CONCEPTVERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 6 JULI 2017 VAN DE COMMISSIE BEHEER

Aanwezig de leden:
De heren Amand (Trots), Azannay (GL), Baaijens (Actiepartij), Berkhout (GroenLinks), Bloem (SP), Boer (VVD), Dreijer (CDA), De Groot (D66), Roduner (PvdA), Rutten (VVD), Visser (CDA), Visser (CU) en de dames Huysse (GL), De Leeuw (OPH), Van Loenen (PvdA), Van Zetten (HvH)

Afwezig: Van Leeuwen (D66)

Mede aanwezig: Mevrouw Sterenberg (voorzitter), mevrouw Van der Mede (griffier) en mevrouw Sikkema (wethouder)

Verslag: De heer Van der Kroon

1. Opening en mededelingen voorzitter
De **voorzitter** opent de vergadering om 16.30 uur en heet iedereen welkom. Zij heet mevrouw Van Loenen welkom in de commissie Beheer.

Mededelingen
- In de Raadsaam van afgelopen dinsdag staat een brief van wethouder Van Spijk aan de commissies Ontwikkeling en Bestuur over de Omgevingswet. Op dinsdag 19 september wordt om 19.30 uur een sessie over de Omgevingswet georganiseerd voor de hele raad. In die bijeenkomst wordt de ambitie van de raad op hoofdlijnen opgehaald met betrekking tot de Omgevingswet. Vlak na de zomer ontvangt men ter voorbereiding op deze bijeenkomst een enquête.
- In het najaar ontvangt men een uitnodiging om met andere raadsleden in de regio Zuid-Kennemerland in gesprek te gaan over thema's als 'hoe ziet een mogelijke samenwerking eruit' en de vraag of er een regionale Omgevingsvisie moet komen.

2. Spreektijd voor belangstellenden
Er hebben zich geen insprekers gemeld.

3. Vaststellen van de agenda
De agenda wordt conform vastgesteld.

4. Vaststellen conceptverslag van de commissie van 8 en 15 juni 2017
Deze verslagen worden ongewijzigd vastgesteld.

5. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en collegeleden
De rondvragen worden geïnventariseerd.
Er zijn geen mededelingen.

6. Vaststellen Afvalstoffenverordening
Inspreker is de heer van der Leije.
De heer **Van der Leije** meldt dat zijn gezin meedoet aan het scheiden van afval. Hij spreekt in in verband met het niet kunnen weigeren van een duo-container wegens de verordening. Hij beschikt over een klein achterplaatsje. Naar zijn weten hebben derden niet het recht om goederen op zijn grond te plaatsen. De duo-container blijkt eigendom van Spaarnelanden. Hoe kan een verordening hem dwingen om goederen van derden op zijn eigendom te plaatsen?! Hij hoort graag hoe de raad hierover denkt.
Ten tweede wil hij weten waarom de dienstverlening van Spaarnelanden in de binnenstad uitgebreid wordt met extra ritten voor het ophalen van duo-containers, terwijl het al mogelijk is om op meerdere locaties op loopafstand afval te deponeren. Hij heeft begrepen dat die ondergrondse containers

aangepast kunnen worden voor gescheiden afval. Is daardoor de duo-container niet overbodig? Het geeft extra verkeersdruk, overlast en is geldverspilling. Wat is het standpunt hierin van de raad?

De heer **Boer** (VVD) veronderstelt dat de heer Van der Leije niet de enige bewoner is die een duo-container opgedrongen heeft gekregen. Hoe hebben zijn buren gereageerd?
Die reacties waren volgens de heer **Van der Leije** niet al te positief. Op de dag dat de containers geleverd werden, waren er wel 100 mensen die hun container weigerden. Verder staan de toen geleverde containers merendeels nog buiten op straat, omdat er op het achterplaatsje simpelweg geen ruimte is voor de containers.
De heer **De Groot** (D66) wil weten welke communicatie de heer Van der Leije van tevoren heeft ontvangen over de container en of hij daarop reeds gereageerd heeft.
De heer **Van der Leije** geeft aan dat Spaarnelanden tweemaal een informerende brief heeft toegezonden. Hij denkt dat de meeste mensen verwachtten dat het een klein containertje zou zijn. Het blijkt echter om een volwaardige kliko te gaan. Volgens hem is er voordien ook contact geweest met Spaarnelanden over het weigeren van de container. Toen Spaarnelanden duidelijk maakte dat weigeren niet kon, is de buurt wat actiever geworden.

Behandeling
De heer **Boer** (VVD) constateert dat op dit moment nog de oude Afvalstoffenverordening geldig is. In het verleden is door de wethouder reeds gesteld dat mensen een container mogen weigeren, als zij aangeven dat zij hun afval gescheiden naar inzamellocaties brengen. Hij vraagt zich af waarop Spaarnelande zich baseert bij zijn bewering dat de container niet geweigerd kan worden, want de oude verordening is nog geldig en in de nieuwe verordening staat volgens hem ook niks over het niet kunnen weigeren van de duobak. Naar zijn mening kan het niet zo zijn dat een dergelijke container wordt opgedrongen aan mensen die daar geen ruimte voor hebben.
De heer **Azannay** (GL) concludeert uit het verhaal van de inspreker dat er dus ook mensen zijn die wel blij zijn met die duobak.
De heer **Boer** (VVD) veronderstelt dat die mensen wellicht geen ruimteprobleem hebben in hun tuin. Hij ziet dat nu gehandeld wordt tegen de vrijheid van bewoners in, waardoor hun motivatie de nek zal worden omgedraaid. Op zich is hij een groot voorstander van het gescheiden afvalsysteem, maar dat moet wel op een manier gebeuren dat iedereen zich daar happy bij kan voelen. De raad is verantwoordelijk voor de uitvoering van het desbetreffende besluit. Wat hem betreft, is er nog niets veranderd aan de oude situatie en zou hij graag zien dat die oude situatie wordt voortgezet als mensen aangeven dat zij hun afval elders deponeren.
De heer **Bloem** (SP) is verbaasd dat ondanks alle kosten die gemaakt worden voor communicatie met bewoners, het de gemeente niet lukt om met bewoners in gesprek te gaan over die duo-container. Volgens hem is de weigering compleet onuitvoerbaar. Hij vreest dat hierdoor burgers in het harnas gejaagd worden.
De heer **Azannay** (GL) vraagt zich af wat de heer Bloem qua communicatie dan graag gezien had.
De heer **Bloem** (SP) veronderstelt dat GroenLinks het kennelijk niet zo erg vindt dat de gemeente het geld voor communicatie over de balk smijt, de SP ziet liever dat er verstandig met dat geld wordt omgegaan. Sommige dingen hoeven geen geld te kosten, bijvoorbeeld wanneer het van tevoren duidelijk is dat men sommige bewoners niet zo’n duobak door de strot moet duwen.
De heer **Baaijens** (AP) wijst erop dat er vooraf een briefwisseling heeft plaatsgevonden. Misschien is het daarom verstandig om eerst af te wachten wat de wethouder zegt over die communicatie vooraf.
De heer **Bloem** (SP) had inderdaad wel een mededeling van de wethouder verwacht, namelijk dat de container wel degelijk geweigerd kan worden. Communicatie houdt volgens hem ook nazorg in en aan die nazorg ontbreekt het in dit geval compleet. De verordening lijkt op papier zo slecht nog niet. Hij wacht graag de reactie van het college af.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) heeft begrepen dat de bakken toch voorzien zullen worden van een chip, terwijl moties uit het verleden toch wilden dat dat niet gaat gebeuren. Zij kan zich voorstellen dat als er een derde bak bijkomt, mensen in de problemen komen qua ruimte maar ook qua overlast. Zij vindt dat mensen zelf een oplossing moeten kunnen vinden als het niet lukt met zo’n container.

