

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 24 MAART 2011 VAN DE COMMISSIE BEHEER

Aanwezig de leden en plaatsvervangende leden:

De heren Baaijens (Actiepartij), Catsman (CDA), Visser (CDA), Kruisman (GroenLinks), Boer (VVD), Van Haga (VVD), Van de Manakker (SP), Schouten (SP), Schaart (PvdA), Van den Raadt (Trots) en de dames Huysse (GroenLinks), Pippel (D66), Schopman (PvdA) en De Leeuw-de Kleuver (OPH)

Afwezig:

De heren Marselje (D66) en Stapelkamp (Haarlem Plus)

Mede aanwezig:

Mevrouw Van Zetten (voorzitter), de heer Van Doorn (wethouder) en mevrouw Blaauboer (secretaris)

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

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De **voorzitter** opent de vergadering om 17.00 uur. Er zijn berichten van verhindering van de heren Stapelkamp (Haarlem Plus) en Marselje (D66). Uitgereikt worden een brief van mevrouw Krauwinkel over de Bezoekersparkeerpas, en kleurenkopieën van inspreker mevrouw Roos bij de Regionale Bereikbaarheidsvisie.

2. Spreektijd voor belangstellenden

De heer Breen spreekt in over bladkorven, namens de vier wijkraden van Schalkwijk. Het verwijderen van bladafval blijkt al vele jaren een moeizaam proces te zijn. Bewoners werkten enthousiast mee aan een experiment met het plaatsen van bladkorven. De proef is geslaagd, en de wijkraden zijn daarom bijzonder teleurgesteld dat het project, om bezuinigingsredenen, niet wordt voortgezet.

De heer **Schaart** (PvdA) vraagt of er veel gebruik werd gemaakt van de bladkorven. De fractie vindt het aantal bladkorven in verhouding tot het aantal inwoners nogal aan de magere kant.

De heer Breen beaamt dat het aantal korven gering is, maar stelt dat er in ieder geval bij hem in de buurt heel enthousiast gebruik van werd gemaakt.

De heer **Schaart** wijst op een motie die in de vorige periode, maar nog niet zo heel lang geleden, hierover is ingediend en raadsbreed aangenomen. De fractie vindt het daarom merkwaardig dat de proef nu al stopt.

Mevrouw **Pippel** (D66) vraagt wat de criteria waren voor het bepalen van het succes van het experiment.

De heer Breen antwoordt dat hij dit niet weet.

Mevrouw **Huysse** (GroenLinks) vraagt wat precies de redenen waren om het experiment niet voort te zetten.

De heer Breen heeft van de ambtenaren begrepen dat het een kwestie van financiën was.

3. Vaststellen agenda

De **voorzitter** wijst op de brief van wethouder Van Doorn, die voorstelt om agendapunt 7 (Presentatie Digitaal Bezoekers Parkeren) van de agenda af te voeren en door te schuiven naar een later tijdstip. De **commissie** heeft via email al kenbaar gemaakt akkoord te zijn, en bevestigt dit ter vergadering.

De agenda wordt met deze wijziging vastgesteld.

4. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en collegeleden

Bijna alle fracties geven aan een rondvraag te hebben.

Mevrouw **Pippel** deelt mee dat D66 van plan is om een motie vreemd in te dienen bij de komende raadsvergadering over de gang van zaken rond de Haarlem Hopper.

De heer **Schaart** (PvdA) vertelt dat hij samen met wethouder Van Doorn en een ambtenaar een wandeling door de Cronjéstraat heeft gemaakt, naar aanleiding van de vele klachten van de winkeliers.

Wethouder **Van Doorn** voegt hieraan toe dat hij een discussienota toezegt over de situatie in de Cronjéstraat, de situatie rondom de Rode Loper en de hele verkeerssituatie tussen het station en Haarlem-Noord.

5. Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland

Er zijn vier insprekers.

Mevrouw Roos spreekt in namens de Stichting Bescherming Erfgoed Zuid-Kennemerland. Voorlopig is het enige concrete punt op het wensenlijstje in de visie de verbindingsweg N205/N206, waarvan (volgens de heer Schouten) het tracé vastligt. Dit is dwars door het historische bos van de Geestgronden gepland. In de structuurvisie van Hillegom van 2008 staat dat het bos een zeer hoge waarde heeft, ook als contrastlandschap. De bollengronden ten zuiden van het bos liggen vijf tot zes meter lager dan het bos. De geschiedenis van de streek is hier nog heel goed af te lezen. Het is onaanvaardbaar dat het tracé door het bos gaat, dwars over een begraafplaats. Mevrouw Roos wijst erop dat het bewuste tracé al eerder (in 2004) door de provincie Noord-Holland werd afgewezen. Als er al een weg moet worden aangelegd, dan is de meest voor de hand liggende optie het verlengen van de N207 ten zuiden van Hillegom.

