, de vertegenwoordiging van het bedrijfsleven. Hij roept de raad op prudent om te gaan met de oproep straks van de IndustrieKring Haarlem. De IKH heeft zich enorm ingespannen voor de ondernemers in Haarlem. Die zijn bezorgd over de beveiliging in hun gebied. De gemeente verricht haar gemeentelijke inspanning en de IKH neemt haar eigen verantwoordelijkheid en zorgt voor die veiligheid. De heer Schouten roept op de IKH ook in dit dossier als gelijkwaardige gesprekspartner in Haarlem te erkennen. Voor de raad en de gemeente is het van belang dat de

Waarderpolder een hoogwaardig industriegebied blijft en dat de ondernemers blijven geloven in de interactie met de gemeente.

De heer Gerritsen maakt als ondernemer deel uit van de IKH. Zijn argumenten zijn economisch van aard. Hij is trots op de positieve ontwikkelingen die samen met de gemeente Haarlem worden gerealiseerd op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en zakelijk vestigingsklimaat. De fly-over biedt een geweldige kans voor de gemeente en het industriegebied. Daar is iedereen blij mee. De afwaardering hoort daar ook bij. De ondernemers zijn niet tegen de afwaardering van de Amsterdamsevaart, maar die afwaardering is afhankelijk van meer dan alleen het openstellen van de fly-over. Er dienen eerst meer verkeersregulerende maatregelen te worden genomen om de afwikkeling van het verkeer goed te laten verlopen. Daarom is afgesproken dat niet onmiddellijk na de opening de afwaardering van de Amsterdamsevaart zou plaatsvinden, maar dat er eerst een omkeerbaar traject zou worden ingezet. Aanpassing van de infrastructuur mag niet tot ongewenste gevolgen leiden. De heer Gerritsen vraagt de gemeente de afwaardering van de Amsterdamsevaart uit te stellen totdat de maatregelen om de doorstroming op de Oudeweg te bevorderen, zijn genomen. Voorts vraagt hij aandacht voor de onbereikbaarheid van de ondernemers in de Waarderpolder voor ondernemers in de binnenstad. De binnenstad en de Waarderpolder zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het groot onderhoud aan de Prinsenbrug zal in 2012 ook voor enorme problemen zorgen.

De heer Brouwer spreekt in namens Johan Enschedé. Hij voelt zich prima vertegenwoordigd door de heren Schouten en Gerritsen, maar hij vraagt specifiek aandacht voor Johan Enschedé als werkgever. De producten dienen onder hoge logistieke beveiliging te worden af- en aangevoerd. De toezichthouder bepaalt de logistieke voorwaarden. De bereikbaarheid van de Waarderpolder is voor Johan Enschedé van cruciaal belang. Men moet kunnen kiezen uit verschillende aan- en afvoerwegen. Over de Oudeweg heeft intensief contact met de gemeente plaatsgevonden, maar hij is toch verbaasd over deze plannen. Hij vraagt specifiek aandacht voor zijn bijzondere positie.

#### *Vragen uit de commissie:*

De heer **Boer** informeert naar de gevolgen wanneer er geen verschillende aan- en afvoerroutes zijn.

De heer Brouwer geeft aan dat het in het uiterste geval tot een productiestop leidt.

De heer **Schaart** denkt dat automobilisten sowieso de fly-over en de Oudeweg nemen, ook als er geen afwaardering van de Amsterdamsevaart plaatsvindt. Het wordt dus drukker.

Mevrouw Voskamp denkt eveneens dat veel mensen voor de Oudeweg zullen kiezen en zeker als de afwaardering geëffectueerd wordt. Er is dus echt haast bij de aanpassing van de Oudeweg.

De heer **Marselje** wijst op de waardetransporten in het verleden vanuit de oude binnenstad onder escorte. Dat behoort wellicht ook tot de mogelijkheden.

De heer Brouwer meent dat de situatie van vandaag de dag niet vergeleken kan worden met de situatie in 1991. De productie is veel grootschaliger. Destijds vormde de bereikbaarheid een reden voor vertrek.

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

De heer **Visser** merkt op dat het CDA geen antwoord heeft gekregen op zijn technische vragen. De sprekers hebben helder verwoord waar het wringt. Het CDA heeft destijds ingestemd met de motie over dit onderwerp omdat het vreesde dat van het plan om de Amsterdamsevaart af te waarden, niets terecht zou komen. Bij die afwaardering dienen uiteraard wel alle zaken te worden geregeld. Wat de sprekers nu aangeven, klinkt dermate logisch, dat het CDA nu begint te schuiven.