De heer **Dreijer** (CDA) wil van mevrouw Van Zetten weten of zij bekend is met het verschil tussen een chip en een op de bak aangebrachte barcode. De chip leest alleen het nummer van de bak, precies zoals dat ook het geval is met die barcode.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) denkt dat uiteindelijk de postcode en het huisnummer worden geregistreerd.
De heer **De Groot** (D66) verklaart zich namens zijn fractie akkoord met de uitvoering van de verordening. D66 vindt ook dat als men de bak niet wil hebben, deze geweigerd moet kunnen worden. Volgens hem wordt die bak alleen aangeboden wanneer het gaat om een achtertuin met ook een achterom. Hij hoort de wethouder hier graag over. Hij is blij met de gefaseerde aanpak. Het is goed dat er in deze fase dit soort problemen blijken. Daarom is hij blij dat er niet besloten is tot het versnellen van de uitreiking van die bakken.
De heer **Dreijer** (CDA) sluit zich aan bij de heer De Groot. Hij veronderstelt dat het in veel gevallen een kwestie van maatwerk zal zijn en dat er een oplossing gevonden wordt voor mensen die zo'n bak niet kunnen of willen hebben. Hij heeft ook niet expliciet gelezen dat een bak niet geweigerd kan worden. Hij maakt zich wel zorgen wegens de onmogelijkheid om afval elders aan te bieden als de aangewezen ondergrondse verzamelcontainer vol zit. Hij wil dat daar serieus naar gekeken wordt. Zijn fractie kan akkoord gaan met de Afvalstoffenverordening.
De heer **Roduner** (PvdA) is wel blij met zijn nieuwe duobak. Op de verordening zelf heeft hij geen commentaar. Ook in zijn buurt staan echter een paar onbeheerd achtergelaten bakken. Hij wil weten of daar nog aandacht aan besteed gaat worden. Hij kan zich aansluiten bij het verhaal van de heer Boer, want ook hij is voor verleiden en niet voor straffen. Hij hoort graag de wethouder hierover.
Mevrouw **De Leeuw** (OPH) vraagt de wethouder of er geen maatwerk geleverd kan worden, want mensen die het makkelijk naar de verzamelcontainer kunnen brengen, zitten niet te wachten op een extra container in hun tuin. Zij is verder akkoord met de verordening.
De heer **Azannay** (GL) sluit zich aan bij de woorden van D66. Hij neemt aan dat de gemeente samen met Spaarnelanden gaat bekijken wat er qua maatwerk wel en niet mogelijk is. Hij praat liever niet van weigeren, maar van mogelijk maken.
De heer **Bloem** (SP) veronderstelt dat de burger voor GroenLinks niet het recht heeft om een container te weigeren.
De heer **Azannay** (GL) meent gezegd te hebben dat er gezocht moet worden naar maatwerk. Als een burger werkelijk de ruimte niet heeft, dan wil hij dat de gemeente naar die geluiden luistert. Er moet gezocht worden naar werkbare oplossingen.
De heer **Bloem** (SP) herhaalt zijn vraag of een burger volgens GroenLinks wel of niet het recht heeft om een container te weigeren.
De heer **Azannay** (GL) wil voorkomen dat burgers al te makkelijk weigeren, gezien de gestelde doelstelling van 68% in 2020.
De heer **Boer** (VVD) denkt dat de heer Azannay niet goed geluisterd heeft naar het verhaal van de inspreker en naar zijn verhaal. Het gaat er niet om dat de burger er niet aan mee wil doen, maar dat de burger te kennen geeft zijn afval reeds naar een wijkverzamellocatie te brengen en daarom die duo-container niet wil.
De heer **Azannay** (GL) benadrukt dat het erom gaat de wijk bewust te maken van de problematiek.
De heer **Boer** (VVD) concludeert dat GroenLinks er dus voor is dat de burgers zo'n bak door hun strot geduwd krijgen.
Ook voor de heer **Bloem** (SP) is het duidelijk dat GroenLinks ervoor is dat er niet geweigerd mag worden. Hoe ziet GroenLinks dat praktisch voor zich qua handhaving?
De heer **Azannay** (GL) benadrukt niet van weigeren te hebben gesproken, maar te hebben willen zeggen dat men voorzichtig moet zijn met het aanvaarden van die weigering. Als mensen reeds een goede manier gevonden hebben om hun afval te scheiden of echt geen plek hebben voor die duobak, dan moet maatwerk mogelijk zijn.
De heer **Bloem** (SP) stelt nogmaals zwart-wit dat het de vraag is of een burger wel of niet het recht heeft om te weigeren. Hij is het ermee eens dat men in gesprek moet gaan over de manier waarop die burger dan wel zijn afval scheidt als een burger weigert. De SP erkent echter het recht om te weigeren. Dat geldt kennelijk niet voor GroenLinks.
De heer **Azannay** (GL) benadrukt nogmaals dat hij van mening is dat de uitvoering van de verordening doenlijk moet zijn tegen de achtergrond van de gestelde doelstelling. Hij hoort de

wethouder graag nog over het eigendom van de bak. Dus hoe kan de gemeente een burger dwingen dat derden hun eigendom op diens bezit plaatsen?
De heer **Baaijens** (AP) is ook voor maatwerk in een wijk. Hij hoort graag van de wethouder wat zij daaraan gaat doen. Verder wijst hij op de problematiek van de weegbrug op het Milieuplein, waarin hij graag wijziging ziet aangebracht. Hij pleit ervoor om de avondopenstelling te handhaven. Wat de identificatieplicht betreft, wijst hij erop dat die voor mensen uit Haarlemmerlieden en Spaarnwoude alleen moet gelden voor zolang die locaties nog onder Haarlem vallen. Daarna moeten die mensen naar Haarlemmermeer. Dus graag de desbetreffende tekst aanpassen. Verder heeft hij geen moeite met de verordening.
De heer **Amand** (Trots) kan zich vinden in de verordening, toch wil hij kwijt dat erop gelet moet worden dat mensen geen overlast gaan ervaren van containers voor hun deur, die niet van henzelf zijn. Verder dringt hij er ook op aan dat er gekeken wordt naar de wijze waarop het Milieuplein wordt gebruikt.
De heer **Azannay** (GL) wil weten of het de heer Amand gaat om de vorm of de inhoud van aanhangwagens die hun afval komen deponeren op het Milieuplein.
De heer **Amand** (Trots) wijst erop dat mensen daar met een tendermaster geweigerd worden. Dat vindt Trots prima.
De heer **Baaijens** (AP) wijst erop dat de voertuigen van Spaarnelanden wel gewoon gebruik mogen maken van de weegbrug. Waarom zou een burger dat dan niet mogen?
De heer **Amand** (Trots) wil dat er aan de bestaande situatie geen veranderingen worden aangebracht, want de huidige situatie is perfect.
De heer **Baaijens** (AP) wijst op de mogelijkheid dat wanneer burgers met voertuigen komen die te zwaar zijn, zij geweigerd worden.
De heer **Visser** (CU) wijst erop dat de duobak bij hem thuis een groot succes is. Hij begrijpt het probleem van de inspreker wel. Hij wijst er echter op dat in de verordening niet voor niets de plicht tot gescheiden inzamelen is geïntroduceerd. De kwestie is hoe dat op een gebalanceerde manier gestalte gegeven gaat worden. Bij maatwerk is handhaving een probleem en bovendien moet voorkomen worden dat de goeden daarbij onder de kwaden moeten lijden. Hij hoort de wethouder hier graag over. Hij mist hierbij de mogelijkheid van de financiële compensatie voor burgers die het goed doen met het afval scheiden. De verordening zit volgens hem goed in elkaar, zij het dat er bewoordingen worden gekozen die volgens hem niet thuishoren in een verordening (art. 8 en 10).
Verder ziet hij een bezwaar in de mogelijke boete voor mensen die de bak na 20.00 uur ’s avonds nog buiten laten staan. Hij pleit om een versoepeling hiervan.
De heer **Roduner** (PvdA) wil weten of de heer Visser dan weleens beboet is voor het later binnenhalen van die bak.
De heer **Visser** (CU) heeft nog nooit een boete gehad, maar vindt dit verder een voorbeeld van overbodige regels.
Wethouder **Sikkema** denkt dat het goed is nog eens naar de context van de verordening te kijken. Besloten is dat het goed is dat burgers hun afval gaan scheiden. De verordening legt hun nu die verplichting op. Bekend is ook dat met de manieren waarop dat afval scheiden nu gestimuleerd is, de gestelde doelen niet bereikt worden. Er is ook gesproken over de vraag hoe het gedrag van mensen op dit gebied veranderd kan worden. Dat leidt tot het inzetten van middelen die voor iedereen wel gelijk zijn en dat onder bepaalde voorwaarden. Richting de heer De Groot wijst zij erop dat die duobakken bij de woning horen en uitsluitend in het geval waarbij sprake is van een voortuintje of een achtertuintje met een achterom.
De heer **De Groot** (D66) wil weten of het alleen bij die mensen geldt, of ook bij mensen die alleen over een voortuintje beschikken.
Volgens wethouder **Sikkema** geldt het ook in het laatste geval.
Zij kan zich voorstellen dat het voor mensen met een kleine achtertuin een probleem vormt en dat zij daarom gebruikmaken van de reeds bestaande mogelijkheden tot het scheiden van afval. De controle daarop leidt echter tot een enorme bureaucratie. Daarom is gezegd dat mensen die een achterom hebben of een voortuintje een duobak krijgen. Daar houdt de gemeente zich ook aan. Als er klachten binnenkomen, dan kijkt Spaarnelanden daarnaar en legt die ook voor aan de gemeente. Het gaat echter om randvoorwaarden die voor iedereen in Haarlem gelden.