De heer Heijn spreekt in als voorzitter van de wijkraad Parkwijk Zuiderpolder. Hij hekelt het volledige gebrek aan communicatie over het doortrekken van de Prins Bernhardlaan, die onderdeel moet gaan uitmaken van de ring om Haarlem. De wijkraad heeft hierover nooit iets mogen vernemen. Communicatie, zegt de heer Heijn, is voor de gemeente Haarlem blijkbaar enkel mosterd na de maaltijd.

De heer Moerman spreekt in namens de Fietsersbond. In het voorliggende stuk gaat het bijna alleen om auto-mobiliteit, constateert de Fietsersbond. In een bereikbaarheidsvisie dienen ook openbaar vervoer en (vooral ook) de fiets bijzondere aandacht te krijgen.

De heer Verboom spreekt in namens Milieudefensie. In het voorliggende stuk komen de woorden milieu en klimaat niet voor, terwijl de aanleg van zoveel nieuw asfalt natuurlijk meer verkeer aantrekt. Vroegtijdige verwerking van de luchtkwaliteit in het planproces is een verplichting in het RSL, waar ook Haarlem voor heeft getekend. De heer Verboom constateert verder dat het stuk een antwoord is op niet meer bestaande problemen, met een onevenredig grote invloed van de asfaltlobby. De visie is in strijd met het HVVP. Uitvoering zal leiden tot nieuwe knelpunten, en niet tot vermindering van de congestie.

Mevrouw **Schopman** (PvdA) zegt dat er drie tracés voorliggen. Is het door mevrouw Roos genoemde alternatieve tracé er hier één van?

Mevrouw Roos antwoordt dat het verlengen van de N207 niet aan de orde is geweest, blijkbaar omdat dit over kostbare bollengrond gaat en men de bollenteelt niet wil belasten.

Mevrouw **Schopman** vraagt welke van de drie tracés de voorkeur van de SBEZK zou hebben.

Mevrouw Roos antwoordt dat van de drie de Hillegommervariant de voorkeur verdient, hoewel hier wel meer kosten mee zijn gemoeid.

Mevrouw **Schopman** vraagt of enkel de kosten tot een andere dan deze keuze hebben geleid.

Mevrouw Roos antwoordt dat het deels om geld gaat, maar dat het ook te maken heeft met het feit dat hier twee provincies bij zijn betrokken.

Mevrouw **Pippel** (D66) vraagt of het waar is dat het tracé al vastligt. Moet de keus niet nog worden gemaakt? Mevrouw **Roos** hoopt dat het uiteindelijke tracé nog niet vastligt, maar zij vermoedt van wel.

