

CONCEPTVERSLAG VAN OPENBARE VERGADERING D.D. 14 FEBRUARI 2008 VAN DE COMMISSIE ONTWIKKELING

Aanwezig de leden van de commissie Ontwikkeling:

De heren M. Aynan (PvdA), J. Fritz (PvdA), K. Nagtegaal (SP), O. Özcan (PvdA), F.H. Reeskamp (D66), F. Visser (ChristenUnie-SGP), J. Vrugt (Axielijst), P.A. Wever (SP), C.A.S. de Vries (Partij Spaarnestad) en de dames D. Eikelenboom en T.E.M. Hoffmans (GroenLinks)

Aanwezig de leden van de commissie Beheer t/m agendapunt 5:

de heren P. Elbers (SP), L. Mulder (GroenLinks), G. van der Spoel (ChristenUnie-SGP), C.V. Wiersma (CDA) en de dames P. Bosma (VVD), A.L.M.G. de Jong (GroenLinks), J. Langenacker (PvdA) en L.C. van Zetten (D66)

Afwezig: S. Hikspoors (VVD) en mw. Leitner (D66)

Mede aanwezig:

De heren J. Nieuwenburg (wethouder), C. van Velzen (wethouder), A. Overbeek (voorzitter) en mevrouw M. Blaauboer (secretaris)

Verslag: Mieke van de Belt (Notuleerservice Nederland)

1. Opening en mededelingen voorzitter

De **voorzitter** opent de vergadering om 19.00 uur en heet alle aanwezigen welkom op deze voor een deel gemeenschappelijke vergadering van de commissies Ontwikkeling en Beheer over het agendapunt tunnelstudie Zuidtangent.

- De voorzitter heeft een gesprek gevoerd met de werkgroep Deo over de planning van het bouwplan Deo en het bestemmingsplan.
- Op 6 maart staat tijdens de raadsmarkt een presentatie van het definitief ontwerp van Schalkstad gepland.
- Uitgereikt wordt een brief van de directeurs van Het Dolhuys d.d. 12 februari jl. aan het college van B&W over de bouw van een museumdepot voor het Frans Halsmuseum.
- Via de e-mail heeft de commissie zelf al een brief van Het Dolhuys d.d. 11 februari jl. ontvangen over hetzelfde onderwerp.
- Op vrijdag 7 maart aanstaande om 16.00 uur vindt er een presentatie plaats met de nieuwe stadsbouwmeester Max van Aerschot in het Teylers Museum.

2. Spreektijd voor belangstellenden

Er hebben zich geen sprekers gemeld.

3. Conceptverslagen van de vergaderingen van 24 en 31 januari 2008

Conceptverslag 24 januari:

Bladzijde 3, toevoegen bij de reactie van burgemeester Schneiders: *Hij zegt toe met de Vereniging Ambulante Handel over ongeveer een halfjaar te overleggen.*

Bladzijde 5, tweede regel: Kampwijk vervangen door *kansrijk*.

Bladzijde 8, bij GroenLinks vervangen: de situatie gaat er niet op vooruit door *Het busverkeer op de Jansweg is een aandachtspunt*.

De verslagen van 24 en 31 januari worden vastgesteld.

4. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en commissieleden

Wethouder Nieuwenburg deelt mee dat het gemeentebestuur ervan op de hoogte is gesteld dat de provincie voornemens is haar goedkeuring te onthouden voor een deel van het bestemmingsplan Binnenduinrand. Het officiële besluit is nog niet genomen. De Haarlemse gemeenteraad heeft echter met

39 stemmen het bestemmingsplan vastgesteld. Wethouder Nieuwenburg roept de raadsleden op hun Statenleden te informeren.

5. Resultaten tunnelstudie Zuidtangent 2007

Instemming wordt gevraagd met de conclusies uit de eindrapportage van de tunnelstudie dat een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem maatschappelijk, ruimtelijk en technisch haalbaar is en dat de oplossingsrichting vanaf de Schipholweg via het Houtplein en het centrum naar het NS-station hiervoor de meest doelmatige en haalbare is. Instemming wordt ook gevraagd om deel te nemen aan een door de provincie uit te voeren vervolgstudie ter uitwerking van de voorkeurvariant.

Partij Spaarnestad is blij met alle goed georganiseerde sessies over dit plan. Er zijn wel twijfels over de haalbaarheid en de risico's. De studie is niet breed, terwijl het om vele miljoenen euro's gaat. Een tunnel voor de west-oostverbinding voor auto's kan er dan ook wel bij worden betrokken.