De heer **Bloem** (SP) hoort de wethouder nu dus zeggen dat de burger niet het recht heeft om te weigeren. De meerderheid van de raad is het daar echter niet mee eens. Dus hij denkt dat de wethouder haar verhaal moet aanpassen. Verder vraagt hij zich nog af hoe de wethouder denkt om te gaan met iemand die die container niet wil, omdat diens tuin te klein is. Gaat het college dan goedvinden dat die container constant voor de deur wordt gezet? Gaat er met boetes gewerkt worden?
De heer **Boer** (VVD) denkt dat de wethouder een fout maakt. De raad gaat over het uitvoeringsbesluit en over de afvalstoffenverordening. Een meerderheid van de raad geeft te kennen dat er maatwerk moet zijn en dat weigeren mogelijk moet zijn als aangetoond kan worden dat het afval scheiden reeds op een andere manier gebeurt. De wethouder wijst op de bureaucratie rond handhaving, maar dat is nu juist niet de manier waarop de raad te werk wil gaan hierbij. Afgesproken is om mensen te gaan motiveren en af te zien van het opzetten van een controledienst.
De heer **De Groot** (D66) stelt dat als mensen die bak niet willen hebben, er een situatie ontstaat dat die bakken in de openbare ruimte terechtkomen. Hoe kijkt de wethouder tegen die problematiek aan?
Wethouder **Sikkema** benadrukt dat bij deze verplichting de VNG-verordening wordt gevolgd en dat die verplichting ook in andere gemeenten wordt gehanteerd. Daar worden boetes uitgedeeld. Zo ver gaat Haarlem niet. Het doel is dat het scheidingspercentage flink omhooggaat. Dat vergt het bewerkstelligen van een gedragsverandering. Zij vreest dat als burgers de mogelijkheid wordt geboden de bak te weigeren, velen de bak ook zullen weigeren omdat ze het te veel gedoe vinden. Zij benadrukt niet te willen controleren en dat dat met betrekking tot die bakken ook niet gaat gebeuren. Niet alle woningen krijgen verplicht een duobak. Dus enig maatwerk is er wel. Alleen woningen met een achtertuin en een achterom of met een voortuintje kunnen niet weigeren. De ervaring in andere gemeenten leert dat dat tot die gedragsverandering leidt. Natuurlijk gaat er wel concreet aandacht besteed worden aan hoe deze problematiek opgelost kan worden. In de drie wijken waar nu gestart is, zijn de afvalcoaches geïntroduceerd. Er zijn inloopavonden georganiseerd, die allemaal goed zijn benut. Er blijkt ook ruimschoots gebruikgemaakt te worden van de bakken. Er zijn ook veel mensen met een achtertuin maar zonder achterom, die toch vragen om zo’n duobak. Zij hoort dus vooral veel positieve geluiden.
Wat de verordening betreft en de chips wijst zij erop dat die chips wel gebruikt worden maar dat de analyse van die chips op wijkniveau plaatsvindt en niet terug te voeren is op een unieke situatie. Dit is geheel in overeenstemming met de Privacywet.
De bak hoort dus bij een huis, maar Spaarnelanden is wel de uitvoerende partij die verantwoordelijk is voor de kwaliteit van die bak. Die 20.00 uur ’s avonds moet gezien worden als een richtlijn. Er wordt niet op beboet.
De heer **Baaijens** (AP) herinnert aan zijn vraag over de weegbrug.
Wethouder **Sikkema** heeft begrepen dat die weegbrug weggehaald is omdat hij nauwelijks gebruikt werd. De verdere technische details zal zij nog eenmaal checken bij Spaarnelanden en daar schriftelijk op terugkomen.
De heer **Baaijens** (AP) herinnert aan zijn vraag over Haarlemmerliede en Spaarnwoude.
Wethouder **Sikkema** zal nagaan hoe dit precies zit. Zij neemt aan dat het meer te maken heeft met een straal rondom het Milieuplein, want men wil allemaal wat meer MRA-achtig denken.
De heer **De Groot** (D66) ziet dat er nog geen oplossing gevonden is voor de nu geconstateerde problematiek. De bak is voor hem een middel om afval scheiden te bevorderen. Het moet echter niet een negatieve lading krijgen bij de verdere uitrol over de stad. Daarom vraagt hij de wethouder terug te komen op de wijze waarop zij deze problematiek wil adresseren.
De heer **Bloem** (SP) roept alle burgers die met die bak in hun maag zitten op om die bak op het binnenplein van het stadhuis te komen neerzetten.
De heer **Dreijer** (CDA) herinnert aan zijn vraag betreffende de mogelijkheid om ook in een andere verzamelcontainer afval te deponeren als de meest aangewezen container vol zit.
Wethouder **Sikkema** legt uit dat de lading van die containers wordt bijgehouden. Als die containers vaker geleegd zouden gaan worden, dan kan dat contraproductief werken. Deze technische vraag is reeds schriftelijk beantwoord. Zij benadrukt nogmaals dat de meeste burgers heel blij zijn met deze maatregel. Verder is het zo dat men niet moet verwachten dat met een dergelijke verandering voor 100% mensen blij worden gemaakt. In de volgende wijken zal er meer aan de voorkant reeds met die afvalcoaches gewerkt gaan worden.

De heer **Dreijer** (CDA) heeft die technische beantwoording gelezen, maar meent geen goed antwoord te hebben gekregen.
Wethouder **Sikkema** zegt toe dit nog eens na te gaan bij Spaarnelanden en er schriftelijk op terug te zullen komen.
De **voorzitter** constateert dat de commissie dit onderwerp als bespreekstuk wil agenderen voor de raad.

7. Bespreken beantwoording raadsvragen (art. 38) van VVD inzake viskraam Friese Varkenmarkt + bespreken ambtelijke brief d.d. 18 mei 2017 + bespreken mededeling wethouder in vergadering d.d. 8 juni 2017 (zie conceptverslag 8 juni)

De heer **Rutten** (VVD) constateert dat er geen oplossing gevonden is en dat de afhandeling niet deugt. Op 8 juni zegde de wethouder toe dat er in gesprek getreden zou worden met de viskraam en dat er een oplossing in zicht was. Hoe staat het er nu mee, want er is geen oplossing.
Wat de afhandeling betreft: in de beantwoording van zijn artikel 38-vragen wordt geschreven dat de vergunningaanvraag loopt. Wat betekent dat echter, want in hetzelfde antwoord wordt gesteld dat de vergunning reeds klaar was. Een vergunningaanvraag gaat echter pas lopen op het moment dat die aanvraag binnen is op het stadhuis. De informatie die is gegeven aan zowel de ombudsman als in de beantwoording van artikel 38-vragen, dus aan de gemeenteraad, is naar zijn mening feitelijk onjuist. Hij is benieuwd naar de reactie van de wethouder.
De heer **Bloem** (SP) denkt dat de coalitiepartijen zich kapot schamen. Het antwoord van het college ademt volgens hem de houding zo snel mogelijk van de ombudsman af te willen. Er was geen oplossing en er was ook geen vergunningaanvraag. De ombudsman heeft volgens hem nog steeds niets gehoord van het college. Er zijn schriftelijke vragen gesteld, waarbij het college in zijn beantwoording onjuiste informatie verstrekt. Zijn conclusie moet zijn dat het college niet weet wanneer een vergunningaanvraag loopt. Hij hoort graag van het college wanneer men de raad wel serieus gaat nemen.
De heer **Amand** (Trots) wil weten voor welke plek de vergunning gegolden zou hebben. Trots Haarlem vindt het schandalig wat er nu gebeurt. Het college laat de mensen in de kou staan. Hij wil dat het college spoedig met die mensen gaat praten.
De heer **Rutten** (VVD) herinnert de heer Amand eraan dat de wethouder hierop in maart reeds toezeggingen gedaan heeft.
Mevrouw **Huysse** (GL) is benieuwd naar de uitleg van de wethouder. GroenLinks heeft het idee dat er diverse pogingen worden gedaan door het college om tot een oplossing te komen.
De heer **Rutten** (VVD) wil weten of mevrouw Huysse ook nieuwsgierig is naar de mening van de wethouder over de desinformatie richting de gemeenteraad.
Mevrouw **Huysse** (GL) ziet het niet direct als desinformatie en wil de wethouder graag de gelegenheid geven om hier uit te leggen wat wel en niet correcte informatie zou zijn.
De heer **Baaijens** (AP) hoort graag van de wethouder hoe ver het nu is. Wordt in augustus, begin september een oplossing bereikt, namelijk dat de kraam verplaatst wordt? Hij hoort graag waarom de gemeente die mevrouw niet gewoon een woning heeft aangeboden wegens de crisissituatie waarin zij verkeert.
Wethouder **Sikkema** denkt dat in de brief heel duidelijk wordt aangegeven dat de vergunningaanvraag loopt. Zij vindt de vraag wat er onder die aanvraag wordt verstaan, een semantische discussie. De informatie aan de ombudsvrouw is op een gegeven moment geactualiseerd. Er is ook telefonisch contact geweest met de ombudsvrouw. Zij is op de hoogte van het feit dat het college nu in gesprek is met de betrokken visboer over een verplaatsing. Daar is informatie voor nodig die van de visboer moet komen. Daardoor loopt het allemaal een beetje uit. Toch is men goed op weg, zij het dat duidelijk is dat het lastig gaat worden.
Richting de heer Rutten wijst zij erop dat het college ook in deze brief heeft opgenomen dat het allemaal anders liep dan aanvankelijk gedacht werd. Het college is met iedereen in overleg, ook met de betrokkene zelf. Daarom is haar ook aangeboden om ergens anders te verblijven, maar zij heeft zelf aangegeven dat liever niet te willen. Het college blijft betrokken tot er een oplossing is gevonden.

