

CONCEPTVERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 23 JUNI 2016 VAN DE COMMISSIE BEHEER

Aanwezig de leden:

De heren Amand (Trots), Aynan (PvdA), Baaijens (Actiepartij), Berkhout (GroenLinks), Bloem (SP), Boer (VVD), Dreijer (CDA), De Groot (D66), Roduner (PvdA) en Visser (ChristenUnie) en de dames Klazes (GroenLinks), De Leeuw (OPH) en Van Zetten (HartvoorHaarlem)

Afwezig: De heren El Aichi (CDA) en Van Leeuwen (D66) en mevrouw Sterenberg (VVD)

Mede aanwezig:

De dames Van der Mede (griffier) en Sikkema (wethouder) en de heren Van Spijk (wethouder) en Van Haga (voorzitter)

Verslag: De heer Guilonard

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De heren El Aichi en Van Leeuwen en mevrouw Sterenberg zijn afwezig.

2. Spreektijd voor belangstellenden

Er zijn geen insprekers.

3. Vaststellen van de agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

4. Vaststellen van conceptverslag van 2 juni 2016

Bij pagina 1 geeft de heer **Amand** aan dat de heer Van den Raadt niet bij de aanwezigen vermeld stond. De heer **Berkhout** zegt dat hij niet aanwezig was, maar dat hij wel op de aanwezigenlijst was geplaatst.

Het verslag wordt aldus vastgesteld.

5. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en collegeleden

Wethouder **Sikkema** deelt mee dat de gemeente – in opdracht van de commissie – samen met de bewoners en de wijkraad hebben gekeken naar de alternatieven op de Amsterdamsevaart. Er is een variant gevonden die komende dinsdag in het college wordt behandeld. Daarna gaat het de inspraak in. Er is een oplossing gevonden dankzij de inzet van de commissie.

Op korte termijn wordt op de Amsterdamsevaart op verzoek van de politie de meest rechtse rijstrook (de stad in) afgezet, aangezien de weg in slechte staat verkeert.

Op de Abel Tasmankade staat een rij populieren die moet worden gekapt. Er wordt een kapaanvraag voorbereid. Hierna wordt samen met de bewoners en de bomenwachters besproken welke bomen er worden teruggeplant.

Er zijn twee rondvragen.

6. Spaarne vervangen kademuur rak E, aanvraag voorbereidingskrediet

Mevrouw **Klazes** zegt dat het haar is opgevallen dat op enkele andere plaatsen in de stad het onderhoud aan de kademuuren urgenter lijkt te zijn dan bij het Spaarne. Zij vraagt hoe deze prioritering wordt vastgesteld. Het behoud van bomen langs het Spaarne die op redelijke afstand van de kademuur staan, vindt haar fractie altijd zinvol. Als behoud mogelijk is, maar leidt tot meer kosten, dan stelt zij voor om met deze berekening terug te komen bij de raad, zodat er besloten kan worden of het haalbaar is. Spreekster tekent aan dat een boom eveneens een financiële waarde vertegenwoordigt.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat deze berekening uitgebreid met de commissie besproken is. Dat wordt gebaseerd op onderhoudsbehoefte. Hier is in 2010 al onderzoek naar gedaan. Ze gaat ervan uit dat alle

bomen moeten worden vervangen. Mogelijk kunnen ze behouden blijven. Op dit moment staan alle opties nog open en dit wordt opnieuw in de commissie behandeld als er uitsluit is.

Mevrouw **Klazes** vraagt of er op dit moment ook wordt gewerkt aan de Oranjekade en de Herensingel.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat deze bomen niet zijn geprogrammeerd. Dat wordt in tijd naar voren gehaald.

De **voorzitter** concludeert dat dit punt als hamerstuk naar de raad kan.

7. Nota reserves en voorzieningen 2016-2020

De heer **De Groot** meldt dat hij een positief beeld heeft bij deze nota, met name om te zien dat het aantal reserves de laatste jaren sterk is opgebouwd. Spreker is voorstander van het beperken van het aantal hokjes in de begroting.

De heer **Berkhout** is blij dat de reserves beheer en onderhoud in de toekomst gebruikt gaan worden voor budgetoverhevelingen als het gaat om het jaaroverstijgend onderhoud. Hiermee wordt voorkomen dat aan het einde van het jaar de reserve snel moet worden opgemaakt, omdat het anders in de algemene reserves verdwijnt. Daarnaast is spreker ook blij dat de reserves voor calamiteiten beschikbaar worden. De vraag die hierbij wordt gesteld is of de wethouder vrij gebruik kan maken van deze reserves als er bijvoorbeeld een zomerstorm is geweest, een brug in de brand vliegt of dat zij eerst langs de commissie gaat voor akkoord. De heer **Aynan** vindt dat het in de brand vliegen van een brug iets is dat uit de algemene reserve moet komen en niet uit het calamiteitenfonds.

De heer **Boer** was teleurgesteld in het college toen hij de doelstelling in het voorstel las om de reserve te vergroten en om deze te gebruiken bij calamiteiten. De algemene reserve is echter wel geschikt voor calamiteiten. Spreker vindt dat de gemeente van deze reserve moet afblijven.

De heer **Bloem** vraagt aan de heer Boer of hij inziet dat er nu een ander voordeel ontstaat.

De heer **Boer** is er voorstander van om deze reserve te voeden met geld dat is overgebleven uit de geldpot van beheer en onderhoud. Spreker richt zich op het specifieke punt dat hij geen voorstander is om dit te gebruiken voor calamiteiten.

Mevrouw **Van Zetten** is het eens met de woorden van de heer Boer. Zij vraagt zich af voor welke calamiteiten deze reserves moeten worden gebruikt. Als het een echte calamiteit is, dan moet het uit de algemene reserve komen.

De heer **Roduner** is blij dat de reserves voor beheer en onderhoud kunnen worden overgeheveld. Hij vraagt of hieraan nog voorwaarden zijn verbonden.

De heer **Boer** vraagt hoe de heer Roduner over het calamiteitenfonds denkt.

De heer **Roduner** zegt dat de kosten die worden gemaakt bij opknappen van een brug die in de brand heeft gestaan uit de algemene reserves moeten worden gehaald.

Mevrouw **Van Zetten** merkt op dat de reservepot beheer en onderhoud niet bedoeld is voor kleine calamiteiten.

De heer **Bloem** is – net als de heer Roduner – ook blij dat het budget kan worden overgeheveld, omdat bij uitstel van projecten de behoefte aan onderhoud niet verdwijnt. Spreker vraagt hoe de wethouder ervoor gaat zorgen dat het dan alsnog snel kan worden uitgevoerd. Worden de dotaties die aan de reserves worden gedaan ook gelabeld aan de projecten?

De heer **Dreijer** geeft aan dat het overhevelen van de budgetten een prima plan is. Spreker wil graag weten wat de definitie van een calamiteit is.

Wethouder **Sikkema** is eveneens blij dat de budgetten kunnen worden overgeheveld. Het is de bedoeling om duidelijk te maken om welke projecten het gaat. Toevoegingen en onttrekkingen aan de reserve zijn raadsbevoegdheden. Bij het soort calamiteiten waar we het nu over hebben, gaat het niet om een brand onder een brug, omdat het niets met beheer en onderhoud heeft te maken, terwijl de gevolgen er wel zijn. In dat geval komen de algemene middelen om de hoek kijken. Als bijvoorbeeld blijkt dat de kademuren zich toch in een slechtere staat bevinden dan eerder gedacht, dan kun je de kosten voor dit beheer en onderhoud uit de algemene reserves halen als dit niet binnen het eigen beleidsveld kan worden opgevangen.

De heer **Amand** vraagt om een lijst van welke kademuren aan vervanging toe zijn.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat deze gegevens bij de kadernota en de begroting bekend worden gemaakt.

De heer **Boer** vraagt wanneer het bedrag van de kademuur weer terugkomt in de algemene reserve.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat de gemeente sowieso aan het einde van elk jaar moet bekijken of bepaalde potjes moeten worden aangevuld uit de algemene reserve. Als de raad vindt dat het anders moet, dan hoort spreekster het graag. Het is wel de bedoeling dat het transparant verloopt. Op verzoek van de heer Boer zal spreekster apart een brief opstellen over de stand van zaken op het gebied van de reserves bij beheer en onderhoud en dit dus niet alleen vermelden bij de P&C-stukken.

De **voorzitter** concludeert dat de reserve beheer en onderhoud een aangepaste definitie voor calamiteiten moet krijgen (moet samenhangen met groot onderhoud). En dat als de reserve wordt ingezet vanwege calamiteiten bij onderhoud dan moet het gelabeld zijn en ook vanuit een later jaar worden teruggestort (dan minder extra onderhoud nodig). Tot slot concludeert hij dat dit agendapunt, voor wat betreft de commissie Beheer, als hamerstuk met stemverklaring naar de raad kan.

8. Startbrief Churchilllaan

De heer **Postuma** is inspreker, wijkraadslid en begeleider van de werkgroep Sigaar. Deze werkgroep heeft een programma van eisen opgesteld voor de herinrichting van de Churchilllaan, waaronder de 30 km-zone voor de wijk. Er zijn al gesprekken geweest met de wethouder over het programma. Het is voor inspreker een historisch moment dat de werkgroep al zover is gekomen met de gemeente om de wijk op deze wijze in te richten.

De heer **De Groot** vraagt of er zorgen zijn bij de bewoners over het ontwerp dat nu voorligt.

De heer **Postuma** antwoordt dat hij niet de procesmanager is en dat hij geen inschatting kan geven over de zorgen. Aanstaande woensdag komt er nog een informatieavond waar de bewoners uit een drietal mogelijkheden over de inrichting kunnen kiezen.

De heer **Aynan** vraagt of de naam Sigaar van de werkgroep uit eigen doos klopt.

De heer **Postuma** antwoordt dat de naam voortkomt uit het feit dat de heer Churchill sigaar rookte.

Mevrouw **Van Zetten** geeft aan dat de Churchilllaan een beschermd stadsgezicht is. Zij neemt aan dat de bomen aan de laan behouden blijven en dat de klinkers op straat het uitgangspunt zijn.

De heer **De Groot** is verbaasd over het beeld dat hij van de Churchilllaan heeft. Het beeld geeft aan dat het erop lijkt dat de wijk of de laan een ontsluitingsgebied is. Dat beeld lijkt onjuist, want bij het opvragen van de verkeersintensiteit blijkt dat deze veel lager ligt dan gedacht (3000 voertuigen per etmaal). De 30 km-zone komt meestal pas ter discussie als er meer dan 6000 voertuigen per etmaal door de straat rijden. De straat leent zich derhalve prima voor een 30 km-inrichting. De gemiddelde snelheid ligt op dit moment rond de 50 km per uur. De straat moet dus nog worden ingericht voor een lagere maximumsnelheid.

Spreker is voor klinkers en vraagt aandacht voor het oversteken.

De heer **Visser (CU)** zegt dat de definitie van een 'grijze weg' anders wordt geïnterpreteerd door de Haarlemse politie dan de landelijke definitie. Het is in zijn ogen geen grijze weg en wat betreft de inrichting pleit hij voor fietsstroken en voor klinkers.

De heer **Berkhout** is blij met het participatieproces bij dit onderwerp. Wijkberaden huren zelf adviesbureaus in voor de inrichting van hun wijk. Het is goed dat de snelheid in deze straat wordt verlaagd, er is ruimte voor groen en de bomen kunnen behouden blijven.

De heer **Bloem** is ook blij met het proces en het plaatsen van de klinkers.

De heer **Baaijens** zegt dat hij met het plan van de bewoners meegaat. Hij is wel voor het plaatsen van asfalt.

Mevrouw **De Leeuw** gaat ook voor het plan van de bewoners.

De heer **Amand** kan zich hier ook in vinden. Als er een 30 km-gebied komt, dan pleit hij er wel voor dat er gehandhaafd wordt op deze maximumsnelheid. Spreker heeft liever klinkers.

De heer **Dreijer** is voor een 30 km-zone en voor klinkers. Het blijkt dat de trottoirs niet worden meegenomen in het project, terwijl de trottoirs van slechte kwaliteit zijn.

Mevrouw **Van Zetten** zegt dat de trottoirs enkele jaren geleden zijn vervangen.

De heer **Baaijens** pleit voor wegversmallingen bij de oversteekplaatsen.

Wethouder **Sikkema** zegt dat er een duidelijk signaal is gekomen vanuit de wijkraad en de commissie. Deze signalen zijn helder en worden meegenomen in de uitwerking.

De **voorzitter** concludeert dat dit agendapunt voldoende besproken is.

9. Structuurvisie openbare ruimte; duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040

Mevrouw **Van Zetten** vindt dat de sfeer van deze visie is dat de auto weinig prioriteit heeft in de stad Haarlem. Zij constateert dat er veel tweeverdieners wonen die buiten de stad werken. Deze kunnen niet worden genegeerd in deze visie. De prioritering van de voetganger die nu op nummer 1 staat, is niet correct. Dat moet de fiets zijn.

De heer **Berkhout** bedankt de ambtenaren voor het vele werk dat zij hebben verricht. Door de grote ontwikkelingen in de mobiliteit zullen veel veranderingen in de komende decennia gaan plaatsvinden. Deze ontwikkelingen vragen om een kader en een visie. Het is wel wat teleurstellend dat hier met oude verkeersmodellen is gewerkt en niet wordt uitgegaan van de nieuwe ontwikkelingen die er nu zijn. Deze oude modellen kijken bijvoorbeeld niet naar de potentie van elektrische fietsen. Als er mag worden uitgegaan dat er een bestedingsruimte is van 800 miljoen euro, dan is er geen plaats voor de bouw van een tunnel (Kennemertunnel). Zeker niet als de ambitie is dat er een autoluwe stad moet komen.

De heer **Aynan** oppert dat met de komst van een tunnel de rest van de stad meer autoluw kan worden gemaakt.

De heer **Berkhout** merkt op dat de gedachte van zijn fractie is dat niet kan worden uitgegaan van de huidige verkeersmodellen. Met deze verouderde modellen komt de visie wel uit op de bouw van een tunnel. Spreker is daarentegen wel tevreden over de voorliggende plannen, waarin de ambities van de autoluwe stadsdelen/zones en de prioritering van de mobiliteit worden weergegeven. Spreker pleit ervoor dat de wethouder de scoop moet vergroten. De doelen moeten worden aangepast en er moet meer met andere gemeenten worden samengewerkt.

De heer **Boer** antwoordt dat er veel goede zaken in de structuurvisie staan vermeld. Zijn probleem is dat de visies wel concreet moeten worden gemaakt, want dat gebeurt nu niet. Als de gemeente Haarlem een ringweg wil hebben, dan moeten er concrete plannen komen voor de bouw van een tunnel. De groene golf in de stad is nog steeds niet operationeel. Het is niet te begrijpen dat in de prioriteringslijst de auto op de laatste plaats is gezet, terwijl een multimodale aanpak de beste aanpak is. Niet alleen fietsers en het openbaar vervoer moeten bovenaan worden gezet.

Het verbaast de heer Berkhout dat de heer Boer het vreemd vindt hoe deze lijst is samengesteld, terwijl de raad heeft ingestemd met de voorliggende prioriteringslijst.

De heer **Boer** antwoordt dat hij niet heeft ingestemd met deze prioritering. Hij kan zich indenken dat in het centrum van de stad voorrang wordt gegeven aan voetgangers en fietsers, maar als meer prioriteit aan auto's wordt gegeven, dan kan de stad een enorme winst maken om de leefbaarheid van de stad te vergroten en het milieu te verbeteren.

Spreker is voorstander van het parkeren van auto's in parkeergarages die in het centrum van de stad hun auto kwijt willen, maar daar is nu geen plek voor en het wordt niet beschreven in de visie.

De heer **Roduner** is over het algemeen tevreden over het voorliggende stuk en herkent de prioritering in het stuk. Hij herkent zich in het commentaar van de heer Boer over de prioritering van de auto. Om die reden heeft zijn fractie wat moeite met de ambitie van de wethouder om de stad autoluw in te richten.

De heer **Bloem** kan zich in grote lijnen vinden in de structuurvisie. Er zijn zorgen over de wijze waarop de ov-corridor is opgesteld. De fractie wil geen ov-corridor door de Rijksstraatweg heen. Spreker herkent goed wat zijn collega Roduner zegt over de auto's. Het lijkt een vrijbrief om de automobilist te gaan pesten door hen met hoge parkeertarieven op te zadelen. De fractie is vóór een goed en fijnmazig ov-netwerk om mensen te verleiden om met het openbaar vervoer te reizen, maar het is geen goede zaak om vooraf al aan te geven om het autoverkeer te willen verminderen. Dat moet worden genuanceerd.

Spreker vraagt aan het college wanneer het dilemma van de 30 km-zone in combinatie met de busverbindingen wordt behandeld. Dat onderwerp hoort in de structuurvisie thuis.

De heer **Berkhout** vraagt wat de heer Bloem vindt van de Kennemertunnel.

De heer **Bloem** antwoordt dat het belachelijk is om nog meer tijd te besteden aan deze tunnel. Het is veel te duur en een verspilling van geld.

De heer **Amand** vindt het een goed stuk, maar mist enkele zaken. Spreker mist de elektrische oplaadpalen in het stuk. Dat geldt zowel voor auto's als voor de e-bikes. Er moeten meer opstappunten komen voor ouderen om met het openbaar vervoer te kunnen reizen.

De heer **De Groot** vindt het prettig om te worden meegenomen in het proces van deze structuurvisie. Er staan infra-projecten in die ambitieus zijn opgezet. Om een stad meer autoluwer te maken moet er wel voor worden gezorgd dat de stad bereikbaar blijft. Er zijn investeringen nodig om de ring rondom Haarlem te complementeren. Er zijn ook zorgen over de oost-westverbindingen in de stad. Deze zijn voor verbetering vatbaar. Hij vraagt zich af of het bouwen van een Kennemertunnel een haalbare zaak is.

De heer **Berkhout** vindt dat de gemeente moet uitgaan van haar eigen ambitie. De stad loopt voorop in het toepassen van digitale app's voor het parkeren.

De heer **Aynan** merkt op dat de fractie van de heer Berkhout vorige week heeft ingestemd met de aanschaf van nieuwe parkeerautomaten.

De heer **Berkhout** antwoordt bevestigend. Spreker geeft aan dat als de gemeente niets doet, mensen gaan doen wat de gemeente wil dat de mensen gaan doen.

De heer **De Groot** vraagt zich af of het autoverkeer zo makkelijk te ondervangen is. Hij verwacht dat het autoverkeer de komende decennia een belangrijke rol blijft spelen. Spreker vraagt aan het college hoe het tot de constatering komt dat het gemotoriseerd vervoer zal gaan afnemen en of er referenties zijn van andere gelijkwaardige steden. Tot slot mist spreker de Prins Bernhardtunnel in deze visie en vraagt zich af of het verstandig is om ook de bewonersvisie mee te nemen in het stuk.

Mevrouw **De Leeuw** vindt het goed dat de gemeente een plan maakt voor de betere bereikbaarheid, zeker voor de binnenstad. De regionale verbinding om de stad heen is ook een prima idee. Bij de prioriteringslijst vraagt zij zich af of de voetgangers in Haarlem-Noord voldoende de ruimte krijgen en of het openbaar vervoer wel voldoende prioriteit krijgt. Tot slot vraagt zij of mensen met een beperking ook een eerste plek krijgen in de prioriteringslijst.

De heer **Visser (CU)** zegt dat de hoofdrichting van het stuk hem aanstaat. Als er ambities zijn voor de bouw van een tunnel, dan zal er moeten worden gelobbyd, anders is deze bouw onhaalbaar. Spreker staat sceptisch tegenover de bouw van de Kennemerbrug en de westelijke centrumring. Het verbaast de heer Visser dat de wethouder het verbreden van de Oudeweg nu wel ambieert, terwijl zij het een halfjaar geleden niet nodig achtte. Hij mist de sleutelprojecten bij het openbaar vervoer op het Marsmanplein, langs de Westelijke Randweg in noordelijke richting en het project Kennemerplein. Tevens mist spreker noord-zuidverbindingen voor de fiets.

Wethouder **Sikkema** merkt op dat er over het algemeen positieve reacties zijn. Zij beaamt dat met de visie van een autoluwe stad er inderdaad iets moet gebeuren rondom de stad. In de bestaande vervoersmodellen is rekening gehouden met de komst van een goede ringweg om de stad, waardoor veel mensen niet meer in de stad hoeven te zijn. Daarnaast zal met de komst van de elektrische fiets steeds meer mensen in de stad de auto laten staan.

De heer **Berkhout** zegt dat hij op de hoogte is van het project Green Deal, maar dat het nu over een plan gaat voor de komende 25 jaar. De gemeente wil een leefbare stad hebben, maar er wordt niets geschreven over het fijnstof. Spreker vindt dat de wethouder met iets meer moet komen dan alleen Green Deal.

Wethouder **Sikkema** zegt dat de gemeente al in 2025 diverse doelen wil bereiken. Dat is in de Green Deal afgesproken. Dat staat duidelijk in de visie verwoord.

Er is naar de steden Utrecht en Antwerpen gekeken hoe zij omgaan met dit onderwerp en Haarlem kan hier inspiratie uithalen.

De heer **Berkhout** zegt dat hij heel erg blij is met deze opmerkingen. Hij ziet het alleen niet terug in het stuk.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat deze concrete invulling nog volgt. Het gaat nu over de grote infrastructuur en niet over de nadere uitwerking.

Er is op dit moment een parkeervisie die concreet wordt gemaakt en dat leidt niet altijd tot positieve reacties.

De heer **Boer** interrumpeert met de opmerking dat de wethouder de parkeervisie zou moeten gaan uitvoeren. De wethouder houdt zich niet aan deze visie.

Wethouder **Sikkema** zegt dat zij dit tijdens het reces uitgebreid zal doen.

De eerste fase van het dynamische verkeersmanagement wordt eindelijk doorgevoerd. Dat gebeurt nu ook al op de Waarderweg. Er wordt geconstateerd dat de doorstroming is verbeterd.

Het is niet de bedoeling om automobilisten te pesten. Het bestemmingsverkeer kan nog steeds met de auto bij hun huis komen. Het is wel goed om de mensen in de stad te stimuleren om de fiets te pakken of met het

ov te gaan in plaats van met de auto. De inrichting van de mobiliteit kan zo worden ingericht dat de fiets er net iets eerder is dan dat het met de auto kan.

De heer Bloem zegt in een interruptie dat het niet de bedoeling moet zijn dat de auto er langer over doet, maar dat de fietser er eerder is. Dat is verleiden en het andere is autootje pesten.

Wethouder **Sikkema** is het niet eens met de opmerking van de heer Bloem.

Het dilemma van de 'grijze weg' wordt verder uitgewerkt.

Gisteren is in het college besloten om een omgevingsvergunning af te geven voor een snellaadstation in de Waarderpolder. Een halfjaar geleden heeft het college een brief naar de commissie gestuurd, waarin wordt aangegeven dat de gemeente een bedrijf zal faciliteren dat elektrische oplaadpalen kan plaatsen. De gemeente gaat dat niet zelf doen.

Spreekster vindt deze structuurvisie een realistische visie, ook met het verminderen van het autoverkeer in de stad. De Prins Bernhardtunnel is gezien vanuit deze structuurvisie niet per se nodig, vandaar dat zij zich heeft beperkt tot de bouw van één tunnel.

De heer **Visser (CU)** zegt in een interruptie dat volgens de andere wethouder de Prins Bernhardtunnel wel noodzakelijk is om veel openbare ruimte rondom Spaarnwoude vrij te maken om daar te gaan bouwen.

Wethouder **Sikkema** zegt dat het niet noodzakelijk is volgens het totaalpakket dat hier nu voorligt.

De groei van het aantal bewoners en het aantal huizen zijn meegenomen in de modellen.

De ov-knooppunten neemt spreekster mee in de volgende versie.

Het lobbyen is zeker belangrijk, maar ze wil eerst weten of deze visie wordt ondersteund, voordat een lobby wordt ingezet. De eerste plannen zijn wel met de regiogemeenten besproken, waarvan de eerste reacties positief waren.

De heer **De Groot** blijft zijn grote zorgen houden over de investeringen die nodig zijn om de oost-westverbindingen tot stand te brengen.

Wethouder **Sikkema** zegt dat het belangrijk is dat deze visie wordt ondersteund, waardoor het verder kan worden uitgewerkt in combinatie met de openbare ruimte en de milieuraapportages.

De heer **Baaijens** vindt dat de bouw van de Kennemertunnel onbespreekbaar is. Alle energie moet op de Velzerboog worden ingezet.

Wethouder **Van Spijk** zegt dat de visie erop gericht is om op lange termijn de vervoersstromen te ontwikkelen in en rondom Haarlem. Op basis van de studies die zijn verricht, moet eruit komen dat met dit model de Prins Bernhardtunnel vanuit de verkeersstromen niet noodzakelijk is.

De heer **Visser (CU)** zegt dat de Prins Bernhardtunnel ongeveer 20 miljoen euro kost en dat de Kennemertunnel rond 650 miljoen euro kost. De eerste tunnel maakt derhalve een grotere kans dan de tweede genoemde tunnel.

Wethouder **Van Spijk** beaamt dit, maar als ingezet wordt op deze visie, dan betekent dit dat het goed is voor de oost-weststromingen en dan kan het centrum worden ontlast. Spreker vindt het prima om in een latere fase de opmerking van de heer Visser mee te nemen.

De heer **Bloem** maakt zich zorgen over het feit dat hij het idee krijgt dat de Kennemertunnel de kurk is waar het hele verkeersmodel op drijft. Maar als er tot 2030 geen tunnel is, dan heeft deze visie in zijn beleving weinig waarde.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat er verschillende fases zijn om zaken uit te rollen. Dit is een globale visie en in de volgende fase kan de zonering beter worden uitgewerkt.

De heer **Berkhout** vraagt hoe het staat met de mer en het milieuonderzoek dat gepland staat. Spreker vraagt of hij dit nog terugziet in de commissie.

Wethouder **Sikkema** wil deze vraag schriftelijk beantwoorden.

In antwoord op een vraag van de heer **Visser** zegt de voorzitter dat hij altijd input kan geven op de schriftelijke beantwoording van de wethouder op de vraag van de heer Berkhout.

De **voorzitter** concludeert dat dit agendapunt voldoende besproken is.

10. Brief van wethouder Sikkema d.d. 2 juni 2016 inzake werkwijze startbrieven

De heer **Boer** vindt dat deze brieven onnodig zijn en geven het onvermogen bij de wethouder aan om te besturen. Het is een extra stap in het proces en het levert vertragingen op en kost extra capaciteit.

Spreker snapt niet goed wat de wethouder met deze startbrieven moet.

De heer **De Groot** is blij met de komst van de startbrieven, omdat hij het prettig vindt om al vroeg in het proces met de wethouder mee te denken. Het is wel handig om in deze fase met bewoners te praten. Hoe worden de stakeholders benaderd? Als de commissie dit proces gaat volgen, dan is het wel prettig om de startbrieven proactief te agenderen.

Mevrouw **Van Zetten** vraagt aan de heer De Groot of hij het ermee eens is dat de startbrief vertraging oplevert.

De heer **De Groot** zegt dat de startbrief alleen aan de orde is op het moment dat er sprake is van een of meerdere dilemma's, waarvan het prettig is dat de commissie de wethouder een denkrichting meegeeft.

De heer **Boer** merkt op dat de bewoners ontbreken bij de startbrieven. Spreker vraagt of de heer De Groot in dat geval nog steeds een voorstander is van deze brieven.

De heer **De Groot** zegt dat het voor de kwaliteit van de startbrieven van belang dat de bewoners wel degelijk worden meegenomen in het proces bij de startbrieven.

De heer **Aynan** staat er ook positief in. Hij merkt op dat het niet de bedoeling moet zijn dat de wethouder in het voorproces al concessies richting de bewoners moet gaan maken.

De heer **Bloem** is blij met de startbrieven, maar de wethouder moet wel haar politieke instinct volgen. Als de wethouder met dilemma's zit, dan ziet hij de startbrieven met plezier tegemoet.

Mevrouw **Klazes** zegt dat het voorliggende voorstel werkbaar is. De bewoners zijn een belangrijke stakeholder die moet worden meegenomen in het proces. Zij hoopt dat de bewoners zich ook herkennen in de startbrieven die proactief moeten worden geagendeerd.

De heer **Bloem** zegt dat de wethouder dagelijks keuzes moet maken. Als er voldoende kaders zijn, dan hoeft de wethouder geen startbrief op te stellen. Spreker vertrouwt de wethouder in haar politieke inschattingsvermogen.

De heer **Aynan** zegt dat de heer Bloem met een standaard werkwijze komt.

De heer **Bloem** geeft aan dat de startbrieven ter kennisgeving worden aangeboden en dat de commissie zelf kan bepalen of het geagendeerd moet worden.

De heer **Visser (CU)** vraagt zich af wanneer het moment er is voor de commissie om iets te zeggen. Is de startbrief een kick-off of een moment om keuzes te maken? In het laatste geval moet het onderwerp besproken worden. Spreker heeft het idee dat er twee doelen in een startbrief worden verenigd. Het spanningsveld wordt derhalve nu niet opgelost en het lijkt hem beter om nu nog alle startbrieven te bespreken.

De heer Boer constateert dat de heer **Visser (CU)** alle startbrieven wil bespreken en dat hij spanningsvelden ziet. Spreker vraagt of het dan beter is om te stoppen met het behandelen van deze brieven en de wethouder op te dragen aan het werk te gaan met het maken van een voorlopig ontwerp, in gesprek te gaan met de stakeholders en het participatieproces goed af te ronden.

De heer **Visser (CU)** waardeert de heer Boer om zijn denkwijze, maar zolang er nog tegenstrijdige beleidskaders zijn, waarbij bijna in elke startbrief wordt afgeweken van het HVVP, vindt hij dat de commissie het moet bespreken.

De heer **Amand** zegt dat het een mooi stuk is waarin hij zich kan vinden. Hij vraagt zich wel af of het proces over de Churchillaan goed gaat verlopen. Tevens vindt de heer Amand het jammer dat het openbaarvervoersbedrijf Rover geen deel uitmaakt van het overleg.

De heer **Dreijer** vindt de startbrief ook een fijn moment om mee te starten. Dat wordt de commissie van tevoren over de projecten geïnformeerd. Het lijkt spreker een goed idee om de wijkraden mee te nemen in het overleg. Hij vraagt zich ook af of het nodig is om alle startbrieven in de commissie te bespreken.

De heer **Aynan** zegt dat zijn dilemma is dat in het vooroverleg er gezocht wordt naar een consensus en dat het dan niet meer nodig is om het te agenderen.

De heer **Dreijer** antwoordt dat het niet de bedoeling is om mensen in het vooroverleg al te overtuigen van elkaars standpunten. Alleen bij een groot dilemma is het verstandig om met een startbrief te komen. In de andere gevallen kan de wethouder het zelf oplossen.

De heer **Baaijens** is blij met deze wijze van werken. De wijkraad moet in een vroeg stadium betrokken worden bij het proces. Het is wellicht goed om af te spreken om volgend voorjaar deze werkwijze te bespreken en de conclusie te trekken of het resultaten oplevert of niet.

Wethouder **Sikkema** constateert dat een meerderheid van de commissie positief is over deze werkwijze met startbrieven.

Het werken met startbrieven is een goede manier om met elkaar te bekijken wat de kaders zijn en of de commissie het met de wethouder eens is. Als er geen dilemma's zijn, dan komt er geen startbrief. Zij stelt voor om de participatiefase wel te starten, ookal is een startbrief nog niet in de commissie besproken, zodat er geen vertraging in het proces wordt opgelopen. Op het moment dat er dilemma's zijn, dan worden deze besproken met de participanten.

Het is de heer **Boer** niet duidelijk wat de wethouder aan de bewoners gaat presenteren met betrekking tot maximumsnelheid en de inrichting van de straat als de startbrief al in de commissie besproken is en als de commissie daarin al een richting heeft meegegeven. De commissie heeft namelijk hierin dan al een keuze gemaakt. Gaat de wethouder dit zo aan de bewoners voorleggen?

Wethouder **Sikkema** antwoordt opnieuw ontkennend. Spreekster geeft een voorbeeld, waarbij de commissie de wethouder een bepaalde richting heeft meegegeven in een proces, waarbij achteraf – na het participatietraject – is gebleken dat er andere keuzes zijn gemaakt. Spreekster kan de commissie dan onderbouwd aangeven waarom er een andere keuze is gemaakt.

Mevrouw **Van Zetten** vraagt of de kaders van de Churchilllaan voor de hele laan gelden of voor een deel van deze weg.

Wethouder **Sikkema** zegt dat het juist in dit voorstel is opgenomen dat dit de start is en dat de rest van de Churchilllaan op dezelfde wijze wordt vormgegeven.

De heer **De Groot** zegt dat er wordt gewerkt aan een omgevingsvisie. Hij wil de wethouder meegeven dat deze werkwijze niet voor altijd de juiste wijze is. Als in een omgevingsvisie het beleid in één stuk kan worden samengevangen, dan vervalt de noodzaak om met startbrieven te werken.

Wethouder **Sikkema** deelt deze mening. Na de zomer wordt het werken met startbrieven geëvalueerd.

De heer **Aynan** vraagt hoe origineel de dilemma's zijn als in het voortraject al concessies worden gevraagd.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat het mogelijk is dat in het voortraject er verschillende belangen zijn, maar dat vanuit de werkgroep al bepaalde suggesties worden meegegeven.

Spreekster zal op verzoek van de commissie de startbrieven proactief agenderen, dus alle startbrieven komen (weer) ter bespreking direct op een commissie-agenda.

De heer **Boer** vraagt hoe de wethouder de bewoners erbij gaat betrekken als er geen wijkraad is.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat dat vooral in het participatietraject zit.

De heer **Boer** constateert wel dat de bewoners ontbreken bij de startbrief als er een wijkraad is die een andere standpunt inneemt dan die van de bewoners.

Wethouder **Sikkema** zegt dat het dan geen startbrief meer is, want dat is het onderdeel van het participatietraject dat erna gaat plaatsvinden. Bij de startbrief worden geen keuzes gemaakt, maar geeft de commissie een richting mee. Dan is het voor de bewoners nog een open zaak.

De **voorzitter** concludeert dat dit punt voldoende besproken is en dat de startbrieven dus (weer) ter bespreking direct op een commissieagenda geplaatst worden.

11. Rondvraag

De heer **Roduner** zegt dat tijdens de afgelopen Raadsmarkt duidelijk werd dat de contracten voor de VRI's op korte termijn worden verlengd. Er is gevraagd naar een evaluatie om te voorkomen dat deze contracten automatisch worden verlengd zonder dat er goed over nagedacht is. De wethouder heeft de toezegging gedaan om na twee jaar een evaluatie te houden. Spreker vraagt hoe de commissie dat gaat doen bij de openbare verlichting en de VRI's.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat in de contracten vermeld staat dat deze na twee jaar worden geüpdatet. Tevens is met elkaar afgesproken om in oktober met een evaluatie te komen.

De heer **Amand** vraagt of er toezicht wordt gehouden op de wateroverlast in de Haarlemse parken.

Wethouder **Sikkema** antwoordt dat de gemeente contracten heeft met Dagelijks Beheer en Onderhoud. Het klimaat is aan het veranderen en de gemeente is met diverse analyses bezig om te bepalen of de stad klaar is om klimaatbestendig te zijn. Binnenkort komen de uitkomsten en worden deze naar de commissie gestuurd.

12. Agenda komende commissievergadering(en)

- Jaarrekening

- Fietsparkeren bij het Stationsplein
- DO Kinderhuisvest/Kenaupark
- Brief stedelijke distributie
- Verlichting die stuk is en de samenwerking met Vialis (VVD en SP)
- Gasthuisstraat inclusief de uitspraak van de commissie Beroep en Bezwaar

De heer **Baaijens** verzoekt om - voordat het onderwerp in de commissie komt - de verzekering van de wethouder dat er niets onomkeerbaars gebeurt.

De **voorzitter** zegt dat het op dit moment onduidelijk is wat de status is van dit onderwerp. De wethouder zal dit nagaan.

- Voortgangsrapportage voor de middelen voor duurzaamheid fietsen en groen

13. Sluiting

De **voorzitter** bedankt iedereen voor zijn inbreng en sluit de vergadering om 19.45 uur.