

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. M. Copic
Telefoon 5115299 E-mail: mcopic@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2011/14712
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 5 april 2011

Onderwerp

Vaststelling inspraak fietspont Belgiëlaan-Spaarnelaan

DOEL: Besluiten

- Het college is bevoegd de toevoegingen op het collegebesluit van 13 oktober 2009 Fietspont Belgiëlaan-Spaarnelaan STZ/EC/2009/184375 vast te stellen.
- Het college is bevoegd de beschikbaar gestelde rijks gelden voor werkervaringplekken toe te kennen.
- Op verzoek van de commissie Beheer stuurt het college het voorlopig besluit ter advisering naar de commissie Beheer.

B&W

1. Het college stelt de beantwoording van de inspraakreacties conform bijlage B vast;
2. Het college is voornemens het collegebesluit van 13 oktober 2009 te bekrachtigen met de volgende toevoegingen:
 1. Jaarlijkse evaluatie
 2. Geen gemotoriseerd verkeer
 3. Spaarnelanden NV verzorgt de bemensing
3. Het college is voornemens een bedrag van € 25.000,- per jaar beschikbaar te stellen voor werkervaringsplaatsen op het pontje uit het Werkdeel van het Participatiebudget;
4. Het college neemt pas een definitief besluit ná de bespreking in de cie. Beheer
5. Indieners van inspraakreacties en andere betrokkenen worden daags na besluitvorming op de hoogte gesteld; de media krijgen een persbericht;
6. Het voorgenomen besluit van het college wordt ter advisering gestuurd aan de commissie Beheer.

Collegebesluit

Onderwerp: Vaststelling inspraak fietspont Belgiëlaan-Spaarnelaan

Reg. Nummer: WZ/OGV/2010/14712

1. Inleiding

Op 13 oktober 2009 heeft het college besloten een fietspontje te laten varen tussen de Belgiëlaan en Spaarnelaan (collegebesluit 'Fietspont Belgiëlaan-Spaarnelaan STZ/EC/2009/184375'). Wegens diverse bezwaren tegen dit besluit heeft het college op 16 februari 2010 besloten alsnog inspraak toe te passen op het betreffende collegebesluit.

De inspraakprocedure is gestart nadat de provincie het bestemmingsplan "Schalkwijkerweg" op 21 september 2010 heeft goedgekeurd. In dit bestemmingsplan wordt de komst van het fietspontje planologisch mogelijk gemaakt. Belanghebbenden hebben in de periode van 1 oktober 2010 tot en met 12 november 2010 een inspraakreactie kunnen indienen op het betreffende collegebesluit en bijbehorende tekeningen. De inspraak heeft conform de richtlijnen plaats gevonden.

Er zijn 153 inspraakreacties ingediend: 79 zijn vóór en 74 tegen de pontverbinding. Dit opmerkelijk hoge aantal geeft aan dat er veel belangstelling is voor de pontverbinding. Dit beeld is ook bevestigd bij de informatie- en gespreksavonden (hoog aantal bezoekers) en diverse gesprekken en contacten met wijkraden en belanghebbenden. Naast het totale aantal reacties is ook het aantal positieve reacties opmerkelijk. Dit resultaat wordt zelden behaald bij een inspraakprocedure. Brede media-aandacht heeft plaats gevonden met bijvoorbeeld een internetenquête over het pontje door het Haarlems Dagblad. Met de werkgroep Bescherming van de Spaarneoever, die lokale belangen behartigt, zijn meerdere gesprekken gevoerd, onder andere in aanwezigheid van de verantwoordelijke wethouder.

In dit collegebesluit worden de ingediende inspraakreacties vastgesteld en zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd op het collegebesluit van 13 oktober 2009 (zie ook bijlage A).

Op verzoek van de commissie Beheer stuurt het college het voorlopig besluit ter advisering naar de commissie Beheer. Bespreking zal gelijktijdig plaats vinden met de behandeling van de 37 vragen ex art 38 RvO van de VVD.

2. Besluitpunten College

1. Het college stelt de beantwoording van de inspraakreacties conform bijlage B vast;
2. Het college is voornemens het collegebesluit van 13 oktober 2009 te bekrachtigen met de volgende toevoegingen:
 1. Jaarlijkse evaluatie
 2. Geen gemotoriseerd verkeer
 3. Spaarnelanden NV verzorgt de bemensing

3. Het college is voornemens een bedrag van € 25.000,- per jaar beschikbaar te stellen voor werkervaringsplaatsen op het pontje uit het Werkdeel van het Participatiebudget;
4. Het college neemt pas een definitief besluit ná de bespreking in de cie. Beheer
5. Indieners van inspraakreacties en andere betrokkenen worden daags na besluitvorming op de hoogte gesteld; de media krijgen een persbericht;
6. Het voorgenomen besluit van het college wordt ter advisering gestuurd aan de commissie Beheer.

3. Beoogd resultaat

- Met dit besluit wordt een stap gezet in de realisering van de fietspont
- Met de realisatie van de fietspont Belgiëlaan - Spaamelaan wordt invulling gegeven van onderliggende en vastgestelde beleidskeuzes zoals het Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur, Structuurplan 2020 en de recreativenota Haarlem. Hiermee wordt een belangrijke ontbrekende schakel in het fietsnetwerk ingevuld;
- De bemensing van het pontje voorziet in de werkvoorziening van mensen die met begeleiding terug kunnen keren op de arbeidsmarkt.

4. Argumenten

Voor afgewezen punten, zie beantwoording inspraakreacties, bijlage B.

2.1 *Jaarlijkse evaluatie*

Recentelijk is door de wijkraad Zuiderhout-Vredenhof opdracht gegeven voor het uitvoeren van een contra-expertise met een enquête onder de mogelijke gebruikers van de pont. Dit betreft bewoners in Haarlem Zuid en Schalkwijk. De uitkomsten van deze enquête liggen in de lijn van de resultaten het onderzoek “Met een pontje over ’t Spaarne”, dat in 2001 is uitgevoerd door de afdeling Onderzoek en Statistiek, namelijk dat het pontje voorziet in een behoefte.

In de praktijk moet blijken in hoeverre de onderzoeksresultaten met de realiteit overeenstemmen. Daarom zal voor een periode van 3 jaar, jaarlijks een evaluatie plaatsvinden, waarbij de gemeente zich ook zal laten adviseren door de wijkraden Europawijk en Zuiderhout-Vredenhof over het pontje. Enerzijds betreft dit het praktisch functioneren, anderzijds het feitelijk gebruik. Na 3 jaar vindt een eindevaluatie plaats en volgt een advies aan het college.

Toevoeging op het collegebesluit van 13 okt. 2009: gedurende een periode van 3 jaar wordt jaarlijks een evaluatie gehouden, met een eindevaluatie en advies aan het college

2.2 *Geen gemotoriseerd verkeer*

Belanghebbenden hebben tijdens de inspraak hun vrees geuit voor geluidsoverlast in de woonwijk door het toelaten van bromfietsen op de pont. Omdat de fietspont is bedoeld als verbinding voor fietsers en voetgangers en niet voor gemotoriseerd verkeer, waaronder bromfietsen, is een verbod op bromfietsen op z'n plaats. Omdat brom- en een snorfietsen aan de voorzijde niet van elkaar te onderscheiden zijn, is het verbod slechts te handhaven indien beide vervoersmiddelen van de pont worden

geweerd. Eenzelfde verbod geldt voor invalidervoertuigen met een verbrandingsmotor. Uitzondering vormen fietsen en invalidervoertuigen op elektromotor. Het verbod zal gehandhaafd worden door schipper en bemanning. ***Toevoeging op het collegebesluit van 13 okt. 2009: gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van fietsen en invalidervoertuigen op elektromotor, zijn verboden op het pontje.***

2.3 Spaarnelanden NV verzorgt de bemensing

In het collegebesluit van 13 oktober 2009 wordt gesproken over bemensing van het pontje via een Leer- en Werkproject. Bij nadere uitwerking blijkt dat deze doelgroep niet de benodigde capaciteit heeft om zelfstandig de pont te bedienen. Met Spaarnelanden N.V. is overeengekomen dat zij zorg dragen voor adequate bemensing van het pontje. Nautische begeleiding van Spaarnelanden N.V. vindt plaats door de Havendienst en de Vrienden van het Pontje Cruquius. In aanvulling op de reguliere bemensing door Spaarnelanden zullen via leerwerkplaatsen, onder begeleiding mensen aan het werk worden gezet, met als doel terug te kunnen keren op de arbeidsmarkt.

Toevoeging op het collegebesluit van 13 okt. 2009: Spaarnelanden N.V. levert de bemensing voor het pontje, bestaande uit bekwame stuurliu aangevuld met mensen die via een leerwerkplek aan het werk zijn.

2.4 Scheepswerf Chinook

Voor de bouw van de pont wordt beoogd opdracht te verlenen aan scheepswerf Chinook uit de Waardepolder. Scheepswerf Chinook is een project waar jongeren werkervaring op kunnen doen en opgeleid kunnen worden in het renoveren en bouwen van boten, onder begeleiding van ervaren werkmeesters. Ook is het mogelijk om via het project opleidingen en trainingen te volgen. Na de periode van deelname aan het project zijn de kansen om door te stromen naar de reguliere arbeidsmarkt aanzienlijk vergroot.

5. Beheersparagraaf

- De Havendienst en bureau Techniek dragen zorg voor het technisch onderhoud aan het fietspontje en de oevervoorzieningen. Areaaluitbreiding is minimaal en is budgettair gedekt.
- Spaarnelanden N.V. draagt zorg voor de bemensing van het fietspontje.

6. Duurzaamheidsparagraaf

Een pontje aangedreven door een elektromotor op groene stroom, aangevuld met een geoptimaliseerd aantal zonnepanelen, past in het beleid van Haarlem Klimaat Neutraal.

Daarbij mag worden verwacht dat invulling van deze ontbrekende schakel in het fietsnetwerk de toename van het fietsverkeer, zoals die de afgelopen jaren is waargenomen, zal ondersteunen.

7. Financiën

De bemensing van de pont zal door Spaarnelanden NV worden verzorgd. Voor de gemeente zijn hier geen kosten aan verbonden. Aanvullende bemensing wordt opgezet via de inzet van leerwerkplaatsen. Spaarnelanden krijgt hiervoor een bijdrage uit (het Werkdeel) van het Participatiebudget van €25.000,- per jaar, gedurende de 3jarige looptijd van de overeenkomst met Spaarnelanden. Overige lasten voor de bemensing draagt Spaarnelanden zelf op basis van reclame-inkomsten en/of eigen initiatieven voor aanvullende subsidies.

Eerdere besluitvorming

In het collegebesluit van 13 oktober 2009 zijn de investering- en onderhoudskosten inzichtelijk gemaakt. De investeringskosten zijn globaal geraamd op € 200.000,-, waarvan € 180.000,- gedekt wordt door een provinciale subsidie en € 20.000,- door de stelpost verkeersvoorzieningen IP 67.51. De jaarlijkse onderhoudskosten voor het pontje en de steigers zijn geraamd op € 10.000,-. Dit bedrag wordt doorlopend beschikbaar gesteld uit het Recreatiebudget.

De totale jaarlijkse kosten bedragen hierdoor € 25.000,- voor de leerwerkplaatsen en € 10.000,- voor de onderhoudskosten, tezamen € 35.000,-.

8. Kanttekeningen

Continuëren van de pontverbinding na 3 jaar

Na 3 jaar operationeel gebruik vindt een eindevaluatie plaats. Mocht dit tot het verregaande besluit tot stopzetting leiden, dan dient er een alternatieve bestemming voor de pont gezocht te worden.