Tweede termijn
De heer **Baaijens** (AP) komt terug op zijn suggestie de betrokken dame een crisiswoning aan te bieden, omdat naar zijn mening de gemeente iets goed te maken heeft. Hij roept de wethouder nogmaals op een dergelijke woning te regelen.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) hoort de heer Baaijens nu pleiten voor de dame die in de boot woont. Volgens haar zit de visboer ook in een lastig parket. Hoe ziet de heer Baaijens dat? Wat moet de gemeente doen voor de visboer?
Volgens de heer **Baaijens** (AP) moet die visboer een andere standplaats aangeboden worden, waardoor hij zijn nering kan blijven doen. Het enige echte slachtoffer van de situatie is die dame.
De **voorzitter** stopt nu deze discussie, want het gaat er nu niet om een oplossing te vinden. Het gaat nu om het informeren.
Mevrouw **Huysse** (GL) begrijpt de teleurstelling van de VVD, maar het is volgens haar toch ook een semantische discussie over de vraag wanneer een juridische procedure nu precies start. Zij heeft wel de indruk dat de wethouder en haar ambtenaren druk in de weer zijn gegaan om een oplossing te vinden voor dit lastige probleem. Zij geeft de wethouder het voordeel van de twijfel.
De heer **Rutten** (VVD) benadrukt dat het geen semantische discussie is. In de wet is duidelijk geregeld wanneer er wel of niet sprake is van een vergunningsaanvraag. Volgens hem is het aan deze commissie te danken dat het college de ombudsman nader geïnformeerd heeft, omdat er verkeerde informatie was verstrekt. Nu doet het college alsof die informatie juist is geweest en reduceert het de kwestie tot een semantische discussie. Daar gaat de VVD niet mee akkoord.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) heeft het idee dat de raad pas achter deze informatie kwam toen de correspondentie is opgevraagd. Anders had de raad het niet geweten. Het lijkt erop dat de ombudsman met een kluitje in het riet gestuurd werd. Zij denkt dat het college hier onbetrouwbaar gehandeld heeft.
De heer **Bloem** (SP) is van mening dat het college in dit dossier de raad vaak verkeerd informeert. Dat is zelfs het geval in de beantwoording van schriftelijke vragen. De vraag of het bewust of onbewust is gebeurd, wil hij in het midden laten. Hij vindt het opmerkelijk dat alleen mevrouw Huysse een poging doet om de wethouder te verdedigen en dat de rest van de coalitie wijselijk zijn mond houdt.
De heer **De Groot** (D66) neemt graag afstand van de conclusies die de SP uit deze discussie trekt.
De heer **Bloem** (SP) wil dan weten wat D66 vindt van de informatievoorziening.
De heer **De Groot** (D66) denkt dat die geen schoonheidsprijs verdient. Hij begrijpt het betoog van de VVD uitstekend, maar ook het antwoord van de wethouder. Hij heeft het gevoel dat het eerder gaat om onhandig handelen dan om bewust verkeerd informeren.
De heer **Bloem** (SP) vindt het fijn te constateren dat ook D66 van mening is dat het om onjuist informeren gaat. Kennelijk wil D66 er niets mee doen dat de raad verkeerd geïnformeerd wordt.
De heer **De Groot** (D66) benadrukt dat zijn bewoording ‘onhandig’ was en niet ‘onjuist’.
Wethouder **Sikkema** is het geheel eens met de heer Rutten dat naar aanleiding van diens vragen het college de ombudsman opnieuw geïnformeerd heeft over de stand van zaken op dat moment. Dat is ook in de beantwoording van de artikel 38-vragen expliciet zo opgenomen. Daarna is er telefonisch contact geweest met de dame in kwestie. Zij is nu volledig op de hoogte van waar het college nu mee bezig is.
De heer **Amand** (Trots) wil weten op welke termijn de wethouder dit probleem gaat oplossen.
Wethouder **Sikkema** kan zich niet voorstellen dat de betrokken partijen tegen de heer Amand hebben gezegd dat er met hen niet gepraat wordt, want er is juist sprake van veelvuldig contact. Het is een ingewikkelde zaak. Er wordt naar gestreefd om de kwestie zo snel mogelijk op te lossen.
De heer **Rutten** (VVD) neemt de uitkomsten van deze bespreking mee naar zijn fractie. Hij heeft destijds zijn motie ‘vreemd aan de orde van de dag’ ingetrokken. Die kondigt hij nu aan.

8. Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte vrijgeven voor inspraak
Er zijn vier insprekers:
de heer Hoogebosch, voorzitter van de winkeliersvereniging Cronjé;
de heer Duppen;
de heer Hunting van de Fietsersbond;
de heer Hakkenberg van Rover.

De eerste inspreker is de heer Hunting.
De heer **Hunting** benadrukt dat de fiets een middel is om tot een duurzaam bereikbare stad te komen. Hoe denkt de gemeente echter die groei van het fietsverkeer te bereiken? Dat is afhankelijk van onzekere projecten als de Kennemertunnel en de Velserboog. Bovendien is het nog maar de vraag in hoeverre fietsers van deze projecten zouden profiteren.
Andere voorgestelde maatregelen zijn mooi, maar in de praktijk maar in beperkte mate mogelijk. Het risico is al gauw dat de doorstroom van het autoverkeer stokt, hetgeen veel weerstand zal opleveren. Dan wordt al gauw gesproken van 'autootje pesten'. De Fietsersbond houdt echter altijd rekening met de medeweggebruikers.
Voor de knip op de Kennemerbrug geldt hetzelfde, namelijk dat het waarschijnlijk grote weerstand zal opleveren. De Fietsersbond is op zich niet tegen deze knip, maar constateert wel dat eerdere knippen niet zijn uitgevoerd, wegens de weerstand ertegen.
Als de raad instemt met deze SOR dan blijft de politiek ook in de toekomst achter deze maatregelen staan. Hoe kan de gemeente het fietsgebruik stimuleren zonder dat het immens duur is of grote weerstand zal opleveren? Het sleutelwoord hier is 'ontvlechting'. Creëer fietsroutes buiten de hoofdwegen om. Een goede inrichting is dan essentieel. Wanneer het uitgangspunt blijft dat fietsroutes door woonstraten niet nodig zijn, dan is dat volgens de Fietsersbond een gemiste kans. De SOR zou daar juist op moeten aansturen. Haarlem kan hier een voorbeeld nemen aan gemeenten die wel inzetten op ontvlechting en daar ook budget voor vrijmaken.
In het centrum verdwijnen veel fietsroutes. De Fietsersbond pleit voor het behoud van deze routes.

De volgende inspreker is de heer Hoogebosch.
De heer **Hoogebosch** wil zijn zienswijze kenbaar maken. De ontwerp-SOR gaat uit van de gedachte dat met vier grote maatregelen, waaronder een knip op de Kennemerbrug, een verplaatsing van het autoverkeer naar buiten de stad wordt bereikt. Hij vraagt zich af of dat plan werkelijk gaat werken. Zijn vereniging vreest ook voor de consequenties voor het winkelgebied.
Hij schetst vervolgens de huidige situatie: er is geen optimale fietsroute van de binnenstad naar Haarlem-Noord. Er is ook te weinig doorstroming van autoverkeer van Oost naar West achter het station Haarlem. Bovendien staat de parkeergarage Cronjé het grootste deel van de tijd leeg. De knip op de Kennemerbrug zorgt voor een situatie waarin er geen verbinding meer is tussen de binnenstad en Haarlem-Noord. De knip geeft ook geen ruimtewinst in de openbare ruimte. De HOV-Noord heeft immers hetzelfde ruimtebeslag als autoverkeer. Door de knip zal noodzakelijk vrachtverkeer voor de bevoorrading van de winkels in de Cronjé deze buurt niet meer kunnen bereiken. Er zal ook een toenemend autoverkeer in de omliggende smalle straten ontstaan. Hij voorziet ook een grotere leegstand in de parkeergarage Cronjé. Tot slot vreest hij dat de knip de doodsteek zal zijn voor de winkelstraat Cronjé.
Als alternatief voor de knip denkt hij aan de volgende oplossing: de aanleg van de Dolhuysfietsbrug als fietsverbinding met Haarlem-Noord. Verder moet er gezorgd worden voor een afgestemde verkeerslichtenregeling, die op piekmomenten zorgt voor doorstroming van het autoverkeer van Oost naar West. Ontlast het intensieve autoverkeer naar de binnenstad door de parkeergarage Cronjé als transferium voor langparkeerders te laten dienen.
Concluderend: een knip voor autoverkeer op de Kennemerbrug is een onnodig zware verkeersmaatregel, die de bereikbaarheid van de winkelstraat Cronjé voor autoklanten nagenoeg onmogelijk maakt. De winkelomzet zal daardoor fors onder druk gezet worden en het voortbestaan van de Cronjé wordt ernstig bedreigd. Vandaar zijn verzoek een alternatief model te onderzoeken zonder de knip op de Kennemerbrug.

De derde inspreker is de heer Duppen.
De heer **Duppen** constateert dat er in het rapport weinig of niets gezegd wordt over veilige oversteekplaatsen in verband met de toekomstige HOV-verbinding. Er wordt ook gesproken over tunnels, maar er staat niet bij wie die moet betalen. Hij vraagt zich af wie de kosten voor het hele onderzoek gaat getalen. Hij constateert dat het belang van de auto ondergeschikt wordt gemaakt. Bij de knip op de Kennemerbrug is geen rekening gehouden met de winkeliers. Er is ook geen gesprek met de betrokken ondernemers geweest. Hij vreest dat die ondernemers straks moeten gaan sluiten.

