

**CONCEPTVERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE COMMISSIE
BEHEER, GEHOUDEN OP 27 AUGUSTUS 2009 IN HET STADHUIS TE HAARLEM**

Aanwezige leden en plaatsvervangende leden:

De heren Aynan (PvdA), Vrugt (Actiepartij), Wiersma (CDA), De Vries (Partij Spaarnestad), Van de Manakker (SP), Van der Spoel (ChristenUnie/SGP) en de dames Bosma (VVD), Van Zetten (D66), De Leeuw-de Kleuver (fractie De Leeuw), Kagie (PvdA), Langenacker (PvdA), De Jong (GroenLinks) en Hoffmans (GroenLinks)

Mede aanwezig:

De heren Visser (voorzitter), Divendal (wethouder) en mevrouw Blaauboer (secretaris)

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

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De **voorzitter** opent om 17.00 uur de vergadering. Hij deelt mee dat de voorgenomen wandeling door de Haarlemmerhout op donderdag 24 september geen doorgang kan vinden. Er volgt spoedig een nieuw datumvoorstel.

Uitgereikt worden een uitnodiging 'Van Riool tot Rode Loper' voor vrijdag 4 september, een brief van wethouder Van Velzen van 25 augustus inzake uitbreiding garage De Kamp, een brief van de heer J. Bakker van WZ/OGV inzake de door wethouder Divendal toegezegde ambtelijk technische correctie met betrekking tot het HVVP en de inspreektekst van de heer J. Moerman van de Fietsersbond.

2. Vaststellen agenda

De **voorzitter** merkt op dat gezien de aard van deze vergadering er geen rondvraag zal zijn. De agenda wordt vastgesteld.

3. Inventarisatie mededelingen voor leden en collegeleden

Wethouder **Divendal** deelt de raadscommissie mede dat het college besloten heeft om niet in beroep te gaan tegen de uitspraak van de rechter in de procedure rondom de Schoterbrug. De gemeente gaat nieuwe verkeers- en luchtkwaliteitsberekeningen maken. Dat kan nu gebeuren op basis van de huidige stand van zaken en de nieuwe wetgeving daaromheen. Over een aantal weken zal het college vervolgens opnieuw een bezwaar nemen op het beroep dat ooit door Milieudefensie is ingediend op de vergunning.

De heer **De Vries** vraagt wat de wethouder bedoelt met 'de nieuwe wetgeving'.

Wethouder **Divendal** preciseert te bedoelen dat de gemeente bij nieuwe verkeers- en luchtkwaliteitsberekeningen uit mag gaan van de huidige stand van zaken: de huidige wet- en regelgeving, de huidige normen, de huidige getallen en de huidige prognoses.

De **voorzitter** vermoedt dat de commissie een schriftelijk bericht in dezen op prijs zal stellen.

Wethouder **Divendal** zegt dat op papier niets meer zal staan dan wat hij hier zojuist gezegd heeft, en wil het houden bij deze mondelinge mededeling.

De heer **Van de Manakker** vraagt of de meetpunten dezelfde zullen zijn als die die gebruikt zijn bij de vorige metingen.

De **voorzitter** wijst erop dat het niet de bedoeling is dat dit onderwerp nu ter vergadering behandeld wordt. Hij geeft de wethouder toch gelegenheid de vraag van de SP kort te beantwoorden.

Wethouder **Divendal** denkt dat bij de vraag van de heer Van de Manakker meespeelt wat een en ander zal betekenen voor de Waarderbrug. De metingen worden in eerste instantie verricht op basis van de eerdere besluitvorming rondom de Schoterbrug. Ook zullen er berekeningen gemaakt worden in situaties waarin de uitgangspunten ten opzichte van de besluitvorming in het verleden veranderen, dus bijvoorbeeld in een situatie waarin de Waarderbrug open is. In de procedure zullen deze verschillende berekeningen echter niet vermengd worden. Wel kunnen deze, los van de procedure rondom de Schoterburg, aanleiding zijn om te zijner tijd een nieuw besluit aan de raad voor te leggen over de Waarderbrug.