Beroepsprocedure bestemmingsplan bij Raad van State

In september 2010 heeft de provincie Noord-Holland het bestemmingsplan Schalkwijkerweg Zuid goedgekeurd. Door bewoners is beroep aangetekend bij de Raad van State tegen het pontje - en daarmee tegen de aanmeervoorziening ter hoogte van de Belgiëlaan - dat is opgenomen in dit bestemmingsplan. De kans wordt klein geacht dat het beroep gegrond wordt verklaard. Een voor de gemeente negatief besluit kan wijzigingen in de uitvoering van het pontje tot gevolg hebben. Hierbij bestaat het geringe risico dat het pontje uit de vaart wordt gehaald. Reeds gemaakte kosten zijn dan voor rekening en risico gemeente. De verwachting is dat eind 2011 of begin 2012 de Raad van State een uitspraak zal doen.

Op basis van de bestaande provinciale goedkeuring op het bestemmingsplan kan wel al een omgevingsvergunning worden aangevraagd en in behandeling genomen. Hiermee blijft de voortgang in het project behouden.

Fietsbrug

Bij de inspraak is veelvuldig de vrees voor (een impliciet besluit voor) een fietsbrug uitgesproken. Onderhavig besluit gaat over een fietspont en niet over een fietsbrug. Met de totstandkoming van het collegebesluit van 13 oktober 2009 over de fietspont is dan ook geen rekening gehouden met een mogelijke toekomstige fietsbrug op deze locatie. Het huidige college is overigens ook geen voorstander van een fietsbrug en heeft ook niet het voornemen om dit te initiëren.

9. Uitvoering

De uitvoering van dit besluit is afhankelijk van het advies van de Cie beheer.

- Na vaststelling van dit collegebesluit zal voor de bemensing van het pontje een overeenkomst worden gesloten met Spaarnelanden N.V. Voor invulling van de leerwerkplekken zal door Spaarnelanden een profiel worden ingediend.
- Na vaststelling van dit collegebesluit worden de opdrachten verstrekt voor de realisatie van het fietspontje en de oevervoorzieningen.
- De aannemer voor de oevervoorziening zal de benodigde vergunningen aanvragen.
- Naar verwachting zal in oktober 2011 het fietspontje in gebruik worden genomen.

10. Communicatie

Na het collegebesluit worden de indieners van de inspraakreacties op de hoogte gesteld van het besluit. Het besluit wordt ter advies gestuurd aan de commissie Beheer. De media ontvangen een persbericht.

Verder krijgen de volgende organisaties het collegebesluit ter kennisname toegezonden: Stichting Fietsvoetveer Zuid-Schalkwijkerweg-Cruquius, de Fietsersbond, vier wijkradenoverleg Verkeer Schalkwijk, Wijkraad Zuiderhout/Vredenhof, Belangenvereniging Waterrecreatie Haarlem, werkgroep Bescherming van de Spaarneoevers.

11. Bijlagen

- A. collegebesluit 'Fietspont Belgiëlaan-Spaarnelaan STZ/EC/2009/184375', genomen op 13 oktober 2009
- B. beantwoording inspraakreacties
- C. overeenkomst Spaarnelanden
- D. aanmeerlocatie pontje

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES 1 OKT. T/M 12 NOV. 2010 FIETSPONTJE BELGIËLAAN-SPAARNELAAN (Versie 5)

POSITIEVE REACTIES	
<ul style="list-style-type: none"> •Belangrijke en aantrekkelijke recreatieve schakel •Past goed bij imago Haarlem als Spaarne- en Hollandse waterstad •Prima initiatief •Het pontje is een goede trekpleister voor fietsers en wandelaars en toeristen. •Doorgaande fietsverbinding is een veilige, kortere route voor scholieren. •Zonnepanelen goede duurzame oplossing •Heel goed, praktisch en leuk idee •Vergroot bereikbaarheid fietsers en voetgangers op veilige manier •Prima plan, oversteek Schipholweg is te druk •Geweldig als begaanbaar voor scootmobiel •Betere verbinding overkant, scheelt stuk omrijden •Zeker voor scholieren en ouderen goed plan •Leuk duurzaam plan, makkelijk en veilig •Schalkwijkerweg/Schipholweg ontlasten •Schitterend plan voor fietsers, werkervaring, milieu •Goed voor fietsgebruik, scholieren, leerwerktraject. •Door verbinding voel ik me als Schalkwijker meer Haarlemmer •Mooie alternatieve wandel- en fietsroute •Verrijking voor de buurt •Zonder druk verkeer naar overkant •Milieuvriendelijk fietspontje prima idee 	<p>2-4-5-8-9-10-11-12-13-14-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-41-43-45-48-49-50-51-52-53-55-56-57-58-59-60-61-62-64-65-66-67-68-69-70-71-72-74-76-80-82-83-84-85-87-92-113-116-117-118-123-124-131-</p>

ONDERWERP		
1. Belastinggeld / financiële onderbouwing / geldverspilling		
<p>A. Verspilling gemeenschapsgeld</p> <p>B. Verspilling in tijd van bezuinigingen/ Geld beter gebruiken voor: sociale problemen in Schalkwijk, graffiti overal, naderende leegstand winkelcentrum Schalkwijk, herbestrating Spaarnelaan.</p> <p>C. Subsidie berust op onjuiste gegevens</p> <p>D. Financiële onderbouwing niet volledig</p> <p>E. Er is geen goede kosten-batenanalyse opgesteld</p>	<p>A. Verspilling gemeenschapsgeld. Bij de gemeente Haarlem leeft al langer de wens op deze locatie een oeververbinding te realiseren (zie onderstaande hoofdonderwerp). Om die reden is bij de Provincie een subsidieaanvraag ingediend. De subsidie is verstrekt: 90% van de realisatiekosten à € 180.000,- wordt gedekt door de Provincie. De gemeente levert zelf een bescheiden bijdrage à € 20.000,-. Jaarlijks wordt een bedrag van € 10.000,- gereserveerd voor onderhoud aan de pont. De gemeentelijke bedragen zijn begrotingsbedragen; hierover worden geen kapitaallasten geschreven.</p> <p>B. Verspilling in tijd van bezuinigingen. De vraag waaraan gemeentelijke middelen worden besteed, wordt beantwoord in de raadsdiscussie over begroting en bezuiniging en niet in het kader van dit project.</p> <p>C. Subsidie berust op onjuiste gegevens. De subsidieaanvraag is conform de strekking van de intentie van een fietspontje ts. Belgiëlaan-Spaarnelaan. Het enige onjuiste punt is terug te vinden onder het kopje 'aanvullende informatie', waar wordt gesproken over 'opbrengsten van de overzetten'. De pont wordt gratis. Voor de Provincie was dit geen punt van kritiek bij vertrekking van de subsidie.</p> <p>D. Financiële onderbouwing niet volledig. Voor de totstandkoming van het pontje is door de Provincie een</p>	<p>1-3-6-7-46-47-54-73-77-78-81-86-88-90-91-93-94-96-130-101-102-103-104-105-106-107-108-109-111-112-114-119-120-121-125-126-127-128-129-132-133-135-136-137-138-144-146-147-148-150-151-152-154-155-156-157-160</p>

	<p>subsidiebedrag van € 180.000,- beschikbaar gesteld. Dit bedrag is door de Provincie specifiek geormerkt voor het pontje. Daarnaast is door het college een bijdrage beschikbaar gesteld van € 20.000,- uit de stelpost verkeersvoorzieningen IP 67.51. Het totaalbedrag voor realisatie à € 200.000,- is gebaseerd op offertebedragen voor pontje en oevervoorzieningen. In 2010 worden de kosten van deze investering ten laste gebracht van de begroting (zie kadernota 2010) en is daarom vrij van kapitaallasten. De jaarlijkse onderhoudskosten aan de voorzieningen bedragen € 10.000,- en worden gedekt uit het Recreatiebudget. In de BERAP 2009 is deze begrotingswijziging door de raad vastgesteld. Op dit bedrag rusten ook geen kapitaallasten. De bemensing van de pont zal door Spaarnelands NV worden verzorgd. Voor de gemeente zijn hier geen kosten aan verbonden. Bemensing wordt opgezet uit oogpunt van arbeidstoeleiding en externe subsidies. Spaarnelands krijgt hiervoor een bijdrage uit rijkssubsidie voor werkervaringsplaatsen à € 25.000,- per jaar. Overige lasten voor de bemensing draagt Spaarnelands zelf op basis van reclameinkomsten of aanvullende subsidieverwerving.</p> <p>E. Er is geen goede kosten-batenanalyse opgesteld. Het is geen doel van de gemeente de veerdienst bedrijfsmatig te exploiteren. De maatschappelijke baten zijn een verbetering van de bestaande fietsinfrastructuur (ook recreatief en toeristisch) met als doel het gebruik van de fiets binnen Haarlem te bevorderen om daarmee het autogebruik op korte afstanden terug te dringen. De bemensing van het pontje voorziet in de werkvoorziening voor mensen die met begeleiding kunnen terugkeren op de arbeidsmarkt.</p>	
<p align="center">2. Bestuurlijk wangedrag + besluitvorming</p>		
<p>A. Er is geen besluit voor dit plan / Beleidsvoornemen bestaat niet/B&W baseert besluit op HVVP 2003/Structuurplan 2020 uit 2005/Recreatienota 1997, waarin nergens naar een oeververbinding tussen Belgiëlaan-Spaarnelaan wordt verwezen</p> <p>B. Onrechtmatig uitvoeringsbesluit</p> <p>C. B&W legt het besluit niet als een beleidsvoornemen ter inzage zoals de Klachtencommissie ten doel had, maar als een uitvoeringsbesluit</p> <p>D. Schending art. 3.5 (afwijking van advies)</p> <p>E. Bewoners hebben niet kunnen participeren</p> <p>F. Bezwaar tegen besluit op grond van Awb, art. 3.23: samenhangende besluiten</p> <p>G. In Bestemmingsplan wordt niet gesproken over specifieke locatie aanlegplaats</p> <p>H. BP-procedure Haarlem-Zuid in strijd met het vertrouwensbeginsel en het motiveringsbeginsel; er is gebruik gemaakt van instrument ambtelijke wijziging</p> <p>I. B&W heeft na april 2009 geen informatie gegeven over wijzigingen</p> <p>J. B&W heeft geen informatie gegeven over definitieve vaststelling</p> <p>K. B&W heeft mogelijkheid ontnomen om zienswijzen aan RvS en/of bestuursrechter voor te leggen</p>	<p>A. Er is geen besluit voor dit plan / Beleidsvoornemen bestaat niet / B&W baseert zich op besluiten, waarin nergens naar een oeververbinding tussen Belgiëlaan-Spaarnelaan wordt verwezen. In 2003 heeft de raad het Haarlems Verkeer- en Vervoerplan goedgekeurd. Hierin is in fig. 3.5 ‘Ontbrekende schakels fietsnet’ en fig. 6.2 ‘fietsnetwerk met nieuwe schakels’ de schakel Belgiëlaan-Spaarnelaan duidelijk terug te zien. In de tekst bij fig. 3.5 wordt onjuist gesproken over een brug tussen Oosterhoutlaan-Belgiëlaan; dit zou een fietsbrug van meer dan 300 meter impliceren. In fig. 6.2 is daarnaast terug te vinden dat Spaarnelaan en Belgiëlaan hoofdroute fiets zijn.</p> <p>In 2005 heeft de raad het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld, waarin op de hoofdkaart een ‘nieuwe fietsverbinding’ staat aangegeven, die over de Belgiëlaan en Spaarnelaan loopt. De kritiek in de zienswijze luidt dat in de hoofdkaart staat aangegeven dat “De situering van alle op deze kaart aangeduide vlakken, lijnen en symbolen indicatief is.” (de kleine lettertjes linksonder op de hoofdkaart). Navraag bij verantwoordelijke ambtenaren leert dat hiermee wordt bedoeld dat de aanduidingen niet exact bijv. het stratenplan volgen. De betekenis van ‘indicatief’ is dus <u>niet</u> dat de aanduiding slechts een optie is.</p> <p>In 2007 heeft de raad het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur goedgekeurd. In het achterliggende rapport van Traffic Consultants BV, dat in de inspraakperiode ter inzage heeft gelegen, wordt melding gemaakt van een ‘oeververbinding’ aan de Belgiëlaan.</p> <p>B. Onrechtmatig uitvoeringsbesluit. In meerdere raadsbesluiten is gekozen voor een schakel, fietsverbinding, of oeververbinding tussen de Belgiëlaan-Spaarnelaan (zie voorgaande punt). Hierdoor is besluitvorming over het pontje een collegebevoegdheid. Daarnaast heeft de raad in 2007 in het kader van het ‘Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur’ besloten: “... daarnaast zo mogelijk prioriteit 1 projecten aan te pakken, voor zover de stelpost verkeersvoorzieningen in combinatie met de voor dit project verkregen subsidie dit toelaat.” Het college is daarom bevoegd te besluiten over het fietspontje.</p> <p>C. B&W legt het besluit niet als een beleidsvoornemen, maar als een uitvoeringsbesluit ter inzage. Navraag bij de Klachtencommissie leert dat er geen strikt onderscheid wordt gehanteerd tussen beleidsvoornemen, of uitvoeringsbesluit. In beide gevallen ligt het eerdere collegebesluit ter inzage, waarin het eerste besluitpunt luidt een fietspontje te laten varen. Kortom, in aanvulling op eerdere inspraak over de komst van een nieuwe schakel, of een oeververbinding (zie voorgaande punt), vindt hier een nogmaals inspraak plaats ook specifiek op een pontje. Het collegebesluit wordt ter kennisgeving voorgelegd aan de raadscommissie Beheer. Indien de commissie hierover een besluit wenst uit te spreken, staat haar dat vrij.</p>	<p>6-7-78-81-86-91-95-96-97-102-104-105-106-107-108-109-112-115-119-125-127-130-137-141-145-146-147-148-149-150-151-154-153-154-155-156-157-158-159-160</p> <p>+ 71 ongenummerde bezwaren</p>