De voorgestelde wijzigingen van de autostromen doen hem zich afvragen hoe het autoverkeer richting Zandvoort straks gaat rijden. Naar zijn mening is er geen rekening gehouden met verkeersveiligheid. Tot slot wil hij de mening bestrijden dat het terugdringen van autoverkeer in de stad een gunstig effect zal hebben op het leefklimaat in de wijken. In de plannen is echter geen rekening gehouden met de chaos die deze plannen in de toekomst gaat geven. Hij heeft het idee dat de Haarlemmers hiermee de stad uitgejaagd worden. Of is het achterliggende idee hiermee de woningnood op te lossen?

De laatste inspreker is de heer Hakkenberg.
De heer **Hakkenberg** stemt namens zijn achterban van harte in met de fundamentele keuze de voetganger, fietsers en openbaar vervoer centraal te stellen. De structuurvisie speelt hiermee goed in op de behoefte aan meer stedelijke ruimte voor verblijven, wandelen en fietsen. Rover-Haarlem wil, net als het gemeentebestuur, de mogelijkheid van de bewoners en bezoekers op duurzame wijze verbeteren om de druk op de openbare ruimte te verminderen. De behoefte aan het autogebruik in de stad en de regio neemt af bij een beter functionerend ov.
Rover wil de visie aanscherpen, want de focus ligt te veel op Haarlem-stad en te weinig op Haarlem-in-de-metropool.
Hij constateert dat aan de westkant van de MRA de spoor- en andere ov-verbindingen véél beperkter zijn dan aan de oostkant. De Metropool Regio Amsterdam constateert daarnaast dat het ov-netwerk van Haarlem het minst aantrekkelijk is van de hele MRA. Er is dus alle reden om deze Haarlemse bereikbaarheidsachterstand in te halen. De inbreng van Rover bij de besprekingen in MIRT NowA-verband is hier ook op gericht.
Het woon-werkverkeer loopt vast. Er zijn problemen voor de auto en het ov. Meer asfalt op de A9 kan niet en de Amerikaweg en de kruising met de Schipholweg lopen al vol. Er is grote druk op het ov, ondanks uitbreiding van de diensten, zoals lijn 300 Haarlem-Hoofddorp-Schiphol die elke 6 minuten met dubbelgelede bussen gaat rijden en lijn 346 Haarlem-Houtplein-Zuidas die elke 4 minuten met bussen rijdt die binnenkort dubbeldeks zijn om de almaar toenemende vraag op te vangen.
Rover ziet de trein als ruggengraat van de metropool. De Kennemerlijn zal zonder verbeteringen zijn doodgebloed voordat ‘lightrail’ er ooit komt. Steek liever energie in wel haalbare treinoplossingen die bovendien op redelijke termijn te realiseren zijn.
Rover heeft in een uitgebreide brief aan deze commissie (d.d. 17 april 2017) vier sleutelprojecten voorgesteld om de hiaten in de bereikbaarheid te dichten. Haarlem kan zo aanhaken bij de economisch belangrijke Metropoolregio.
Haarlem zal zo minder last hebben van het spitsverkeer binnen de stad en Haarlem zal zo aantrekkelijk blijven om in te wonen. Dan komt er in de stad écht ruimte voor verblijven, wandelen en fietsen.

De heer **Berkhout** (GL) vraagt de heer Hunting aan te geven wat voor de Fietsersbond de grootste prioriteit zou zijn voor de komende vijf jaar.
Voor de heer **Hunting** zijn dat de ontvlochten fietsroutes. Ook de onderdoorgang van de Schipholweg is voor fietsers van groot belang, want daarmee zijn heel goed ontvlochten fietsroutes richting bijvoorbeeld Schiphol te maken.
De heer **Berkhout** (GL) begrijpt voorts dat de heer Hoogebosch tegen de knip op de Kennemerbrug is wegens de gevreesde negatieve gevolgen voor de ondernemers in de Cronjéstraat. Zou het helpen om een onderzoek te doen naar de herkomst van de bezoekers aan de Cronjéstraat?
De heer **Hoogebosch** juicht een dergelijk onderzoek toe. Het is nu zo dat 49% van de niet-Haarlemse klanten van de Cronjéstraat met de auto komt. Deze klanten zorgen voor 28% van de omzet.
De heer **Boer** (VVD) heeft een compliment voor de heer Duppen, die zich al jarenlang inzet voor de verkeersveiligheid in Haarlem-Noord. Complimenten ook voor Rover. Hij schrok van de informatie over de slechte aansluiting van Haarlem op 10 van de 12 economische regio’s. Hij vraagt of het mogelijk is dat de heer Hakkenberg de raad daar nadere informatie over doet toekomen.
De heer **Hakkenberg** benadrukt dat het railvervoer alleen maar door kan gaan naar Amsterdam CS; daarna stopt het. Haarlem is niet verbonden met de Zuidas. Er is geen railverbondenheid met de Bijlmer. Haarlemmers willen goed door kunnen rijden richting Utrecht en verder.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) wil van de heer Hakkenberg weten wat er gedaan kan worden om die vervoersverbinding naar Utrecht te verbeteren. Is dat een verloren zaak?

De heer **Hakkenberg** vindt het lariekoek om ervan uit te gaan dat dat een verloren zaak zou zijn. Als de gemeente Haarlem er achter gaat staan en bij de provincie gaat duwen, kan er veel bereikt worden, zo benadrukt hij.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) dacht dat ook. Zij heeft vervolgens een vraag aan de heer Hoogebosch over de afsluiting van het Kennemerplein. Zij heeft bij navraag te horen gekregen dat vanuit de Zuidkant toch niemand die kant op gaat. De mensen die naar de Cronjé gaan, komen van de Noordkant. Dus het maakt niet veel uit of die brug wordt afgesloten.
De heer **Hoogebosch** benadrukt het daar niet mee eens te zijn, omdat dat consument duidelijk van beide kanten naar de Cronjé toekomt.
De heer **Visser** (CU) vraagt de heer Hakkenberg hoe deze de rol van de gemeente ziet met betrekking tot het busnetwerk gezien de provinciale concessie.
De heer **Hakkenberg** geeft aan dat Rover van de gemeente Haarlem verwacht dat zij knelpunten oplost. Elk openbaar vervoer kent zijn knelpunten. Een gemeente dient faciliterend te zijn aan het openbaar vervoer. Dat mist hij in Haarlem. Hij vindt de gemeente vrij passief in dit gebeuren.
De heer **Roduner** (PvdA) heeft een vraag voor de heer Hoogebosch, die wees op de problemen voor de bevoorrading van de Cronjé. Hoe gaat dat als straks de Kennemerbrug zal zijn afgesloten?
De heer **Hoogebosch** geeft aan dat het vrachtverkeer dan een draai moet maken vanaf onder andere de Spaarndamseweg. Vervolgens moet men omrijden achter de Cronjé langs.
De heer **Roduner** (PvdA0 heeft ook nog een vraag voor de heer Hunting, die sprak van ontvlechting en de onderdoorgang onder de Schipholweg. Ziet de heer Hunting nog meer concrete plekken waar die ontvlechting nog zou kunnen worden doorgevoerd?
De heer **Hunting** antwoordt dat er heel veel plekken voor te bedenken zijn. Hij denkt bijvoorbeeld aan de Zomervaart, West-Noordverbindingen in woonstraatjes.

PAUZE

Behandeling
De heer **De Groot** (D66) benadrukt dat de SOR een visie is en tegelijkertijd een uitvoeringsagenda bevat. Het gaat nu dus niet om concreet beleid. Hij zal ingaan op vier onderwerpen: bereikbaarheid, groen, de MER en sleutelprojecten.
De heer **Roduner** (PvdA) deelt de mening dat het een visie is en geen beleidsvoorstel, maar toch stelt het stuk dat het leidend zou moeten zijn ten aanzien van een aantal bestaande kaders. Hoe ziet de heer De Groot dat?
De heer **De Groot** (D66) ziet dat er wel degelijk richting gegeven wordt en wijst op de sleutelprojecten, maar er kan geen sprake van zijn dat de raad nu reeds groen licht geeft voor de tien genoemde projecten.
De heer **Roduner** (PvdA) constateert dat hiermee in feite een uitvoeringsagenda wordt vastgesteld.
Volgens de heer **Boer** (VVD) gaat het stuk toch wat verder en hangt er niet alleen een uitvoeringsagenda aan, maar roept het zelfs op om in de Kadernota 2018 hiermee reeds rekening te gaan houden. Dus naast een richtinggevende visie gaat het hierbij wel degelijk om beleid dat ingezet wordt. Dus wat bedoelt de heer De Groot nu eigenlijk?
De heer **De Groot** (D66) benadrukt dat de SOR staat voor een visie op hoofdlijnen over hoe de openbare ruimte tot 2040 wordt ingedeeld. Daar zijn tien sleutelprojecten aan toegevoegd om richting te geven aan hoe het eruit zou moeten zien. Wat hem betreft, gaat de discussie nu over de hoofdlijnen en niet over de inhoud van die tien sleutelprojecten.
De heer **Boer** (VVD) kan zich voorstellen dat zodra dit document uit de inspraakprocedure komt, de raad wel degelijk een uitspraak zal moeten doen over tien sleutelprojecten.
De heer **De Groot** (D66) is het daarmee eens, maar ook dan zal het ondoenlijk zijn om elk van die tien projecten te fiatteren bij het vaststellen van die visie. Hij benadrukt dat het nu gaat om de hoofdlijnen en dat die projecten nog terug zullen komen in die verschillende commissies.
De heer **Bloem** (SP) is van mening dat deze samenhangende projecten meer zijn dan louter illustratie van de visie. Dus gaat D66 akkoord met die projecten of schuift D66 die projecten terzijde?
De heer **De Groot** (D66) antwoordt op deze zoekende vraag dat D66 die projecten zal bespreken, maar er is verschil tussen kaders en het concreet vastleggen wat wel of niet gedaan kan worden. Hij wil voor