4. Actualisatie Haarlems Verkeer- en Vervoerplan (HVVP)

Mevrouw **A. Noorman** spreekt in namens het bewonersinitiatief en de wijkraad Frans Halsbuurt. Deze heeft al in april 2008 een alternatief voor de halve knip op de Schoterweg voorgesteld, zoals die ook nu weer in de voorliggende actualisatie van het HVVP voorkomt. Zij wil de betreffende variant bij dezen nog een keer onder de aandacht van raad en gemeente brengen, en hoopt alsnog op een reactie. Bovendien wacht de buurt nog steeds op de instelling door de gemeente, in het kader van de Rode Loper, van een 30km-zone, ook geschikt voor busverkeer.

De heer **De Vries** vraagt of de Frans Halsbuurt de halve knip zuidelijker zou willen, op de brug.

Mevrouw **A. Noorman** zegt dat de buurt inderdaad een halve knip op de brug voorstelt.

De heer **J. Moerman** spreekt in namens de Fietsersbond. Afgezien van keuzes over de verharding van fietsroutes ziet deze weinig nieuws in de voorliggende actualisatie. Met name mist de Fietsersbond een heldere evaluatie en een overzicht van de stand van zaken anno 2009, in verhouding tot de in 2003 geformuleerde doelstellingen. Het HVVP heeft structureel geld nodig voor de uitvoeringsprogramma's Verkeersveiligheid en Fietsinfrastructuur en dient gebruik te maken van de aanbevelingen uit de Fietsbalans, aldus de heer Moerman. Wat betreft de verharding van fietsroutes wil de bond de paragraaf 'Verharding fietsroutes' (6.3.3) uit het geactualiseerde HVVP lichten. Ten slotte vraagt de heer Moerman wanneer het college nu eindelijk komt met de toegezegde reactie op de Fietsbalans en de toegezegde jaarlijkse rapportage van het uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur.

De heer **Aynan** verklaart dat de PvdA zich grotendeels kan vinden in de voorliggende actualisatie van het HVVP. Hij noemt de volgende centrale punten: het uitgaand verkeer verlaat de stad om de randen heen; prioriteit geven aan ov en fiets, waarbij 'snel, veilig en comfortabel' met name voor de fiets de uitgangspunten zijn; doseerpunten aan de rand van de stad; een dynamisch parkeerverwijssysteem; HOV naar Schiphol Zuidas en de IJmond, inclusief vertramming; studie naar de haalbaarheid van de Mariatunnel; invoering voetgangerstoets ingeval van nieuwe ontwikkelingen.

Mevrouw **Bosma** vraagt wat hij precies bedoelt met een voetgangerstoets.

De heer **Aynan** verheldert te bedoelen dat er bij bouwprojecten gekeken gaat worden naar de bereikbaarheid ook voor voetgangers, en niet enkel voor auto's.

Hij vervolgt met te zeggen dat de PvdA vooral meer aandacht vraagt voor verkeersveiligheid. In het actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010 valt te lezen dat in bereikbaarheidsstudies de aandacht voor verkeersveiligheid nog relatief klein is. De nadruk ligt bij deze studies vooral op het doorrekenen van effecten voor het autoverkeer en het ov. Hetzelfde geldt volgens de fractie ook voor dit HVVP.

Het beleid moet, aldus de heer Aynan, zich met name richten op de kwetsbaarste groepen: fietsters, voetgangers, jongeren en ouderen. Daarbij moet het doel zijn te komen tot nul dodelijke verkeersslachtoffers: een zerotolerancebeleid voor verkeersveiligheid.

De heer **Wiersma** vraagt bij interruptie of de PvdA dan ook bereid is de financiële middelen en de mankracht in te zetten nodig om een dergelijk zerotolerancebeleid te realiseren.