De **SP** wijst op het grote belang voor de hele regio met 300.000 inwoners op economisch gebied, voor de werkgelegenheid en voor de aansluiting op omliggende regio's. De SP heeft echter grote twijfel bij de financiële haalbaarheid en zij vraagt zich af of er wel voldoende draagvlak bij de bevolking is. Grote bedrijven zouden via heffingen zo'n 10% moeten meebetalen, het Rijk en de provincie verzorgen de rest. De tunnel levert de bedrijven voordeel op. Als de financiering over een periode van vijftig jaar wordt begroot, dan kost het jaarlijks 56 miljoen euro. In de studie wordt ook gesproken over deelname van de gemeente aan een fonds Deltametropool. Om draagvlak bij de bevolking te vergroten zou de gemeente nu moeten investeren in de verbetering van het openbaar vervoer, want daarmee wordt het hele plan geloofwaardig. Verbetering van het openbaar vervoer is een punt in het coalitieakkoord. De sprekers behoren vaak tot organisaties en daar ligt wel een draagvlak, maar de gewone bevolking gaat hieraan meebetalen en het is maar de vraag of ook daar voldoende draagvlak is.

Volgens de mevrouw **Langenacker** en de heer **Reeskamp** is juist bij de inspraak gebleken dat er wel draagvlak is. Ook Rover zorgt daarvoor.

De heer **Elbers** licht toe dat de gevolgen qua financiering pas over twee jaar duidelijk worden en dan pas ziet de bevolking de consequenties. Voor de ideeën bestaat wel draagvlak, maar men kan de consequenties niet overzien. Daarom moet je nu al het openbaar vervoer verbeteren. Voordelig openbaar vervoer vergroot het draagvlak voor het dragen van de lasten van de tunnelaanleg.

Volgens de heer **Nagtegaal** moet de gemeente met het geld dat er nu is beginnen en dan kan het plan later worden afgemaakt. Hij denkt daarbij aan een tunnel onder de Rustenburgerbrug of een parkeergarage onder de Nieuwe Gracht.

De heer **Reeskamp** wijst op de technische onmogelijkheid om wel onder het Spaarne te boren en niet meteen een tunnelbuis aan te leggen.

De heer **Nagtegaal** vraagt het college hoe het nu zit met het traject onder de Gedempte Oude Gracht.

De heer **Elbers** spreekt uit dat de SP het tracé naar het Houtplein over Verwulft naar de Grote Markt, steunt. Keuzes worden ook door financiën bepaald.

De heer **Catsman** concludeert dat de SP het tracé weliswaar steunt, maar twee jaar wil wachten totdat er onder de bevolking voldoende draagkracht is. Dan valt dat wel samen met de verkiezingen.

De heer **Visser (CU-SGP)** wijst erop dat argumenten toch doorslaggevend zouden moeten zijn.

De **SP** herhaalt dat het om een gigantisch bedrag gaat dat de bevolking moet opbrengen.

De **VVD** wijst op het vitale belang van de bereikbaarheid van Haarlem. Die verbetert sterk en het aantal reizigers zal verdubbelen. Er is nu een bedrag van 100 miljoen euro voor de ondertunneling van het Spaarne. Hiermee moet de gemeente voortvarend te werk gaan en niet wachten. Een kleine tunnel is een onderdeel van de ondertunneling van het Spaarne. Mevrouw Bosma bepleit te beginnen met het voorkeustracé. Zij hoort graag van het college hoe ver het met die 100 miljoen euro kan komen.

Volgens de heer **Visser (CU-SGP)** moet een tunnel, ook bij fasering, echt een uitgang hebben. Hij vraagt of er ook gelijk een autotunnel moet komen.

Ook mevrouw **Hoffmans** vraagt hoe de bus dan aan de andere kant van het Spaarne omhoog moet komen. Het traject voor de Zuidtangent loopt dan wel anders.

Mevrouw **Langenacker** verbaast zich over het voorstel van de VVD. Er is toch een motie ingediend om de lange tunnel te onderzoeken.

De **VVD** ziet het traject van de Zuidtangent over de Gedempte Oude Gracht in de toekomst langs die route lopen. Er ligt nu 100 miljoen euro van de provincie en daar moet de gemeente mee aan de slag, uiteraard voor zover dat technisch haalbaar is. De gemeente moet niet wachten tot de financiering voor het gehele project rond is. De aanleg van de tunnel staat voorop.

Op de vraag van de heer **Wiersma** of de VVD nu een voorkeur heeft voor de lange tunnel of misschien toch andere opties aanvaardbaar vindt wanneer er niet voldoende geld beschikbaar komt, herhaalt mevrouw **Bosma** stellig dat de VVD voorstander is van de lange tunnel via de Schipholweg. Daarvoor is - afhankelijk van de berekening - 500 of 800 miljoen euro nodig. Er ligt nu 100 miljoen euro en de VVD bepleit dat de gemeente daarmee voortvarend aan de slag gaat.

De heer **Reeskamp** informeert of hij nu goed begrijpt dat de VVD met die 100 miljoen euro wil starten met een korte tunnel op het tracé van de lange. Dat is technisch echter niet haalbaar en bovendien zou je veel geld investeren in een uitgang.

Volgens mevrouw **Hoffmans** ligt er voor 100 miljoen euro straks een tunnel op een traject waar de uiteindelijke lange tunnel niets mee opschiet.

