

Vragen van **mevr. Schopman** (PvdA), binnengekomen op 11 juli 2012.

1. Over vijf dagen, op **16 juli a.s.**, zal Provinciale Staten een besluit nemen over het *Uitvoeringsprogramma 2012-2015 Visie Openbaar Vervoer 2020*. De PvdA vraagt zich af wat nu, aan de vooravond van de besluitvorming in PS rond de OV Visie 2020, de stand van zaken en handelen is (geweest) van de gemeente Haarlem m.b.t. de inbreng op deze Visie?

Antwoord:

De provincie heeft een bijeenkomst georganiseerd met consumentenorganisaties en ambtenaren van de gemeenten uit de regio Haarlem-IJmond, waarin deze werden geïnformeerd over de OV Visie 2020. Samen met de regiogemeenten heeft de gemeente Haarlem in het kader van de regionale bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland de provincie Noord-Holland uitgenodigd voor tekst en uitleg in een reguliere klankbordbijeenkomst met belanghebbenden en bestuurders. Naar aanleiding van deze bijeenkomsten hebben de portefeuillehouders van Zuid-Kennemerland een aantal voorstellen ingediend voor de besteding van € 14 miljoen aan kleinschalige vervoersinitiatieven.

2. Wat is de reden dat wij in de cie Beheer de toegezegde terugkoppeling aangaande inbreng van de gemeente Haarlem op de OV-visie (nog) niet hebben ontvangen?

Antwoord:

De provincie Noord-Holland heeft bij de vaststelling van de OV-visie geen mogelijkheden geboden tot participatie en inspraak vooraf, zoals in de beantwoording van uw vragen in april reeds is gemeld. Wel worden de gemeenten betrokken bij de uitwerking van de OV-Visie. Na de beantwoording van uw vragen in april is er – behoudens datgene wat in vraag 1 gemeld is – geen overleg meer geweest tussen de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem.

3. Indien de gemeente Haarlem haar inbreng wel heeft gehad bij de verdere uitwerking van de OV-visie, waar bestond die inbreng dan uit en in hoeverre heeft de Provincie de inbreng verwerkt/overgenomen.

Antwoord:

De OV-visie heeft GS al vastgesteld, waarbij geen mogelijkheid werd geboden tot participatie en/of inspraak vooraf. Wel heeft de gemeente voorstellen mogen indienen voor de besteding van de € 14 miljoen aan kleinschalige vervoersinitiatieven. De inbreng is samen gedaan met portefeuillehouders van Zuid-Kennemerland en bestaat uit:

- station Bloemendaal, bereikbaarheid verbeteren aan zowel de Haarlemse en Bloemendaalse zijde
- Fietsenstalling nabij OV-haltes
- OV-taxi promoten/verder verbeteren
- Doorstromingsmaatregelen (infra en VRI)
- Transferia voor auto naar (H)OV-bus (R-net)
- Een bereikbaarheidspas, vergelijkbaar met IJmond Bereikbaar

Van deze voorstellen zijn 'fietsenstalling bij OV-haltes' en doorstromingsmaatregelen door de provincie in hun programma verwerkt.

4. De Provincie steekt met de OV-visie in op: snelheid, betrouwbaarheid en frequentie van het 'stroomlijnnennet'. Voor het laagfrequente net wordt een eenmalig investeringsbudget beschikbaar gesteld van 14 mio voor 'initiatieven om beter maatwerk te leveren.' Heeft de gemeente Haarlem al ideeën over, of voorstellen gedaan voor die initiatieven, en zo ja welke?

Antwoord:

Zie beantwoording bij vraag 3.

5. In hoeverre schept dit investeringsbudget bijv. mogelijkheden voor de inwoners van Spaardam die, als ze nu vanuit Spaarndam naar het Kennemer Gasthuis in Haarlem-Noord willen, sinds de nieuwe dienstregeling eerst helemaal door moeten rijden naar het Station Haarlem, vervolgens daar over moeten stappen, om weer terug te rijden richting Noord met een bus die wél bij het KG stopt?

Antwoord: Dit investeringsbudget biedt hier geen mogelijkheden toe, aangezien deze éénmalig is en niet is bedoeld voor een structurele uitgave als de exploitatie van buslijnen.