De heer **Aynan** repliceert dat het één uiteraard niet zonder het ander kan.

Parkeren, vervolgt hij, moet vooral aan de randen van de binnenstad gebeuren, die vandaar lopend bereikbaar is. Enkel op die manier, vindt de PvdA, blijft de autoluwe binnenstad ook voor automobilisten aantrekkelijk.

De heer **Van de Manakker** vraagt hoe de PvdA dan tegen transferia aankijkt.

De heer **Aynan** verklaart dat zijn partij ook voor zulke verder van het centrum gelegen transferia is, met parkeergelegenheid, maar niet ten koste van parkeergarages aan de rand van de binnenstad.

Mevrouw **De Jong** vraagt zich af of met parkeergarages aan de rand van de binnenstad de verderaf gelegen transferia niet bij voorbaat tot mislukking gedoemd zullen zijn.

De heer **Aynan** stelt dat dit voorkomen kan worden door parkeren bij transferia goedkoper te maken dan parkeren aan de rand van de binnenstad.

Mevrouw **De Jong** vraagt of de PvdA dan ook bereid is dit middels duidelijke tariefverschillen te sturen.

De heer **Aynan** antwoordt dat uitspraken desbetreffend om meer overleg en nader onderzoek vragen. Hij zegt dat de PvdA ook wil dat alle woonwijken 30km-zones gaan vormen, met uitzondering van de doorgaande wegen of de A-wegen.

Mevrouw **Bosma** wijst hem erop dat bijvoorbeeld de Engelandlaan, in haar woonwijk, een heel brede laan is. Moet daar dan ook die 30km-beperking gelden, vraagt zij.

De heer **Aynan** stelt dat breedte of lengte van een straat in dezen natuurlijk geen criterium kan zijn. De verkeersveiligheid moet het uitgangspunt zijn.

Ten slotte wijst de fractie erop dat het toch mogelijk zou moeten zijn ook het Spaarne in Haarlem voor vervoer te gebruiken, en stelt iets als een 'Spaarnette' voor.

Mevrouw **Bosma** zegt dat bij eerdere proeven bleek dat van een dergelijke mogelijkheid maar weinig gebruik wordt gemaakt.

De heer **Aynan** stelt dat zulk een eerder mislukken niet uitsluit dat er toch nog kansen voor de toekomst zijn. Hij wijst op de vele woningen die er momenteel langs het Spaarne gerealiseerd worden.

Mevrouw **Van Zetten** merkt op dat het voorliggende stuk een actualisatie betreft van een HVVP dat al sinds 2003 bestaat, en zij vraagt of de PvdA van mening is dat er veel gebeurd is in de afgelopen zes jaar.

De heer **Aynan** noemt het realiseren van de Gedempte Oude Gracht en het uitrollen van de Rode Loper. Ook wijst hij op de duizenden parkeerplekken voor fietsers op het Stationsplein.

Mevrouw **Van Zetten** wijst van haar kant op de plannen voor de Mariatunnel, en het verband met de relatie tussen de gemeente en de provincie. Denkt de PvdA dat er hier de komende jaren nog iets te verwachten valt? Gaat de voorgestelde multimodale ontsluiting van de binnenstad er komen? Het ov is daarvan een belangrijk onderdeel, maar dat ov is, aldus mevrouw Van Zetten, het ondergeschoven kindje van dit HVVP.

De heer **Aynan** is het daar niet mee eens. Hij wijst op de opmerkingen aangaande ov aan het begin van zijn betoog.

De **voorzitter** onderbreekt de discussie met een punt van orde. Gezien de beschikbare tijd stelt hij de commissie voor zich in deze eerste ronde verder te beperken tot het formuleren van de standpunten van de fracties, en af te zien van debat dienaangaande. Het debat kan vervolgens tijdens een van de komende vergaderingen worden aangegaan naar aanleiding van het verslag van deze eerste ronde.

De **commissie** gaat akkoord.