<p>L. B&W heeft subsidieaanvraag niet gemeld</p>	<p>D. Schending art. 3.5. De wijkraden aan weerszijden van het Spaarne zijn op diverse momenten betrokken bij de besluitvorming rond het pontje. Voorliggende stukken, onder andere het HVVP en Structuurplan, zijn vooruitlopend op de inspraak voorgelegd aan de wijkraden voor commentaar. Maar ook in de aanloop tot het collegebesluit ‘Fietspontje Belgiëlaan-Spaarnelaan’ zijn de wijkraden geïnformeerd. Zo is de voorzitter van de wijkraad Zuiderhout in het voorjaar van 2009 telefonisch op de hoogte gesteld van de ambtelijke wijziging op het bestemmingsplan Haarlem-Zuid. Na het collegebesluit tot het aangaan van inspraak op het collegebesluit ‘Fietspontje ...’ in februari 2010, is de wijkraad Zuiderhout op meerdere momenten betrokken in de aanloop naar de inspraak. Onder andere heeft op 25 augustus 2010 een direct overleg plaatsgevonden met de wethouder. Op 15 september 2010 zat een vertegenwoordiger van de wijkraad aan bij een overleg tussen de wethouder en de werkgroep ‘Bescherming Spaarneoevers’. Overigens heeft de wijkraad Zuiderhout tot nu toe een neutrale positie ingenomen en zich niet voor of tegen het pontje uitgesproken.</p> <p>E. Bewoners hebben niet kunnen participeren. Naar aanleiding van het collegebesluit in februari 2010 tot het aangaan van inspraak op het eerdere collegebesluit ‘Fietspontje ...’ (13 nov. 2009) heeft van 1 oktober tot 12 november 2010 de inspraak gelopen. Eerder al, op 21 januari 2010, heeft een informatieavond plaatsgevonden. Daarnaast zijn er diverse overleggen geweest met o.a. de werkgroep ‘Bescherming Spaarneoevers’ en heeft contact per mail en telefoon plaatsgevonden.</p> <p>F. Bezwaar tegen besluit op grond van Awb. Het fietspontje wordt gerealiseerd in samenhang met de omgeving; de gemeente is zich er bijvoorbeeld van bewust dat de Spaarnelaan fysiek geen optimale fietsroute is. Te zijner tijd, bijvoorbeeld als het riool wordt aangepakt, zal ook de fietsroute in afstemming met zijn omgeving worden ingericht (werk met werk maken). Het zelfde geldt voor de Belgiëlaan. Hier wordt op dit moment te hard gereden. Binnenkort vindt terugkoppeling met de raad plaats over de snelheidsremmende maatregelen die worden toegepast.</p> <p>G. In Bestemmingsplan wordt niet gesproken over specifieke locatie aanlegplaats. In bestemmingsplan Schalkwijkerweg wordt de lokatie voor het pontje op de plankaart met een aanduiding aangegeven. Dit is specifiek. In het bestemmingsplan Haarlem-Zuid staat het pontje niet op de ‘verbeelding’ aangegeven. Dit is echter wel in de planregels geregeld onder artikel 14.3, lid 1. <i>"Meerpalen en aanlegsteigers mogen uitsluitend gebruikt worden voor waterrecreatie en beroepsvaart, waaronder ook veerdienst."</i></p> <p>H. Er is gebruik gemaakt van instrument ambtelijke wijziging. De inspraak op het collegebesluit ‘Fietspontje Belgiëlaan-Spaarnelaan’ is niet de plaats voor een bezwaar tegen de bestemmingsplanprocedure Haarlem-Zuid. Overigens is de ambtelijke wijziging conform procedureregels verlopen. Het bestemmingsplan Haarlem-Zuid is inmiddels in werking getreden.</p> <p>L.J. B&W heeft na april 2009 geen informatie gegeven over wijzigingen ... en B&W heeft geen informatie gegeven over definitieve vaststelling. De inspraak op het collegebesluit ‘Fietspontje Belgiëlaan-Spaarnelaan’ is niet de plaats voor een bezwaar tegen de bestemmingsplanprocedure Haarlem-Zuid. In het kader van de procedure rond de vaststelling van een bestemmingsplan krijgen alle indieners van een zienswijze het bestuurlijk besluit, waarin ook opgenomen de ambtelijke wijziging, toegezonden. Ook de wijkraad staat op de mailingslijst. Het bestemmingsplan Haarlem-Zuid is inmiddels in werking getreden.</p> <p>K. B&W heeft mogelijkheid ontnomen om zienswijzen aan RvS en/of bestuursrechter voor te leggen. De inspraak op het collegebesluit ‘Fietspontje Belgiëlaan-Spaarnelaan’ is niet de plaats voor een bezwaar tegen de bestemmingsplanprocedure Haarlem-Zuid. Overigens is in het kader van het bestemmingsplan Haarlem-Zuid de juiste procedure gevolgd; het college heeft niet de mogelijkheid ontnomen om zienswijzen aan RvS en/of bestuursrechter voor te leggen. Het bestemmingsplan Haarlem-Zuid is inmiddels in werking getreden.</p> <p>L. B&W heeft subsidie-aanvraag niet gemeld. B&W legt indien nodig of gewenst verantwoording af aan de raad. Het melden van het doen van een subsidieaanvraag hoort hier niet bij.</p>	
	<p>3. Beschermd stadsgezicht Haarlem-Zuid</p>	
<p>A. Rode loper komt niet overeen met</p>	<p>A. Rode loper komt niet overeen met beschermd stadsgezicht Zuiderhout. Reeds het HVVP erkende dat</p>	<p>6-7-44-90-96-102-</p>

<p>beschermd stadsgezicht Zuiderhout</p> <p>B. Aantasting van het karakter van de buurt / wijk / aantasting rijksmonument Tuinwijk</p> <p>C. In strijd met beleidsuitgangspunten Structuurplan en HVVP om gebiedsvreemd verkeer toe te staan in woonwijken/tast 'behoud of versterking van buurtidentiteit' aan</p>	<p>toepassing van (rood) asfalt in een beschermd stadsgezicht niet altijd wenselijk is. In Haarlem staan inmiddels verschillende gebieden op de nominatie om beschermd stadsgezicht te worden. Ten tijde van de vaststelling van het HVVP was alleen het stadscentrum als beschermd stadsgezicht aangewezen. In het HVVP is daarom het volgende opgenomen over verharding (pag 61): - <i>Uitgangspunt hierbij is dat fietsroutes zijn voorzien van een (herkenbare rode) asfaltverharding of in de binnenstad in verband met beschermd stadsgezicht, van goede vlakke klinkerverharding.</i></p> <p>De Spaarnelaan is in het Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur' benoemd met een bijzondere maatregel, die luidt: "<i>fietsroute hobbelvrij maken</i>". Het argument hiervoor is discomfort. De aangegeven urgentie is echter laag (realisatie na 2020). In 2006 is in de gemeenteraad een motie "Fiets 'm erin'" aangenomen die door de toenmalige wethouder is beantwoord met een brief waarin aanvullende uitgangspunten staan verwoord. M.b.t. de categorie van wegen (buiten het centrum) waartoe de Spaarnelaan behoort is opgemerkt dat: "<i>op fietsroutes in woonstraten (erftoegangswegen) is, afhankelijk van de vraag welke verhardingssoort het beste in het straatbeeld past, of asfalt of een comfortabele klinker (bijvoorbeeld persstrengklinker) toepasbaar</i>"</p> <p>Uit bovenstaande moet de conclusie worden getrokken dat de toepassing van asfalt in de Spaarnelaan niet voor de hand ligt. Een daadwerkelijk besluit hierover vindt echter pas plaats wanneer reconstructie voor de Spaarnelaan aan bod is. Waarschijnlijk wordt reconstructie van de straat gecombineerd met onderhoud riool e.d. (werk met werk maken).</p> <p>B. Aantasting van het karakter van de buurt / wijk en aantasting rijksmonument Tuinwijk. In voorgaande punt is aangegeven dat toepassing van rood asfalt in de Spaarnelaan niet voor de hand ligt. In onderstaande punt wordt ingegaan op eventuele parkeeroverlast; dit wordt niet als waarschijnlijk beschouwd. Het pontje zelf is elektrisch aangedreven en beperkt van omvang. Het past in het karakter van oevers en wijk. Als laatste speelt eventuele (geluids)overlast van de passagiers (max. 12 per ca. 5 min). Er komen geen snor- of bromfietsers op de pont. Geluidsoverlast valt daarmee weg. Wat resteert zijn de fietsers. Die kunnen niet worden beschouwd als een aantasting van de buurt/wijk, of van rijksmonument Tuinwijk.</p> <p>C. In strijd met beleidsuitgangspunten Structuurplan en HVVP om gebiedsvreemd verkeer toe te staan in woonwijken. Aanduidingen 'erftoegangsweg' e.d. in het HVVP is afgestemd op autoverkeer. Een fietsroute laat zich prima combineren met een erftoegangsweg/woonstraat. Het is daarom goed voorstelbaar dat gebiedsvreemd fietsverkeer door een woonstraat fietst. In het Structuurplan wordt gesproken over "behoud of versterking van de buurtidentiteit". Hiermee wordt bedoeld op de fysieke uitstraling van de wijk. De gemeente deelt niet de mening dat fietsroute of pontje er voor zorgen dat beide wijken meer op elkaar gaan lijken.</p>	<p>105-112-115-137-144-148-153-154-155-156-159-</p>
<p>4. Verkeersveiligheid en overige verkeersoverlast</p>		
<p>A. Vele ouders, leerlingen en anderen steken frequent 's ochtend, s' middags en aan het einde van de dag (naschoolse opvang) de Spaarnelaan over. Bij het combineren van deze passanten met de fietsers en brommers van het pontje, is het een kwestie van tijd tot het eerste slachtoffer zal vallen</p> <p>B. Parkeeroverlast op de Scheltemakade</p> <p>C. De Belgiëlaan zal toch echt verkeersveiliger moeten worden met name voor fietsers / Er wordt te hard gereden op de Belgiëlaan / Voorbijrazende brommers</p>	<p>A. Extra fietsers leidt tot verkeersongevallen. Een (ernstig) ongeval tussen fietsers van het pontje enerzijds en ouders, leerlingen en anderen anderzijds is niet waaarschijnlijk. De grote stroom aan scholieren en ouders remmen de snelheid van het verkeer af. Een beperkt aantal fietsers (snor- en bromfietsen mogen niet op de pont) wijzigt hier weinig aan. Bij scholen speelt veeleer de dreiging van het autoverkeer; ouders die hun kinderen brengen en halen per auto.</p> <p>B. Parkeeroverlast. In de weekeinden is sprake van parkeeroverlast langs de Noord-Schalkwijkerweg als gevolg van de sportvelden en overige vrijetijdsbestemmingen aldaar. Er is vrees dat gebruikers van de het sportcomplex het pontje zullen gebruiken om te kunnen parkeren in de Ooster- en Zuiderhout. In hoeverre deze vrees reëel is, is vooraf moeilijk in te schatten. Van het pontje naar de toegang van het sportpark is het namelijk nog een eindje lopen. Het ligt niet erg voor de hand om dit te doen. Het is zeker niet de bedoeling om parkeerdruk af te wentelen op omliggende wijken. Dit geldt ook voor de Ooster- en Zuiderhout. Indien dit probleem zich op grote schaal gaat voordoen zal hiervoor een oplossing gevonden moeten worden. Het valt evenwel aan te nemen dat gevreesde parkeerdruk zich eerder voor zal doen aan de zijde van Europawijk-Noord en de wijk Schoolenaer.</p> <p>C. Belgiëlaan verkeersonveilig. Uit metingen is gebleken dat er op de Belgiëlaan te hard gereden wordt. Er is</p>	<p>6-7-44-78-79-86-90-91-93-96-102-105-114-115-125-127-132-133-135-136-137-143-148-149-151-152-154-155-156-159-</p>