6. In de Visie wordt aangegeven de buurtbus aantrekkelijker te willen maken als kleinschalige maatwerkvorm. Hoe ziet de wethouder deze aanbeveling binnen Haarlem en is hier overleg over geweest met de Provincie? Deze optie zou de 'gaten in het vervoersnet' kunnen vullen voor mensen die vervoersproblemen ondervinden sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling door de Provincie.

Antwoord:

De huidige dienstregeling met gewone lijnbussen dekt de hele stad Haarlem en het dorp Spaarndam. Er rijden geen buurtbussen in Haarlem.

7. Uit het, van de OV-visie deel uit makende programma; *Marktonderzoek en Marketingprogramma OV*, blijkt dat In het kader van EXINH (Extra Investeringsimpuls Noord-Holland) eind 2011 is besloten door PS om 7 mio beschikbaar te stellen voor het oplossen van infrastructurele knelpunten ter bevordering van de doorstroming van het busvervoer. Gemeenten kunnen hier 100% subsidie voor aanvragen. De lijst bevat 38 knelpunten waarvan er 14 in de gemeente Haarlem liggen. (O.a. Amsterdamsevaart, Pr. Bernardlaan, Leidsevaart, Pr. Beatrixdreef, Schotersingel, Dreef, Staten Bolwerk etc.) Bent u bekend met deze lijst en zo ja, heeft u al subsidie aangevraagd voor de op de lijst staande knelpunten en voor hoeveel en welke van die 14 knelpunten?

Antwoord:

De lijst is bekend en de subsidieaanvraag is momenteel in voorbereiding. De provincie heeft gevraagd die voor 1 november 2012 in te dienen bij de provincie.

8. Ziet de wethouder mogelijke (financiële) problemen/risico's in de zinsnede uit datzelfde deelprogramma van de OV-visie waarin de Provincie stelt dat: *'...Wat betreft knelpunten op niet-provinciale wegen geeft de provincie een subsidiebeschikking af waarin is opgenomen dat de aanvrager voor een periode van 10 jaar verantwoordelijk is voor instandhouding van de gesubsidieerde maatregelen en het toekomstig beheer & onderhoud.'*

Antwoord:

Bij het maken van de voorstel wordt rekening gehouden met de duurzaamheid. Dit houdt in dat deze maatregelen voor langere tijd standhouden.

9. Bij de begrotingsbehandeling november 2011 is door de PvdA, Gr. L., VVD en D66 de motie: *'Routkeuze HOV-Noord'* ingediend en aangenomen. In het laatste verzoekpunt aan het college staat: **Haar voorkeurskeuze aan de raad voor te leggen uiterlijk voor het zomerreces 2012.** Nu lezen wij in bovengenoemde brief van 20 juni j.l. dat pas in het derde kwartaal 2012 er in nauw overleg met bewoners een keuze voor het voorkeurstracé zal worden gevormd. Hoe verhoudt zich dit tot de antwoorden van de wethouder op de vragen die de PvdA in onder

meer januari, februari en april aan de wethouder heeft voorgelegd m.b.t. de voortgang in het overleg met het WBO (wijkraden Haarlem-Noord) e.a. belanghebbenden, dat hier op korte termijn uitvoering aan zou worden gegeven. Op de laatste vergadering van het WBO (d.d. 26 juni) waar ook de wethouder bij aanwezig was, bleek het WBO nog steeds geen voorstellen te hebben ontvangen of in de besluitvorming te zijn betrokken. Kan de wethouder aangeven wat de reden is van het feit dat dit overleg met het WBO in de afgelopen 8 maanden niet heeft plaatsgevonden ondanks herhaalde toezeggingen van de wethouder aan de PvdA en WBO e.a.