De heer **Kruisman** (GroenLinks) stelt dat het bij een visie op mobiliteit en bereikbaarheid gaat om de verdeling van de schaarse ruimte. Een dergelijke visie dient volgens de fractie te worden afgewogen ten opzichte van andere functies, zoals ruimte voor wonen, ruimte voor ecologie, ruimte voor werken en ondernemen, en ruimte voor recreatie. Duurzame mobiliteitsvormen (HOV, fiets) dragen niet alleen bij aan verbetering van de autobereikbaarheid, maar ook aan verdere verbetering van de luchtkwaliteit in de regio. Hoe kan een goede balans tussen duurzame mobiliteitsvormen en automobilititeit worden gevonden? Het veranderen van het reisgedrag van bewoners en werknemers vormt een belangrijk aanknopingspunt voor beleidsontwikkeling. In dit verband mist de fractie in deze visie toch een aantal elementen. Is de wethouder bereid hier beleid op te ontwikkelen en hierover met de Kamer van Koophandel en de werkgevers in de regio afspraken te maken? Hoe verhoudt deze visie zich tot het geldende HVVP? De visie projecteert een beeld voor de regio Zuid-Kennemerland voor 2030 op basis van een drietal pijlers: een provinciale verbindingsweg tussen de N205 en de N206, een stadsring om Haarlem en de uitrol van een HOV-netwerk in de regio (als onderdeel van een groter netwerk vanuit de landelijke overheid om de Randstad bereikbaar te houden). Met dit derde onderdeel is de fractie erg blij. GroenLinks vindt echter dat de visie verder te sterk de nadruk legt op nieuwe infrastructuur voor de auto. Hoe ziet de wethouder dit in relatie tot het coalitieakkoord? De fractie vraagt dit in het bijzonder omdat ook de oostkant van de stad als onderdeel van de stadsring om Haarlem lijkt te zijn ingetekend. In het verleden is met name aan de bewoners van de Vondelweg toegezegd dat daar niet zal worden verbreed tot twee maal twee rijbanen. Ook de wens om de ecologisch waardevolle Hekslootpolder te vrijwaren speelt hier een rol. Verbreding van de Vondelweg is voor GroenLinks dan ook onbespreekbaar. Door het gereedkomen van de fly-over bij de Amsterdamsevaart is er bovendien al een weg die een verbetering oplevert voor de verbinding naar de Waarderpolder en, via de nieuwe Schoterbrug, naar de Vondelweg. Ook over de wenselijkheid van de 'Weg bezuiden Bennebroek' heeft de fractie twijfels. En is de Mariatunnel wel haalbaar? Zou niet ook het bedrijfsleven bereid moeten zijn om hier mee te financieren? Het is een feit dat er sprake is van grote verkeersdruk op bepaalde delen van de regio. Deze kan en moet worden aangepakt. De visie schetst ook oplossingen die snel kunnen worden ingevoerd, zoals dynamisch verkeersmanagement en het intensiveren van het vigerende fietsbeleid. De fractie vraagt om vooral ook aan dit laatste prioriteit te geven. Wanneer komt de wethouder hier met een nadere invulling? De in het stuk voorgestelde beleidsmaatregelen moeten nog nader worden uitgewerkt. GroenLinks gaat er vanuit dat elk voorstel afzonderlijk aan de raad zal worden voorgelegd.

De heer **Visser** verklaart dat het CDA dit stuk geen 'visie' vindt, maar wel een heel welkome inventarisatie. In de maatregelenmatrix in bijlage 1 is te lezen wat er op redelijk korte termijn kan worden bewerkstelligd. Het spannende van een samenwerkingsvisie is, vervolgt de heer Visser, dat het kan voorkomen dat er door de afzonderlijke gemeenteraden wel eens grenzen worden overschreden. In hoeverre zullen afzonderlijke gemeentes bereid zijn om inderdaad wat geld bij te leggen, om inderdaad samen richting andere overheden te gaan, en om inderdaad af en toe offers te brengen? Het CDA is het met GroenLinks eens dat de uitgewerkte voorstellen eerst terug moeten komen in de raad. De fractie heeft in principe geen bezwaar tegen de gevraagde 68.000 euro. Maar wat denken de gezamenlijke gemeentes in het komende jaar precies op papier te krijgen? Met betrekking tot de oostweg wijst ook het CDA op het belang van de Hekslootpolder en de belofte om niet te verbreden. Het CDA stelt als oplossing voor om op de Vondelweg driehonderd villa's met vrij uitzicht over de Hekslootpolder te bouwen, en de vierbaansweg onder de villa's door te leiden. De fractie wil verder graag weten hoe de door mevrouw Roos in haar inspraak genoemde kwestie precies in elkaar steekt. Samenvattend is het CDA positief over het voorliggende stuk als inventarisatie. In de uiteindelijke discussie zal het gaan over de mogelijke botsingen tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling.

Mevrouw **Schopman** verklaart dat ook de PvdA nog steeds tegen verbreding van de Vondelweg is. De fractie is positief over het bundelen van de krachten met andere gemeentes, en het opnemen in de visie van de

Mariatunnel en de doorsteek onder het spoor naar de Waarderpolder. Ook de PvdA vindt het voorliggende stuk echter vooral een autovisie, en mist een visie op het openbaar vervoer en de fiets. Het genoemde speerpunt quick wins HOV wordt al verzorgd door de provincie. Om draagvlak te kunnen creëren moet de informatievoorziening perfect in orde zijn. De voorliggende visie is gebaseerd op oude rapporten en oude cijfers. Zo zijn bijvoorbeeld de effecten van de economische recessie niet meegenomen. Ook vraagt de PvdA aandacht voor mogelijke conflicten tussen de bereikbaarheidsvisie en het HVVP. De fractie noemt het een contradictie dat duidelijk omschreven moderne oplossingen als lightrail en vertramming buiten het stuk worden gelaten. Verder is de PvdA benieuwd naar de termijn van de quick wins: gaat het daarbij om deze raadsperiode, of is 'quick' een rekbaar begrip? Ten slotte denkt de fractie dat het van bijzonder belang is om bij dit alles steeds voor ogen te blijven houden wat Haarlem precies voor stad wil zijn.