De heer **De Vries** wijst erop dat gedeputeerde Mooij hier niet blij mee zal zijn. Ook de gedeputeerde is voorstander van de lange tunnel. Bovendien hoort de heer De Vries niet precies over welk tracé die korte tunnel dan uiteindelijk zou moeten lopen.

De heer **Elbers** vindt de optie van de VVD wel realistisch. Er is nu 100 miljoen euro die de gemeente zo goed mogelijk moet besteden: een korte tunnel bij de Rustenburgerbrug. Dat vindt de SP ook.

De **VVD** ziet dat met de tunnel de positie van Haarlem in de regio op de kaart is gezet en dat is een absolute noodzaak. Haarlem wordt een knooppunt in het openbaarvervoersnet, dat ook de IJmond ontsluit. Het openbaar vervoer wordt dankzij de tunnel een goed alternatief voor de auto. De VVD wil de automobilisten niet hun auto uitjagen, maar wel meewerken aan een goede mobiliteit van de mensen. Bovendien zijn autoluwe binnensteden een goede zaak. De keuze voor het tracé via de Schipholweg en het Houtplein is te prefereren. Bovendien biedt de tunnel ook mogelijkheden voor het autoverkeer. Dat moet in een vervolgstudie zeker worden meegenomen. Dat geldt ook voor het verkeer bij de tunnelmond. Mevrouw Bosma is ervan overtuigd dat de investering zich ruimschoots zal terugverdienen. Zij denkt daarbij ook aan de toename van bezoekers aan de stad.

De heer **Visser (CU-SGP)** informeert of mevrouw Bosma nu bepleit dat het parkeren bij de Nieuwe Gracht niet doorgaat.

Mevrouw **Langenacker** vraagt hoe de VVD denkt bedrijven mee te laten betalen aan de tunnel.

De **VVD** ziet graag veel parkeergarages. Als er toch wordt gegraven, kan er wellicht ook plek voor auto's komen. Als bedrijven zien dat Haarlem daadwerkelijk in een knooppunt van het openbaar vervoer ligt, dan zullen veel bedrijven interesse hebben om zich langs de route te vestigen. Dat is de basis voor investeringen van die kant, maar dat zou je niet verplicht moeten stellen.

De **ChristenUnie-SGP** vindt de studie er goed verzorgd uitzien en zo doet gedeputeerde Mooij de gemeente geloven dat Haarlem niet zonder tunnel kan. Het monumentale centrum van Haarlem vormt echter een probleem. Het plan is zowel technisch als financieel moeilijk. De heer **Van der Spoel** stelt dan ook voor eerst te onderzoeken in hoeverre het Rijk financieel over de brug komt. Verder ziet hij graag een onderzoek naar een bovengrondse busbaan. De heer **Visser (CU-SGP)** voegt hieraan toe, dat bij zo'n onderzoek ook moet worden meegenomen hoe de autopassage kan worden verbeterd, hoe de Stationsomgeving er uit komt te zien en het Houtplein. Op dat plein zullen mensen massaal moeten overstappen. Als daar een extra uitgang van de tunnel komt, scheelt dat veel mensen een overstap. Hij hoort graag meer informatie over de varianten bij het station. Die worden nu niet toegelicht. De

ChristenUnie-SGP pleit voor een breed onderzoek waarbij alle varianten openliggen. Zij hoort graag hoeveel reistijdswinst een korte en een lange tunnel opleveren. Bij onderzoek rond het station moet je ook een relatie met de Ripperda leggen. Verder vraagt de heer Visser waarom er geen experiment plaatsvindt. Hij zou graag weten wat het oplevert als de huidige Zuidtangent doorrijdt tot de Delftlaan.

De heer **De Vries** vindt dat de ChristenUnie-SGP wel erg veel wil onderzoeken en bestuderen. De heer **Nagtegaal** vraagt zich af wat het voor de bevolking betekent als er een experiment plaatsvindt waarbij een aantal lijnen niet meer rijdt.

Volgens de heer **Visser** komt dat onderzoek er toch. Hij roept de commissie op zich niet blind te staren op een droombeeld, maar ook andere varianten te onderzoeken en alle opties open te houden.