De SP heeft met belangstelling van de actualisatie van het HVVP kennisgenomen, zegt de heer **Van de Manakker**, maar heeft weinig nieuws kunnen ontdekken. De doelstellingen zijn prima, maar de uitvoering is moeizaam. Hij vindt bovendien dat het stuk slecht leesbaar is. De fractie oppert om voor de diverse soorten vervoer aparte en verschillend gekleurde, transparante kaarten te maken, die dan naar wens op elkaar gelegd en gecombineerd zouden kunnen worden. De SP wijst ook op de onduidelijkheid die blijft heersen met betrekking tot 'Asfalt, tenzij' (pagina 11). Verder legt de fractie zich niet neer bij het gemelde niet vinden van geschikte plekken voor transferia (pagina 16).

De heer Van de Manakker noemt de vele klachten uit de buurten met betrekking tot de 'vriendelijke snelheidsremmers' en hij vraagt naar de stand van zaken wat betreft weekendparkeren onder het nieuwe provinciehuis. Hij wijst er ten slotte op dat in het stuk nog steeds sprake is van fietsbrug de Adriaan, hoewel deze volgens hem toch al lang van de baan was.

De **voorzitter** beaamt dat deze laatste inderdaad niet meer in het stuk thuishoort.

Mevrouw **Bosma** verklaart dat de VVD al enige jaren geleden gevraagd heeft om een nieuw verkeerscirculatieplan vanwege de slechte bereikbaarheid van de binnenstad met name voor de automobilist. Hoewel ook de VVD verbetering van het ov en fietsfaciliteiten belangrijk vindt, wil zij zich in haar betoog even tot de auto beperken. De fractie roept om fundamentele oplossingen voor het bereikbaarheidsprobleem. Het huidige HVVP biedt hiervoor onvoldoende basis. De VVD constateert dat het college helaas van mening blijkt te zijn dat de beleidsdoelstellingen geen aanpassing behoeven, en zich slechts wil richten op actualisatie van het HVVP. Zij kan daarom enkel de al eerder en vaker verwoorde

standpunten van de VVD herhalen. Ook vindt zij de agendering van het stuk als ‘bespreekpunt’ onjuist: het zou als een ‘discussiestuk’ gezien moeten worden. Het standpunt van de VVD blijft dat autoluw maken van de binnenstad gelijk op moet blijven gaan met een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor de auto. Dit is essentieel voor de groei en bloei van de stad, aldus mevrouw Bosma. De VVD stelt dat Haarlem behoefte heeft aan twee ringen: een buiten- en een binnenring. De buitenring is een vierbaansverbinding om heel Haarlem heen. Verkeer dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, moet niet gedwongen worden een weg door de binnenstad heen te kiezen. Wel moet de auto gemakkelijk op de binnenring kunnen komen, die tegen de oude stad aan dient te liggen: aan de zuidkant de Gasthuisvest, aan de westkant de Wilhelminastraat, aan de noordkant de Parklaan of de Bolwerken en aan de oostkant het Spaarne. Op de randen van die binnenring liggen de parkeergarages, waarbij snelle uitvoering van een dynamisch parkeerverwijssysteem van belang is. In de voorliggende nota ligt de nadruk op het verder autoluw maken van het centrum door het zodanig inrichten van de stad dat het verkeersaanbod van auto's richting binnenstad afneemt. De VVD vindt dit uitgangspunt onjuist. Het verkeersaanbod moet juist beter gefaciliteerd worden, zodat de stad op een goede manier bereikbaar wordt. De in de nota benoemde centrumring is in feite een route over de tangenten die zodanig ruim om de binnenstad ligt dat het vandaar uit moeilijk is om die binnenstad te bereiken. Doseerpunten aan de randen van de stad lossen filevorming niet op, stelt mevrouw Bosma, maar knippen de files enkel in stukjes. Doorzetten van dit beleid zal er uiteindelijk toe leiden dat bezoekers uit de binnenstad gaan wegblijven. De door de VVD voorgestelde binnenring moet vlot te bereiken zijn. Daarbij is goed verkeer over de bruggen van groot belang, met een duidelijk zichtbaar volgsysteem zodat men weet wanneer deze geopend zijn. De fractie pleit er ook voor om bruggen tijdens de spits in het geheel niet te openen. De VVD is voor verbreding van de Prinsenbrug voor doorgaand en links afslaand verkeer. Ook moet de Waarderbrug weer opengesteld worden voor het autoverkeer, en dient de toegang tot de garage de Appelaar zodanig te worden aangepast dat de verkeersonveilige bottleneck aldaar wordt opgelost. Het inrichten van transferpunten ziet de fractie als niet meer dan een noodgreep. Uiteindelijk moeten er garages aan de rand van de binnenstad komen. Samenvattend stelt mevrouw Bosma dat het niet de bedoeling is van de VVD om het autoluw maken van de binnenstad tegen te gaan, maar dit te realiseren door het actief bevorderen van de doorstroming en bereikbaarheid.

Mevrouw **De Jong** stelt dat GroenLinks in de toekomst een heel ander Haarlem voor ogen staat dan de VVD, die hoe dan ook het gebruik van de auto wil blijven faciliteren. Dat wil GroenLinks absoluut niet. GroenLinks wil een leefbare, een gezonde, een veilige en groene stad, en maakt daarvoor duidelijke keuzes, onder meer door het faciliteren van het fietsgebruik en ervoor te zorgen dat met name korte autoritten onaantrekkelijk gemaakt gaan worden. De fractie is blij dat het principe van een autoluwe binnenstad in dit aangescherpte HVVP niet is losgelaten. Om deze ook te realiseren moet parkeren plaatsvinden buiten de binnenring, aan de tangenten, ook voor bezoekers die van buiten komen. GroenLinks is tevens voorstander van het inrichten van een distributiecentrum voor goederen buiten de stad, bijvoorbeeld in de Waarderpolder. Het gaat daarbij niet alleen om de luchtkwaliteit, maar vooral ook om de veiligheid, zegt mevrouw De Jong. De fractie spreekt zich verder uit voor nader onderzoek naar locatie en effecten van eventuele transferpunten. Inzake een nader onderzoek naar het voorkeurstacé van de Prins Bernhardlaan naar de Waarderpolder wil de VVD dit voor de fiets, en niet voor de auto. De Mariatunnelvariant lost volgens de fractie het knelpunt van het stadsverkeer niet op. Een en ander moet in zijn geheel en in een breder kader gezien worden, namelijk dat van de bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam.

Inzake de discussie over asfalt en fiets biedt de voorliggende actualisatie geen nieuwe helderheid, aldus mevrouw De Jong. Wat is de ratio achter het onderscheid primair/secundair netwerk, vraagt zij. Wanneer is iets een primair en wanneer is iets een secundair netwerk? Voor GroenLinks moet het primaire netwerk in asfalt uitgevoerd worden. Enkel in het geval van het secundaire netwerk kunnen er eventueel uitzonderingen gemaakt worden. De fractie denkt ook aan een aantal fietssnelwegen, doorgaande fietsroutes zonder stoplichten.

De **voorzitter** wijst mevrouw De Jong erop dat haar spreektijd verstreken is. Mevrouw **De Jong** zegt het ov dan maar even over te slaan, en vraagt ten slotte om een overzicht van de bestede gelden en de stand van zaken van de uitvoering van het programma fietsinfrastructuur.

De heer **Wiersma** roept namens het CDA om visie, visie en visie. Het onderhavige stuk, zegt hij, geeft een mooie opsomming van zaken waartoe de besluiten al in het vorige college zijn genomen, en waarvan de uitwerking vaak al in werking is gezet. Maar hoe zit het met de visie op de langere termijn, op de toekomst van de stad in het zicht van de problematiek van het verkeer? Hoe nu verder met het ov en de Zuidtangent? Hoewel de wijkraden aangeven niets te voelen voor een route door de Rijksstraatweg laat de coalitie in dezen niets horen. De provincie begint ondertussen al met een onderzoek naar vertrammings van bepaalde delen van de Zuidtangent in het verzorgingsgebied, en bouwt een extra parkeergarage voor haar werknemers op of in de buurt van het Houtplein. Maar van een standpunt of visie inzake een tunnel op of onder de Hout horen we niets, stelt de heer Wiersma.

Hij vraagt verder waar de aan de stad en ondernemers beloofde compensatie blijft. Ook vraagt de fractie zich naar aanleiding van perspublicaties van wethouder Van Velzen af of er nu weer een parkeerfonds is. Mocht dat zo zijn, dan vindt het CDA dit prima, maar wel met geormerkt geld voor parkeren, en niet uit de algemene middelen voor allerlei andere zaken. Visie is hoognodig, aldus de heer Wiersma, want hoe moet het als er straks op zaterdag duizend of meer auto's tegelijk in of uit de binnenstad willen?

Uitbreiding van de Kampgarage vindt het CDA best, maar het genoemde bedrag van 150.000 of zelfs 180.000 euro voor onderzoek vindt de fractie aan de erg hoge kant. Bovendien zou eerst eens de invloed van het inrichten van transferia en een parkeerverwijssysteem op die kant van de stad bekeken dienen te worden. Ook moet er, aldus de heer Wiersma, naar een oplossing aan de oostkant gezocht worden.

De economie smeekt om visie op de langere termijn, vervolgt hij. En, herhaalt hij, belofte – van compensatie aan ondernemers aan winkeliers – maakt schuld.

Zoals ook de Fietsersbond met enige regelmaat stelt, is het hier en daar leggen van wat asfalt nog geen visie. Hoe het verder moet met de omstreden brug over het bolwerk, daar wordt met de bond en de wijkraden niet over gesproken. Drie bruggen over een breedte van 150 m water naast mekaar lijkt het CDA wat veel van het goede.

Wat het ov betreft vraagt het CDA om een nog hogere frequentie van de lijnen 73 en 75 op Zuidtangentniveau. Lijn 4 moet terug naar vier keer per uur, om ook die kanten van de stad beter te ontsluiten, en de bewoners de keuze tussen fiets en bus te geven.

Ten slotte vraagt het CDA om het obstakelvrij maken van de ringwegen, om een goede doorstroming te bewerkstelligen.

Auto's aan de buitenkant, en binnen de autoluwe stad, aldus de heer Wiersma.

Mevrouw **Van Zetten** verklaart dat net als het CDA ook D66 natuurlijk graag visie wil. De fractie toont zich ontevreden over de manier van aanleveren van de voorliggende actualisatie. Net als de VVD zou ook D66 eigenlijk wel een heel nieuw plan willen hebben. De fractie stelt daarom dat het hoog tijd wordt om afscheid te nemen van Goudappel Coffeng. Dat bureau heeft nu al veel te lang dit soort rapporten zitten schrijven, aldus mevrouw Van Zetten. Het wordt tijd voor een second opinion.

Het HVVP is niet los te zien van de relatie van de gemeente met de provincie, vervolgt zij. Veel staat of valt met het geld dat Haarlem van de provincie of het Rijk verwachten kan. Wat is hier de stand van zaken, vraagt D66.

Verder is er in de actualisatie veel te weinig aandacht voor het ov, zegt mevrouw Van Zetten. Hoe zit het bijvoorbeeld met de trein, en wat zijn de gevolgen voor Haarlemmers van de hogesnelheidslijn die binnenkort in gebruik genomen gaat worden? In al deze en meer gevallen is de relatie tussen gemeente en provincie en Rijk van essentieel belang. Vaak blijkt na jaren dat Haarlem 'er niets aan heeft kunnen doen'. Hoe gaan we dat veranderen, vraagt D66.