Antwoord:

Een deel van de voorbereiding moest intern geschieden en dat is gebeurd. Vervolgens is in april overleg geweest met WBO over de opzet van het vervolgonderzoek en de uitgangspunten die meegegeven zijn aan het externe bureau dat het onderzoek uitvoert (het externe onderzoeksbureau was aanwezig bij dat overleg). Op basis van de meegegeven kaders (waaronder de input van het WBO), heeft het externe bureau een Plan van Aanpak voor het inhoudelijk deel van het onderzoek opgesteld. Binnen de gemeente is inmiddels consensus over het onderzoek. Daarnaast is het onderzoek afgestemd met PNH. Deze week nog wordt contact opgenomen met WBO om een afspraak te maken om het PvA te bespreken. Ook alle andere participanten (overige wijkraden, IKH, Connexxion, Rover, enz.) worden nog voor het zomerreces benaderd en geïnformeerd. Zoals in de naar de CIE verzonden procesaanpak al gemeld, komt in september een bredere bijeenkomst voor de participanten.

Vraag van de heer Reeskamp:

Dat samenwerkingsverband luchtkwaliteit is toch niets meer dan een monitortool, zonder enige juridische status? Kan toch niet zo zijn dat door aan de monitoring mee te werken, Haarlem zich 'overgeeft aan Den Haag'?

Ik kan me niet voorstellen, dat voor het wijzigen van een verkeerssituatie van relatief ondergeschikt belang "de toestemming van de minister" nodig zou zijn.

Is het zinvol deze kwestie even aan een onafhankelijk jurist voor te leggen?

En btw, het valt toch onder Stas Atsma, en niet onder de Minister ;-) ?

Antwoord:

Hierbij een nadere toelichting geven op het NSL, het Monitoringtool en de meldingsplicht voor wijzigingen, in relatie tot de Waarderbrug.

- *Het NSL wettelijke status heeft, de kern vormt van het luchtkwaliteitsbeleid en (juist) ook voor de lagere overheden van groot belang is.*
- *Het Monitoringtool het rekenhart is waarmee Nederland de voortgang van de luchtkwaliteit bijhoudt, toetst en rapporteert aan Brussel*
- *De meldingsplicht een begrijpelijk onderdeel is van de juridische soliditeit van het NSL*
- *De heropenstelling van de Waarderbrug als afwijking van een zelf in het NSL vastgelegde maatregel, eerst de meldingsprocedure dient te doorlopen.*

Over status en betekenis van het NSL:

Haarlem is deelnemer aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is door een kabinetsbesluit van kracht geworden per 1 augustus 2009 en loopt tot 1 augustus 2014. Het is verankerd, inclusief alle verplichtingen die eruit voortvloeien, in artikel 5.12 van de Wet milieubeheer (Wm).

Het NSL is naast de Wet milieubeheer (onderdeel luchtkwaliteit) de belangrijkste peiler waarop het Nederlandse luchtkwaliteitsbeleid is gebaseerd.

Op basis van het NSL heeft Nederland van de Europese Commissie uitstel gekregen van het voldoen aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

Op het NSL is ook de huidige toetsingssystematiek voor projecten en ontwikkelingen gebaseerd. Die is daardoor voor de meeste projecten, ontwikkelingen en plannen fors vereenvoudigd, waarvan juist ook de lagere overheden profiteren (bestemmingsplannen).

Het NSL heeft gezorgd voor het noodzakelijke commitment van het Rijk bij de luchtkwaliteitsproblematiek. Dat is essentieel waar substantiële verbetering van de luchtkwaliteit op lokaal niveau vooral gebaat is bij algemene maatregelen (bronbeleid: schoner verkeer). Bovendien was het Rijk, via de snelwegen, een belangrijke veroorzaker van lokale knelpunten waarvan de lokale overheid, lokale projecten en gezondheid van de lokale burger de last hadden. Het NSL heeft gezorgd voor de broodnodige gecoördineerde aanpak, waar ook afspraken en wederzijdse verplichtingen bijhoren, waaraan het Rijk fors heeft bijgedragen met maatregelen en middelen.

Over het Monitoringtool:

Het Monitoringtool is het rekenhart van het NSL. In het Monitoringtool zijn de verkeerscijfers en – prognoses voor het hele NSL-gebied (en daarbuiten) verwerkt, benevens de in het NSL beschreven bouw/infraontwikkelingen en maatregelen, resultaten van luchtkwaliteitsmetingen en emissies van bedrijven en internationale import. Op basis daarvan berekent het Monitoringtool wat de toestand en verwachting van de luchtkwaliteit is.

