

CONCEPTVERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 30 NOVEMBER 2017 VAN DE COMMISSIE BEHEER

Aanwezig de leden:

De heren Amand (Trots), Aynan (Fractie Aynan), Baaijens (Actiepartij), Berkhout (GroenLinks), Bloem (SP), Boer (VVD), Dreijer (CDA), Van Driel (CDA), De Groot (D66), Van Leeuwen (D66), Roduner (PvdA), Visser (CDA), Visser (CU) en de dames Huysse (GroenLinks), De Leeuw (OPH), Van Zetten (HvH)

Afwezig: de heer Azannay (GL), mevrouw Van Loenen (PvdA), de heer Rutten (VVD)

Mede aanwezig: Mevrouw Sterenberg (voorzitter), mevrouw Van der Mede (griffier), portefeuillehouders mevrouw Sikkema en de heer Van Spijk

Verslag: De heer Van der Kroon

1. Opening en mededelingen voorzitter

De **voorzitter** opent de vergadering om 17.00 uur en heet iedereen welkom.

Mededeling van de wethouder

Wethouder Sikkema wijst op het aantal pilots dat gedaan is op het gebied van afval scheiden. Beide pilots lopen niet zoals gehoopt en worden om die reden gestopt. Per wijk zullen er wel voorzieningen worden aangebracht en de verwachting is dat dat beter gaat werken dan alleen bij moskeeën. Van ‘Schoon belonen’ is in het land gebleken dat het in dorpen beter gaat dan in steden.

Haarlem gaat meedoen met de landelijke pilot ‘Afval scheiden op school’. Dat bestaat uit twee delen: afvaleducatie en afvalpreventie.

2. Spreektijd voor belangstellenden

Er hebben zich geen sprekers aangemeld voor onderwerpen die niet op de agenda staan.

3. Vaststellen van de agenda

De agenda wordt conform vastgesteld.

4. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en collegeleden

De rondvragen worden geïnventariseerd.

5. Wijziging Afvalstoffenverordening 2017

De heer **Bloem** (SP) wil weten hoe het zo mis kan zijn gegaan.

Mevrouw **De Leeuw** (OPH) constateert dat er inhoudelijk helemaal niets verandert. Daarom kan het wat OPH betreft een hamerstuk zijn.

Wethouder **Sikkema** heeft de juristen van de gemeente deze vraag hoe het mis kon gaan ook gesteld. Er is gewoon een fout gemaakt en die wordt hiermee hersteld.

De **voorzitter** stelt vast dat dit onderwerp als hamerstuk naar de raadsvergadering gaat.

6. Vaststellen Structuurvisie openbare ruimte: Haarlem 2040 groen en bereikbaar

Insprekers zijn:

De heer Slegers namens de wijkraad Welgelegen

De heer Tebbens namens Rover

De heer Wijnstroom op persoonlijke titel

De eerste spreker is de heer **Sleegers**.

De heer **Sleegers** wijst er allereerst op dat een klein stukje van Haarlem niet mee gaat profiteren van de verbeteringen in de algehele leefbaarheid door deze structuurvisie, tenzij de tunnel er wel komt. Hij veronderstelt dat die tunnel niet binnen tien jaar gerealiseerd zal zijn. Wat blijft er dan over voor de wijk Welgelegen? De wijk wordt aan alle kanten geplaagd door verkeersoverlast en dat wordt alleen maar erger. Dus voor de wijk ook geen verbetering van de luchtkwaliteit. De wijk is niet tegen auto's, ov en feesten, maar het moet wel in verhouding blijven.

Hij pleit ervoor om de menselijke maat terug te brengen. Hij nodigt de raad uit eens te komen kijken in de wijk. Als deze structuurvisie zonder plan B voor Welgelegen aangenomen wordt, zal binnen afzienbare tijd de wijk omgedoopt worden tot Verkeersplein Welgelegen: asfalt, uitlaatgassen en opheffing van het stadspark. Hij hoopt dat de raad dit afschrikwekkende beeld alsnog zal kunnen afwenden.

De volgende spreker is de heer **Tebbens**.

De heer **Tebbens** wil het vanavond hebben over het Haarlemse probleem. Wethouder Litjens verwoordt dat probleem als volgt: "Haarlemmers verstoppert Amsterdam met hun auto's. De Amsterdammers pakken het ov, maar de forenzen verstoppert de stad". Haarlemmers staan in ieder geval massaal in de file op de A9 richting Amsterdam en vice versa. De structuurvisie doet er naar zijn idee veel te weinig tegen.

Rover vindt echter heel veel goede zaken in de structuurvisie. Rover steunt van harte de focus op voetgangers, fietsen en ov. Ook de sleutelprojecten worden toegejuicht. Wat Litjens zegt, is zo gek nog niet, want hij heeft gelijk. Volgens Rijkswaterstaat is meer asfalt niet de oplossing. De oplossing moet dus komen uit het ov! Op dat gebied is Haarlem echter heel slecht aangesloten op Amsterdam. De reistijd is 45 minuten en je moet vaak overstappen.

De deskundigen zijn het eens over de oplossingen voor het probleem: een tram naar Schiphol, een metro van Haarlem station naar de Zuidas, vrije busbanen langs de Schipholweg en A9.

Het wordt tijd dat Haarlem stopt met Calimero spelen! Hij vraagt daarom in deze structuurvisie ambitie te tonen en een sleutelproject op te nemen voor de tram, de busbanen en de metro naar Amsterdam.

De volgende spreker is de heer **Wijnstroom**.