nu benadrukken dat gezien de lijvigheid van de rapporten niet verwacht mag worden dat de raad zich nu reeds gaat vastleggen op die projecten.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) deelt de visie van de heer De Groot, maar hoe ziet hij dan de rol van de politiek? Het gaat om een zeer lijvig stuk, waarbij op onderdelen gezegd zal gaan worden dat de raad daar toch al mee ingestemd heeft. Gaat D66 nog sturen in de volgtijdelijkheid of is het 'we zien wel over een paar jaar'?
De heer **De Groot** (D66) zou het betreuren als dat de enige conclusie was. Hij verwacht dat de raad in hoofdlijnen een akkoord en/of aanvullingen geeft met betrekking tot de SOR. Daarbij zal het ongetwijfeld gaan over sleutelprojecten. D66 stelt zich daarbij voor dat men een uitspraak zal doen over de kansrijkheid van bepaalde projecten, maar die individuele sleutelprojecten zullen altijd nog in een later stadium terugkomen. Het gaat nu vooral om de brede visie op bijvoorbeeld het mobiliteitsvraagstuk.
Hij wilde dus ingaan op bereikbaarheid, groen, de MER en een aantal sleutelprojecten. Qua bereikbaarheid is er sprake van een heldere scheiding tussen drie vervoersstromen: doorgaand verkeer, forenzen-/bezoekersverkeer en verkeer binnen Haarlem zelf. D66 heeft zich al eerder uitgesproken voor de realisatie van de Kennemertunnel. Juist door in de stad meer ruimte te bieden aan voetgangers en fietsers, neemt de druk op de huidige routes toe. Een tunnel ondervangt een deel van dit verkeer en houdt Welgelegenbuurt en de omgeving van de Haarlemmer Hout leefbaar.
Met het ov lijken er stapjes in de goede richting gezet te worden. Kansen zitten nog in het beter benutten van station Spaarnwoude, de mate waarin doorgaande treinroutes via Haarlem lopen en de fijnmazigheid van busverkeer. Hij hoort graag van de wethouder hoe zij deze punten met de provincie denkt op te pakken.
Voor de derde verkeersstroom binnen de stad zelf is het verleiden tot fietsgebruik essentieel. Dit vergt een gedragsverandering en maatregelen buiten de scope van deze visie met betrekking tot het fietsverkeer, maar ook de inrichting van de openbare ruimte, waarin duidelijk moet zijn dat de voetganger en de fietser de meest welkome gebruiker zijn van de openbare ruimte. Hij hoort graag hoe de wethouder aankijkt tegen die maatregelen die nodig zijn buiten deze visie om.
Haarlem wil graag ook een groene stad zijn, maar ook een compacte stad, die nog wil groeien tot 2040. D66 zal zich altijd sterk blijven maken voor de groene buffer rond de stad. Maar ook binnen de stad wordt het groen gekoesterd. Groen moet toegankelijk en bruikbaar zijn. D66 is zeer te spreken over de voltooiing van de hoofdbomenstructuur. D66 beseft dat een ontwikkelende stad soms offers vraagt die leiden tot het vervangen van bomen. Belangrijk daarbij is hierop helder beleid te formuleren. Dit beleid is er wel, maar het is niet altijd even inzichtelijk. Hij hoort graag van de wethouder hoe zij Haarlemmers en de raad beter wil meenemen in het bomenbeleid. Ook het water valt onder deze noemer. De SOR noemt hierbij een aantal plannen. Hierbij vraagt hij zich af of bij de herinrichting van de Europaweg rekening is gehouden met de beschreven waterambities.
De MER is vrij technisch en hij kan de implicaties ervan niet altijd volgen. Hij hoort graag van de wethouder waar de MER haar verrast heeft en waar aanpassingen in de SOR noodzakelijk zijn.
Dan de sleutelprojecten, waarbij hij waarschuwt voor een te grote nadruk in de uitvoeringsagenda op juist deze projecten, waarbij het in veel gevallen nog onmogelijk is om hierbij een standpunt in te nemen. Dat is ook niet de bedoeling, zoals hij reeds stelde.
In hoofdlijnen kan D66 zich goed vinden in de meeste projecten. De Kennemertunnel is noodzakelijk. Hij is sceptisch over de knip op het Kennemerplein. Hoe ziet de wethouder de prioritering voor ogen en hoe wil zij middelen beschikbaar krijgen voor de uitvoering. Hij vraagt de wethouder in de plannen voor de Kennemertunnel duidelijker uit te werken voor welk deel de gemeente verantwoordelijk gaat zijn.
De heer **Berkhout** (GL) gaat ook in op de bereikbaarheid, het groen, de MER en een paar randvoorwaarden. Het gaat om een groot document dat soms wat overzichtelijk oogt. Hij pleit ervoor de definitieve versie wat overzichtelijker te maken.
Hij kan zich net als D66 vinden in de kern van de visie, namelijk de keuze voor de beperkte ruimte in de stad. De keuze voor een groene en bereikbare stad is daarbij volgens hem inderdaad de beste keuze, waarbij meer is ingezet op de voetganger, de fietser en het ov en de afname van het autoverkeer. Hij is verheugd in de uitvoeringsagenda te zien hoe de prioritering wordt ingeschat. Te zien valt dat veel projecten gerealiseerd kunnen worden voordat het project Kennemertunnel aan bod is.

Hij is blij dat groen een prioriteit krijgt, maar als hij de effecten van de MER erbij pakt, dan baart het hem wel zorgen, want er wordt gesteld dat de SOR niets doet aan hittestress en dat er zelfs nadelige gevolgen optreden voor het milieu. Hij vraagt zich af of er meer ruimte voor groen terugkomt in deze versteende stad.
Wat de bereikbaarheid betreft, benadrukt GroenLinks de wens om de visie niet op zich te laten staan, maar door te pakken. Juist op het gebied van het regionale openbare vervoer liggen er ontzettend veel kansen. Investering daarin kan het autoverkeer ook verder terugdringen. Waardevol in dat geheel is de aansluiting op het metronetwerk van Amsterdam. Dat element mist hij in de SOR. De Amsterdamse plannen betreffende Haven Stad houden niet alleen woningbouw in, maar ook een uitbreiding van het metronetwerk. Dus met een relatief kleine investering kan Haarlem daarop aangesloten worden.
De heer **De Groot** (D66) constateert dat hij het over de Kennemertunnel nooit eens gaat worden met GroenLinks. Hij wil weten of de heer Berkhout het eens is met de conclusie uit de SOR dat het autoverkeer zo veel mogelijk om de stad heen geleid moet worden.
De heer **Berkhout** (GL) benadrukt dat er ingestoken moet worden op wat er wel bereikt kan worden. De data achter de verkeersmaatregelen met betrekking tot zo'n tunnel zijn volgens hem achterhaald en daardoor niet realistisch.
De heer **De Groot** (D66) hoort de heer Berkhout aangeven dat de modellen niet lopen tot aan het einde van de periode. Hoe gaat de heer Berkhout dat uitleggen aan de mensen die in de regio wonen en tot 2030 nog aanzienlijke hoeveelheden autoverkeer voor hun deur langs krijgen.
Volgens de heer **Berkhout** (GL) zijn dan allerlei scenario's mogelijk, want voor die tijd ligt er geen tunnel.
GroenLinks wil niet zo zeer focussen op die sleutelprojecten als ze soms onhaalbaar lijken, maar wil wel in de sfeer van de SOR praktische maatregelen gaan nemen. Hij benadrukt nu reeds de gelegenheid te baat te nemen om daar waar de Zuidtangent de ene kant op gaat en bus 356 de andere kant op gaat, nu reeds te investeren in fietsparkeerplekken en er een ov-knooppunt aan te leggen. Dan is men bezig in het hier en nu en niet over 10 of 20 jaar.
Mevrouw **Van Loenen** (PvdA) vraagt de heer Berkhout te veronderstellen dat er in de toekomst alleen nog maar schone auto's zullen zijn, is hij dan nog steeds geen voorstander van auto's in de stad?
De heer **Berkhout** (GL) vindt dat mevrouw Van Loenen daarbij precies duidt op de technologische ontwikkelingen waarin hij veel baat ziet. Over tien jaar liggen de zaken er daardoor fundamenteel anders voor. Daarom roept hij op zo'n oud project nieuw leven in te blazen.
Mevrouw **Van Loenen** (PvdA) bedoelde ook te zeggen dat de bezwaren in de toekomst ook af zullen nemen.
Daarom juicht GroenLinks elektrische auto's ook toe, aldus de heer **Berkhout** (GL). Tegen die tijd gaat het echter om een wezenlijk andere situatie.
De heer **Boer** (VVD) hoort GroenLinks pleiten voor het hier en nu, terwijl er nu een visie vanaf nu tot 2040 besproken wordt. De heer Berkhout roept op te vertrouwen in de technologie, maar ondertussen zit hij wel steeds hel en verdoemenis af te roepen over deze mooie stad als de duobak niet gebruikt wordt. Hij denkt dat de heer Berkhout niet meer van deze tijd is. De VVD is wel voorstander van een Kennemertunnel. Verder wijst hij op de desinvesteringen die voorgesteld worden in dit plan.
De heer **Roduner** (PvdA) vindt het namens zijn fractie een mooie visie. Hij heeft ook zorgpunten, zoals de aansluiting met de trein en de bereikbaarheid in het algemeen. Hij worstelt ook met de vraag of dit een visie is of een kaderstellend stuk, want de fractie heeft wel moeite met een aantal van de genoemde projecten. Een jaar geleden is in het kader van het duurzaam mobiliteitsmodel gezegd dat men het verkeer meer om de stad heen wil geleiden, waardoor er minder verkeer in de stad zelf zal zijn. Daarbij heeft de PvdA toen opgemerkt dat het terugdringen van het verkeer geen doel op zich moet zijn, want de stad moet wel bereikbaar blijven. Als hij dan nu naar de uitvoeringsagenda kijkt dan vraagt hij zich af of er wel voor de juiste volgorde gekozen wordt. De Kennemertunnel is helemaal aan het eind geprogrammeerd. Hij hoort graag van de wethouder hoe dit zit. De knip op de Kennemerbrug vindt hij ook ingewikkeld. Bovendien biedt de Dolhuysbrug een mooi alternatief voor fietsvervoer. Hij pleit voor meer fietsverbindingen in plaats van het weghalen van autoverkeer.
De heer **Visser** (CDA) leest ook mooie plannen in het stuk. Volgens hem is het uitgangspunt dat de procedures sneller zullen gaan, als de kaders zijn vastgesteld in strijd met de Haarlemse traditie. Als namelijk de deelplannen aan snee komen, begint de discussie weer helemaal opnieuw! Hij heeft niets nieuws gelezen in het stuk, want alle ingrediënten zijn in het verleden ook al een keer aan bod