	een voorstel in onderzoek om de Belgiëlaan als geheel aan te passen. De huidige fietsstraat in het verlengde van de fietspont zal hierin worden betrokken.	
--	--	--

	5. Brom- en snorfietsen	
A. Ook toegankelijk voor bromfietsen en/of rijwielen met hulpmotor? Angst voor lawaai of snelheid / Stank en geluidsoverlast/ Niet milieuvriendelijk want brommers gaan met motor aan op pont wachten	A. Brom- en snorfietsen. De fietspont draagt zorg voor het realiseren van een 'schakel' voor fietsers en voetgangers. Voor gemotoriseerd verkeer, waaronder bromfietsen, is dit niet bedoeld. Een verbod op bromfietsen is daarom op z'n plaats. Omdat brom- en snorfietsen aan de voorzijde niet van elkaar te onderscheiden zijn, werkt een verbod het best indien beide vervoersmiddelen op de pont worden verboden. Een verbod op snorfietsen op fietsroutes is in Haarlem niet vreemd. Voorbeelden zijn Lange Veerstraat en Gierstraat waar alleen gefietst mag worden. Om misbruik te voorkomen dient er gehandhaafd te worden. De handhaving zal voornamelijk door de schipper en bemanning plaatsvinden. Voor gehandicapte voertuigen kan een uitzondering gemaakt worden. Eén en ander wordt met verkeersbesluit en bebording geregeld.	2-40-67-77-86-105-127-135-136-137
	6. Mogelijkheid fietsbrug	
A. De onzekerheid v.e. vaste oeververbinding blijft bestaan / Pontje niet vervangen door brug / bezwaar tegen komst brug / etc.	A. Geen fietsbrug. In het HVVP staat in hoofdstuk 3 op pagina 39 de mogelijkheid van een fietsbrug genoemd. In paragraaf 3.4.1 worden de knelpunten en ontbrekende schakels benoemd van het fietsnetwerk. In het uitvoeringsprogramma fiets is echter uitgegaan van een fietspont. Dit blijkt uit de calculatie die is opgenomen in bijlage 2 van het uitvoeringsprogramma dat is opgesteld door het toenmalige bureau Traffic Consultants bv. De Provincie Noord-Holland en de fietsersbond afd. Haarlem geven de voorkeur aan een fietsbrug. De Provincie Noord-Holland heeft deze fietsbrug opgenomen in haar Top 10 knelpuntenlijst per regio. De investering in een brug is echter groot, de voorbereiding complex en de te verwachte maatschappelijke weerstand groot. Ook was/is nog geen financiering geregeld. Ter plaatse zijn de oevers laag. Inpassing met name aan de kant van Ooster- en Zuiderhout een ingewikkelde opgave. Een fietsbrug is daarom nu niet aan de orde. De Provincie heeft het alternatief, het pontje, financieel gesteund en de Fietsersbond heeft inderdaad een voorkeur voor een fietsbrug, maar juicht deze oeververbinding toe. Het huidige college wil geen brug.	6-47-78-105-110-119-141-151 + in de 71 ongenummerde bezwaren
	7. Vaargevaar / vertraging konvoovaart	
A. Op zonnige dagen veel recreatievaart en zwemmende kinderen. Soms geen beste schippers. Daar een pont dwars doorheen laten varen is vragen om aanvaringen B. Veel te gevaarlijk C. Konvoovaart e.d. leidt tot vertraging	A. Zwemmende kinderen. de pont vaart volgens een specifieke rechte lijn heen en weer. Op deze plek gaan zwemmen is dan inderdaad gevaarlijk. Logischerwijze zullen kinderen op een rustiger plek gaan zwemmen. Overigens zal de schipper over een goed overzicht beschikken. Daarnaast is de pont goed wendbaar. De schippers zullen worden getest op bekwaamheid. B. Veel te gevaarlijk. De maximum snelheid op het Spaarne is 6 km/uur. Dit verhoudt zich niet tot de maximum snelheid van 20 km/uur op het Amsterdam-Rijnkanaal, waar laatst een aanvaring met een pont plaatsvond. De intensiteit van beroepsvaart ligt ook veel lager op het Spaarne. De schipper van het pontje beschikt over een marifoon, waarmee vóór de overvaart wordt nagegaan of er scheepvaartverkeer aankomt. C. Konvoovaart e.d. leidt tot vertraging. konvoovaart, net als elke andere vorm van scheepvaart op het Spaarne, kan vertraging opleveren voor de pont. Dit zal alleen of vooral in de zomermaanden optreden. Maar ook in die periode van het jaar is kruisend scheepvaartverkeer geen schering en inslag. Er resteert voldoende ruimte in de scheepvaartstroom om de pont hier flexibel op te laten anticiperen.	63-70-73-90-93-96-102-105-125-135-136-148-151-154-155-156-158
	8. Enquête oud + nieuw	
A. Er is geen enkel onderzoek verricht waaruit blijkt dat dit pontje noodzakelijk is / Het betreft een minimaal onderzoek. B. Het onderzoek is gedateerd / Het nieuwe onderzoek geeft een heel ander beeld dan eerder onderzoek van de gemeente.	A. Er is geen enkel onderzoek verricht waaruit blijkt dat dit pontje noodzakelijk is/Het betreft een minimaal onderzoek. De door de gemeente gehouden enquête 'Met een pontje over 't Spaarne' uit 2001 is representatief voor de bewoners van Haarlem-Zuid en Europawijk/Boerhaavewijk. Er zijn 468 interviews afgenomen. Omgerekend naar bewoners wordt volgens het onderzoek verwacht dat ca. 2680 personen op dagelijkse basis gebruik willen maken van het pontje (220 vanuit Haarlem-Zuid en 2460 vanuit Schalkwijk). Dit is een positieve uitkomst. Sinds 2001 is de fietsmobiliteit in Haarlem alleen toegenomen. De praktijk zal	6-97-105-127-135-136-153-154-157-159-