De heer **Wijnstroom** legt het probleem voor van de bewoners van de Duinoordstraat in Haarlem-Noord. Het gaat om het vergroten van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de Duinoordstraat. Het is een prachtige straat, maar helaas ook een snelweg waar de maximumsnelheid (50 km/u) vaak wordt overschreden. De Duinoordstraat nodigt daar ook toe uit! Hij pleit voor het herwaarderen van de Duinoordstraat tot een woonstraat, waardoor de maximumsnelheid naar 30 km/u zou gaan. Daardoor zou de bus ook beter via de Marnixstraat kunnen gaan rijden.

Vragen

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) merkt richting de heer **Sleegers** op dat de tunnel het verkeer uit de wijk zou halen. Hoe ziet de heer **Sleegers** die tunnel, waar moet ie beginnen en waar moet ie eindigen.

De heer **Sleegers** benadrukt de tunnel een goed plan te vinden. Hem lijkt dat ergens bij de Schiphollaan begonnen moet worden.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) merkt richting de heer **Tebbens** op dat de Amsterdammers de hele middenklasse de stad uitgejaagd hebben richting Haarlem. Over het ov zou inderdaad een veel betere lobby gevoerd moeten worden.

De heer **Aynan** (Fractie Aynan) hoort de heer **Sleegers** spreken over het opheffen van het park. Wat bedoelt hij daarmee?

De heer **Sleegers** bedoelt te zeggen dat het gaat om een rijksmonumentaal park, de Hout. Daar is ooit een feest begonnen en dat is steeds groter geworden. Er komen steeds mee evenementen in de diverse parken, die veel schade toebrengen aan het groen. In de structuurvisie staat dit park nu ook

ingekleurd als evenementenlocatie/ambassadeursplek. Waar houdt dat een keer op? Bij het asfalteren van het park?

De heer **Aynan** (Fractie Aynan) lijkt een tunnel onder de Hout ook niet echt bevorderlijk voor het bos.

De heer **Sleegers** denkt dat dat een technisch verhaal is. Hij zag het liefst dat niet nog meer infrastructurele werken nodig zijn om alle problemen op te lossen. Over twintig jaar zou het zo kunnen zijn dat niemand meer een auto heeft en een auto op bestelling langskomt. Die tunnel komt er voorlopig niet. Was dat wel het geval, dan zou het voor Welgelegen waarschijnlijk ook beter worden.

Inhoudelijke behandeling

De heer **De Groot** (D66) verwijst naar een garage voor zeshonderd parkeerplekken die in Amsterdam onder een gracht gebouwd wordt, met als gevolg dat er veel ruimte op straat ontstaat. Hij noemt dit project wegens de kansen die zo'n project biedt. Hij heeft eerder betoogd dat er vooral een visie moet worden vastgelegd. D66 kan zich goed vinden in het afwegingskader, de mobiliteitsprioritering en in de hoofdkeuzes. Hij hoort graag door het college bevestigd dat vandaag die onderdelen worden vastgelegd en dus expliciet niet de projecten en de uitvoeringsagenda.

Hoe en wanneer wil het college de uitvoeringsagenda de raad dan wel voorleggen?

De heer **Boer** (VVD) is blij dat de heer De Groot het Amsterdamse project noemt, maar hij vraagt zich af waarom de heer De Groot zo expliciet de uitvoeringsagenda niet wil vaststellen.

De heer **De Groot** (D66) noemt het zo expliciet omdat vanavond de kaders worden vastgesteld. Hij verwacht dat die kaders niet de discussie gaan opleveren, maar de uitvoeringsagenda wel. D66 heeft daar een aantal standpunten in. Hij is dan ook benieuwd hoe die uitvoeringsagenda gaat landen.

De heer **Bloem** (SP) begrijpt D66 niet helemaal, die het college vraagt of de raad die uitvoeringsagenda gewoon kan negeren. Die sleutelprojecten staan er toch in! Hij heeft een voorstel voor D66, namelijk die projecten er allemaal uit te halen als D66 ze toch niet wil zien.

De heer **De Groot** (D66) vraagt zich af of dat nodig is, maar hij heeft het inderdaad ook overwogen. Hij denkt dat de sleutelprojecten wel een verduidelijkende rol spelen in de visie, maar hij begrijpt de vraag van de heer Bloem.

De heer **Boer** (VVD) begrijpt dan het betoog van de heer De Groot niet, die een Amsterdams project naar voren haalt. Daar gebeurt tenminste wat. Het probleem van Haarlem is volgens hem dat er altijd prachtige visies worden gemaakt, maar dat er nooit eens een grote stap gezet wordt. Het gaat nu juist om die sleutelprojecten!

De heer **De Groot** (D66) herhaalt dat het hem vanavond gaat om waar de discussie nu over gaat, namelijk dat een visie wordt vastgelegd waar een uitvoeringsagenda uit voort moet vloeien. Dit zegt niets over de urgentie die hij ziet in de uitvoeringsagenda.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) wil D66 wel even helpen. Het gaat nu om de structuurvisie. Daarna worden politieke keuzes gemaakt. Er zijn al vaker plannen aangenomen voor het aanleggen van parkeergarages, die door omstandigheden niet doorgingen. Dus die besluiten liggen er en daar is de structuurvisie niet voor nodig.

De heer **De Groot** (D66) zet zijn betoog voort en benadrukt dat het nu gaat om de implementatie van de SOR en het aanbieden van die uitvoeringsagenda. Hoe gaat het kader van deze visie teruggezien worden in de dagelijkse praktijk? Hoe ziet het college deze SOR landen in de stukken die daartoe beschikbaar zijn gemaakt?

Met betrekking tot de tweede vraag wijst hij erop dat de politieke discussie pas echt lijkt los te barsten als de uitvoeringsagenda besproken gaat worden. Financiële consequenties zijn gigantisch, de benodigde investeringen groot. Het kader is voorzien van draagvlak, dat is winst. Het risico blijft dat de risico's dat draagvlak niet krijgen, waardoor de samenhang in de projecten buiten de horizon blijft. Hoe wil de wethouder dit risico beperken en hoe wil zij die uitvoeringsagenda in gaan richten?