Axielijst stemt niet in met de conclusies van het eindrapport. In ruimtelijk opzicht is de haalbaarheid nog maar zeer de vraag. In technisch opzicht is het plan misschien mogelijk, maar het gaat wel ten koste van veel in de binnenstad. In maatschappelijk opzicht is het plan niet haalbaar. In de verkiezingstijd heeft niemand hierover iets gevraagd aan de Haarlemmers. Ook al heb je een mandaat, ook al zijn de mensen de afgelopen maanden betrokken bij de studie, de gemeenteraad kan dit megaproject niet zomaar in gang zetten. Axielijst ziet het genoemde tracé niet als het meest doelmatige. Als dit de wens is van de gedeputeerde, dan mag je zeggen: 'wie bouwt, betaalt'. Het resultaat van enkele minuten tijdswinst op de busbaan vindt de Axielijst veel te mager en dus waanzinnig voor dit megaproject. Axielijst is voorstander van het houden van een referendum, als het om zulke ingrijpende zaken gaat. Grote problemen vragen grote projecten. Hier ligt wel een groot project, maar geen groot probleem. De heer **Vrugt** heeft zich verbaasd over het standpunt van de VVD, maar als er gedacht wordt aan een korte tunnel, dan valt er te praten. Die 100 miljoen euro kan de gemeente inzetten voor de Spaarnepassage. Daarmee is de hele studie begonnen. De Axielijst was tegen de ouderwetse variant. De route van de Zuidtangent was niet logisch, want bij de Rustenburgerbrug was meer ruimte. Een tunnel op die plek in plaats van daar waar hij niet gewenst wordt, is bespreekbaar.

De **PvdA** is blij met de visie die er nu ligt. Er is gezocht naar een alternatief voor de Zuidtangent. Er liggen veel problemen: verstopte snelwegen, een gewenste autoluwe binnenstad, een afnemend aantal bezoekers, de slechte verbinding met de Zuidas, het ontbreken van een goede verbinding met Velsen en de moeilijke toegankelijkheid van de Hogeschool. Diverse organisaties zijn bij de plannen betrokken en zowel het product als het proces vindt de PvdA geslaagd. Veel burgers hebben bij de inspraak positief gereageerd. Ook de samenwerking met de provincie vindt mevrouw **Langenacker** een pluspunt. De investering in de lange tunnel betekent wel dat het station niet het eindpunt mag zijn.

De heer **Vrugt** wijst erop dat de doorgang naar de IJmond en de verbinding met de Zuidas lang geleden al beloofd waren. Daar is die tunnel niet voor nodig. Het is beter de Zuidtangent door te trekken naar IJmond.

Mevrouw **Hoffmans** sluit zich aan bij deze woorden. Zij vindt dat de alternatieven ook aandacht verdienen.

Volgens de heer **Nagtegaal** ligt er helemaal niet zo veel draagvlak bij de bevolking en zijn er echt voor- maar ook tegenstanders.

De **PvdA** beaamt dat de verbeterde aansluiting eerder had moeten plaatsvinden. Maar als het tracé nu wordt verlengd, neemt de vervoerswaarde enorm toe. De hele regio profiteert hiervan. De PvdA is altijd tegen een korte tunnel geweest: niet op die plek en niet op de wijze waarop die gerealiseerd zou worden. Bij de lange tunnel is sprake van een goede visie op de regio. Er moet nog wel het nodige worden uitgezocht, bijvoorbeeld de vertramming. De PvdA staat positief tegenover een vervolgstudie. De lange tunnel is technisch mogelijk en geeft Haarlem de bereikbaarheid die zij waardig is. Financieel moet er nog veel worden onderzocht, want de bedragen zijn enorm en kunnen nooit uit de gemeentelijke begroting komen. Het Rijk heeft jaarlijks 7 miljard euro beschikbaar voor dergelijke grote investeringen. Haarlem moet niet kiezen voor een tussenvariant zoals mevrouw Bosma nu voorstelt, want dit plan is echt realiseerbaar. Er is meer informatie nodig qua financiële haalbaarheid, maar als het belangrijk is, moet je er ook wat voor over hebben.

De PvdA vindt het plan alleen dan haalbaar, als de verbinding wordt doorgetrokken naar Velsen. Dat is een absolute voorwaarde. Zij hoort graag een uitspraak over de vertramming en over meerkosten als er een lightrail beschikbaar komt. Het regionale aspect is essentieel en mevrouw Langenacker hoort nog graag hoe het college omgaat met de ontwikkelpotentie.

Volgens mevrouw **De Jong** kan vervoer bij een toename tot 50.000 reizigers niet meer per bus. Dan is er echt vertramming nodig. De genoemde bedragen zijn voor de aanleg van de tunnel, daar komen dan de kosten voor vertramming nog weer bovenop. Zij vraagt of mevrouw Langenacker dan nog steeds vertrouwen in het plan heeft.

De **PvdA** stelt vast dat het een proces over tientallen jaren is en dat er nu een gedegen uitspraak gedaan moet worden.

Het **CDA** is blij met de studie. Er is een goede inspraakprocedure geweest. Het draagvlak is door de visie alleen maar toegenomen. De varianten zijn beoordeeld in de inspraak en door vakmensen. Het CDA kan zich vinden in de voorkeursvariant. De Zuidtangent levert een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid van Haarlem. Ondernemers willen graag adviseren hoe zij kunnen bijdragen aan de vervolgstudie. Ze begrijpen dat het geld kost en dat zij daarop aangesproken zullen worden. Maar de visie zal de stad in de toekomst veel opleveren. De variant is nog tweedelig: onder de Grote Markt door of met een boog om de buitenkant. De heer **Wiersma** hoort nog graag of wethouder Nieuwenburg voor variant 9a of 9b gaat. Bij Velsen is de omslag volledig. Bij de eerste studie werd gezegd dat men daar de Zuidtangent niet zo nodig wilde hebben, maar nu is men enthousiast als de Zuidtangent wel naar het noorden gaat. Het CDA heeft dus een voorkeur voor de tunnel die eindigt onder het station en niet daarboven. Bij de aantallen reizigers die worden genoemd kan alleen een lightrail dat mogelijk maken. Als de Zuidtangent via Schiphol, Haarlem en IJmond rijdt, dan is de lightrail of vertramming absoluut noodzakelijk.

De heer **Vrugt** heeft ook ondernemers gesproken, maar niet begrepen dat zij financieel willen bijdragen. Zij willen het project steunen, ze begrijpen dat het geld kost en dat zij erop aangesproken zullen worden. Ze willen een vervolgstudie, omdat bedrijven in de toekomst meer waard zullen zijn. Maar de doorgang tot de IJmond was destijds ook al beloofd.

De heer **Visser (CU-SGP)** hoort de heer Wiersma naar twee varianten vragen, maar zou het aantal varianten niet groter moeten zijn?

De heer **Nagtegaal** vraagt hoe het bedrijfsleven moet bijdragen.

Volgens het **CDA** is het geld weggooien als je negen varianten opnieuw gaan uitwerken. De raad moet nu een keuze maken voor de latere generaties. Juist het bedrijfsleven realiseert zich dat dit een vooruitgang is en het is bereid te betalen. Voor de Zuidtangent geldt dat het ene plan het andere niet tegen hoeft te houden. Er kan een vergelijking worden gemaakt tussen de eerste studie en het plan dat er nu ligt.

Volgens mevrouw **Bosma** lijkt dit plan niet op de situatie in het verleden. De binnenstad vormt de bottleneck. Het plan leidt ertoe dat Haarlem beter openbaar vervoer krijgt.

Mevrouw **Hoffmans** vraagt of regionale bereikbaarheid belangrijker is dan inzetten op goed openbaar vervoer. Ze zet vraagtekens bij de overstap op het Houtplein met de diepe haltes. De korte variant is veel te snel uit beeld verdwenen. De raad kan nu geen vergelijking maken. De eerste studie ging over de Spaarnepassage versus een verbreding van de brug. De twee studies zijn dus onvergelijkbaar. Haar twijfel geldt ook de financiën. Het is nog maar de vraag of dit traject mogelijk is met een korte tunnel en de rest boven het maaiveld. Het openbaar vervoer zal verbeteren, maar het is onduidelijk of die tunnel daarvoor noodzakelijk is en of die een gunstig milieueffect heeft. GroenLinks wil mensen de auto uit en het openbaar vervoer in hebben. Haarlem moet goed bereikbaar zijn. Deze studie richt zich alleen op de aanleg van de tunnel.

Mevrouw **Bosma** wijst op de leefbaarheid in de binnenstad met vervoer boven het maaiveld. Vertrammen verbetert die leefbaarheid wel.

D66 zet in op een veel bredere aanpak. De aantakking aan het regionale netwerk en aan de Zuidas moet worden meegenomen. Het rapport is uitstekend, goed onderbouwd en eerlijk. D66 is voorstander voor zéér hoogwaardig openbaar vervoer. Een betere verhouding met de provincie is belangrijk en die moet Haarlem koesteren. Gedeputeerde Mooij is een moedig bestuurder. D66 staat kritisch tegenover de tunnel.

De genoemde bedragen variëren wel erg. Het is jammer dat het college nu al spreekt over de meest doelmatige variant. De studie is te beperkt. De gemeente moet geen oogkleppen opzetten. De verbinding met de Zuidas is belangrijk, want Haarlem wordt een superbe woonstad voor mensen die werken in het gebied rond de Zuidas. 55.000 reizigers door een tunnel is te weinig om de aanleg daarvan rendabel te maken.

Reactie van de wethouder:

Wethouder Nieuwenburg memoreert dat het college deze opdracht had gekregen en dat Haarlem hiermee op de regionale kaart wordt gezet en ook de hoogwaardige openbaarvervoersverbinding richting Velsen. Men ziet het daar nu als een grandioze kans aan te haken op Haarlem en Amsterdam. Haarlem zet samen met de provincie de verbinding met de Zuidas neer. De Spaarnepassage vormt een knelpunt. Als dat is opgelost, kan het aantal reizigers in de hoogwaardige openbaarvervoersverbinding behoorlijk toenemen. De basis staat nu, maar het kan alleen een succes worden als er commitment voor bestaat. Het is belangrijk hiermee naar het Rijk te gaan. Haarlem neemt een geloofwaardige positie in, ook tegenover andere gemeenten. Het gaat om een visie voor een langetermijninvestering. Een goed woonklimaat wordt gekoppeld aan werken en cultuurbeleving. De uitkomst van de eindrapportage heeft veel vragen opgeroepen. Bij de lange tunnel is de winst qua leefbaarheid het grootst. De korte tunnelvarianten leiden tot aantasting van de openbare ruimte in het centrum. Dit onderzoeksrapport is kansrijk. Er is heel hard aan gewerkt. De materie is gecompliceerd, maar het rapport vormt een goede basis om de financiën bij het Rijk op te halen.

De hoofdlijn is dat er in openbaar vervoer moet worden geïnvesteerd. Draagvlak kun je verwerven en dat is ook de taak van de gemeenteraadsleden. Elke Haarlemmer heeft recht op perspectief en toekomst qua leefbaarheid en die komt in de stad steeds meer onder druk te staan. De voortvarendheid mag andere verbindingen niet afsluiten, maar moet ze juist intelligent aan elkaar koppelen. De werkzaamheden op de Gedempte Oude Gracht betekenen geen weggegooid geld, maar ze zijn goed inpasbaar. Voor Haarlem en de regio is de koppeling een uitdaging. Het huidige station is een groot knelpunt.

De **voorzitter** benadrukt nog eens dat er op twee punten een uitspraak wordt gevraagd: over de voorkeursvariant en over de vervolgstudie.

Volgens **Axielijst** vormt de achterzijde van het station een groot knelpunt en is alles wat daar in de komende jaren gaat gebeuren nutteloos voor de plannen daarna. De Schipholweg wordt een betonbaan. De heer Vrugt vraagt of wethouder Nieuwenburg kan volhouden dat de investeringen daar niet met elkaar in strijd zijn. De tunnel kost maar liefst 1 miljard euro, het Stationsplein 25 miljoen euro. Over dat laatste plan heeft de gemeente uitgebreid gedebatteerd. Het is de heer Vrugt onduidelijk wat er nu te koppelen valt.

Wethouder Nieuwenburg zegt dat de ruimte nu eenmaal schaars is en juist daarom moet je ontwikkelingen aan elkaar koppelen. Uitgangspunt vormt het openbaar vervoer, maar de gemeente wil uiteraard ook de autopassage bestuderen. De ontsluiting heeft ook te maken met de financiën. De gemeente bekijkt welke kansen er nog meer liggen. Het uitwerken van een business case is de vervolgstap. Vertramming vraagt forse investeringen. Ook daarover is met de provincie gesproken. In de vervolgstudie moet een scherper beeld komen te liggen. Voor de aansluiting met Amsterdam geldt dat Haarlem deel wil uitmaken van een wijdverbreid netwerk in de metropoolregio. Dat betekent dat je qua systeem ook moet kunnen aansluiten aan het Amsterdamse systeem. Bovengronds zal de verkeersintensiviteit alleen nog maar toenemen. Bij een hoge frequentie van het openbaar vervoer hoeft een overstap geen struikelblok te worden.

De heer **Visser (CU-SGP)** benadrukt dat een de overstap bij het Houtplein voor veel reizigers vermijdbaar is als de tunnel tot het station doorloopt.

De heer **Reeskamp** voorziet problemen bij de aansluiting op het vervoer in Amsterdam. Amsterdam heeft gekozen voor een mediumrail en in deze studie wordt gesproken over een lightrail.

Bovendien – zo voegt de heer **De Vries** hieraan toe – maak je met een tram de binnenstad meer autoluw.

Wethouder Nieuwenburg stelt vast dat de opmerkingen voorbij gaan aan de oorspronkelijke opdracht van de raad. Het gaat er nu om of deze opzet kansrijk is. Vertramming in de binnenstad valt niet onder de noemer hoogwaardig openbaar vervoer en daar gaat het nu dus niet over. Er is nu veel energie gestoken in het aansluiten op de Zuidas, omdat het Rijk een samenhangende visie wil zien op het regionaal openbaar vervoer. De gemeente heeft de provincie nodig en een hard verhaal van externe financiers – daarvoor dient de business case – om de financiën binnen te slepen. Wat nu ter tafel ligt, is een kansrijke visie.

Mevrouw **Hoffmans** informeert of de tunnel nu echt de enige manier is om hoogwaardig openbaar vervoer te krijgen en daarmee de financiën van het Rijk. Kan het niet anders?

De heer **Vrugt** benadrukt dat de raad heeft gevraagd onderzoek te doen naar de tunnel. Nu lijkt het of de tunnel de enige manier is om aan te sluiten op de Zuidas.

Mevrouw **Van Zetten** informeert naar de financiële middelen voor dit project van de gemeente zelf.

Wethouder Nieuwenburg herhaalt dat de visie bij het Rijk kansrijk is. De onderbouwing van de business case komt nog. Over gemeentelijke middelen kan hij geen uitspraak doen, ook niet bij de kadernota.

Tweede termijn:

Axielijst hoort geen andere mogelijkheid dan deze visie. De tunnel is nodig om aan te takken aan de Zuidas. Die logica ziet de heer Vrugt niet. Verder hoort hij graag of het hoogheemraadschap Rijnland al een uitspraak heeft gedaan over de waterhuishouding.

Partij Spaarnestad bedankt de wethouder voor de heldere uitleg. Het is jammer dat de studie zich beperkt tot de tunnel en de vertramming niet meepakt. Dat een autotunnel meegenomen wordt, is wel weer een goede zaak.

Wethouder Nieuwenburg geeft aan dat zo'n tunnel ook voor de hulpdiensten bedoeld moet zijn. De waterhuishouding komt terug in de vervolgstudie.

De **voorzitter** concludeert dat het stuk als besprekspunt zal worden geagendeerd in de raadsvergadering.

De leden van de commissie Beheer verlaten om 22.00 uur de vergadering.

6. Depot Frans Hals museum

Het **CDA** benadrukt dat deze kwestie al heel lang speelt en door de brief van de directie van Het Dolhuys weer actueel is geworden. Wellicht zijn er inderdaad meer partners te vinden die depotruimte willen afnemen. Op bladzijde 5 is sprake van achterhalen welke financiële middelen er zijn om de verhuizing van de kunstcollectie te bekostigen. Hiervoor wordt het casco aanbesteed. De heer **Catsman** informeert of dit dan wel binnen het genoemde bedrag van 4,3 miljard euro kan.

GroenLinks informeert of dit depot alleen voor het Frans Halsmuseum wordt gebouwd of dat het museum een deel huurt. Dit laatste blijkt het geval te zijn.

De **SP** leest op bladzijde 3 dat reiniging van de collectie een voorwaarde is om verhuisd te kunnen worden. De heer **Wever** informeert of dit tijdig realiseerbaar is en of dit binnen de kosten valt.

De **VVD** herinnert zich het werkbezoek van vorig jaar. De situatie is nijpend en dus moet dit project onmiddellijk van start gaan.

Axielijst sluit zich aan bij de opmerking van de SP en de heer **Vrugt** wil een lans breken voor het fotoarchief dat ook heel hard een depot nodig heeft.

Reactie van de wethouder:

Wethouder Van Velzen spreekt zijn verbazing uit over de brief van Het Dolhuys. Er is drie maal gesproken over 1000 m² depotruimte. Met de ontwikkelaar is gesproken over het bouwen van ongeveer 4000 m² in de Waarderpolder. Veel kosten kunnen gedeeld worden. Het Dolhuys heeft al aangegeven geïnteresseerd te zijn in een deel. Het Frans Halsmuseum zal tussen de 1000 en 2000 m² nodig hebben. De gemeente heeft ook al gesproken met het Historisch Museum Haarlem. Daar huurt men nu ruimte bij het Teylers Museum.

Het Fotoarchief heeft een bijkomend probleem. Het heeft geen financiële middelen. De gemeente is al bezig een oplossing hiervoor te vinden. Voor de collectie van het Frans Halsmuseum ligt dat anders: de collectie is eigendom van de gemeente.

Het depotbedrag is twee jaar geleden bijeengebracht op basis van voorlopige ramingen. Aanvankelijk was er 5,5 miljoen euro in het IP opgenomen. Nauwkeurige berekening resulteerde in het bedrag van 4,2 miljoen euro, dus het IP werd verlaagd.

Het asbest in het huidige depot vormt een ander probleem. De 'levende' collectie is nu asbestvrij. Voor het reinigen van de collectie in het gesloten depot heeft men anderhalf jaar nodig en die kosten zijn niet opgenomen in het huidige bedrag. Daar komt wethouder Van Velzen te zijner tijd op terug. Over schimmelvrij maken van de collectie is wethouder Van Velzen niets bekend.

De **voorzitter** stelt vast dat het onderwerp als hamerstuk zonder stemverklaring naar de raad kan.

7. Verordening VROM starterslening

De **SP** ziet graag opgenomen dat deelnemers geen twee, maar al drie tot vier jaar in de regio wonen. Voor de toetsing geldt dat iemand wel heel lang staat ingeschreven. De **SP** vindt dat iemand die heel lang ingeschreven staat, eerlijkheidshalve voorrang zou moeten krijgen.

Axielijst begrijpt de leeftijdsgrens tot 35 jaar niet en hoort graag een toelichting op de uitzondering van Heemstede.

De **PvdA** is blij met het voorstel, vooral nu het met de hele regio overeengekomen is.

D66 plaatst een kritische noot. Wonen is een kernrecht. De heer **Reeskamp** vraagt of de gemeente in bijzondere gevallen bereid is artikel 10 toe te passen.

Wethouder Nieuwenburg bevestigt dat de hele regio meedoet. Er is veel werk verzet. De opmerkingen vanuit de **SP** zal hij nadrukkelijk betrekken bij verdere uitwerking. Misschien is er na de evaluatie wel ruimte om de leeftijdsgrens van 35 jaar omhoog te trekken. Dat is nu niet het geval. Hij wil het project zoals nu wordt voorgesteld, een kans geven. In elk geval is het juridisch mogelijk die leeftijdsgrens aan te houden. Wethouder Nieuwenburg gaat ervan uit dat Heemstede alsnog meedoet, als dit voorstel in de hele regio gedragen wordt. Hij is niet bang dat Heemstedenaren massaal in Haarlem willen komen wonen. Er lagen veel lastige dossiers in Heemstede. Wellicht is er op een later tijdstip wel voldoende aandacht voor dit project.

De **voorzitter** concludeert dat dit agendapunt als hamerstuk met stemverklaring naar de raad gaat.

8. Nota uit te werken punten n.a.v. aanpassing parkeerartikel in HBV

De **VVD** ziet het nut niet van de bestemmingsreserve noch de toegevoegde waarde van het afdwingen om een parkeerplek af te nemen. Het doel is immers dat die parkeerplek benut wordt. Het maakt niet uit welke auto daar staat.

De **PvdA** heeft uitleg gekregen over de 15.000 euro. Het college moet de **PvdA** overtuigen van de bestemmingsvoorziening/bestemmingsreserve. Er wordt geen motivatie genoemd. Zij hoort graag een toelichting.

Ook **GroenLinks** is verbaasd dat die bestemmingsreserve is ingesteld en is benieuwd hoe die verplichting voor een parkeerplek ligt als mensen geen auto rijden.

Axielijst sluit zich aan bij de woorden van de **VVD** en is benieuwd naar de wijze van handhaving.

D66 staat minder kritisch tegenover dit voorstel. Wel dient het college bij dergelijke fijnmazige bouwplannen flexibiliteit te kunnen opbrengen. Een ondernemer wil parkeerplek op straat. De heer **Reeskamp** vraagt zich af of er niet te gemakkelijk wordt gegrepen naar het afkoopmiddel.

Projectontwikkelaars willen zo veel mogelijk woningen neerzetten. Nu heeft de gemeente een middel om hen te dwingen rekening te houden met de ruimte voor auto's. 15.000 euro staat echter niet in verhouding tot de kosten.

Het **CDA** informeert naar het verschil tussen de bestemmingsreserve en het onlangs opgeheven parkeerbonds.

Wethouder Nieuwenburg is ervan overtuigd dat het goed is een bestuurlijke reserve aan te houden, anders is het plan niet juridisch houdbaar. Het gaat hier om een uitwerking van wat in de raad aan de orde

is geweest. Afkoop via het bestemmingsrecht is een juridisch geoorloofd middel. Belangrijk is wel dat het wordt gekoppeld aan het product parkeren. De bestemmingsreserve lijkt inderdaad op het parkeerfonds. Het is een vorm van reguleren. De visie van de VVD is niet te handhaven. Buren zouden een deal kunnen sluiten, maar zo'n afspraak tussen twee partijen is qua beheersbaarheid een probleem. Er is nu eenmaal schaarste in de ruimte en dat betekent concurrerende ruimteclaims. Er zit een keerzijde aan wonen in de stad en beslag leggen op publieke ruimte. Als kopers geen auto hebben, is het geen issue, maar het moet wel duidelijk zijn waar men aan toe is.

Gemeenten gaan verschillend om met een bestemmingsreserve. Het is beslist niet de bedoeling dat ontwikkelaars de prijs betalen om van die verplichting af te komen. Als het bouwplan niet voldoet aan de parkeernorm, zullen zij het plan moeten aanpassen. De afkoopsom is de laatste mogelijkheid. Dat bedrag gaat dan in de bestemmingsreserve en de gemeente moet dat bedrag aantoonbaar besteden aan parkeerruimte. Uiteraard is het niet de bedoeling dat mensen afzien van de parkeerplaats en vervolgens aansluiten in de rij om een vignet te krijgen. Dat gebeurt nu wel, maar met deze regeling snijdt je het goedkope alternatief af.

Axielijst is het hiermee niet eens. Iemand die een huis wil bouwen, moet voldoen aan de norm en of hij wel of geen auto heeft, doet niet ter zake. Daarin voorziet dit plan niet.

D66, CDA, Axielijst, SP en Partij Spaarnestad gaan akkoord met het voorstel.

GroenLinks en PvdA nemen het mee terug naar de fractie.

De **VVD** wil het behandelen in de raad als bespreekpunt.

De **voorzitter** concludeert dat dit onderwerp als bespreekpunt naar de raad gaat.

9. Rondvraag

De heer **Nagtegaal** wijst erop dat er in het marktreglement sprake is van acht verplaatsingen per jaar. Daar komt Culinair Haarlem dan nog bij. Hij vraagt of er ruimte gecreëerd kan worden door Culinair Haarlem te verplaatsen naar bijvoorbeeld de Groenmarkt, zodat er reserve overblijft voor andere evenementen.

Wethouder Nieuwenburg kan de consequenties niet overzien, maar neemt de suggestie op met burgemeester Schneiders.

10. Agenda komende commissievergaderingen

Dit punt komt niet meer ter sprake.

11. Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 22.50 uur.