Op basis van de resultaten van de 1^e versie, het Saneringstool, heeft Nederland van Brussel uitstel gekregen van de grenswaarden. Omdat werd aangetoond dat op de uitgestelde datum overal voldaan zal worden inclusief de in het NSL beschreven bouwontwikkelingen, autonome ontwikkelingen en verbetermaatregelen.

Het Monitoringstool wordt jaarlijks geactualiseerd. De situatie van het voorgaande jaar wordt doorgerekend met de gemeten klimaatgegevens, en de prognoses worden op basis van de nieuwste inzichten geactualiseerd. Het tool heeft daarmee ook de jaarlijkse rapportageluchtkwaliteit van de gemeentes overgenomen. Nu leveren de gemeentes etc eventuele nieuwe lokale gegevens en controleren de input door het Rijk, dat deze met het tool doorrekent volgens één uniforme methode voor alle gebieden. Hiermee maakt het Rijk de jaarlijkse Nationale rapportage luchtkwaliteit aan de EU. Het Monitoringstool is behalve door Brussel, ook in de Nederlandse jurisprudentie vast erkend als basis voor inschatting van de luchtkwaliteit.

De software van het tool wordt jaarlijks verbeterd en gebruikersvriendelijker gemaakt. Voor de nevenfunctie van publieksinformatie zou dat laatste zeker beter kunnen, waaraan wordt gewerkt.

Over de meldingsplicht

Het NSL vormt dus de basis voor het verkregen uitstel van Nederland voor het voldoen aan grenswaarden. Het effect van het NSL en de voortgang luchtkwaliteit wordt getoetst met het Monitoringtool. Daartoe dient wel vast te staan dat de verrekende projecten en maatregelen ook conform worden uitgevoerd. Daarom is voor afwijkingen daarvan een vrij zware procedure ingesteld, met een meldingsplicht en vereiste instemming van de minister (nu inderdaad vertegenwoordigd door dhr Atsma). Aangevoerd moet worden dat afwijken van of weglaten van een maatregel niet tot een significant andere luchtkwaliteit leidt dan op basis van het NSL voorzien. (Artikel 5.12. Wm geeft de voorwaarden, met name lid 12).

Over de Waarderbrug

De afsluiting van de Waarderbrug is onderdeel van het NSL-maatregelenpakket van Haarlem. Zij is daarin opgenomen nadat zij door de Raad nadrukkelijk was vastgelegd in samenhang met de aanleg van de Schoterbrug.

Voor de wijziging door heropening in één richting (aanvang 2010) is daarom ook de meldingsprocedure gevolgd. Daarbij is er nadrukkelijk op gewezen (ministerie en rechtbank Haarlem) dat de melding en instemming verkregen had moeten worden vóórdat de wijziging was uitgevoerd.

De heropening in twee richtingen (volgens Catherijnebrug variant) is een afwijking van de maatregel waarvan niet op voorhand evident is dat er geen netto-effect op de luchtkwaliteit is, omdat verkeersstromen wijzigen. Daarom dient de meldingsprocedure gevolgd te worden, waarin dit te verwachten nul-effect dient te worden aangetoond.

Over deze kwestie is in het voortraject ook de Stadsadvocaat geraadpleegd, met dezelfde conclusie.

Vragen van de heer J. Boer (VVD), 11 juli 2012:

Het Jaarverslag. Programma 8 Bereikbaarheid en Mobiliteit.

1. Waarom staat er een groene smile staat bij Aanpassen uitgiftebeleid van abonnement in de garage(pag 135)? Dat is onderdeel van de parkeervisie en wordt nog niet uitgevoerd/vastgesteld. Die zou dus geel moeten zijn.

Antwoord:

De heer Reeskamp heeft gelijk met zijn opmerking dat het geel moet zijn omdat het onderdeel is van de Parkeervisie. Daarin staat inderdaad dat we meer willen differentiëren tussen garages en binnen een garage tussen doelgroepen. dat kan een ander uitgiftebeleid van abonnementen gaan betekenen, bijvoorbeeld (nog) terughoudender in goedlopende garages die populair zijn bij bezoekers en ruimhartig in slechter bezette garages. De parkeervisie zal eerst vastgesteld moeten worden en daarna kan er pas uitgevoerd gaan worden.