De heer **Berkhout** (GroenLinks) meent dat die vraag ook aan D66 gesteld kan worden. Hoe ziet de heer De Groot dat voor zich? Hoe wordt voorkomen dat het een papieren visie blijft? Dus die uitvoeringsagenda is cruciaal. De heer De Groot heeft daar vast wel ideeën over.

De heer **De Groot** (D66) zou graag volgende jaar geld gaan reserveren voor de Kennemertunnel. Hij stelt zich voor dat voorkomen moet worden dat het allemaal in te kleine stukjes geknipt gaat worden, waardoor er heel veel zaken in de discussie uit de uitvoeringsagenda gaan vallen. Daarom roept hij het college op een heel concrete uitvoeringsagenda te produceren, waarmee zaken al vastgelegd gaan worden.

De heer **Berkhout** (GroenLinks) vindt het bij zo'n ambitieuze visie logisch dat een groot pakket wordt neergezet. Daar zal ook geld voor gereserveerd moeten worden. Het gaat dus om een verder reikend commitment.

De heer **Amand** (Trots) heeft een interruptie op de heer Berkhout, namelijk 'wie gaat het allemaal betalen?'.

De heer **De Groot** (D66) rondt zijn betoog af en wijst op de recente inspraakperiode, die heel veel aanpassingen heeft opgeleverd. Hij heeft daar twee vragen over. In het afwegingskader wordt gesproken van het inpassen van benodigde extra klimaatadaptatiemaatregelen. Kan de wethouder toelichten waar zij hierbij zoal aan denkt? Er wordt voorts gesproken over een flyer die naar alle Haarlemmers zal gaan over de structuurvisie. Hij hoort graag van de wethouder wat daarin komt te staan.

De heer **Berkhout** (GroenLinks) merkt dat de commissie in de discussie snel de neiging heeft om over de bereikbaarheid van de stad te praten. Het groen is echter ook cruciaal. Deze SOR moet de basis worden voor elke herinrichting.

De heer **Boer** (VVD) begrijpt dat de heer Berkhout het groen benadrukt. Haarlem heeft echter ook nog zoiets als historische bolwerken, die zo groen zijn als wat. Dus hoe ziet de heer Berkhout straks het afwegingskader als het gaat om de Rode Loperbrug? Hij hoopt dat de heer Berkhout dan als eerste met zijn groene praatje komt. Uitgangspunt voor hem is dat men van die bolwerken af moet blijven. Hoe ziet de heer Berkhout dat?

De heer **Berkhout** (GroenLinks) begrijpt de reactie van de heer Boer, maar benadrukt dat daar de cruciale vraag is wat men als stad wil. Het doel daarmee is om Noord en Centrum met elkaar te verbinden. Het is ook een doel om het groen voor de stad te behouden. Daar is een visie voor nodig op basis waarvan keuzes gemaakt worden. Zo moet er ook naar de Dolhuysbrug gekeken worden.

De heer **Boer** (VVD) meent dat de heer Berkhout niet kan zeggen dat er ten aanzien van de Dolhuysbrug nu ineens een andere afweging gemaakt moet worden. Ook daar zou GroenLinks allereerst voor groen moeten gaan.

De heer **Berkhout** (GroenLinks) benadrukt dat de SOR nu juist zoiets als de Dolhuysbrug overstijgt. Hij meent dat de heer Boer te eenzijdig bezig is als deze alleen maar inzoomt op dat stukje Haarlem.

De heer **Boer** (VVD) constateert dat de SOR heel duidelijk is over de Rode Loperbrug: die staat er niet in.

De heer **Berkhout** (GroenLinks) wijst erop dat daarbij gekozen wordt voor de knip op de Kennemerbrug. Hij vraagt zich af of daar meer draagvlak voor is dan voor de Dolhuysbrug. Hij benadrukt dat in ieder geval de verbinding van Noord met het centrum van de stad nodig is. Hier gaat het om de vraag hoe de bereikbaarheid er over twintig jaar uitziet. Hij zet zijn betoog voort. De uitvoering is inderdaad cruciaal. GroenLinks is blij dat nu een meersporenbeleid is ingeslagen en dat de sleutelprojecten één onderdeel zijn van de uitvoeringsagenda. Het gaat ook om de regionale projecten. Hij raadt de wethouder aan om nog voor de verkiezingen in maart een uitvoeringsagenda voor te leggen waar de gemeenteraad keuzes uit kan maken. Er moet hier namelijk in het komende coalitieprogramma ruimte voor gemaakt worden.

De heer **Amand** (Trots) benadrukt dat iedereen geholpen moet worden en ook de middenstand en bedrijven. De heer Berkhout wil alleen die Kennemerbrug en verder is het 'einde verhaal'.

De heer **Berkhout** (GroenLinks) vindt het van wezenlijk belang dat er naar de regionale bereikbaarheid gekeken gaat worden, met name die van het ov. De oplossing van het door de heer Tebbens aangesneden verhaal ligt tussen Haarlem en Amsterdam. Er komen meer mensen in Haarlem wonen en er gaan meer mensen werken in Amsterdam. Dat probleem moet hét speerpunt worden van de komende jaren. Is het een idee om Haarlem aan te laten sluiten bij de vervoersregio Amsterdam?

De heer **Boer** (VVD) geeft aan dat groen en bereikbaarheid voor de VVD goed samengaan. Met de bereikbaarheid is het nu slecht gesteld. Hij meent dat er in deze collegeperiode te weinig gedaan is om die bereikbaarheid te verbeteren. Dat moet in de volgende periode beter en anders. De VVD wil ook benadrukken dat het hebben van een auto geen misdrijf is. In de afwegingskaders wordt de fout gemaakt om de auto de laagste prioriteit toe te kennen. Mobiliteit is niet kiezen voor een prioriteit per groep. Het gaat om multimodale bereikbaarheid.