**Haarlem Plus** begrijpt niet dat het CDA vorige week de motie Minder vaart met de Amsterdamsevaart niet heeft gesteund.

**Trots** benadrukt dat je mag verwachten dat er over alle gevolgen van de fly-over is nagedacht.

De **SP** informeert naar het gevolg van de andere ideeën bij het CDA en constateert dat het CDA meegaat met de SP dat afwaardering op zich prima is, maar dat eerst alle randvoorwaarden goed geregeld moeten zijn.

De heer **Visser** herhaalt dat het standpunt van het CDA door de inspraak wat is verschoven. De insprekers wijzen erop dat het nu te snel gaat. De technische vraag geldt de dekking: de financiële gevolgen worden betrokken bij de Kadernota 2012. Het kan niet zo zijn dat er in 2012 nog weer geld gevonden moet worden. Daar stemt het CDA niet mee in.

De **VVD** is verbaasd over het afwaarderen van de Amsterdamsevaart. Dat is te voorbarig omdat de Oudeweg nog niet is aangepast aan de vergrote verkeersstromen. De Prins Bernardlaan, de Oudeweg, de fly-over en de Amsterdamsevaart moeten in samenhang bekeken worden. Voorwaarde voor afwaardering van de Amsterdamsevaart is de opwaardering van de Oudeweg.

**GroenLinks** wijst op de onlangs aangenomen bereikbaarheidsvisie, waarbij de VVD groot voorstander was van de ringweg om het verkeer om de stad heen te leiden. Verbreding van de Oudeweg past daar niet in.

De **VVD** onderschrijft de brief van de bewoners van de Sportheldenbuurt. Zij worden hier de dupe van. De motie op 10 november waarbij de afwaardering met twee rijstroken werd verergerd, heeft de VVD uiteraard niet gesteund, want daarmee wordt gekozen voor een verkeersinfarct. De VVD doet een beroep op de wethouder om de juiste volgorde aan te houden: eerst de Oudeweg op orde maken.

**D66** wijst erop dat vanaf 1991 duidelijk werd dat de plannen consequenties zouden hebben voor de Oudeweg. In die zin is de motie van 10 november daar een antwoord op. Toch is het onbegrijpelijk dat de plannen voor de Oudeweg niet klaar liggen. Hij begrijpt wat de insprekers vanuit de bedrijven naar voren brengen, maar de plannen moeten wel doorgaan. Zeker voor de bewoners moeten de plannen voor de Oudeweg snel helderheid bieden. De afwaardering moet wel doorgaan.

De **VVD** concludeert dat D66 de insprekers hoort, gelijk geeft, maar bewoners in de kou laat staan.

**D66** verwijst naar het dictum van de aangenomen motie.

De **PvdA** wijst op de achtergrond van de motie: de afwaardering van de Amsterdamsevaart zodra de fly-over klaar was. Niet afwaarderen leidt tot enorme verkeersstromen op de Amsterdamseweg. De PvdA wil dat het verkeer naar Haarlem-Noord en naar het Bolwerk niet via de Amsterdamsevaart rijdt. Het is een dilemma. De inrichting van de Oudeweg had tegelijkertijd met de fly-over moeten gebeuren. Er ligt nu wel een toezegging aan de bewoners van de Amsterdamsevaart.

De **VVD** begrijpt dat er is afgesproken de Amsterdamsevaart af te waarderen, maar hij begrijpt niet waarom er nu alvast twee rijbanen weg moeten.

De **PvdA** denkt dat met die ingreep de verkeersstromen in de gewenste richting worden geleid.

De **SP** begrijpt niets van de logica om de Amsterdamsevaart nu af te waarderen en op het moment dat al het verkeer over de Oudeweg gaat, die op te breken en aan te passen.

Het **CDA** is blij dat ook de PvdA gaat schuiven nu de gevolgen voor de Oudeweg duidelijk worden.

De **PvdA** begrijpt de zorg van de wijkraad, maar de afwaardering van de Amsterdamsevaart is afgesproken. Nu wordt de Oudeweg nog niet opnieuw ingericht. Dat had eigenlijk allang gebeurd moeten zijn. Daarvoor moeten nog plannen gemaakt worden. De motie moet worden uitgevoerd.