<p>C. Ontbreken deugdelijke actuele onderzoeksgegevens over behoefte en noodzaak / Het onderzoek gaat over verwacht gebruik en niet over nut en noodzaak.</p> <p>D. Uit de in 2001 uitgevoerde enquête onder 468 burgers is geen besluit voortgekomen.</p>	<p>uitwijzen hoeveel gebruikers er zullen zijn.</p> <p>B. Het onderzoek is gedateerd / Het nieuwe onderzoek geeft een heel ander beeld dan eerder onderzoek van de gemeente. Een recent onderzoek, dat in opdracht van de wijkraad Zuiderhout is uitgevoerd, wijst in dezelfde richting. Dit onderzoek is gehouden in dezelfde gebieden, op dezelfde wijze en onder een ongeveer even grote groep. Met name de grafiek op pag. 7 van dit rapport geeft inzicht in het verwachte gebruik. Dat wijkt weinig af van de uitkomsten uit 2001. Het rapport is te verkrijgen bij wijkraad Zuiderhout-Vredenhof.</p> <p>C. Deugdelijke actuele onderzoeksgegevens over behoefte en noodzaak ontbreken. Het onderzoek uit 2001 gaf overigens ook inzicht in de feitelijke verplaatsingen tussen Haarlem-Zuid en Schalkwijk (zie Samenvatting en hfdstk 3 van enquête).</p> <p>D. Er is geen besluit uit voortgekomen. een enquête vormt geen basis voor een besluit. Op 13 oktober 2009 is een besluit genomen op basis van een collegestuk, waarvoor de enquête een basisstuk was.</p>	
<p>9. Waarde van de fiets-/oeververbinding (negatief)</p>		
<p>A. Geen noodzaak, zinloos, volstrekte waanzin, overbodige luxe / Ondoordacht en onvoldoende onderbouwd plan</p> <p>B. Geen tijdwinst (helemaal niet gezien wachttijd) / Geen verbetering bereikbaarheid binnenstad met al 2 bruggen</p> <p>C. Het aantal van 2700 geschatte gebruikers voor een verkeersverbinding is veel te weinig om een verkeersmaatregel op te baseren .</p>	<p>A. Geen noodzaak. In opdracht van de voormalige afdelingen ‘Verkeer en Vervoer’ en ‘Natuur en Landschap’ is in 2001 door de afdeling Onderzoek en Statistiek een bewonersonderzoek uitgevoerd naar de nut en noodzaak van een pontverbinding. Omgerekend naar bewoners wordt volgens het onderzoek verwacht dat ca. 2680 personen op dagelijkse basis gebruik willen maken van het pontje. Dit is een positieve uitkomst. Sinds 2001 is de fietsmobiliteit in Haarlem alleen toegenomen. De praktijk zal uitwijzen hoeveel gebruikers er zullen zijn. Daarnaast worden ook de stadsdelen Schalkwijk en Haarlem-Zuid, met inliggende buurten en specifieke buurttegenvoorzieningen met elkaar verbonden en beter ontsloten. Op regionaal niveau wordt invulling gegeven aan een recreatieve waarde, namelijk de verbinding tussen de Veepolder aan de oostzijde van Haarlem met het duingebied. De bestaande fietsroutes, evenals de oeververbinding, zijn terug te vinden in het stedelijk fietsnetwerk uit het Haarlems Verkeer- en Vervoersplan (HVVP; raadsbesluit 2003). De verbinding wordt echter ook al genoemd in het VCP (verkeercirculatie plan uit 1987)</p> <p>B. Geen tijdwinst. Met de realisatie van een oeververbinding worden fietsroutes tussen de Belgiëlaan en Spaarnelaan met elkaar verbonden. Daarmee wordt een ontbrekende schakel in het bestaande fietsnetwerk ingevuld. Het betreft een oost-west verbinding. In die richting vindt de tijdwinst plaats. Van en naar het centrum is geen sprake van tijdwinst.</p> <p>C. Intensiteit te laag voor verkeersmaatregel. het CROW geeft richtlijnen aan ...</p>	<p>1-3-6-7-15-44-46-47-54-73-75-77-78-79-81-86-88-90-91-93-94-95-97-101-102-105-111-115-119-121-122-125-129-135-136-137-138-142-146-147-148-149-150-152-153-160</p>
<p>10. Sociale overlast</p>		
<p>A. Toenemende stroom van passanten / Minder veiligheid vanwege uitgaansjongeren / Toenemen van lawaai, vandalisme, baldadigheid / Vernieling van tuinen en beschadiging van voertuigen door baldadigheid / Zal de rust verstoren / Aantasting privacy / Hangjongeren</p> <p>B. Sociale afstand tussen wijken niet overbrugbaar</p>	<p>A. Overlast, hangjongeren, aantasting privacy. Per overtocht mogen maximaal 12 passagiers mee, voetgangers of fietsers; snor- of bromfietsen worden niet toegelaten op het pontje. Naar verwachting zal ongeveer elke 5 minuten een pontje aankomen. Uit onderzoek uit 2001 (Met een pontje over 't Spaarne) blijkt dat mensen het pontje vooral zullen nemen om recreatieve redenen (incl. bezoeken van personen). Winkelen en sport zijn volgende belangrijke redenen. Het pontje zal niet zoveel worden gebruikt om naar school of werk te gaan. De pont vaart van max. 7.00 tot 19.00 uur, dus uitgaanspubliek maakt geen gebruik van het pontje. Kortom, het betreft geen publiek, waarvan vandalisme, geluidsoverlast of baldadigheid mag worden verwacht. Verder wordt alleen gebruik gemaakt van de openbare ruimte. Van aantasting van privacy kan geen sprake zijn. Tenslotte, eventuele hangjongeren verkiezen geen plaatsen met toezicht, zoals bij deze fietspont.</p> <p>B. Sociale afstand niet overbrugbaar. Indien er sprake is van een sociale afstand tussen de wijken, dan mag worden gesteld dat de fietspont niet is bedoeld deze te overbruggen.</p>	<p>7-44-86-93-102-114-134-137-143-149-152-154-155-156-</p>
<p>11. Overig</p>		
<p>A. Impact op huizenwaarde/raming planschade</p> <p>B. Losloopplaats voor honden wordt kleiner</p> <p>C. Pont is van aluminium (productie is</p>	<p>A. Raming planschade. Deze stelling wordt door de indiener van zienswijze niet nader onderbouwd. Als men meent dat men planschade lijdt door de aanleg van het pontje kan men op grond van artikel 6.1. Wro een aanvraag tot tegemoetkoming doen. Deze aanvraag moet schriftelijk worden gedaan en bevat een motivering en onderbouwing van de gevraagde tegemoetkoming</p>	<p>6-7-86-102-105-127-135-136-142-147-148-152-155-156</p>

<p>vervuilend) / Vaart voor $\frac{3}{4}$ op stroom, dat wil Haarlem juist niet</p> <p>D. Het heeft geen effect op autogebruik</p> <p>E. Een risicoanalyse en een calamiteitenplan ontbreken</p> <p>F. Steiger komt volgens tekening op een bestaande ligplaats</p> <p>G. In het Spaarneplan staat het beleidsvoornemen voor onderzoek naar een aanlegplaats ter hoogte van de Belgiëlaan voor een historisch schip.</p>	<p>B. Losloopplaats voor honden. De eventuele losloopplaats bevindt zich op de oevers van het Spaarne en 'losloopplaats' is niet de enige bestemming van de oevers. Overigens verkleinen de oevervoorzieningen voor het pontje niet de oppervlakte van de oevers; een gedeelte wordt omgezet in trottoir. Vanzelfsprekend wordt van de hondeigenaar verwacht dat uitwerpselen van de hond worden opgeruimd.</p> <p>C. Milieuvriendelijkheid pontje. Een pont van aluminium is niet waarschijnlijk. De kritiek op de productieproblemen rond aluminium (productie aluminium is vervuilend en kost veel energie) is terecht. De verhouding zonnepanelen en stroomverbruik wordt geoptimaliseerd. Met andere woorden, er wordt zo veel mogelijk energie gehaald uit de zonnepanelen. Gedurende de nacht, als de pont ligt aangemeerd, zal aanvullend moeten worden geladen. De gemeente Haarlem gebruikt hiervoor groene stroom.</p> <p>D. Geen effect op autogebruik. Hoofddoel van het fietspontje is het wegnemen van een 'ontbrekende schakel' en daarmee – samen met andere (infrastructurele) fietsmaatregelen – een bijdrage te leveren aan een toename van het fietsgebruik, zoals de tendens de afgelopen jaren is geweest in Haarlem.</p> <p>E. Geen calamiteitenplan. Bij risico en calamiteit (een ongeval) is stilgestaan. De pont wordt stabiel en wendbaar gemaakt. Daarbij krijgt de pont een acceleratievermogen mee, om snel te kunnen uitwijken. De schippers dienen vaarbewijs B te halen en een vaartoets en -training bij 'Vrienden van het pontje' te doorlopen. In de pont worden reddingsvesten, reddingsboei en pikhaak opgenomen.</p> <p>F. Steiger op plaats van bestaande ligplaats. Het aanmeren zal niet plaatsvinden op een bestaande ligplaats. Mocht dit door omstandigheden toch noodzakelijk blijken, dan zal voor de ligplaats die moet wijken een bevredigende alternatief worden geboden.</p> <p>G. Ligplaats voor historisch schip thv de Belgiëlaan. De Spaarneoever bij de Belgiëlaan laat voldoende ruimte voor een eventuele ligplaats voor een historisch schip.</p>	
---	--	--

Dienstverleningsovereenkomst

veerdienst Belgiëlaan - Spaarnelaan

Inhoudsopgave:

Artikel 01. Definities	<u>44</u> 5
Artikel 02. Bijlagen.....	<u>44</u> 5
Artikel 03. Duur en beëindiging van de Overeenkomst.....	<u>44</u> 5
Artikel 04. Verplichtingen Gemeente.....	<u>55</u> 6
Artikel 05. Verplichtingen Spaarnelanden	<u>55</u> 6
Artikel 06. Leer-werktraject	<u>66</u> 7
Artikel 07. Tarieven	<u>66</u> 7
Artikel 08. Onderaanneming	<u>77</u> 8
Artikel 09. Overdracht rechten en plichten uit deze Overeenkomst.....	<u>77</u> 8
Artikel 10. Reclame	<u>77</u> 8
Artikel 11. Communicatie	<u>88</u> 9
Artikel 12. Evaluatie	<u>88</u> 9
Artikel 13. Aansprakelijkheid	<u>88</u> 9
Artikel 14. Overmacht	<u>99</u> 10
Artikel 15. Ontbinding.....	<u>99</u> 10
Artikel 16. Onvoorziene omstandigheden.....	<u>101</u> 0 <u>11</u>
Artikel 17. Publiekrechtelijke taken van de Gemeente	<u>101</u> 0 <u>11</u>
Artikel 18. Slotbepalingen.....	<u>101</u> 0 <u>11</u>

De ondergetekenden:

1. De heer A. Hendriksen, manager hoofdafdeling Wijkzaken, van de Gemeente Haarlem,
de heer R.J.A. van Noort, manager hoofdafdeling Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van de Gemeente Haarlem,
te dezen handelend als schriftelijk gevolmachtigden van de publiekrechtelijke rechtspersoon Gemeente Haarlem, kantoorhoudende te Grote Markt 2, 2011 RD Haarlem, daartoe gemachtigd door de burgemeester van de Gemeente Haarlem zulks ter uitvoering van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente de dato 13 oktober 2009 nr.2009/184375,
hierna te noemen: "**de Gemeente**",

en

2. de heer M. Haas, algemeen directeur van de naamloze vennootschap Spaarnelanden N.V., te dezen handelend als schriftelijk gevolmachtigde van de naamloze vennootschap Spaarnelanden N.V., kantoorhoudende te Oudeweg 93, 2031 CC Haarlem,
hierna te noemen: "**Spaarnelanden**",

gezamenlijk te noemen: "**Partijen**".

nemen in aanmerking dat:

- a. een fietsvoetveer ter hoogte van de Belgiëlaan een gewenste verbinding is tussen Groene Zoom en de kust, waardoor er een aantrekkelijke aaneengesloten route ontstaat;
- b. In het Uitvoeringsprogramma Fiets, vastgesteld in 2007, de nieuwe oeververbinding Spaarne ter hoogte van de Belgiëlaan als prioriteit 1 staat aangegeven en is te realiseren voor 2011;
- c. de Gemeente per <datum> ten behoeve van voetgangers en fietsers een dagelijkse veerdienst wil realiseren tussen Belgiëlaan en Spaarnelaan, zoals aangegeven op de tekening d.d. <datum>;
- d. Spaarnelanden zich bereid heeft verklaard de exploitatie van deze veerdienst, voor zover het betreft de bemensing, zoals nader uitgewerkt in artikel 05. van de Overeenkomst, op zich te willen nemen;
- e. ondertekening van de Overeenkomst zal plaatsvinden na een positief besluit van Burgemeester en wethouders inzake het voorstel Veerdienst Belgiëlaan – Spaarnelaan d.d. <datum>.

Paraaf: Spaarnelanden

Paraaf: Gemeente

en komen overeen als volgt:

Artikel 01. Definities

- a. Overeenkomst: de onderliggende Dienstverleningsovereenkomst veerdienst, gesloten tussen Spaarnelanden N.V. en de Gemeente Haarlem.
- b. Szw: de hoofdafdeling Sociale Zaken en Werkgelegenheid van de gemeente Haarlem.
- c. Vaartuig: het vaartuig, overeenkomstig de specificaties genoemd in de tekening d.d. <??datum??.>
- d. Veerdienst: de veerdienst tussen Belgiëlaan en Spaarnelaan, zoals aangegeven op de tekening d.d. <datum>.

De woorden die in dit artikel zijn gedefinieerd, worden in de Overeenkomst met een hoofdletter geschreven.