De heer **Aynan** (Fractie Aynan) hoort graag wat er dan anders moet volgens de VVD.

Volgens de heer **Boer** (VVD) is dat niet alleen een visie maken, maar ook eindelijk eens iets gaan doen. In Amsterdam wordt er wel wat gedaan!

De VVD vindt dat er ook voor de prioriteit 'autoverkeer' gekozen moet worden. Juist voor de leefbaarheid van de binnenstad is het goed als het verkeer om de stad heen rijdt.

De heer **Baaijens** (AP) is blij met wat de heer Boer zegt, namelijk dat deze het verkeer buiten de stad om wil geleiden.

De heer **Boer** (VVD) zegt al jaren te pleiten om het om de stad heen leiden van het verkeer. Hij begrijpt ook de onrust bij de bewoners van Haarlem-Noord over de Kennemerbrug. De VVD is niet voor het isoleren van Haarlem-Noord. De partij heeft echt een probleem met die knip. Volgens hem zijn er andere mogelijkheden.

Belangrijk is de vraag welke projecten straks werkelijk tot uitvoer worden gebracht en hoeveel geld daarvoor vrijgemaakt gaat worden. De VVD is van het standpunt dat er geïnvesteerd moet worden in de bereikbaarheid en de auto heeft daar ook zeker prioriteit bij.

De heer **Roduner** (PvdA) weet dat de openbare ruimte in Haarlem schaars is en de PvdA is voor eerlijk delen, ook hier. De SOR biedt het juiste kader om de juiste afwegingen te kunnen maken. De nieuwe prioritering, de klimaatadaptatie en de fietsen (fietsparkeren): De PvdA kan zich vinden in de hoofdlijnen in de prioritering. Daar moet echter niet krampachtig aan vastgehouden worden. In die prioriteiten roept hij het college wel op om daarover meer met de wijken in gesprek te gaan, om te horen wat de wijken zelf willen. Hij hoort graag van de wethouder of zij bereid is daarmee te

gaan experimenteren.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) vraagt of de heer Roduner dan plannen voorstaat als het afwaarderen van wegen en het per wijk bepalen waar de auto's komen, die zij niet willen.

De heer **Roduner** (PvdA) ontkent dat te zeggen. Er zijn zaken die een bovenwijks belang hebben. Hij denkt dat er binnenwijks allerlei zaken goed bekeken kunnen worden.

De heer **Amand** (Trots) ziet niets terug van de fietsparkeerplekken.

De heer **Roduner** (PvdA) vindt het ook goed dat er aandacht is voor de klimaatadaptatie. De partij is een groot voorstander van het verder gebruik van de fiets, maar hij maakt zich wel zorgen wegens het fietsparkeren. In de SOR wordt geconstateerd dat de openbare ruimte dat fietsparkeren eigenlijk niet goed meer aankan. Hij pleit er dan ook voor dat de wethouder komt met een deltaplan voor het fietsparkeren.

De heer **Bloem** (SP) mist de mensen in de structuurvisie. Hij mist ook ambassadeursplekken elders in de stad, zoals bijvoorbeeld Schalkwijk. Er zijn naar zijn mening een hele hoop mensen vergeten. De SP pleit er daarom voor om de structuurvisie terug te verwijzen naar de tekentafel. Het valt hem op dat het college van Haarlem één groot verblijfsgebied wil maken. Waar is de visie die wil dat in heel Haarlem de 30 km/u wordt ingevoerd. Hij mist dus de mens en de menselijke maat.

De heer **Aynan** (Fractie Aynan) is het ermee eens dat de voetganger op één wordt gezet, daarna de fiets, het parkeren, het ov en de auto. Hoe gaat dat allemaal gebeuren: een regioring rond de stad. Verder wordt de Kennemertunnel voorgesteld. Die tunnel leidt het verkeer echter niet om de stad, maar door de stad. Naar zijn mening moet de N205 echter ook om de stad heen en niet dwars onder een van de mooiste stukken van Haarlem. De tunnel heelt de stad niet, maar verdeelt de stad. Verder heeft de stad 16.000 nieuwe woningen nodig. Waar gaan die gerealiseerd worden? Hij ziet geen enkele verwijzing naar de plekken waar die woningen gerealiseerd moeten gaan worden. Naar zijn mening worden die 16.000 woningen niet gehaald met verdichting alleen. Er wordt ook iets gezegd over een tweedeling. Er wordt echter niets gezegd over hoe die tweedeling gedicht gaat worden. Juist dat verwacht hij in een visie. Verder mist hij de verdieping van de Prins Bernhardlaan en het doortrekken daarvan onder het spoor door richting de Waarderpolder. Dát is de stad bereikbaar maken! Een gemis is ook dat niet alles op alles gezet wordt met betrekking tot het aansluiten van Haarlem op het metronet van Amsterdam.

De heer **Boer** (VVD) wijst erop dat er wel degelijk gesproken wordt over het doortrekken van de metro naar Haarlem toe, samen met andere plannen.

De heer **Aynan** (Fractie Aynan) geeft toe dat het er woordelijk wel instaat, maar niet qua beeld. 2040 lijkt heel ver weg, maar er zijn gelukkig dingen die snel gerealiseerd kunnen worden. Als dingen waar morgen al mee begonnen zou kunnen worden, noemt hij het landelijk groen voor fietsers; het dynamisch verkeersmanagement; de parkeergarages; de extra linksaf-mogelijkheid op de Prinsenbrug. Daar wil hij twee dingen aan toevoegen. Onder de Prinsenbrug door voor fietsers en voetgangers, waardoor een mooie aansluiting ontstaat met de Figebrug, waardoor de Waarderpolder verbonden wordt met de stad. Daarnaast Haarlem promoten als 30km-stad!