**OPH** heeft de insprekers en het CDA duidelijk horen maken waar het niet goed gaat. Die Oudeweg moet eerst worden aangepakt om knelpunten te voorkomen.

**Haarlem Plus** wijst op de motie Minder vaart bij de Amsterdamsevaart. Het is niet zinvol nu dingen te doen die later weer moeten worden teruggedraaid. Gelukkig schuift het CDA en misschien komt er toch nog een verstandig besluit om te voorkomen dat de buurt en de bewoners schade wordt berokkend.

De **SP** stelt dat de problemen eerst moeten worden opgelost voor de Oudeweg en daarna kan de Amsterdamsevaart worden afgewaardeerd. Het college moet dit op een zorgvuldige manier regelen.

**Trots** constateert veel onduidelijkheid over welke motie nu de “winnende” motie was, maar daar gaat het niet om. Er worden moties ingediend omdat men bang is dat afgesproken beleid niet snel genoeg of helemaal niet wordt uitgevoerd. De raad moet ervoor zorgen dat besluiten worden nageleefd, het college moet met de uitvoering aan de slag en de wethouder moet nadenken over de gevolgen van het afsluiten.

**GroenLinks** ziet het economisch belang van mobiliteit en als er kruispunten aanpak behoeven, is GroenLinks daar niet op voorhand tegen. Het onderzoek van Vialis geeft aan waarom dat ene kruispunt belangrijk is voor de ontsluiting van die wijk. Toch denkt GroenLinks dat de doorstroom overal kan verbeteren door de overbodige mobiliteit eruit te halen. Daar moet actief beleid op komen.

De **VVD** wijst op de motie die vraagt om afwaardering van de Amsterdamsevaart met niet één, maar twee rijbanen. GroenLinks heeft die motie gesteund. Dus eerst een plan van aanpak, dan de kruisingen aanpakken en dan afwaarderen? Daarmee doet GroenLinks alle insprekers onrecht.

**GroenLinks** zou graag ingrijpen om onnodige mobiliteit te voorkomen. Op lokaal niveau wordt daar geen beleid op gemaakt. Een koerswijziging is noodzakelijk. Het gaat niet alleen om de infrastructurele kant. Daarmee zijn de insprekers nu niet geholpen, maar dat hoort hij graag van de wethouder. Misschien komt GroenLinks met een motie.

Het **CDA** hoort GroenLinks haar eigen college pittige verwijten maken.

**Haarlem Plus** hoort GroenLinks niets zeggen over fijnstof van auto's in de file over de fly-over.

**Wethouder Van Doorn** heeft met aandacht naar iedereen geluisterd en hij is tot de conclusie gekomen dat het besluit om te starten met de afsluiting van één baan de stad in een goed besluit is. Dan kan worden beoordeeld wat de consequenties zijn van een dergelijke verkeersmaatregel. Er is gestart met verkeersmetingen en die nulmeting maakt het mogelijk straks de consequenties van de fly-over en de afwaardering te weten. Het college voert de raadsmotie uit, dus het maakt de gevolgen van het afsluiten van twee banen inzichtelijk. Daarbij gaat het om de gevolgen rond de Prinsenbrug en de Oudeweg. De doelstelling van de fly-over is de verbetering van de bereikbaarheid van de stad. De bedrijven in de Waarderpolder worden beter bereikbaar. Die doelstelling is al behaald. Ook de mensen in de Sportheldenbuurt zijn sneller thuis. De gevolgen voor opstoppingen rond de Prinsenbrug zijn nog onbekend en die gegevens zullen een rol spelen bij het besluit om banen de stad uit af te sluiten. De wethouder doet zijn uiterste best om oplossingen te vinden voor de mensen en bedrijven in de Sportheldenbuurt. De aanpak van de bascule van de Prinsenbrug zal over ongeveer een jaar plaatsvinden en dan kan de brug een week of acht niet gebruikt worden. De gemeente zorgt dan voor omleidingen die zo min mogelijk schade berokkenen aan de bereikbaarheid van de stad. Daar wil de wethouder echter niet op wachten als het gaat om het afsluiten van een baan. Bij de opening van de fly-over kan de hogere doelstelling worden behaald: de Amsterdamsevaart afwaarderen en de Amsterdamse buurt zoals beloofd aanpassen. Uitvoeringswerkzaamheden bij wegwerkzaamheden leiden altijd tot vertraging. Op dit moment is er al wel meer verkeer op de Oudeweg. Het effect van de afsluiting van een baan de stad uit wordt goed gemeten.