Artikel 02. Bijlagen

1. Tot deze Overeenkomst behoren de volgende bijlagen:
 - a. Bijlage 1: tekening d.d. <datum>;
 - b. Bijlage 2: offerte Leer-werktraject d.d. <datum>;
 - c. Bijlage 3: B&w-besluit inzake Veerdienst Belgiëlaan – Spaarnelaan d.d. <datum>.
2. Deze bijlagen maken deel uit van de Overeenkomst en worden aan de Overeenkomst gehecht.
3. Indien en voor zover de bijlagen met elkaar in tegenspraak zijn, wordt de rechtsverhouding tussen partijen bepaald door het document dat in de navolgende rangorde het hoogste staat genoemd:
 - a. deze Overeenkomst;
 - b. B&w-besluit inzake Veerdienst Belgiëlaan – Spaarnelaan d.d. <datum>;
 - c. tekening d.d. <datum>;
 - d. offerte leer-werktraject d.d. <datum>.

Artikel 03. Duur en beëindiging van de Overeenkomst

1. De Overeenkomst treedt in werking op de dag na ondertekening van Partijen.
2. De Overeenkomst wordt aangegaan voor de periode van 3 jaren, te rekenen vanaf de dag waarop daadwerkelijk begonnen wordt met het onderhouden van de dagelijkse Veerdienst.

Paraaf: Spaarnelanden

Paraaf: Gemeente

3. Na afloop van deze periode wordt de Overeenkomst stilzwijgend verlengd met telkens 1 jaar.
4. Beide partijen zijn gerechtigd de Overeenkomst op de aflooptdatum te beëindigen met inachtneming van een opzegtermijn van 6 maanden.
De beëindiging dient schriftelijk en aangetekend te geschieden.

Artikel 04. Verplichtingen Gemeente

1. De Gemeente stelt voor het exploiteren van de Veerdienst aan Spaarnelanden een Vaartuig ter beschikking.
2. Dit Vaartuig is geschikt voor het verrichten van Veerdiensten met een capaciteit tot 12 passagiers, zijnde voetgangers en / of fietsers.
3. Het Vaartuig voldoet aan de eisen gesteld bij of krachtens wet- en regelgeving.
4. De Gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud, het beheer en de verzekering van het Vaartuig, voor zover nodig voor het operationeel houden van het Vaartuig zelf, hieronder mede begrepen de kosten in verband met het dagelijks gebruik van het Vaartuig, hierbij te denken aan electra, en het periodieke onderhoud daarvan.
Indien de Gemeente tekort schiet in het operationeel houden van het Vaartuig en daardoor Spaarnelanden niet kan voldoen aan haar verplichtingen, zoals bedoeld in artikel 05., geldt dit voor Spaarnelanden als overmacht, zoals bedoeld in artikel 14.

Artikel 05. Verplichtingen Spaarnelanden

1. Spaarnelanden exploiteert de Veerdienst, waarbij voldaan wordt aan de eisen daaraan gesteld bij of krachtens wet- en regelgeving, alsmede de voorwaarden gesteld ingevolge de beschikking van de provincie Noord-Holland d.d. <datum>.
2. De Veerdienst wordt dagelijks onderhouden en wel:
 - a. van 07.00 – 19.00 uur op maandag tot en met vrijdag;
 - b. van 08.00 – 19.00 uur op zaterdag;
 - c. van 09.00 – 19.00 uur op zon- en feestdagen.
3. De Veerdienst kent een regelmaat van 5 – 10 minuten, waarin tijdens de spits, van 07:00 uur tot 10:00 uur en van 16:00 tot 19:00 uur heen en weer wordt gevaren. Buiten de spitsuren wordt gevaren indien personen willen worden overgezet.
4. De voetgangers en fietsers, gehandicapten en minder validen kunnen tot 12 passagiers per overtocht gratis gebruik maken van de Veerdienst. Gebruik van de Veerdienst is uitdrukkelijk niet toegestaan voor vervoer van voertuigen uitgerust met een benzine- of dieselmotor.

Paraaf: Spaarnelanden

Paraaf: Gemeente

5. Spaarnelanden stelt voor de bemensing van de Veerdienst gekwalificeerde medewerker(s) ter beschikking, die voldoen aan de bij of krachtens wet- en regelgeving voorgeschreven eisen.
Deze medewerker zal in ieder geval minimaal in het bezit zijn van Klein Vaarbewijs II. Tevens zal deze medewerker worden ingezet voor opleiding en begeleiding van door hoofdafdeling Szw voorgedragen personen, die voor werkzaamheden in het kader van de Veerdienst zullen worden ingezet.
6. Spaarnelanden meldt elke schade aan het Vaartuig bij het bureau Havendienst van de Gemeente binnen 24 uur nadat de schade is ontstaan.
7. Spaarnelanden is gehouden zich afdoende te verzekeren tegen beroepsrisico's in verband met het exploiteren van een dagelijkse Veerdienst.
Voor zover Spaarnelanden voor de bemensing van het veerpont vrijwilligers inzet zullen deze verzekerd zijn ingevolge de daarvoor door de Gemeente afgesloten verzekering.

Artikel 06. Leer-werktraject

1. Indien en voor zover Spaarnelanden inzake leerwerktrajecten bij de gemeente Haarlem een offerte heeft ingediend, zal de Gemeente zich inspannen om gedurende de looptijd van de Overeenkomst op jaarbasis vijf personen voor een leerwerktraject in het kader van de bemensing van de Veerdienst aan Spaarnelanden voor te dragen en stelt hiervoor € 25.000,- per jaar beschikbaar voor een periode van 3 jaar vanaf het moment van start van exploitatie van de Veerdienst.
2. De vergoeding van € 25.000,- per jaar is voor genoemde periode van 3 jaar gegarandeerd.
3. De offerte bedoeld in lid 1 kan Spaarnelanden indienen bij Szw.
4. Spaarnelanden dient de beschikbare plaatsen voor leer-werktraject eerst aan te bieden aan Szw.
5. Indien en voor zover Szw geen kandidaten voor de beschikbare plaatsen voor leer-werktraject kan leveren verwacht de Gemeente, dat Spaarnelanden zich aantoonbaar zal inspannen om voor deze plaatsen kandidaten te verwerven bij andere instellingen, zoals maar niet uitsluitend het Jongerenloket, Paswerk en het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV).

Artikel 07. Tarieven

1. Partijen verrichten de diensten zoals omschreven in de artikelen 4 en 5 zonder dat Partijen elkaar iets verschuldigd zullen zijn en brengen elkaar hiervoor evenmin (aanvullende) kosten in rekening.

Paraaf: Spaarnelanden

Paraaf: Gemeente

Artikel 08. Onderaanneming

1. De Gemeente staat Spaarnelanden toe voor het onderhouden van de Veerdienst een onderaannemer in te zetten mits voldaan is aan elk van de volgende voorwaarden:
 - a. Indien Spaarnelanden bij de uitvoering van deze Overeenkomst gebruik wil maken van diensten van derden, die niet tot haar concern behoren, bijvoorbeeld door middel van onderaanneming, zal hij daartoe slechts bevoegd zijn na schriftelijke toestemming van Gemeente.
 - b. Bij het verlenen hiervan is de Gemeente gerechtigd aan de toestemming voorwaarden te verbinden dan wel deze in tijd te beperken.
2. De door de Gemeente gegeven toestemming laat onverlet de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid van Spaarnelanden voor de nakoming van de krachtens de Overeenkomst op hem rustende verplichtingen en de krachtens de belasting- en sociale verzekeringswetgeving op hem als werkgever rustende verplichtingen.

Artikel 09. Overdracht rechten en plichten uit deze Overeenkomst

1. Spaarnelanden mag de uit deze Overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen geheel noch gedeeltelijk overdragen aan derden zonder schriftelijke toestemming vooraf van de Gemeente.

Artikel 10. Reclame

1. Spaarnelanden meldt vooraf bij het bureau Havendienst van de Gemeente het voornemen tot aanbrengen van reclame-uitingen aan het vaartuig of aan het hekwerk op de wal. Voor de reclame-uitingen is door Spaarnelanden geen vergoeding verschuldigd, behoudens die in verband met gemeentelijke belastingen.
2. In ieder geval dienen reclame-uitingen:
 - a. te passen binnen de gemeentelijke regelgeving en gemeentelijk duurzaamheids- en energiebeleid;
 - b. de democratie en de rechtstaat te respecteren;
 - c. niet op te roepen tot discriminatie of rassenhaat;
 - d. geen religieuze of politieke inhoud te hebben;
 - e. niet te betreffen sekscommercials, pornografie en bevordering van verspreiding van pornografie;
 - f. geen schuttingtaal, smaad, laster, vloeken en/of beledigingen te bevatten;
 - g. niet te betreffen alcohol- of tabaksreclame.

Paraaf: Spaarnelanden

Paraaf: Gemeente

3. De omvang van het reclame-medium dient in redelijke verhouding te staan met de omvang van het Vaartuig. In ieder geval mag het reclame-medium geen vlag zijn en niet boven de reling uitkomen.

Artikel 11. Communicatie

1. De Gemeente is als enige Partij bevoegd tot het naar buiten brengen van media-uitingen aangaande de Veerdienst. Deze bevoegdheid kan ook worden overgedragen aan Spaarnelanden.
2. Partijen zullen, voorafgaand aan het naar buiten brengen van media-uitingen aangaande de Veerdienst, zoals een persbericht, brochures en andere voor publiciteit bedoelde productinformatie, met elkaar in overleg treden over de inhoud van de media-uiting. Sponsors van het project kunnen na instemming van de gemeente mogelijkheid verkrijgen om hun sponsorschap in het voetlicht te brengen.
3. Partijen onthouden zich in ieder geval van media-uiting, welke:
 - a. in strijd zijn met de uitgangspunten en/of wettelijke kaders van de gemeente Haarlem inzake verkeersvoorzieningen en/of recreatie, dan wel de indruk wekken dat te zijn;
 - b. in strijd zijn met algemeen aanvaarde waarden en normen;
 - c. discriminerend, Godlasterend, onzedelijk of in strijd met de openbare orde zijn;
 - d. een uiting bevat die het imago van een der Partijen schaadt.

Artikel 12. Evaluatie

1. Elke zes maanden zal een evaluatiegesprek plaatsvinden tussen Spaarnelanden en de Gemeente. De Gemeente zal Spaarnelanden hiertoe uitnodigen.

Artikel 13. Aansprakelijkheid

1. Partijen aanvaarden wettelijke verplichtingen tot schadevergoeding slechts indien en voor zover dat uit dit artikel blijkt.
2. Spaarnelanden is aansprakelijk voor alle schade die door de Gemeente of derden wordt geleden als gevolg van handelen of nalaten van hemzelf of zijn personeel of van diegenen die door hem bij de uitvoering van de overeenkomst zijn betrokken.
3. Spaarnelanden vrijwaart de Gemeente voor aanspraken van derden op vergoeding van schade op grond van aansprakelijkheid als bedoeld in de beide vorige leden en zal op het eerste verzoek van de Gemeente een schikking treffen met deze derden, dan wel zich in rechte, in plaats van of gezamenlijk met de Gemeente –een en ander ter beoordeling van de Gemeente– verweren tegen aansprakelijkheid als hiervoor bedoeld.