De heer **Van Leeuwen** (D66) wijst erop dat dat fietspad al lang in de planning zit.

De heer **Aynan** (Fractie Aynan) laat dat aan de wethouder over. Hij is tegen twee dingen: de tunnel, die niets oplost en alleen maar extra verkeer aantrekt. De SOR is ook dubbelzinnig over de Kennemerbrug. Kunstgrasvelden worden in het stuk als hitte-eilanden opgevoerd. Dus alsjeblieft geen kunstgrasvelden meer.

De heer **Amand** (Trots) is het ermee eens dat er iets gaat gebeuren. Dat willen alle Haarlemmers wel, mits het maar betaalbaar is. Hij wijst op de slechte conditie van de straten waardoor ouderen vallen. Er wordt te weinig geluisterd naar de Haarlemmers. Het waterbeheer in Haarlem is slecht.

PAUZE

De heer **Visser** (CDA) heeft ook complimenten voor het stuk. Dank!

Een stad is nooit af, er blijft altijd iets te wensen, maar er moet ook het een en ander. De structuurvisie heeft straks de status van een beleidsstuk. Daartoe is de gemeente verplicht. Het effect ervan is dat alle ingrepen in de openbare ruimte getoetst zullen worden aan deze structuurvisie. Het is duidelijk dat de komende coalitieonderhandelingen ook over deze visie zullen gaan. Hoe die visie er straks ook uitziet, men kan op discussies rekenen als voorgenomen beleid voorbereid wordt tot uitvoering.

Het CDA leest veel belangrijke voornemens in deze visie. Wat zijn er veel auto- en fietsgarages nodig om straten leeg of leger te krijgen. Het autogebruik groeit. Het college wil het gebruik met 50% reduceren. Hoe?

Hij constateert dat het college de term 'ruimteclaims' hanteert. Haarlem groeit, maar er is een grens aan wat Haarlem kan bebouwen, wil men de kwaliteit van de stedelijke omgeving handhaven en bereikbaar blijven.

Het CDA legt het eerste aandachtspunt bij 3.1: opvang van de groeiende woningvraag gezien in relatie met realistische mogelijkheden. Het CDA overweegt met een amendement te komen. In aandachtspunt 3.3 stelt het CDA dat het prima is om de potentie van het toerisme te benutten, maar vooral op zaterdag zijn er grenzen aan 'Haarlem bezoekstad'.

De heer **Berkhout** (GroenLinks) vraagt de heer Visser toe te lichten waar dat amendement over gaat.

De heer **Visser** (CDA) antwoordt dat het amendement aandacht vraagt voor de begrenzing van de mogelijkheden met betrekking tot de ruimteclaims.

De heer **Aynan** (Fractie Aynan) snapt het amendement van het CDA niet, want in de SOR staat precies hetzelfde. Daarom komt hij juist met een tegenovergesteld amendement.

De heer **Visser** (CDA) zet zijn betoog voort door erop te wijzen dat er ook bewonersbelangen spelen in de binnenstad. Verder heeft hij wat tekstuele opmerkingen, die hij doorgeeft. De binnenstad is niet alleen maar een evenemententerrein, er wordt ook nog gewoond.

De heer **Van Driel** (CDA) vraagt zich af hoe het college de verhouding ziet tussen de structuurvisie voor de bebouwde ruimte, met nu een structuurvisie voor de openbare ruimte. Verder zijn er op de visiekaart drie zones opgenomen. Daarbij constateert hij dat die zones geen recht doen aan de grote verschillen tussen die wijken. Dus waarom die rigide zonering?

Mevrouw **De Leeuw** (OPH) wil weten hoe bij de inrichting van de openbare ruimte rekening gehouden wordt met mindervaliden. Hoe voorkomt de structuurvisie dat bij de bouw van extra woningen grond verloren gaat? Niet voor iedereen is de fiets een alternatief. Houdt de structuurvisie wel voldoende rekening met kwetsbare groepen, die van de auto afhankelijk zijn? Waarom is de knip Kennemerbrug nog te zien op de kaart? De OPH wil die knip niet.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) noemt de structuurvisie vooral een ambtenarenfeest. Het is vooral een vergaarbak van plannen om Haarlem aantrekkelijk, groen en bereikbaar te maken. Haarlem moet tegelijkertijd ook flink gaan groeien. Die ambities gaan knellen. Dat snapt iedereen. Doorgaande wegen worden versmald. Het ov moet vooral beter. Auto's zijn vooral een probleem. De zogenaamde sleutelprojecten geven een oplossing in de visie. Waarom ontbreekt dan het super-ov-knooppunt Stationsplein? Waarom geen verplichting tot ondergronds parkeren bij

nieuwbouwprojecten? En waarom ontbreekt de Bernhardtunnel ineens in de plannen? Het afsluiten van de Kennemerbrug voor auto's vindt zij een heel slecht idee.

Tot slot zijn er ook prachtige plannen voor de stad, zoals nieuwe bomen en water in plaats van asfalt. Zij wil Haarlem ook bewaren tegen slechte plannen. Wat is tot slot de visie op Schiphol?

De heer **Berkhout** (GroenLinks) begrijpt de kritiek van mevrouw Van Zetten richting Schiphol, maar hij begrijpt niet de verhouding van die kritiek tot de structuurvisie.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) wijst erop dat het ook om een duurzaam en CO₂-neutraal Haarlem gaat. Dan is het logisch dat men niet bij de stadsgrenzen stopt.