**Trots** hoort dat de wethouder problemen ziet en hij vraagt of de wethouder die eerst oplost of toch alvast de Amsterdamsevaart gaat afwaarderen zodat de problemen nog groter worden.

**Wethouder Van Doorn** legt uit dat meer verkeer kan leiden tot een probleem. Of dat zo blijft als er twee banen op de fly-over beschikbaar zijn, weet hij nu nog niet. Onderzoek moet dat uitwijzen. Het college spreekt met een mond. Het wil één baan de stad in afsluiten en meten wat dit oplevert. Voor het kostenaspect voor naar twee kanten afwaarderen komt het college terug naar de raad. Het zal een aardige financiële consequentie hebben.

De **VVD** begrijpt dat de wethouder ervoor kiest eerst een baan af te sluiten, de gevolgen hiervan in kaart te brengen, dat hij terugkomt naar de raad en dan pas start met het experiment om twee banen af te sluiten.

**Wethouder Van Doorn** beaamt dat op 19 december a.s. één baan de stad in wordt afgesloten en zodra het technisch mogelijk is ook één baan de stad uit. Dat zal rond januari/februari 2012 zijn.

**Trots** begrijpt dat niet altijd alle problemen kunnen worden voorzien, maar hij dringt aan op een back-upplan voor bijvoorbeeld de bewoners van de Sportheldenbuurt.

**Wethouder Van Doorn** wil de afzetting kunnen terugdraaien wanneer die niet oplevert wat ervan wordt verwacht. Die omkeerbaarheid blijft mogelijk. Dat is ook voor de insprekers belangrijk. Het wordt niet voor niets gedaan, want er zijn nog geen verkeerscijfers beschikbaar.

**D66** vraagt de wethouder de raad permanent op de hoogte te houden.

**Wethouder Van Doorn** zal de raad op de hoogte houden. Het college zal er alles aan doen om de nadelen van de fly-over voor de buurt minimaal te laten zijn.

**Trots** wijst erop dat de moties zijn ingebracht uit onvrede met de plannen. Hij vraagt of de wethouder de motie Houdt vaart in de Amsterdamsevaart nodig vond.

**Wethouder Van Doorn** heeft die motie ontraden.

De VVD informeert naar de kosten voor het onderzoek en naar mogelijke vertraging.

**Wethouder Van Doorn** benadrukt dat er geen sprake is van vertraging. Op de kosten komt hij terug zodra daarover door B en W is gesproken.

De **voorzitter** concludeert dat dit punt voldoende is besproken.

##### **5. Brief van wethouder Van Doorn d.d. 11 oktober 2011 inzake onderhoud schilderwerk aan Langebrug**

De VVD informeert naar de kosten van de beslissing om de werkzaamheden uit te stellen. De VVD kan zich voorstellen dat de bedrijven wel degelijk kosten hebben gemaakt en die dus doorberekenen. De wethouder gaf aan dat er geen kosten waren, maar de ambtenaar gaf tegelijkertijd aan dat nog niet te weten. In de brief van 11 oktober maakt de wethouder een voorbehoud. De VVD hoort nu graag hoe het precies zit met die kosten. Zijn er nu wel of niet stagnatiekosten?

**Wethouder Van Doorn** ziet in dat sommige technische vragen beter door de wethouder beantwoord kunnen worden. Er zijn geen meerkosten aan deze werkzaamheden verbonden. De werkzaamheden duurden korter dan aanvankelijk gedacht. Er is goedkoper uitgevoerd. De gemeente heeft ervoor gezorgd dat de aannemer later compensatiewerkzaamheden heeft verricht.

De **voorzitter** concludeert dat dit punt voldoende is besproken.

##### **6. Brief van wethouder van Doorn d.d. 12 oktober 2011 inzake HVVP**

De VVD wijst erop dat het de hoogste tijd is om het HVVP vast te stellen en dus is hij erg teleurgesteld dat nu gewacht moet worden op ingrediënten uit de Regionale bereikbaarheidsvisie, de nog vast te stellen Parkeervisie en de structuurvisie Openbare ruimte. Inmiddels wacht de VVD op heel veel studies. Bereikbaarheid, mobiliteit en doorstroming zijn sleutelwoorden. De VVD wil niet meer wachten, maar doen. Ze vraagt de wethouder een voorstel naar de commissie te sturen met een planningsvoorstel met betrekking tot de behandeling van het HVVP 2012.