Paraaf: Spaarnelanden

Paraaf: Gemeente

4. Voor toepassing van dit artikel worden personeelsleden en medewerkers van de Gemeente mede als derden aangemerkt.

Artikel 14. Overmacht

1. In geval van overmacht wordt de nakoming van de uit de Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen door de desbetreffende Partij geheel of gedeeltelijk opgeschort voor de duur van de overmacht, zonder dat Partijen over en weer tot enige schadevergoeding ter zake zijn gehouden. Van een geval van overmacht zal, onder overlegging van de nodige bewijsstukken schriftelijk aan de andere Partij melding worden gedaan.
2. Overmacht ontstaat indien één der Partijen verhinderd is zijn verplichtingen in deze Overeenkomst na te komen als gevolg van een omstandigheid die niet te wijten is aan zijn schuld, noch krachtens wet, rechtshandeling of in het verkeer geldende opvattingen voor diens rekening komt.
3. Onder overmacht wordt in ieder geval niet verstaan: gebrek aan personeel, stakingen, ziekte van personeel.
4. De Partij die tekortgeschoten is in de nakoming terwijl die niet aan hem kan worden toegerekend, zal de wederpartij binnen 2 dagen op de hoogte stellen en een inschatting geven van de duur van de situatie. De Partij die niet in overmacht verkeert, heeft het recht de Overeenkomst zonder tussenkomst van de rechter te beëindigen, mits de overmachtsituatie langer dan dertig dagen heeft geduurd.

Artikel 15. Ontbinding

1. In geval Spaarnelanden, ook na schriftelijke ingebrekestelling door de Gemeente houdende een redelijke termijn, niet (of niet meer) voldoet aan zijn verplichtingen tot nakoming van één of meer van de verplichtingen genoemd in artikel 05., is de Gemeente onverminderd zijn verdere rechten, gerechtigd dit verzuim op kosten van Spaarnelanden hetzij zelf, hetzij door derden tegen marktconforme tarieven te doen verhelpen. Spaarnelanden is verplicht hieraan zijn medewerking te verlenen en op eerste verzoek alle benodigde informatie te verstrekken.
2. Ieder der Partijen is gerechtigd deze Overeenkomst door middel van een aangetekend schrijven met onmiddellijke ingang buiten rechte te ontbinden, indien
 - a. de andere Partij, ook na schriftelijke ingebrekestelling, binnen een redelijke termijn in gebreke blijft zijn verplichtingen uit deze Overeenkomst na te komen;

Paraaf: Spaarnelanden

Paraaf: Gemeente

- b. de andere Partij in staat van faillissement is verklaard of surséance van betaling is aangevraagd dan wel is verleend.

Artikel 16. Onvoorziene omstandigheden

1. Indien de omstandigheden waaronder de Overeenkomst is gesloten zich zodanig wijzigen, dat in redelijkheid niet meer van één of beide Partijen kan worden gevergd dat de Overeenkomst ongewijzigd in stand blijft, treden Partijen met elkaar in overleg om te trachten een oplossing te vinden.
Indien een Partij van mening is dat een oplossing niet is gevonden, geldt artikel 6:258 van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel 17. Publiekrechtelijke taken van de Gemeente

1. De inhoud van deze Overeenkomst zal niet van invloed zijn op de uitoefening door de Gemeente van haar publiekrechtelijke taken. Indien deze taakuitoefening leidt tot handelingen en/of besluiten welke nadelig zijn voor de uitvoering van hetgeen bij of krachtens deze Overeenkomst is overeengekomen, zal de Gemeente in geen geval aansprakelijk zijn voor de daardoor voor Spaarnelanden en/of door Spaarnelanden ingeschakelde derden ontstane nadelen.
2. Evenmin zal de inhoud van deze Overeenkomst van invloed zijn op de verkrijging van toestemming van hogere overheden voor zover deze toestemming voor de Gemeente voor de uitvoering van hetgeen bij of krachtens deze Overeenkomst is overeengekomen of onderdelen daarvan wettelijk is vereist. Indien een onherroepelijke weigering van een dergelijke toestemming nadelig is voor hetgeen bij of krachtens deze Overeenkomst is overeengekomen, zal de Gemeente in geen geval aansprakelijk zijn voor de daardoor voor Spaarnelanden en/of door Spaarnelanden ingeschakelde derden ontstane nadelen.

Artikel 18. Slotbepalingen

1. Beide partijen zullen een contactpersoon en een vervangend-contactpersoon aanwijzen, die de contacten over de wijze van uitvoering van deze Overeenkomst zullen onderhouden. Tenzij door de ene Partij uitdrukkelijk schriftelijk aan de andere Partij van het tegendeel mededeling wordt gedaan, zijn deze contactpersonen bevoegd de partij die hen heeft aangewezen in het kader van de uitvoering van deze Overeenkomst te vertegenwoordigen en te binden.
Door Partijen aangewezen contactpersoon en vervangend-contactpersoon zijn:
Spaarnelanden <functie> <naam>

Paraaf: Spaarnelanden

Paraaf: Gemeente

	<functie>	<naam>
Gemeente	<functie>	<naam>
	<functie>	<naam>

2. Mondelinge mededelingen, toezeggingen, afspraken zijn slechts geldig voor zover deze schriftelijk zijn bevestigd door ter zake bevoegde vertegenwoordigers van Partijen. Wijzigingen op deze Overeenkomst zijn geldig voor zover overeengekomen en door beide Partijen getekend.
3. De gehele of gedeeltelijke ongeldigheid van een of meer bepalingen van deze Overeenkomst brengt niet de nietigheid of vernietigbaarheid van de gehele Overeenkomst met zich mee. Voor zover de bedoelde ongeldigheid betrekking heeft op een wezenlijk onderdeel van de relatie tussen Partijen, zullen Partijen in onderling overleg vast stellen welke wijzigingen in de Overeenkomst noodzakelijk uit die ongeldigheid voortvloeien, waarbij zoveel mogelijk aansluiting zal worden gezocht bij de bedoeling van Partijen zoals die uit deze Overeenkomst blijkt.
4. Wanneer zich bij de uitvoering van de Overeenkomst omstandigheden voordoen waarin de Overeenkomst niet voorziet, zullen Partijen in gezamenlijk overleg trachten een oplossing te vinden welke past in de geest van de Overeenkomst en naar redelijkheid en billijkheid aan de belangen van Partijen zoveel mogelijk recht doet.
5. Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing. In geval bij de uitvoering van deze Overeenkomst een geschil ontstaat, zullen Partijen trachten dit geschil op te lossen door middel van mediation Overeenkomstig het reglement van het Nederlands Mediation Instituut. Indien alsdan geen oplossing is bereikt, is de rechtbank te Haarlem bevoegd van het geschil kennis te nemen. Deze bepaling laat onverlet de bevoegdheid van Partijen een spoedeisend geschil voor te leggen aan de Voorzieningenrechter.

Aldus in tweevoud ondertekend te Haarlem op..... 2010

Gemeente Haarlem

Spaarnelands N.V.

Dhr. A. Hendriksen
Manager hoofdafdeling Wijkzaken

Dhr. M. Haas
Algemeen Directeur

Dhr. R.J.A. van Noort

Paraaf: Spaarnelands

Paraaf: Gemeente

Dvo - veerdienst

Manager hoofdafdeling Sociale Zaken
en Werkgelegenheid

Paraaf: Spaarnelanden

Paraaf: Gemeente

Dvo - veerdienst

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Mevr. P.A.M. Cameron
Telefoon 5113451 E-mail: camerop@haarlem.nl
STZ/EC Reg.nr. STZ/EC/2009/184375
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 13 oktober 2009

Onderwerp

Fietspont Belgielaan-Spaarnelaan

DOEL: Besluiten

In het Uitvoeringsprogramma Fiets uit 2007 heeft de raad reeds besloten om in ieder geval projecten uit te voeren waarin 90% subsidie vanuit de provincie mogelijk is.

Het college is bevoegd om aan dit raadsbesluit uitvoering te geven, nu bekend is dat de provincie Noord-Holland een bijdrage geeft van 90% in de investeringskosten in een fietspont tussen Belgielaan en Spaarnelaan.

B&W

1. Het college besluit een fietspont vanaf najaar 2010 te laten varen tussen Belgielaan en Spaarnelaan, waarbij de gemeente eigenaar is van de pont en de bemensing van de pont uitbesteed wordt als een project Leren en Werken.
2. Het college besluit de investeringskosten ad € 200.000 te dekken via subsidie provincie (€ 180.000, excl. BTW) en € 20.000 uit stelpost verkeersvoorzieningen. (IP nr. 67.51)
3. Het college besluit de jaarlijkse exploitatielasten ad. € 10.000,= te dekken uit Recreatiebudget op begroting EC (kostenplaats nr. 1432, budgetnummer 4669) en voor de uitvoering hiervan dit bedrag over te hevelen naar de begroting van de Havendienst (product 090402 Waterwegen en woonschepen nr. 1732-4497-3810), en in later stadium mogelijk inkomsten te verkrijgen via sponsoring.
4. Het college besluit de financiële gevolgen van dit besluit voor 2010 mee te nemen bij de 2^e Berap 2009.
5. Het college besluit vooruitlopend op de behandeling van de 2^e berap 2009 de aanbesteding te starten opdat de subsidie van de Provincie Noord-Holland wordt veilig gesteld.
6. Het college besluit dat de betrokkenen (Stichting Fietsvoetveer Zuid-Schalkwijkerweg-Cruquius, de Fietsersbond, vierwijkladenoverleg Verkeer Schalkwijk, Wijkraad Zuiderhout/Vredenhof, Belangenvereniging Waterrecreatie Haarlem) daags na besluitvorming informatie over dit besluit ontvangen; de media krijgen een persbericht.
7. Het college stuurt het besluit ter informatie naar de commissie Samenleving.

Collegebesluit

Onderwerp: Fietspont Belgielaan-Spaarnelaan

Reg. Nummer: STZ/EC/2009/184375

1. Inleiding

In 2007 is het Uitvoeringsprogramma Fiets vastgesteld, waarin aangegeven wordt in ieder geval de projecten uit te voeren waarin 90% subsidie vanuit de provincie mogelijk is. In dit uitvoeringsprogramma staat de nieuwe oeververbinding Spaarne ter hoogte van de Belgielaan als prioriteit 1 aangegeven, en dit te realiseren voor 2011. In de Recreatienota Haarlem uit 1997 wordt reeds al aangegeven dat een fietsvoetveer ter hoogte van de Belgielaan een gewenste verbinding is in de tussen Groene Zoom en de kust. In het Structuurplan Haarlem 2000 is de verbinding eveneens opgenomen.

Er wordt gekozen voor de volgende pont met bijbehorende voorzieningen: een milieuvriendelijke pont (elektrisch met zonnepanelen) voor langzaam verkeer, met een capaciteit tot 12 personen vervoer, ook voor gehandicapten en minder validen toegankelijk; aan elke kant van de oever een kleine afmeersteiger (maximaal 15 m2, in overleg met Rijnland). De pont vaart dagelijks en de overtocht is gratis. De schipper krijgt een verblijfsplek op de pont (keukenblok, verwarming, toilet), dan wel wordt er een verblijfsplek van de schipper in een pand aan de kade geregeld. Zolang de horecavoorziening aan de Belgielaan nog niet is gerealiseerd, is een verblijfsplek in aangrenzende Watermeterfabriek mogelijk (voor toiletbezoek en pauzes van de schipper),

De Havendienst wordt eigenaar van de pont en zal de pont en voorzieningen gaan beheren. Voor onderhoud en beheer wordt jaarlijks € 10.000 uitgetrokken.

De bemensing van de pont vindt plaats via een Leer-en Werkproject, zodat mensen daarna gemakkelijker een baan kunnen vinden.