De heer **Berkhout** (GroenLinks) is het ermee eens dat er aan de groei van Schiphol grenzen gesteld moeten worden.

De heer **Baaijens** (AP) spreekt ook van een prima stuk. De woningbouw is ook voor zijn fractie het belangrijkste. Er wordt gesteld dat er fietsenstallingen moeten komen. Maar er staat niet bij dat het parkeren daar verplicht moet worden. Hij pleit ervoor dat meteen in de plannen mee te nemen. Bij ov-knooppunten komen fietsenstallingen, maar niet elke halte is een knooppunt. Hij pleit ervoor bij meerdere haltes wel fietsparkeren mogelijk te maken.

De heer **Aynan** (Fractie Aynan) mist het punt van de buurtstallingen.

De heer **Baaijens** (AP) is het erover eens dat die gemist worden. Ook in de binnenstad moeten er meer fietsenstallingen komen. De Actiepartij heeft al een aantal keren gevraagd om een hoogtevise. Ook de straling van verkeersmasten brengt veel problemen met zich mee. Hij vraagt de wethouder te bezien of dat element ook in de structuurvisie kan worden opgenomen.

Natuurlijk moeten er woningen gebouwd worden, maar niet overal! De Kennemerbrug met zijn knip is gewoon een slecht idee. Dat idee mag wat de Actiepartij betreft uit de visie geschrapt worden. Ligplaatsen en vaarwegen zijn belangrijk, maar die moeten wel ruim genoeg worden, zodat er iets leuks mee gedaan kan worden. Ook dat wil hij in de visie.

Mevrouw **De Leeuw** (OPH) hoorde de heer Baaijens spreken van wateropvang en wijst erop dat deze ook lid is van de commissie Ontwikkeling waar gesproken is over het convenant met de corporaties, die in hun contracten moeten zetten dat tuinen niet langer helemaal versteend mogen worden. Dan is er al een heel grote winst.

De heer **Baaijens** (AP) is het daarmee eens.

De heer **Aynan** (Fractie Aynan) hoort de heer Baaijens spreken over het toevoegen van de extra vaarroutes in de stad. De MER raadt dat af, omdat het alleen maar zorgt voor meer fijnstof.

De heer **Baaijens** (AP) benadrukt dat er een keuze gemaakt moet worden. Het voordeel daarvan is dat het overtollige water goed afgevoerd kan worden. Verder maakt het de stad aantrekkelijker.

De heer **Amand** (Trots) wijst op de elektrische boten, waardoor er daarbij geen sprake meer is van fijnstof.

De heer **Baaijens** (AP) begrijpt dat en suggereert dat ook in de visie vastgelegd wordt dat er geen gevaarlijke brandstofmotoren meer door de grachten mogen varen.

Hij zet zijn betoog voort met erop te wijzen dat zijn partij vindt dat er te weinig oog is voor mensen met een beperking.

De heer **Visser** (CU) is van mening dat het college goed geluisterd heeft naar burgers en raadsleden. De uitvoeringsagenda is daardoor meer gebalanceerd. Wat de onderdoorgang van de

Westelijke randweg betreft is de visie erg vaag vergeleken met de andere sleutelprojecten. De afwegingsmethodiek is sterk verbeterd. Hij mist daarin echter ook de mens. Op veel punten wil de ChristenUnie nog aanscherpen. Hij zegt toe dat alles de wethouder nog schriftelijk te laten weten en daarbij ook de amendementen toe te lichten die hij overweegt.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) constateert dat de mens gemist wordt, maar dat geldt ook voor dieren en biodiversiteit. Zij denkt dat dat ook een zorg dient te zijn voor de komende twintig jaar.

Wethouder **Sikkema** herinnert er allereerst aan dat dit onderwerp al heel vaak aan de orde is geweest en richting de heer Amand benadrukt zij dat als er één project is waarbij naar Haarlemmers is geluisterd, het wel dit project is en dat zes à zeven jaar lang. En dat is een goede zaak, want er werd bekeken hoe om te gaan met de schaarse ruimte en de vele wensen. Daarin moeten keuzes worden gemaakt en prioriteiten worden gesteld. Dat levert een betere stad op, maar neemt niet weg dat er op sommige plekken pijn moet worden geleden.

De heer **Amand** (Trots) spreekt ook veel mensen. Waarom is de wethouder dan niet gekomen met de bebording van al die parkeergarages?

De **wethouder** antwoordt zich te willen beperken tot de SOR. De heer De Groot vroeg wat hier nu met elkaar besloten wordt. Wat nu voorligt, is de hoofdkeuzes en de doelen, inclusief de zonering van de stad en de hoofdkeuzes die gezamenlijk gemaakt gaan worden met de vertaling daarvan naar de themakaarten en de afwegingsmethodiek. Dus niet de sleutelprojecten, die dus minder prominent naar voren komen. Ze zijn wel relevant, maar er is al verschillende keren gezegd dat aan die projecten nog aparte aandacht geschonken zal worden in deze commissie, want daaraan zitten nog veel aspecten die nog met elkaar uitbediscussieerd moeten worden.

De heer **Bloem** (SP) snapt de meerwaarde nog steeds niet. Er gaat niet over beslist worden, maar het staat wel in het stuk. Voor de juridische verplichting is het helemaal niet noodzakelijk om deze projecten erin op te nemen. Bovendien leidt het tot discussie en wordt het draagvlak er door verminderd.

Wethouder **Sikkema** meent dat als het allemaal niet gedaan werd en het in een later stadium geconcretiseerd wordt, dan iedereen roept dat men dat allemaal niet wil. Het is ook nodig om gezamenlijk te beseffen dat er keuzes gemaakt moeten worden. Door deze visie verder uit te werken kan men tot dat soort besluiten komen. Maar er gaat nog uitgebreid met elkaar over de uitvoeringsagenda gesproken worden. Dan zullen ook de politieke discussies nog meer gevoerd worden.