De heer **Vrugt** noemt het HVVP in grote lijnen een fantastisch plan, maar het valt hem op dat heel veel van de hoofdzaken niet tot uitvoering komen. Hij wijst daarbij met name op de transferia en de

Mariatunnel. Alles hangt daarbij samen met het ov, zegt de heer Vrugt. Hij noemt het verder een groot misverstand dat lokaal en regionaal ov voortdurend door elkaar worden gehaald. Ook wijst de heer Vrugt erop dat om mensen te kunnen verleiden de auto te laten staan eerst ov en doorstroming goed geregeld zullen moeten worden. In dat licht noemt hij investeren in autofaciliteiten in de binnenstad waanzin.

De heer **Van der Spoel** wijst namens de ChristenUnie/SGP op de verwachte toename van het autogebruik in heel Nederland, en dus ook in Haarlem. Hij stelt dat het natuurlijk nodig zal zijn om de mensen met het ov het centrum van de stad in te krijgen. Daarvoor zijn er transferpunten nodig. Maar die kunnen blijkbaar niet gevonden worden. De fractie pleit voor distributiepunten waar ladingen van grote vrachtwagens over kleinere wagens verdeeld kunnen worden. Voor de veiligheid van de fietsers vraagt de ChristenUnie/SGP om tunnels, en het niet toelaten van autoverkeer op de fietsroutes. En dus ook geen busverkeer op die fietsroutes. Ten slotte zegt spreker dat zijn fractie tegen een fietsbrug over de Schotersingel is.

De nota Ruimte en mobiliteit meldt een verwachte toename met 40% van het autoverkeer, verklaart mevrouw **De Leeuw**, en dat is nogal wat. De stad is voortdurend in beweging, zegt zij, en wordt steeds beter voor steeds meer doeleinden gebruikt: werk, winkelen, vrije tijd, zomaar rondlopen ... De stad moet daarom bereikbaar gehouden worden. Daarvoor moeten er meer parkeergarages komen, en ook fietsenstallingen. Maar dan wel uit het zicht, zegt mevrouw De Leeuw, want op dit moment is er op bepaalde plekken vanwege de grote hoeveelheden tijdelijk op het trottoir geplaatste fietsen voor voetgangers vaak geen doorkomen meer aan. Eigenlijk komt dit, als vele andere zaken, neer op handhaving, stelt zij. Als dit gebeurt, en er wordt bovendien gezocht naar een oplossing voor het parkeerprobleem aan de oostkant van de stad, dan komen we een heel eind in de richting van het leefbaar houden van Haarlem, aldus fractie De Leeuw.

Gegeven het feit dat de gemeente zonder resultaat al acht jaar lang studeert op de mogelijkheid van ondergronds parkeren vindt de heer **De Vries** dat het HVVP aan dit probleem te weinig aandacht besteedt. Het plan is veel te summier over parkeren, stelt hij. Gezien alle aandacht die aan de fiets geschonken wordt, had de auto zeker wat parkeren betreft in deze nota toch wel wat meer ruimte mogen krijgen. Ten slotte vraagt Partij Spaarnestad aandacht voor de alternatieve halve knip voorgesteld door de bewoners en wijkraad van de Frans Halsbuurt, zoals eerder door inspreker mevrouw Noorman ter sprake gebracht.

Mevrouw **Bosma** vraagt de voorzitter naar de precieze status van het stuk.

De **voorzitter** antwoordt dat er formeel sprake is van een koers- en richtingstuk. Dit betekent dat het college op enige punten aandacht schenkt en vervolgens een bepaalde stand van zaken geeft. In die zin betreft het geen adviesstuk. Aan de andere kant, mocht de raad bijvoorbeeld iets willen met fietsstructuur, dan kan daar een concreet voorstel voor komen; als de raad een obstakelvrije buitenring wenselijk acht, dan kan daar een concrete motie over ingediend worden enzovoorts.

6. Sluiting

De **voorzitter** dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit om 18.10 uur de vergadering.