geweest. Maar toch goed dat het nu eens allemaal opgeschreven staat. Het CDA is altijd voor een autoluwe binnenstad geweest, hetgeen iets anders is dan een autovrije binnenstad. De auto bestaat! En de binnenstad moet bereikbaar blijven!
Wat het openbaar vervoer betreft, legt hij uit dat in het verleden uitgegaan werd van vertramming. Daarom vraagt hij zich af waarom die vertramming niet terugkomt in het stuk. Hij vraagt zich ook af hoe het kan dat Haarlem zo'n marginale positie inneemt in de Metropool Amsterdam. Dat is naar zijn mening niet juist en vertramming zou daarin een belangrijke rol kunnen spelen, zoals dat elders in de metropool wel het geval is. De partij die de stad tegenwerkt hierin is de provincie, maar bestaat de provincie nog in 2030?! Dat is volgens hem niet het geval, want in 2030 zijn er metropolen.
De heer **Bloem** (SP) wil weten wat er volgens de heer Visser eerder gebeurt: de komst van de Kennemertunnel of het afschaffen van de provincie.
De heer **Visser** (CDA) denkt dat hij eerder verwacht dat de provincie zal zijn afgeschaft.
Het CDA is voorstander van die tunnel en hij vraagt zich af hoe Haarlem het bereikbaarheidsprobleem gaat oplossen in de tijd dat dit tunnel er nog niet is.
Met betrekking tot wonen onderkent hij vier categorieën mensen die woonruimte zoeken: 1) de urgenten; 2) zij die een sociale huurwoning moeten hebben; 3) zij die doorstromen en 4) mensen van buiten die in Haarlem willen wonen. Hij is er niet voor om zodanig voor mensen van buiten te bouwen dat de Haarlemse urgenten daardoor niet aan de bak kunnen komen.
De heer **Visser** (CU) valt het op dat er in de visie drie themakaarten over de auto gaan, terwijl de voetganger, de fiets en het ov prioriteit zouden krijgen. De visie op ov vindt de ChristenUnie te mager. Investeren in de ov-knoop Buitenrust en de ideeën voor een metro naar Amsterdam getuigen van visie, maar waarom zijn dat geen sleutelprojecten en de Kennemertunnel wel? Er worden geen ov-knelpunten in het wegennet genoemd, want dat zou een taak van provincie zijn. Het gaat echter om het Haarlems netwerk en de gemeente kan wel degelijk zorgen voor betere doorstroming.
Ook de visie op de fiets vindt hij te mager. Dat blijkt alleen al uit het wollige taalgebruik. Maak gewoon een duidelijke keuze voor fietspaden. Het louter faciliteren van de fiets is te passief. Er moet geïnvesteerd worden in fietsradialen. De Kennemertunnel moet er komen, want als de knip op de Kennemerbrug er al komt dan duurt dat immers nog jaren.
Parkeren op eigen terrein is een mooi uitgangspunt maar dat kan scherper. Prima dat de Oudeweg een sleutelproject wordt. De ChristenUnie wil wel meer ambitie voor de stedenbouwkundige opbouw van deze weg. Aan de zuidkant moet ook wonen mogelijk worden.
De Hoofdbomenstructuur. Hij mist wat plekken zoals de Middenweg in de Bomenbuurt en nog een aantal andere plekken. Hij vindt dat meer bomen een plaats kunnen krijgen in de binnenstad. Ook daar mist hij ambitie.
Mooi dat nog wordt gekeken naar speelruimte en buitengebied. De ChristenUnie wil dit als volwaardige thema's in de definitieve structuurvisie. Ook mooi is de visie op ambassadeursplekken.
Dan de sleutelprojecten. Naast een metro naar Amsterdam wil hij nog 2 sleutelprojecten toevoegen: de Poort van Noord en de inrichting van de omgeving rond het Delftplein. Ook zou een eerste sloepenroute een sleutelproject kunnen worden in combinatie met de verdere ontwikkeling van de openbare ruimte in de zomerzone. Hij pleit ervoor reeds eerder met het sleutelproject Houtplein te beginnen, omdat aanpassingen al binnen 2 jaar zullen plaatsvinden.
De uitvoeringsagenda is te globaal en richt zich alleen op een aantal grote sleutelprojecten en niet op de knelpunten.
Hij constateert dat er een nieuwe nota komt, maar dat de oude nota's nog blijven bestaan. Om te voorkomen dat dat tot conflicten leidt, pleit hij ervoor snel de bezem te halen door die oude nota's. Hij wil ook graag de discussie aangaan over de vraag hoe dit proces verder te brengen.
De heer **Bloem** (SP) is van mening dat deze structuurvisie vol onhaalbare maatregelen staat en daarom gaat over onhaalbare resultaten. Hij spreekt van een zinloze exercitie. Hij had liever middellange termijn maatregelen gezien of een stip op de horizon.
Zijn vraag aan het college is of het klopt dat er in de toekomst alleen nog maar blanke mensen zullen zijn. De illustraties suggereren dat wel.
Mevrouw **De Leeuw** (OPH) meldt dat van haar fractie het ontwerp de inspraak in mag. De algemene richting en de thema's in het ontwerp lijken goed gekozen, maar van papier naar werkelijkheid zal vaak nog een lang traject vergen. Zij is het eens met de prioritering van voetgangers en fietsers, zij het dat die voor de voetgangers alleen nog van papier is, hetgeen blijkt uit het definitieve ontwerp voor de