2. Ook valt mij op dat 1 van de nadelen (pag 137) bij Parkeren wordt veroorzaakt door een hogere doorbelasting van Vastgoed bij parkeren van ruim E 400.000,- . Waar komt die hogere doorbelasting vandaan?

Antwoord:

Daarvoor zijn meerdere factoren aan te wijzen,

- *We hebben OZB moeten betalen die volgens ons onterecht was.*
Hiertegen is bezwaar gemaakt, maar bezwaar is afgewezen, dus kosten voor de gemeente.
- *Onverkochte parkeerplekken*
- *VVE bijdrage (Verplichte deelname in de VVE)*
- *Uren van betrokken medewerkers en overige bijkomende kosten*

Vragen van F. Reeskamp, binnengekomen op 15 juli 2012

1. M.b.t. de evt motie vreemd Jansweg:

Is de beantwoording van de technische vraag mbt de Waarderbrug ook van toepassing op de motie Jansweg, namelijk dat uitvoering van de motie (indien aangenomen) pas mogelijk is na instemming van de Minister, ivm fijnstofproblematiek?

Antwoord:

Nee, want in tegenstelling tot de sluiting van de Waarderbrug zijn aanpassingen van de Jansweg niet beschreven en benoemd in het NSL.

2. M.b.t. evt motie vertramming Turfmarkt:

a -Wat zijn naar schatting de (meer-)kosten van voorbereiding vertramming Turfmarkt in een later (bv over 5 jaar) stadium?

b- Staan de funderingsmaatregelen, zoals voorzien in de nota, latere funderingsmaatregelen tbv evt vertramming technisch dan wel financieel (afschrijvingstermijnen, kapitaalvernietiging) in de weg?

Antwoord:

Indien de gemeenteraad nu besluit om volgens het collegevoorstel de fundering aan te leggen, dan zal de fundering pas geschikt gemaakt worden voor vertramming op het moment dat de tramlijn werkelijk aangelegd gaat worden. Tot dat moment maak je zo lang als mogelijk gebruik van het asfalt en de fundering die we nu met de reconstructie gaan aanleggen.

Het aanleggen van de tramlijn zal, met de fundering uit het collegevoorstel, tzt duurder uitvallen, omdat de fundering niet hergebruikt kan worden. Deze moet dus worden opgebroken en een nieuwe fundering met wapening moet worden aangelegd, waar vervolgens de rails op kan worden aangebracht. Deze extra kosten bedragen op dat moment in de toekomst circa € 400.000,- (excl. BTW, excl. indexatie en incl. VTU). Dit bedrag kunnen we echter nuanceren. Het is beperkt in vergelijking met de totale investering die nodig zal zijn om een tramroute aan te leggen.

Indien de gemeenteraad besluit om met de uitvoering van het DO nu meteen een gewapende fundering aan te leggen die in de toekomst hergebruikt kan worden als fundering voor een tramlijn, dan zijn de meerkosten € 175.000. Hiervoor is nog geen budget gereserveerd in de begroting van 2013. Op de begroting van 2013 is dit een groot bedrag, gezien de enorme bezuinigingsopgave.

Een belangrijk argument om in de afweging mee te nemen bij de beslissing om de fundering op de Turfmarkt wel of niet geschikt te maken voor vertramming is de volgende. We hebben nu wel een idee waar de tramlijn op de Turfmarkt gaat rijden, maar helemaal zeker kunnen we niet zijn. Wat zijn de bochtstralen die een high-tech tram in 2030 nodig heeft? Rijdt hij langs de waterkant of in het midden van de Turfmarkt? Etc. Deze vragen golden niet voor de Gedempte Oude Gracht, want daar is vanwege het gebrek aan ruimte maar één mogelijkheid. Als we nu de fundering geschikt maken voor vertramming, maken we ook nu al keuzes in het ontwerp van de tramlijn. Dan kan het best eens zo zijn dat op het moment dat de trambaan uitgevoerd gaat worden (over 20 jaar?), we de trambaan eigenlijk twee meter hadden willen verschuiven.