De heer **Van de Manakker** zegt dat ook de SP regionale samenwerking om de bereikbaarheid van de hele regio te bewerkstelligen een prima primair idee vindt. Het is daarbij nodig om op de lange termijn te denken. In een regionaal kader vindt de fractie aandacht voor de fiets van minder belang: fietsen doet men plaatselijk, denkt de SP. De fractie heeft verder het gevoel dat Kennemerland teveel moet faciliteren voor de MRA. Wat is de bijdrage van de MRA? De ringstructuur om de stad met een binnen- en een buitenring, ten slotte, vindt de fractie een erg goed plan, mits op de goede manier uitgevoerd.

Mevrouw **Pippel** verklaart dat D66 enthousiast is over de gedachte achter het stuk: bereikbaarheid is geen lokaal, maar een regionaal probleem. De visie is een blik naar de toekomst en zet een goede stip op de horizon. Het plan verbetert de leefbaarheid en het stadsbeeld: wanneer het doorgaand verkeer een aantrekkelijk alternatief heeft, zal dit niet meer door de binnenstad en de woonwijken rijden. Een Mariatunnel kan ervoor zorgen dat het mooie Haarlemmerhout weer een prachtige autoluwe omgeving wordt.

De heer **Kruisman** (GroenLinks) vraagt bij interruptie hoe D66 hier de financiële haalbaarheid ziet. Daar kan mevrouw **Pippel** nu geen zinnig woord over zeggen. Het betreft hier een visie op de toekomst, zonder financieringsparagraaf. Of er op dit moment gelden wel of niet zijn is daarbij weinig relevant. Het openbaar vervoer is terecht een belangrijke pijler, vervolgt zij. Maar voor het bereiken van de doelstellingen zijn meer partners nodig dan enkel de opstellers van het plan. Dat kan bijvoorbeeld niet zonder de bereidheid van de provincie. D66 dringt er daarom bij het college op aan, om nu al samen in de regio een goede strategie uit te werken voor het betrekken van de provincie en andere partners. De fractie ziet nog heel wat uitdagingen in het ook daadwerkelijk bereiken van een regionale reactie. D66 waarschuwt voor het gevaar dat onder het mom van gezamenlijkheid stiekem toch alleen wordt gestreefd naar wat goed is voor de eigen gemeente. Omdat het om een visie met een lange looptijd gaat wil de fractie niet nu al in een strak kader worden geduwd. Op het moment dat voornemens daadwerkelijk aan de orde komen, moet er ruimte zijn om af te wegen of dit nog wel past in de tijd waar dan in wordt geleefd. De fractie zag daarom graag toegevoegd dat de raad de bereikbaarheidsvisie 'naar aard en strekking' onderschrijft. D66 heeft bezwaar tegen het beschikbaar stellen van middelen bij de eerste Berap. De fractie vraagt het college nadrukkelijk om nu al bij de raadsbehandeling een dekkingsvoorstel aan te geven. Ten slotte wil D66 de garantie dat het Westelijk Tuinbouwgebied niet wordt gebruikt voor aanleg van de verbinding Zeeweg-Randweg.

De heer **Visser** (CDA) stelt dat er op dit moment aan het vertrouwen tussen gemeente en provincie wel wat mankeert, gezien bijvoorbeeld de grote frustratie van de provincie over het opereren van Haarlem, bijvoorbeeld bij de Spaarnepassage.

Mevrouw **Pippel** zegt dat D66 daarom ook zegt dat er goed moet worden nagedacht over een strategie.

Mevrouw **Schopman** (PvdA) vult aan dat in dit verband de samenwerking met andere gemeentes natuurlijk juist een goede zaak is.

De heer **Kruisman** (GroenLinks) vraagt of de Vondelweg ook voor D66 een teer punt is.

Mevrouw **Pippel** bevestigt dit.

De heer **Boer** verklaart dat de VVD al heel lang ontevreden is over de bereikbaarheid van de stad, en het feit dat er onvoldoende stappen worden gezet om hierin verbetering te brengen. De fractie is daarom voorstander van het opstellen en uitvoeren van de regionale bereikbaarheidsvisie. Ook de burgers geven de

autobereikbaarheid van Haarlem al jaren een onvoldoende. De Haarlemse ondernemers spreken al jaren hun bezorgdheid uit, want door de slechte bereikbaarheid mijden bezoekers de binnenstad.