HOV-Noord. Daarin zijn ouderen en mensen met een beperking vogelvrij. De OPH is ook kritisch ten aanzien van het laten omrijden van het verkeer, want tegenover de voordelen staat een hogere CO_2-uitstoot. Zij is ook kritisch over het afsluiten van de Kennemerbrug, die de Cronjéstraat en de andere winkelstraten om zeep dreigt te helpen. De OPH is tegen de afbraak van werkgelegenheid. Zo lang het nodig is dat mensen met een beperking hun auto moeten gebruiken om naar de stad te gaan, moet dat mogelijk blijven. De herinrichting van de Groenmarkt lijkt hieraan voorbij te gaan. Zij heeft ook vragen bij de ambitie om het strand beter bereikbaar te maken met de auto. Dat lijkt onbegonnen werk en ongewenst. Zij pleit voor optimale trein- en busverbindingen. Ook de visionaire waarde van dit ontwerp zal de fractie wegen. Maar nu eerst de inspraak.
De heer **Amand** (Trots) is blij dat er sprake is van een visie. De MER is voor Trots Haarlem belangrijk. In dat kader wijst hij op de komst van de elektrische auto. Hij hamert ook op betere fietsenstallingen. De gevolgen voor de Cronjéstraat is iets voor Trots dat mee gaat spelen. Hij pleit wederom voor borden die de automobilist naar de parkeergarages leiden.
De heer **Bloem** (SP) wil horen waar Trots die benodigde 400 miljoen euro vandaan haalt.
De heer **Amand** (Trots) vindt het prachtig wat in de SOR gewenst wordt, maar er moet ook geld zijn. Dat is het probleem.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) is van mening dat idealen het zicht op de werkelijkheid beperken. Daarom maakt zo'n visie haar altijd een beetje zenuwachtig, omdat de politiek in zo'n ontwikkeling achteraan sukkelt. De bereikbaarheid van de stad is natuurlijk een belangrijk probleem. De Kennemertunnel vindt zij een goed idee, maar als zij in de MER leest dat de tunnelmond moet komen op de kruising van de Kleine Houtweg en het Hildebrandlaantje, dan ziet zij een heel mooi stukje Haarlem aangetast. Zij pleit ervoor die tunnel bij de randweg te laten eindigen, maar dat kost wel heel veel geld. Zij is daarom benieuwd wat er van die tunnel terecht gaat komen.
Het verbaast haar dat de Bernardtunnel helemaal niet meer wordt genoemd.
De heer **Visser** (CDA) wijst op de plek in de nota waar de Bernardtunnel wel degelijk genoemd wordt.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) miste die tunnel wel op de gepresenteerde kaarten bij de technische sessie. Verder zet zij vraagtekens bij het streven de auto uit de binnenstad te weren. Het is inderdaad raar dat de vertramming niet terugkomt in de SOR. Wat het groen betreft, vindt zij het raar dat er 6 miljoen euro uitgegeven gaat worden aan bomen in Schalkwijk, terwijl er juist in de versteende binnenstad en in Noord bij voorkeur meer groen zou worden toegevoegd.
Mevrouw **Van Loenen** (PvdA) wil wat die vertramming betreft weten waar daarvan dan het traject zou zijn.
Mevrouw **Van Zetten** (HvH) wijst op de discussie destijds rond de Zuidtangent, waarbij er provinciaal geld was voor een tunnel, maar dan niet voor een bus maar voor een tram. Ook de Gedempte Oudegracht is voorbereid op een trambaan, maar er moet natuurlijk wel geld voor een tram zijn. Hetzelfde geldt voor de Turfmarkt. De tram moet gezien worden in het kader van de metropoolregio en het bereikbaar houden van de stad. Een tram heeft haar voorkeur boven monsterlijk grote gelede bussen. Mensen geven ook de voorkeur aan een tram.
De fractie van de heer **Baaijens** (AP) vindt dat er niet gesproken moet worden van een structuurvisie, maar van 'Tunnelvisie Openbare Ruimte', want alles draait om een tunnel, die er misschien helemaal niet komt. Hij pleit ervoor gewoon aan de gang te gaan met alle knelpunten en als die tunnel er komt, valt tegen die tijd wel te zien hoe daarmee om te gaan. Voorlopig is daar geen geld voor. Er is door de heer Berkhout al op gewezen dat Amsterdam de haven helemaal vol gaat bouwen, waardoor aansluiting op die ontwikkeling vanuit Haarlem in zicht komt en plannen voor een metroaansluiting realistisch worden. Een tram is een achterhaald idee, volgens hem. Er komen elektrische bussen.
In de SOR mist hij aandacht voor gehandicapten bij de herindeling van straten. Het ontvlechten van het fietsverkeer vindt hij een heel goede zaak.
Wethouder **Sikkema** dankt voor de reacties, die zij zal meenemen in de inspraakronde. Geconstateerd is dat de stad, de hele regio, groeit met meer mensen die gaan bewegen in een gebied dat niet groter wordt. Sommigen geven aan de SOR leuke luchtfietserij te vinden, maar anderzijds krijgt zij regelmatig te horen over knelpunten in de bereikbaarheid, in het groen, in speelvoorzieningen. Dus er is sprake van schaarste en er is een flinke agenda nodig om daar een boost aan te geven met ook de nodige financiering. De uitvoeringsagenda zal in de komende tijd verder worden uitgewerkt, waarbij ook de kosten verder uitgerekend zullen worden.

Het klopt dus dat het gaat om een visie en dat ervoor moet worden gewaakt dat die sleutelprojecten de grootste aandacht krijgen. Het gaat om de visie dat mensen die niet in Haarlem hoeven te zijn, om de stad heen kunnen en niet door de stad. Verder is het beleid erop gericht mensen nog meer te verleiden om de fiets te pakken of te gaan lopen in plaats van de auto te nemen. Dat betekent niet dat de stad niet langer bereikbaar zal zijn voor de auto.
D66 heeft een aantal vragen gesteld die zij niet helemaal bij de SOR vindt passen. Uiteraard wordt er met de provincie over het fijnmazig busverkeer gesproken. De heer Visser (CU) miste de investeringsagenda, maar de heer Visser zal weten dat Haarlem nu met de provincie een miljoenenproject heeft lopen om juist dat openbaar vervoer te gaan verbeteren. Er waren ook commissieleden die pleiten voor het stimuleren van het ov. Zij wijst op hetgeen gezegd wordt over de lightrail vanuit Amsterdam tot aan Zandvoort via Haarlem. Dat zal dus aansluiting op het ov van Amsterdam naar Haarlem geven. Verder wordt er ingezet op de versterking van andere vormen van ov, waarmee de westflank binnen de MRA veel meer in de picture komt. Daar is een andere financiering voor dan voor de oude stadsregio, dus in die zin is Haarlem afhankelijk van de provincie. Die provincie verwacht daarbij van Haarlem een visie, waarmee vervolgens de Haarlemse belangen en wensen meer geagendeerd te kunnen worden bij het Rijk en bij de MRA.
Richting D66 wijst zij erop dat bepaalde projecten de laatste tijd inderdaad al vaker vanuit de geest van de SOR worden benaderd. Dat doet de raad ook, dus daarin kan men elkaar versterken.
GroenLinks vroeg om de MER. De overall mening van de MER is dat de plannen leiden tot een positief resultaat, maar op een paar punten (bijvoorbeeld de Westelijke Randweg) is sprake van een negatief resultaat. Met extra maatregelen kunnen die effecten echter weggenomen worden. Met uitzondering van archeologische toestanden, kunnen er maatregelen getroffen worden ter bestrijding van door de MER geconstateerde knelpunten.
Zij benadrukt dat de visie niet in beton gegoten is. Ten aanzien van de tunnel pleit zij ervoor te beginnen met onderzoeken en de lobby. Dat kost tijd. Daarom is het tunnelplan naar achteren geschoven. Duidelijk moet zijn dat als blijkt dat het tunnelplan gebaseerd is op verouderde modellen de benodigde miljoenen dan in de knip gehouden zullen worden.
De heer **Bloem** (SP) wil weten wat de wethouder doet als dat nu al zou blijken.
Wethouder **Sikkema** is van mening dat voor nu geconstateerd moet worden dat die tunnel absoluut van toegevoegde waarde is. Zij vindt het jammer dat sommigen de tunnel alleen maar als een ‘automaatregel’ zien, want zij ziet dat die maatregel echt veel meer ruimte binnen de stad biedt voor andere mobiliteiten en mogelijkheden biedt voor de kwaliteit van de openbare ruimte.
Richting de PvdA wijst zij erop dat het inderdaad gaat om een visie, maar dat de sleutelprojecten nog apart behandeld gaan worden. Zij deelt het idee van de heer Visser (CDA) dat het naïef zou zijn om te veronderstellen dat na het vaststellen van de SOR alle projecten verder als van een leien dakje zullen gaan. Er is nu wel een stappenplan, die op een integrale manier doorlopen zal worden. Op dit moment liggen een aantal beleidsplannen naast elkaar, terwijl er vanuit het stappenplan wel een prioritering in wordt aangebracht. Dat schept toch een strakker en integraler kader waaraan gewerkt kan worden, waardoor de boel wellicht toch een klein beetje versneld wordt. Autoluw betekent inderdaad niet autovrij. Op sommige plekken zal de auto echter wat meer te gast zijn.
Vertramming komt wel in het stuk voor (HvH). De CU heeft nu al een uitgebreide inspraakreactie gegeven. De SP heeft gelijk dat de illustraties alleen maar blanke mensen laten zien.
De **voorzitter** stelt vast dat de SOR dus nu de inspraak in gaat en daarna in deze commissie weer op tafel zal liggen.

9. Rondvraag (indien geen tijd hiervoor is, wordt rondvraag schriftelijk afgedaan)
De rondvraag zal schriftelijk worden afgedaan.

Agenda komende commissievergadering(en)
De volgende commissievergadering begint om 16.00 uur.
De heer **Boer** (VVD) wil graag de brief van de wethouder agenderen, die spreekt van de Dolhuysbrug en het vrijgeven van een krediet.
De **voorzitter** stelt vast dat dat in samenhang met het voorbereidingskrediet van het college aan de orde zal zijn.

Groen Links geeft, met toestemming van de voorzitter, volgende week aan welk stuk ze nog willen agenderen.
De commissievergadering van volgende week begint om 16.00 uur.

10.Sluiting
De **voorzitter** bedankt iedereen voor zijn of haar inbreng en sluit de vergadering om 19.50 uur.