3. Nog even de verplichte fijnstofrapportage aan de minister nav Waarderbrug: geeft het college in de betreffende nota's/raadsbesluiten aan indien een besluit pas omkeerbaar is na een tijdrovende procedure ivm Haagse en Europese regelgeving? Zoals waarmee we nu ivm motie openstelling Waarderbrug worden geconfronteerd?

Antwoord:

Ja, indien voor het terugkomen op een eerder besluit een tijdrovende procedure van toepassing is, bijvoorbeeld ingevolge het NSL, dan geven wij dit aan wanneer zo 'n wijziging aan de orde komt.

Vragen van de VVD. 9 juli 2012 binnengekomen

1. Wij willen graag weten, wanneer de wethouder met zijn besluit komt inzake de Lage Kadijk? Het broedseizoen is namelijk afgelopen.

Antwoord:

Zoals afgesproken is de Lage Kadijk op 15 juli weer opengesteld. Evaluatie volgt in het najaar, zoals is aangegeven in de wethoudersbrief van maart jl.

2. Uit de beantwoording tijdens de Kadernota 2012 gaf de wethouder aan, naar aanleiding van vragen van de VVD, dat het Plan van Aanpak voor het watertoerisme 2013 – 2016 gereed is. Heeft de VVD dit goed begrepen en wanneer kunnen wij dit ontvangen?

Antwoord:

Dat is een misverstand, op dit moment zijn we een doorstart aan het maken op het gebied van watertoerisme. Op 19 september is er een brainstormsessie voor ondernemers en belangenorganisaties die relatie hebben met watertoerisme. Dit zal als input dienen voor het Plan van Aanpak Kansenskaart watertoerisme 2013-2016. Mede gezien de bezuinigingen kan de gemeente dit niet alleen doen, dus we gaan onze partners in de stad hierbij betrekken.

3. We lezen in het Jaarverslag van 2011 van de gemeente Haarlem, dat er in 2011 onderzoek is gedaan naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het hondenbeleid. Dit rapport zou nog niet klaar zijn, volgens de wethouder tijdens de behandeling van het initiatiefvoorstel van GL over hondenpoep. Vreemd, omdat in het jaarverslag wel staat; “dat aanbevelingen door het ambtelijk apparaat worden opgepakt.” Wij willen graag weten, wanneer wij dit onderzoek kunnen ontvangen?

Antwoord:

Tot mijn spijt moet ik zeggen dat ik me vergist heb. Het onderzoek is eind 2011 afgerond en door B&W vastgesteld. De commissie bestuur heeft de nota begin 2012 toegezonden gekregen. Ik zal ervoor zorgen dat u deze stukken ook toegestuurd krijgt.

De heer **Catsman** (CDA) informeert naar de stand van zaken bij de plannen van de put van Vink

Antwoord:

Het stuk hierover is onlangs in het college geweest en aangehouden, er moet nog wat aangepast worden. Ik verwacht en hoop het stuk opnieuw in het College in het eerste College na het reces. Het wordt besproken in de gebiedsvisie Schouwbroekerplas en Europawijk Noord.

De heer **Baaijens** (AP): De verbreding van het Liewegje zou ten koste gaan van 45 bomen. Kan de wethouder hier iets over zeggen?

Antwoord:

Het is de bedoeling om de weg - ingevolgde de ASVV - zoveel mogelijk 4,5 meter te laten worden. De verbreding zou verder noodzakelijk zijn omdat auto's uitwijken en rijden in de ongefundeerde berm wat nadelige gevolgen heeft voor het dijklichaam. Op verschillende plekken zal het gaan om een

verbreding variërend van een aantal centimeters tot ongeveer 1 meter. De haalbaarheid van de verbreding wordt nog verder onderzocht.

Volgens een rapport zou er op basis van de voorgestelde verbreding circa 27 bomen moeten worden verwijderd. Het merendeel van deze bomen moet worden gekapt omdat ze de noodzakelijke funderingsvernieuwing niet zullen overleven. Op grond van een grondig onderzoek zal een afweging tussen veiligheid/ behoud van de sterkte van het dijklichaam (verbreding van de weg) en behoud van een aantal bomen moeten plaatsvinden. Dit wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het bestuur. In overleg met Rijnland en de bewoners is herplant aan de oostzijde van het Liewegje mogelijk.