De heer **Kruisman** (GroenLinks) zegt dat de VVD hier een suggestieve link legt tussen de gastvrijheid van de stad en de autobereikbaarheid. GroenLinks wijst op de riante parkeergarages, die toch maar matig zijn gevuld. De fractie denkt dat er met de gastvrijheid weinig mis is.

De heer **Boer** zegt dat de parkeergarages heel slecht bereikbaar zijn. Daarom rijdt er nu een Hopperbusje rond. Een van de speerpunten is een ringstructuur om Haarlem heen, vervolgt hij. Als deze op orde is, hoeft het autoverkeer niet meer door de stad. Dat is goed voor de bewoners en voor de leefbaarheid. De gemeente wil voor Haarlem, net als de fractie, een hoog voorzieningenniveau wat betreft wonen, winkelen, dienstverlening, bedrijvigheid, cultuur en toerisme. Voor het in stand houden van deze voorzieningen en de werkgelegenheid is Haarlem in toenemende mate afhankelijk van de regio. Om Haarlem neer te zetten als het middelpunt van de regio Zuid-Kennemerland moet de gemeente meedoen aan deze visie. Het regionaal oppakken van bereikbaarheid is een grote winst. De VVD sluit zich aan bij het verzoek van D66 om de term 'naar aard en strekking' toe te voegen in de besluitenlijst van de nota. De fractie gaat er ten slotte vanuit dat het tracé N205/N206 nog niet vastligt.

De heer **Baaijens** zegt dat het de Actiepartij verbaast dat er zoveel ringwegen in de stad moeten komen. Het doortrekken van de Prins Bernhardlaan is voor de fractie onbespreekbaar, net als het verbreden van de Vondelweg. De Actiepartij wijst erop dat het Rijk de A10 en A9 vanaf Almere tot Badhoevedorp gaat aanpakken. Dat stuk moet worden doorgestoken, vindt de fractie. En hoe staan de andere gemeentes tegenover de enorme kosten die met een en ander gemoeid zullen zijn? Willen de andere gemeentes wel? Ook vindt de Actiepartij een bedrag van 68.000 euro voor de eerste stappen naar een verdere uitwerking van de visie in deze financieel moeilijke tijden wel wat veel.

Reactie van de wethouder:

Wethouder **Van Doorn** verklaart dat de voorliggende notitie het resultaat is van een initiatief van de Kamer van Koophandel en de burgemeester. Het is geen sinecure geweest om, alleen al op papier, iets van eenheid te creëren in de regio. Het betreft hier een beleidsvisie met een relatief globale inhoud, en een aantal concrete stappen. De wethouder zegt toe dat dit stuk in zijn nadere uitwerking, punt voor punt, terug zal komen bij de commissie en in de raad, inclusief de financiële haalbaarheid. Er is een nadrukkelijke samenhang tussen deze notitie en de ontwikkelingen in de MRA-regio. De wethouder verklaart dat ook de westkant van de MRA in de komende periode prioriteit zal gaan krijgen. Het is belangrijk om als stad en als regio in dat spel een rol te spelen, en zo een aantal doelstellingen te kunnen halen. Daarbij wordt gewerkt met de nu beschikbare kennis, en met de cijfers die op dit moment ten dienste staan. Het gevraagde bedrag van 68.000 euro is met name nodig om ervoor te zorgen dat alle cijfers up-to-date worden gemaakt. Met betrekking tot door de fracties genoemde probleempunten, zoals de Vondelweg en het Westelijk Tuingebied, wijst de wethouder er nogmaals op, dat al deze punten in detail gaan terugkomen. De 'Weg bezuiden Bennebroek' is het eerste voorbeeld waarmee aan de slag zou moeten worden gegaan. Er is daar al langdurig over gesproken, vooral door de gemeentes die rond die route zijn gelegen. Ook is er al gewerkt aan de totstandbrenging van een mobiliteitsfonds voor die weg. Het tracé ligt niet vast. Er is wel een voorkeur uitgesproken voor het noordelijke tracé. Er is daarbij een nadrukkelijk voorbehoud uitgesproken met betrekking tot de natuurwaarde die zou kunnen worden aangetast. Een tweede uitgesproken voorbehoud betreft de mogelijke aansluiting van het noordelijke tracé op het station van de gemeente Hillegom. In de beleving van de wethouder zal de weg er alleen komen als de gemeente Haarlemmermeer aan de westzijde inderdaad tienduizend woningen gaat bouwen. De weg is immers voornamelijk bedoeld als ontsluitingsweg. De wethouder wijst er verder op dat een en ander inhoudt dat verschillende gemeentes elkaar moreel tot iets verplichten in de regio. Dat is een belangrijke stap voorwaarts. Sommige aspecten krijgen misschien iets minder directe aandacht in de nota, maar zijn desalniettemin bijzonder belangrijk. Hij wijst hier met name op het HOV en de consequenties voor het fietsverkeer. Tijdens de laatste vergadering van het portefeuillehoudersoverleg heeft de wethouder daarom ook voorgesteld om in de overwegingen mee te nemen een percentage van het bedrag dat uiteindelijk beschikbaar komt, te reserveren voor de ontwikkeling van het regionaal fietsverkeer. De deelnemende

gemeentes hebben als eerste doelstelling afgesproken te streven naar een bedrag van 15 miljoen euro op een termijn van 10 jaar. Voor de gemeente Haarlem betekent dit een bedrag van 10 miljoen euro: één miljoen euro per jaar. Veel ontwikkelingen zullen natuurlijk aanzienlijk meer investering gaan vragen. De samenwerking met Haarlemmermeer begint gestalte te krijgen, vervolgt de wethouder, en er vinden nu ook gesprekken plaats met Velzen. Hij wijst op het belang van samenwerking in de hele westelijke flank van Amsterdam, van Velsen tot en met Hillegom. Bij een dergelijke samenwerking tussen gemeentes zijn compromissen onvermijdelijk.

Mevrouw **Pippel** (D66) wijst bij interruptie nogmaals op het gevaar dat, onder het mom van samenwerking, enkel eigenbelang wordt nagestreefd.

Wethouder **Van Doorn** denkt dat samenwerking hoe dan ook een som van eigenbelangen is. Binnen die eigenbelangen zijn er dan weer politieke nuances, die per gemeente kunnen verschillen. De compromissen moeten worden gevonden, om zo tot een plaatje te kunnen komen dat de ontstane eenheid kan voorzien van eurotekens, en van uitvoering. De wethouder verklaart dat er uiteraard ook een uitwerking komt van wat de stad en de regio op het terrein van fietsvoorzieningen willen gaan doen, in de vorm van een regionaal fietsontwikkelingsplan. Er zal worden geprobeerd om zoveel mogelijk geluiden uit de samenleving te betrekken in het smeden van de plannen. De wethouder zegt ten slotte dat de bereikbaarheidsvisie nadrukkelijk moet worden gezien in het kader van twee andere, maar zeer verwante, nota's: de Parkeernota en de Duurzaamheidsnota.

Mevrouw **Schopman** (PvdA) vraagt in tweede termijn nogmaals hoe de wethouder de verhouding ziet tussen deze visie en het HVVP. En wat is de termijn van de quick wins?

De heer **Kruisman** (GroenLinks) vraagt nogmaals of de wethouder bereid is in gesprek te gaan met de Kamer van Koophandel en de mogelijkheden te benutten om werkgevers te stimuleren hun werknemers te faciliteren om op andere manieren dan met de auto naar hun werk te gaan. De voorliggende visie legt heel erg de nadruk op nieuwe infrastructuur. Hoe ziet de wethouder dit in relatie tot het coalitieakkoord, waarin wordt ingezet op duurzame mobiliteit?

De heer **Van den Raadt** (Trots) zou toch graag nog wat meer over de organisatie willen horen. Hoe komt een en ander er straks uit te zien? Komen er bepaalde stemverhoudingen tussen de verschillende gemeentes?

Mevrouw **Pippel** herhaalt de vraag van D66 of de wethouder bereid is de dekking die hij denkt bij de Berap te gaan vinden al in de raadsbehandeling mee te nemen. En hoe denkt de wethouder over het voorstel om, anders dan nu in de nota staat, 'naar aard en strekking' in te stemmen met de bereikbaarheidsvisie?

Wethouder **Van Doorn** ziet voorlopig nog geen strijdigheden tussen deze visie en het HVVP. De quick win 'dynamisch verkeersmanagementsysteem' zal op niet al te lange termijn aan de orde komen, maar precies wanneer, kan de wethouder nu niet zeggen. Rondom de overslag zal een en ander wel wat langer gaan duren, denkt hij. De wethouder schat hiervoor een aantal jaren in. Er wordt met de Kamer van Koophandel gepraat over de wijzen waarop het bedrijfsleven bij kan dragen. De verhouding tussen infrastructuur en duurzaamheid zal per keer moeten worden afgewogen. De stemverhoudingen zijn uitermate simpel, zegt de wethouder: elke gemeenteraad zal op enig moment moeten uitspreken of zij een ontwikkeling, waar geld aan moet worden uitgegeven, wel of niet wil. Binnen de samenwerkende gemeentes zijn er een stuurgroep en een klankbordgroep. De wethouder is voorzitter van de stuurgroep. Elke keer wordt geprobeerd om zo goed mogelijk overeenstemming te bereiken over eenheid van besluitvorming. Tot op heden lukt dat, aldus de wethouder, maar misschien wordt het wat moeilijker als het over heel veel geld gaat. Het lijkt hem niet verstandig om in het besluit op te nemen om te gaan praten over 'aard en strekking'. Het voorstel dat hier ligt, en dat in alle gemeenteraden aan de orde gaat komen, is om in ieder geval in te stemmen met het besluit zoals dit wordt voorgesteld. Wel kan natuurlijk desgewenst via een motie worden vastgelegd dat er wat de raad betreft bepaalde beperkingen zijn. Iets dergelijks geldt voor de dekking. De wethouder zal in het college naar voren brengen dat deze vraag is gesteld. Hij komt erop terug.

Het stuk gaat als bespreekpunt naar de raad.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor een korte eetpauze.

6. a. Reactie college op ingediende zienswijzen bezuinigingen op subsidies 2012-2018 (tussenrapportage)

b. Traject kadernota.

De heer **Schouten** verklaart dat de SP liever niet te boek staat als de eeuwige nee-stemmer. Daarom betreurt de fractie het dat de commissie over dit onderwerp praat voordat de echte gesprekken met de betrokkenen zijn gevoerd. De raad en deze commissie zijn nu niet volledig op de hoogte van de gevolgen voor en de mogelijkheden van de verschillende organisaties. Met de gegevens die er nu beschikbaar zijn, kan de SP niet anders dan negatief reageren op de voorgenomen subsidiemaatregelen. Een gedegen discussie voeren over nut en noodzaak van het verlenen van de subsidies is wat de fractie betreft hier op zijn plaats. Bij de afgelopen inspraakbijeenkomst waren er verschillende organisaties die zelf al aangaven bezuinigingen te kunnen realiseren, alleen niet op deze korte termijn. De fractie dringt erop aan hiernaar te luisteren, want dat is de eerste winst. Maar de organisaties moeten ook de tijd krijgen om een en ander te realiseren. Ten slotte vraagt de SP het college om zijn belofte na te komen: daadwerkelijk in gesprek gaan met de betrokken partijen en daarbij ook naar de organisaties luisteren. De fractie wil in afwachting van de resultaten van die gesprekken op dit moment geen beslissingen gaan nemen die organisaties en instellingen de nek om draaien.

De heer **Van Haga** (VVD) noemt de reactie van het college op de ingediende zienswijzen onbegrijpelijk. Het loopt zo immers voor de troepen uit. De fractie dacht dat alle subsidies aan de hand van een aantal duidelijke criteria zouden worden beoordeeld. Verschillende partijen komen met eigen plannen. Die worden belachelijk gemaakt als opeens andere partijen op basis van het indienen van een zienswijze tegemoet worden gekomen. Dit is daarom geen denderend stuk, vindt de VVD.

De heer **Boer** (VVD) is blij dat er eindelijk een concrete datum is genoemd om de scenario's rond het beheer en onderhoud openbare ruimte te kunnen bespreken. Het inlopen van achterstallig onderhoud en goed beheer van de stad is voor de VVD essentieel.

Mevrouw **Pippel** (D66) leest dat het college de besprekingen over de kadernota heeft afgerond en leest over de voortgang van de aanpak van het achterstallig onderhoud. De fractie komt op een en ander uitgebreid terug tijdens de komende bespreking in de commissie.

Wethouder **Van Doorn** neemt kennis van de opmerkingen. Concrete voorstellen komen in de andere commissies bij de betreffende portefeuillehouders aan de orde.

8. Agenda komende commissievergaderingen van 7 en 14 april 2011

De **voorzitter** deelt mee dat voor de vergadering van 7 april zijn ontvangen het DO openbare ruimte Slachthuisbuurt Zuid, een brief van wethouder Van Doorn inzake motie vreemd 'Schuinparkeren Schouwtjeslaan', een brief van wethouder Van Doorn inzake opheffen halte Springerlaan plus de tellingen buslijn 2, en een brief van B en W inzake Haarlem Hopper. Voor de vergadering van 14 april staan op de agenda het 'onderhoud openbare ruimte en scenario's achterstallig onderhoud' en de Actielijst en de jaarplanning.

9. Rondvraag

De heer **Boer** (VVD) zegt dat er voor de hekwerken die bij de Melkbrug zijn weggehaald, wordt onderzocht waar in de stad deze kunnen worden hergebruikt. Hij stelt de wethouder voor om contact op te nemen met de Stichting Rosenstock-Huessy, die op zoek is naar een nieuw hekwerk.

Wethouder **Van Doorn** gaat dit doen.

De heer **Van de Manakker** (SP) zegt dat in de Waddenstraat 101-191 (in Molenwijk) de straatverlichting ontbreekt. Het is daar om die reden een verzamelpunt voor ongewenste activiteiten. De fractie vraagt de wethouder om maatregelen.

Wethouder **Van Doorn** zegt toe dit ogenblikkelijk te laten uitzoeken.

De heer **Van den Raadt** (Trots) zegt dat ondernemers niet zijn geïnformeerd over de afsluiting van de Kruisweg. Ze zijn bezorgd over de mogelijke gevolgen voor hun bedrijf. Hoe is die beslissing tot stand gekomen? Hoe is het mogelijk dat de ondernemers niet op de hoogte zijn? Is de wethouder bereid met hen in gesprek te gaan?

Wethouder **Van Doorn** zegt dat er ondertussen al vele malen over de Kruisweg is gesproken. Er is ook ruimschoots met alle betrokken ondernemers gecommuniceerd, hoewel misschien niet iedereen altijd alles ook tot zich heeft genomen.

De heer **Schaart** (PvdA) zegt dat de bloembakken nog steeds in de Belgiëlaan staan. Hij herinnert de wethouder eraan dat deze kwestie per 1 april opgelost zou moeten zijn, maar hij vreest nu het ergste. Wat is de stand van zaken?

De Noorwegenstraat wordt bestraat met allemaal nieuwe klinkers, maar halverwege gaat men ineens over op oude, gebruikte betonklinkers. Dat blijkt daar ook bij drie andere straten het geval te zijn. Hoe zit dat? Op maandagavond werd in de Boerhaavewijk de gebiedsvisie behandeld. De heer Schaart was als enig raadslid aanwezig. Kunnen zulke bijeenkomsten niet op een andere avond worden georganiseerd?

Wethouder **Van Doorn** zegt binnen twee weken een oplossing toe met betrekking tot de bloembakken in de Belgiëlaan. Wat de betreft de klinkers in de Noorwegenstraat, herinnert de wethouder aan de afspraak om maximaal hergebruik toe te passen.

De heer **Schaart** vindt dat ook geen probleem. Maar waarom ineens halverwege op andere klinkers overgaan? Waarom niet twee straten nieuw en twee straten oud?

Wethouder **Van Doorn** laat er morgen over bellen. Hij komt erop terug.

Bijeenkomsten op maandagavond, ten slotte, kunnen wat de wethouder betreft in het vervolg ook op donderdag worden gepland.

Mevrouw **Schopman** (PvdA) herinnert eraan dat in de raad is afgesproken dat na één jaar met betrekking tot de Schoterburg een evaluatie plaats zou vinden, mede op basis van tellingen en metingen. De brug ligt er inmiddels twee jaar, maar er is nog steeds geen evaluatie geweest. Wijkraad Noord heeft al meerdere malen om cijfers gevraagd, maar heeft nog steeds niets ontvangen. De fractie vraagt de wethouder om de beschikbare cijfers zo snel mogelijk te verstrekken.

Verder wijst mevrouw Schopman op het feit dat bewoners in het Westelijk Tuinbouwgebied op 15 maart een brief ontvingen waarin werd gezegd dat de fietsverbinding Houtmanpad zou worden aangelegd. Dat was twee dagen voor behandeling van het onderwerp in de commissie, en ruim voor de behandeling in de raad. Hoe kan dit?

Wethouder **Van Doorn** zegt dat de cijfers over de Schoterbrug op dit moment worden verwerkt. Hij verwacht dat alle betrokkenen hier binnen enkele weken bericht van krijgen. De brief aan de omwonenden over de aanleg van het fietspad moet per abuis zijn verzonden. Dat is natuurlijk een fout, verklaart de wethouder.

Mevrouw **Huysse** (GroenLinks) vraagt of al bekend is wanneer het Meerspoorpad wordt herbestraat.

Wethouder **Van Doorn** zegt dat dit in voorbereiding is. De uitvoering zou in principe niet zo lang meer op zich moeten laten wachten.

10. Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 19.30 uur.