De heer **Bloem** (SP) meent dat het of het een of het ander is. Of er wordt niet over beslist en dan heeft het geen meerwaarde, of men heeft het er wel over. Dan moeten er keuzes gemaakt worden, maar daar heeft hij geen enkel probleem mee.

Wethouder **Sikkema** vindt niet helemaal kloppen wat de heer Bloem zegt. Dit is wel nodig om duidelijk te maken welke opdrachten en uitdagingen er liggen, maar over al die grote sleutelprojecten kan niet in één keer beslist worden, omdat het veel onderzoek e.d. vergt. Daar zal de raad evenals de stad nog uitgebreid bij betrokken worden.

Wethouder **Van Spijk** gaat in op de vraag wie het gaat betalen. Het is belangrijk dat er een visie is van waaruit gewerkt kan gaan worden. Amsterdam beschikt over een budget van zo'n 11 miljard euro om in de infrastructuur van de stad te investeren. In de Haarlemmermeer is in de afgelopen periode 1,4 miljard euro aan plannen uitgegeven. Voor Haarlem is het belangrijk dat de stad duidelijk laat zien dat men daar een mening over heeft. Voor een volgend college biedt het ook de gelegenheid om coalities te sluiten met Amsterdam en de regio. Het grootste deel van dat geld komt van het Rijk. Haarlem moet daar ook aan meedoen.

De heer **Amand** (Trots) wil weten welk bedrag de wethouder voor Haarlem in zijn hoofd heeft.

Wethouder **Van Spijk** benadrukt het belang van eerst een visie te hebben. Daarna moeten er prioriteiten gesteld worden. Zo'n uitvoeringsagenda is daarin de eerste stap. Daarna moet Haarlem zich groot maken door de regio erbij te betrekken en Amsterdam en de regio duidelijk maken dat men ook Haarlem moet helpen.

De heer **Boer** (VVD) deelt de visie van de wethouder als deze zegt dat Haarlem zich groot moet gaan maken tegenover Amsterdam, de regio en het Rijk. Bij de visie Zuid-Kennemerland is besloten een lobbyist aan te stellen. Naar zijn mening moet hier ook een lobbyist op gezet worden. Is dat begroot?

Wethouder **Sikkema** wijst erop dat de SOR ook besproken is in de regio Zuid-Kennemerland, die bestuurlijk deze visie ook steunt. Dat is een van de elementen om samen met de lobbyist richting provincie en het Rijk te gaan. Dus die lobbyist wordt zeker op de onderliggende projecten gezet.

De heer **Amand** (Trots) heeft nog steeds geen antwoord van de wethouder.

Wethouder **Van Spijk** kan niet meteen een bedrag noemen. Het gaat erom te bepalen wat belangrijk is voor de stad.

Verder is hem over die 17.000 woningen gevraagd. Het college houdt het voor mogelijk om 15.000 woningen nu te bouwen. Dat gat voor 2000 woningen moet in de komende twintig jaar gevuld worden.

De heer **Van Leeuwen** (D66) wordt hier blij van, want hij hoort heel duidelijk dingen, maar dat zijn wel dingen die hij drieënhal jaar geleden in deze raad al heeft gezegd: Haarlem moet zich groter maken. Hij had nu wel een beetje iets van een oogst verwacht.

Wethouder **Van Spijk** benadrukt dat de oogst is dat Haarlem heel stevig in de metropoolregio Amsterdam zit. Er is de lightrail, maar het duurt tien jaar voordat het er ligt. Nu zit men ook aan tafel bij Amsterdam Beach. Hij heeft de indruk dat Haarlem veel zichtbaarder is in de regio en veel meer initiatieven naar zich toetrekt. Maar de stad is er nog niet.

De heer **Roduner** (PvdA) hoort de wethouder zeggen dat het mogelijk is om 15.000 woningen te bouwen binnen de huidige visie. In het stuk wordt wel benadrukt dat er een grens zit aan het aantal woningen dat gebouwd kan worden. Moet hij het nu zo horen dat die 15.000 woningen passen binnen hetgeen in de SOR staat?

Wethouder **Van Spijk** antwoordt dat dat inderdaad het kader is waar van uitgegaan wordt. Uitgangspunt is 17.000 woningen tot 2040.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) wijst op de reikwijdte van de visie. Inmiddels zijn er plannen van Amsterdam om 70.000 woningen in het Havengebied te bouwen. Dat is al een heel eind richting Haarlem. Gaat daarmee ook rekening gehouden worden?

Wethouder **Van Spijk** heeft recentelijk met de metropoolregio een plan gepresenteerd van 300.000 extra woningen in de metropoolregio, waarvan 108.000 in Amsterdam. De woningen die mevrouw Van Zetten noemt zitten niet eens in die 300.000 woningen. Dat is het Haven-Stad project van wethouder Van der Burg. In de Sluisbuurt heeft wethouder Van der Burg een plan voor 6000 woningen met heel veel hoogbouw. Wethouder Van der Burg redt het al niet op de MER met betrekking tot de Sluisbuurt. Dus als Van der Burg al die woningen in het Havengebied wil bouwen, dan zal hij het nodige te overleggen hebben met Haarlem om dat voor elkaar te krijgen. Er moet dan heel veel over komen, want dat kan Amsterdam op zich niet aan. Dus dat heeft onmiddellijk gevolgen voor onder andere Haarlem en Zaanstad.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) vraagt het om die reden dan ook. Want de structuurvisie kan door dat soort Amsterdamse projecten ineens ingehaald worden.