2. Besluitpunten College

1. Het college besluit een fietspont vanaf najaar 2010 te laten varen tussen Belgielaan en Spaarnelaan, waarbij de gemeente eigenaar is van de pont en de bemensing van de pont uitbesteed wordt als een project Leren en Werken.
2. Het college besluit de investeringskosten ad € 200.000 te dekken via subsidie provincie (€ 180.000 excl. BTW) en € 20.000 uit stelpost verkeersvoorzieningen.(IP nr.67.51)
3. Het college besluit de jaarlijkse exploitatielasten ad. € 10.000,= te dekken uit Recreatiebudget op begroting EC (kostenplaats nr. 1432, budgetnummer 4669) en voor de uitvoering hiervan dit bedrag over te hevelen naar de begroting van de Havendienst (product 090402 Waterwegen en woonschepen nr. 1732-4497-3810), en in later stadium mogelijk inkomsten te verkrijgen via sponsoring.
4. Het college besluit de financiële gevolgen van dit besluit voor 2010 mee te nemen bij de 2^e Berap 2009.
5. Het college besluit vooruitlopend op de behandeling van de 2^e berap 2009 de aanbesteding te starten opdat de subsidie van de Provincie Noord-Holland wordt veilig gesteld.
6. Het college besluit dat de betrokkenen (Stichting Fietsvoetveer Zuid-Schalkwijkerweg-Cruquius, de Fietsersbond, vierwijkenoverleg Verkeer Schalkwijk, wijkraad Zuiderhout/Vredenhof, Belangenvereniging

Waterrecreatie Haarlem) daags na besluitvorming informatie over dit besluit ontvangen;
de media krijgen een persbericht.

7. Het college stuurt het besluit ter informatie naar de commissie Samenleving.

3. Beoogd resultaat

Met het in de vaart brengen van het fietsvoetveer tussen de Belgielaan en Spaarnelaan worden de volgende resultaten beoogd:

- ontbrekende schakel in fietsroute vanuit groene Zoom (Schalkwijk), via Haarlemmerhout wordt opgelost, waardoor er een aantrekkelijke aaneengesloten route ontstaat.
- Voor de omliggende wijken worden voorzieningen (Haarlemmerhout, winkelcentrum Schalkwijk, scholen) gemakkelijker bereikbaar.
- Door uit te gaan van milieuvriendelijk pont (elektrisch en zonnepanelen) wordt bijgedragen aan Haarlem Klimaatneutraal.
- Door de pont in te zetten als een Leer -en Werkproject, helpt het mensen werkervaring op te doen, waardoor zij daarna gemakkelijker in het arbeidsproces kunnen doorstromen.

4. Argumenten

4.1. Beleid

Het bevorderen van het fietsvervoer past in het Haarlemse Verkeers-en Vervoersplan (HVVP) uit 2003 en ook de actualisatie van het HVVP laat zien dat het fietsverkeer in Haarlem steeds belangrijker wordt nu de stad steeds drukker wordt met auto's. Ook de Recreatienota Haarlem uit 1996 gaf reeds aan dat een fietspont een belangrijk knelpunt in een aantrekkelijke doorgaande fietsroute (Groene Zoom, Haarlemmerhout, kust) oplost. Ook in het Structuurplan 2020 (uit 2005) wordt de doorgaande fietsverbinding reeds genoemd.

4.2. Onderzoekcijfers enquête Onderzoek en Statistiek: pont voorziet in behoefte

In 2002 is er door Onderzoek en Statistiek een enquête onder bewoners gehouden naar het pontje tussen Belgielaan en Spaarnelaan. Gemeten is hoeveel mensen van Schalkwijk en Haarlem Zuid gebruik zouden willen maken van een veerpontverbinding over het Spaarne. Hoewel de cijfers al wat ouder zijn, kan geconcludeerd worden dat er 2700 regelmatige gebruikers zullen zijn.

4.3. Haarlem klimaatneutraal

Een elektrisch aangedreven pont met zonnepanelen draagt bij aan een duurzaam woon en leefklimaat. Doordat de insteek is de pont het gehele jaar te laten varen, de wachttijden gering zijn (5 minuten, en je ziet de pont varen en weer terugkomen) en de overtocht gratis te laten zijn is de verwachting dat mensen vooral voor kortere fietstochten naar voorzieningen in de buurt (bekeken vanuit Europawijk en Boerhaavewijk en Zuiderhout zit er enkele kilometers tussen de bestaande bruggen over het Spaarne), eerder hun auto laten staan (hetgeen ten goede komt aan met milieu).

4.4. Werkgelegenheid

Door van de pont een Leer en Werkproject te maken (met nautische adviezen vanuit de Havendienst en ondersteuning (de eerste weken meevaren en verdere begeleiding van bestaande ervaren schippers) van de bestaande Stichting fiets-en voetveer bij Cruquius), kunnen mensen werkervaring op doen, zodat ze gemakkelijker in het arbeidsproces kunnen doorstromen. In samenwerking met het Nova College kan dit opgezet worden, waarbij de organisatorische ondersteuning (werkgeversrelatie) bij een bestaande organisatie kan worden ondergebracht. Er zou bijvoorbeeld met een ploeg van 5 schippers (leer en werkervaringplekken) gestart kunnen worden die dan een jaar lang ervaring kunnen opdoen, hetgeen uiteindelijk kan worden beloond met een certificaat of diploma. Na 1 jaar zou de ploeg schippers kunnen wisselen en kunnen er nieuwe mensen Leer en Werkervaring opdoen.

4.5. Financiën

De investeringen van pont en oevervoorzieningen zijn op € 200.000 geraamd. De provincie Noord-Holland draagt 90 %, zijnde € 180.000 excl. BTW bij aan de investeringen die nodig zijn om de pont te laten varen (pont en oevervoorzieningen, zoals 2 kleine steigers om af te meren, elektravoorziening, op en afstapgelegenheid, bankje). De beschikking is door de provincie reeds afgegeven, de gemeente Haarlem heeft de verplichting om voor 1 november 2009 de voorzieningen aan te besteden.

De overige € 20.000 komt uit de stelpost verkeersvoorzieningen.

De pont zal niet via het investeringsplan, maar via de exploitatie gaan lopen.

Hiervoor worden de financiële consequenties voor 2010 meegenomen via de 2^e Berap 2009.

Door er een Leer en Werkproject van te maken, kost het de gemeente niets extra's aan personeelslasten en worden bestaande middelen vanuit Sociale Zaken ingezet. De gemeente blijft de eigenaar van de pont en de voorzieningen aan de oevers. De Havendienst gaat voor het onderhoud van de pont zorgen (wordt uitbesteed) en de oevervoorzieningen. Vanuit bestaande begroting (Economie en Cultuur) wordt hier € 10.000 jaarlijks voor vrij gemaakt.

Het Leer-en Werkproject behelst naast het besturen van de pont, het kunnen omgaan met bezoekers, ook het binnenhalen van sponsorgelden (en/of donaties). Voor wat betreft de organisatorische kant (opstellen van roosters, coördineren van schippers, werkgeversrelatie naar schippers) gaat de gemeente een samenwerkingsverband aan met een nog nader te bepalen organisatie.

4.6 Bestemmingsplannen en vergunningen

De pontverbinding wordt in beide bestemmingsplannen (Haarlem Zuid en Zuid-Schalkwijkerweg) mogelijk gemaakt. Omdat de veerstoep aan westoever in het groen komt te liggen, is een aanlegvergunning nodig. Voor de beide steigers die maximaal 15m² groot worden is een Keurvergunning van Rijnland noodzakelijk en een bouwvergunning.

4.7 Communicatie

Omdat in de aanliggende bestemmingsplannen de pontverbinding mogelijk gemaakt wordt, is geen inspraakprocedure meer nodig, aangezien deze inspraakmogelijkheden bij de bestemmingsplannen reeds gepasseerd zijn. Wel zal er nog een informatieavond georganiseerd worden voor omwonenden.

De volgende organisaties zijn over de pont geïnformeerd:
Stichting Fietsvoetveer Zuid-Schalkwijkerweg-Cruquius, de Fietsersbond,
vierwijklradenoverleg Verkeer Schalkwijk, Wijkraad Zuiderhout/Vredenhof,
Belangenvereniging Waterrecreatie Haarlem.

5. Kanttekeningen

5.1 alternatieven exploitatie pont.

Gekozen wordt voor een pont met maximaal vervoer van 12 personen (is financieel haalbaar), waarbij voor de exploitatie diverse opties zijn onderzocht, maar die niet de voorkeur hebben:

5.1.1 Eigendom beheer en organisatie onderbrengen bij bestaande Stichting Fietsvoetveer Zuid-Schalkwijkerweg.

Deze Stichting heeft aangegeven dat een tweede pont erbij doen voor de vrijwilligers en bestaande organisatie niet haalbaar is, omdat ze hun handen vol hebben aan de bestaande pont.

5.1.2 Eigendom en beheer en organisatie onderbrengen bij een nieuw op te richten Stichting.

Het is lastig om vandaag de dag vrijwilligers te zoeken, die alle verantwoordelijkheden op zich willen nemen. Zeker nu het om een pont gaat die een jaarrond karakter heeft, wordt er veel van een nieuwe organisatie gevraagd. Deze optie vergt een langere tijd van voorbereiding.

5.1.3 Exploitatie commercieel in de markt zetten.

Zelfs als er voor de pont betaald moet worden (met risico dat de mensen liever omfietsen), is de inschatting dat de pont geen positief exploitatiesaldo met zich mee zal brengen.

5.2 Vraag groter dan capaciteit van pont.

De Fietsersbond vindt doorgaans een brug een betere verbinding dan een fietspont. De kans bestaat dat de pont in de toekomst zo succesvol is, dat de capaciteit van de pont de vraag niet meer aan kan.

Als de pont er 5 minuten in totaal over doet om heen en weer te varen (de pont vaart in een cirkel rechtsom en laat de mensen zijwaarts aan de steiger uitstappen en opstappen), dan zal de pont per uur ca. 12 keer kunnen varen. Aan de pont zit een maximale capaciteit. Een brug biedt natuurlijk een veel grotere capaciteit.

Een brug is echter vele malen duurder en om ervaring op te doen met een pont die zoveel betekent voor milieu, werkgelegenheid (leer en werkproject), recreatie, aantrekkelijk vervoer en voor de gemeente praktisch geen kosten met zich meebrengt, is vooralsnog een pont te verkiezen boven een brug. Mocht blijken dat over een paar jaar de brug noodzakelijk is en financieel haalbaar, dan kan de pont altijd op een andere plek in de stad ingezet worden.

5.2 Beschikking provincie

In de beschikking staat aangegeven dat de subsidieregeling een weigeringsgrond kent voor activiteiten die nadelige gevolgen hebben voor doorstroming van het openbare vervoer.

De fietspont is echter niet concurrerend voor openbaar vervoer, aangezien er geen directe verbinding van openbaar vervoer over dit gedeelte van het Spaarne aanwezig is. Concurrentie voor openbaar vervoer is dus niet van toepassing.

6. Uitvoering

- Pont en bijbehorende oevervoorzieningen worden voor 1 november 2009 aanbesteed.
- Voor 1 november 2009 wordt bewijs aan provincie gestuurd waarin aangegeven wordt dat verplichting tbv aanbesteding is aangegaan.
- Informatieavond voor omwonenden en geïnteresseerden zal plaatsvinden voordat vergunningentraject in gang gezet wordt.
- Procedures tbv keurvergunningen bij Rijnland en aanlegvergunning westoever en de benodigde bouwvergunningen worden opgestart. Zodra de vergunningen verstrekt zijn, kan met de aanleg van de voorzieningen begonnen worden.
- Na aanbesteding wordt Project Leren en Werken voorbereid, met daarbij de benodigde contacten en afspraken met de betrokken organisaties, zodat het project in het najaar 2010 operationeel is, zodat pont in het najaar 2010 in de vaart genomen kan worden.

7. Bijlagen

Geen.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester