



Haarlem

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

TROTS-fractie
t.a.v. mevrouw Otten

Datum 9 november 2010
Uw kenmerk Haarlem, 29 september
Ons kenmerk WZ/OGV/2010/346058
Contactpersoon M. Copic
Doorkiesnummer 023-5115299
E-mail mcopic@haarlem.nl
Onderwerp Beantwoording raadsvragen ex art. 38 RvO inzake Fietspont Spaarnelaan - Belgiëlaan

Geachte mevrouw Otten,

Op 29 september heeft u vragen gesteld ex artikel 38 RvO inzake de fietspont Spaarne ter hoogte van de Belgiëlaan. Op 18 oktober zijn door u aanvullende vragen gesteld ex artikel 38 RvO. Hieronder is uw vraag steeds cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt.

Vragen d.d. 29 september 2010.

1. Is er verkeersonderzoek verricht naar het nut en noodzaak in aangrenzende wijken aan beide oeverzijden, zo ja wat zijn hiervan de uitkomsten?

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. Middels een telefonische enquête zijn bewoners in Haarlem Zuid, Europawijk en Boerhaavewijk benaderd. De enquête is representatief. Er zijn 468 interviews afgenomen. Omgerekend naar de 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 uitwijzen hoeveel gebruikers er zullen zijn.

2. Is er bij de bewoners een enquête afgenomen om de interesse en behoefte voor deze fietspont te peilen? Zo ja, wat waren daar de uitkomsten van?

Antwoord op deze vraag is gelijk aan het antwoord op vraag 1.



3. Het college heeft eerder aangegeven de overlast voor de buurt ondergeschikt te vinden aan het wijkoverstijgend belang. Kan het college uitleggen wat in dit geval wijkoverstijgend belang inhoudt?

Het college heeft niet aangegeven de overlast voor de buurt ondergeschikt te vinden aan het wijkoverstijgend belang. Het college maakt wel een onderscheid tussen de belangen op lokaal niveau en breder maatschappelijk belang.

Het wijkoverstijgend belang betreft de realisatie van een oeververbinding die de in het Haarlems Fietsnetwerk genoemde fietsroutes aan de Belgiëlaan en Spaarnelaan, gelegen in de Den Hout en Europawijk, met elkaar verbindt.

Daarnaast worden ook de stadsdelen Schalkwijk en Haarlem Zuid, met hun eigen voorzieningen met elkaar verbonden en beter ontsloten. Op regionaal niveau wordt invulling gegeven aan een recreatieve kwaliteit, namelijk de verbinding tussen de Veenpolder 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). Dit fietsnetwerk betreft verbindingen slechts op bovenwijken niveau. Met de fietspont wordt een ontbrekende schakel in het bestaande fietsnetwerk ingevuld.

4. Het is Trots niet duidelijk welk doel er gediend wordt met de uitvoering van een pontverbinding. In beide gevallen komt de pont uit op een punt waar naar voorzieningen zoals scholen, winkelcentra en ziekenhuizen nog een eind gefietst moet worden, hetgeen bijna gelijk staat, of in sommige gevallen zelfs verder is dan bij het gebruik van de bruggen. Kan het college het doel van de voorzieningen formuleren?

De gemeente Haarlem hecht aan duurzame mobiliteit en investeert in een goed bereikbare stad voor alle Haarlemmers. Daarbij zijn het terugdringen van toenemend autoverkeer en het stimuleren van fietsgebruik en openbaar vervoer belangrijke speerpunten.

Op basis van deze speerpunten wil het college het fietspontje realiseren. De pont voorziet in de mogelijkheid om een aantal verbindingsroutes aanzienlijk te verkorten. Om een aantal voorbeelden te noemen: voor de bewoners van Zuiderhout worden de sportvelden, het winkelcentrum Schalkwijk en het Kennemergasthuis te voet of op de fiets makkelijker bereikbaar. Voor de bewoners in Schalkwijk en zeker die in Europawijk wordt de Haarlemmerhout, het Coornhertlyceum en het Sancta Maria makkelijker - en vrij van druk autoverkeer - bereikbaar op de fiets. De verbinding sluit verder aan op de nieuwe brug over de Leidsevaart richting Munterslaan en verder westwaarts. Dit past ook binnen de door regio Zuid-Kennemerland met de provincie Noord Holland gemaakte afspraken om de bereikbaarheid van de kust voor alle vervoersmiddelen te verbeteren.

5. Hoe staat het college tegenover bescherming van de natuur aan de Spaarneoevers? Het college heeft immers aangegeven "groen" te denken.
Er is op deze plek langs het Spaarne geen sprake van 'beschermingswaardige natuur'. Dat neemt niet weg dat het college het groene en landelijke karakter van de Spaarneoever wil behouden. Het elektrisch aangedreven en dus stille fietspontje met zonnepanelen, past bij dit karakter.



6. Kan het college duidelijkheid geven over het financiële plaatje, is er een kosten/baten analyse gemaakt?

Voor de totstandkoming van het pontje is door de provincie een 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 verkeervoorzieningen IP 67.51. 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 Spaarnelanden NV worden verzorgd. Voor de gemeente zijn hier geen kosten aan verbonden. Bemensing wordt opgezet uit oogpunt van arbeidstoeleiding en externe subsidies.

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 terug kunnen keren op de arbeidsmarkt.

7. Is het college bereid de beslissing over in gebruik stellen van het pontje te heroverwegen, zeker ook in het kader van kostenbesparend werken.

Het verkeersbeleid van Haarlem is gericht op het stimuleren van het fietsgebruik. De realisatie van deze oeververbinding past in dit beleid. Daarbij komt dat een elektrisch pontje - mede gevoed door zonnepanelen op de kajuit - mooi aansluit bij duurzaamheid. Het college heeft met het besluit over het fietspontje dan ook invulling gegeven aan onderdelen uit het coalitieakkoord.

De gemeente zelf betaalt slechts een gering deel van de realisatiekosten, namelijk éénmalig € 20.000,-. Voor het onderhoud aan het pontje en voorzieningen is jaarlijks een bedrag van € 10.000,- gereserveerd.

Het college ziet daarom geen reden tot heroverweging van het besluit tot de realisatie van de fietspont België- Spaarnelaan. Het college kan zich wel voorstellen dat op onderdelen aanpassing plaatsvindt. Hiertoe zijn belanghebbenden uitgenodigd zienswijze te geven in de thans lopende inspraakprocedure.

Aanvullende vragen, d.d. 18 oktober 2010.

1. Klopt het dat er geen participatie heeft plaatsgevonden omdat er nooit een beleidsvoornemen voor geweest is?

Er heeft geen participatie plaats gevonden voorafgaand aan het collegebesluit fietspont Belgiëlaan - Spaarnelaan. Wel is het beleidsvoornemen voor de fietsverbinding tussen de Belgiëlaan en de Spaarnelaan en de daarbij horende inspraak vastgesteld bij de behandeling van de Recreatienota Haarlem (raadsbesluit 1997), het Haarlems Verkeer- en Vervoersplan (raadsbesluit 2003), het structuurplan 2020 (raadsbesluit 2005) en het uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur (raadsbesluit 2007).



Haarlem

4

Het collegebesluit van 13 oktober 2009 voor de fietspont Belgiëlaan-Spaarnelaan geeft uitvoering aan de voornoemde vastgestelde beleidsvoornemens.

2. Een van de bezwaren van de bewoners was het volkomen gebrek aan inspraak. Dit bezwaar is als klacht door de Klachtencommissie Inspraak behandeld en later gegrond verklaard. Wat is voor u de waarde van deze uitspraak en hoe heeft u hierop gereageerd?

Het advies van de Klachtencommissie is door het college op 16 februari 2010 overgenomen. Hiermee heeft het college ook besloten alsnog inspraak toe te passen. Deze inspraak procedure is inmiddels ook al opgestart.

3. Er ligt geen raadsbesluit aan het fietspontbesluit ten grondslag. B&W is hier tot nu toe 3 keer van op de hoogte gesteld. (voormalig wethouder Divendal in april 2010 en wethouder van Doorn in een gesprek op 15 september 2010 met de werkgroep en tijdens zijn 'gesprek met de buurt' op 21 september 2010) Tot nu toe is de wethouder hier niet op ingegaan. Onze vraag is of de wethouder bereid is met een verklaring / antwoord naar de buurtbewoners te komen zodat hier meer duidelijkheid over ontstaat?

In het door de gemeente geïnitieerd gesprek met de buurt is gesproken over het proces. Wat betreft de besluitvorming is er duidelijkheid. De fietsverbinding zoals benoemd in de diverse beleidsvoornemens volgens het antwoord op vraag 1 van 18 oktober is door de raad al goedgekeurd. Uitvoering van vastgesteld beleid is een bevoegdheid van het college.

Met vriendelijke groet,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

ing. S.M.M. Borgers,

de burgemeester,

mr. B.B. Schneiders