**D66** en **Haarlem Plus** onderschrijven de woorden van de VVD.

De **SP** leest dat er een kwalitatief hoogwaardige verbinding vanuit Schalkwijk naar Haarlem via het centrum inclusief een betrouwbare passage van het Spaarne komt. Hij vraagt of de verbindingen nu betrouwbaar zijn of dat er nog iets nieuws moet komen.

**OPH** leest van alles over de HOV-verbinding en de Spaarnesprong. Ze zou die onmogelijke opties willen laten varen. De HOV via de Schipholweg naar IJmuiden komt geen obstakels of Spaarnesprong tegen en leidt niet tot extra belasting voor Haarlem-Noord. Als het dan toch naar het centraal station moet, kan het ook om en om. De één naar het station, de volgende naar IJmuiden.

**Wethouder Van Doorn** benadrukt dat er in deze periode uitzonderlijk veel wordt gedaan. Een groot aantal studies is toegezegd, maar die vertonen wel een enorme samenhang met de wijze waarop in de stad de bereikbaarheid is ontwikkeld, de wijze waarop het verkeerscirculatieplan wordt vormgegeven en de wijze waarop beheer- en onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd. Studiemateriaal is pas zinvol als je werkelijk weet dat wat in kaart is gebracht, beklijft. Dat is op verschillende onderwerpen nu niet mogelijk. De manier van aanpak is terug te vinden in het coalitieakkoord en in het collegewerk-

programma. Op dit moment wil hij geen extra ambtelijke capaciteit vrijmaken voor een inventarisatie, omdat hij al ieder kwartaal met de raad spreekt over de prioriteiten.

De heer **Marselje** wil hierover met zijn fractie praten.

De **VVD** constateert dat er keihard gewerkt wordt, maar er blijven ook zaken liggen, bijvoorbeeld die Oudeweg. Hij wil niet achter de feiten aan lopen. Er zitten onderdelen in de HVVP die wel degelijk besproken kunnen worden terwijl de nieuwe verkeerssituatie nog niet in cijfers duidelijk is. Hij zou specifiek het doortrekken van de Prins Bernardlaan naar voren willen halen.

Voor **GroenLinks** heeft dit geen prioriteit. In de bereikbaarheidsvisie staat dit voor de middellange termijn.

**Wethouder Van Doorn** spreekt aanstaande dinsdag over het afwaarderen van twee verkeersstroken op de Amsterdamsevaart. Daarover wordt de raad zo snel mogelijk geïnformeerd. Eind eerste kwartaal 2012 wordt gesproken over het brede effect van de openstelling van de fly-over, de eventuele aanpak van de Oudeweg en de gevolgen van een eventueel linksafslaan op de Prinsengracht. Dat zijn twee momenten waarop de gevolgen van datgene wat in het HVVP is opgenomen, wordt besproken. Eind maart komen de gevolgen voor het HVVP expliciet aan de orde. Hij kan nu niet overzien wanneer bepaalde gevolgen van werkzaamheden die nu worden uitgevoerd, helder worden. Dat maakt een planning onmogelijk.

De heer **Boer** neemt dit mee terug naar zijn fractie.

De wethouder vervolgt dat over het HOV, met name richting Haarlem Noord, vele malen aan de orde is geweest. De Spaarnebocht komt op korte termijn niet in de commissie terug, want eerst moet worden gesproken over de noordelijke aansluiting en dan pas over het effect richting het zuiden. De huidige situatie is gegeven de omstandigheden uitermate betrouwbaar.

De **voorzitter** concludeert dat dit punt voldoende is besproken.

#### **7. Invulling van de Dienstverleningsovereenkomst (DVO) met Spaarnelanden**

Dit punt wordt aangehouden omdat er nog voorbesprekingen plaats vinden.

#### **8. Agenda komende commissievergadering(en)**

- Vaststellen Definitief Ontwerp fietsverbinding Houtmanpad
- Vaststellen Definitief Ontwerp Scharreveld
- Vaststellen Definitief Ontwerp 'Autoluwe Zijlstraat'
- Brief wethouder Van Doorn d.d. 28 oktober inzake twee brieven van de provincie inzake bereikbaarheid
- Voorts komt er een uitnodiging om gezamenlijk met de commissie Ontwikkeling de concept-nota Ruimtelijke Kwaliteit te bespreken. De uitnodiging volgt nog.

#### **9. Sluiting**

De **voorzitter** bedankt iedereen voor zijn inbreng en sluit de vergadering om 18.45 uur.