Wethouder **Van Spijk** benadrukt dat de metropoolregio in trek is.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) wil alleen maar zeggen dat al die MRA-plannen een ander perspectief geven aan deze structuurvisie.

Wethouder **Van Spijk** gaat verder met de vraag van het CDA over het centraal stedelijke gebied Ondernemerszone (bladzijde 28). Dat betreft stukken van de stad die dicht naar de stad gehaald worden door bijvoorbeeld langzaamverkeer routes in te voeren. Dat moet langzaam een stedelijk gebied gaan worden. Dat wordt bedoeld met die bladzijde 28.

Dan is hem door de Actiepartij nog gevraagd om de hoogbouwvisie. Dat concept komt in januari en zal geen verrassingen bevatten.

Wethouder **Sikkema** gaat nu in op de opmerkingen met betrekking tot het ov, dat prominenter naar voren zou moeten komen. Dat vindt men ook wel terug in de structuurvisie, maar er is juist voor gekozen om de sleutelprojecten minder prominent in de SOR naar voren te laten komen, omdat het vooral om de visie, de stip op de horizon gaat. Wel is naar aanleiding van gesprekken met de heer Visser van de ChristenUnie en Rover de regionale verbetering van het ov beter op de kaart gezet door het regionale sleutelproject Multimodale bereikbaarheid in de metropool en dat op te knippen in drie regionale sleutelprojecten. Dat raakt ook aan de regionale samenwerking die op dit punt heel belangrijk is. Dat is de Multimodale bereikbaarheid van de metropool, de versterkte regionale fietsbereikbaarheid en de versterkte regionale openbaarvervoerbereikbaarheid. Zij vindt dat op deze manier binnen de SOR beter tot zijn recht komen, zodat daarmee een koppeling wordt gelegd met allerlei sleutelprojecten. Dit gebeurt dus in samenwerking met de provincie en met de gemeenten rondom Haarlem.

De heer **Boer** (VVD) benadrukt nogmaals dat er ongelooflijk veel wensen in deze visie staan. Als dat allemaal besproken moet worden, dan kost dat ongelooflijk veel tijd. Er is één lobbyist, die zijn handen al vol heeft aan Zuid-Kennemerland. Nu ligt er nog een enorm project naast. Is één lobbyist daarom wel voldoende?

Wethouder **Sikkema** vindt dat een goed punt, maar er is nog veel onderzoek nodig voor die regionale projecten. Daaruit kan nog blijken dat zo'n lobbyist nodig is wegens het vele geld dat Haarlem voor de plannen moet aan zien te trekken. Die bestaande lobbyist kan nu reeds wat voorwerk doen.

Er zijn ook vragen gesteld over het afwegingskader en hoe dat werkt in de praktijk. De heer Visser van het CDA heeft duidelijk aangegeven dat het afwegingskader per project wordt afgelopen. Hier zijn die reeds integraal in de SOR opgenomen. Ook voor de RO wordt dat afwegingskader opgesteld. Daar kan alleen gemotiveerd van afgeweken worden. In de praktijk zal dat allemaal niet zo star zijn (richting de heer Aynan), maar waar het gaat om de hoofdlijnen moeten afspraken gemaakt worden waar niet zomaar van afgeweken kan worden. Anders ontstaat er weer willekeur. In de SOR is duidelijk opgenomen dat er een buurtspecifieke opgave ligt. Daarbinnen wordt gekeken naar de mogelijke vormgeving. Hier gaat het nu om de hoofdlijnen. Daarover gaat zij het gesprek nog aan met de burgers.

De heer **Bloem** (SP) snapt de toezegging niet helemaal, want in het afwegingskader komt die sociale component gewoon niet voor. Gaat de wethouder daar iets aan doen?

Wethouder **Sikkema** vindt het jammer dat de heer Bloem het zo leest, want deze discussie is juist met elkaar gevoerd om de leefbaarheid in de stad met elkaar te verbeteren. De openbare ruimte moet gebruikt worden als ontmoetingsplaats voor mensen. De heer Bloem mist daar misschien het woord 'mens', maar de basis van de hele SOR is juist het streven om de menselijkheid in de stad te behouden.

De heer **Bloem** (SP) snapt wel dat het allemaal om mensen gaat, maar in het afwegingskader komen sociale factoren niet voor! Dat begrijpt hij niet.

Wethouder **Sikkema** geeft toe dat het niet expliciet zo opgenomen is, maar het valt wel terug te vinden in de inhoud van de punten als groen en water, want daar kunnen mensen elkaar ontmoeten. Hoe zou de heer Bloem dat dan concreet op willen nemen?

De heer **Bloem** (SP) krijgt het idee dat hij daar een amendement voor zou moeten schrijven. Dit afwegingskader sec volgend is er niks op tegen om van een speelflein een vijver te maken met een boom erin, terwijl dan toch aan de checks voldaan wordt. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Wethouder **Sikkema** ziet dat toch anders. Er wordt naar haar mening wel degelijk uitgegaan van leefbaarheid als leidmotief.

De heer **De Groot** (D66) ziet dat de wethouder een prioriteit heeft toegevoegd, prioriteit 3. Hij denkt dat dat uit de MER komt. Hij vroeg wat bedoeld werd met aanvullende klimaatadaptatiemaatregelen. Kan de wethouder dat toelichten?

Wethouder **Sikkema** wijst erop dat elders in het lijvige stuk wordt aangegeven waaraan dan gedacht kan worden. Het gaat dan om groen en meer water, maar het kan ook gaan om tijdelijke wateropslag in het straatprofiel, drainage, maar het kan ook gaan om een verdiept trapveldje. Dat soort dingen kan op gespannen voet staan met de toegankelijkheid van de stad. Ook dit laatste aspect heeft de expliciete aandacht in de SOR.

De SOR zal niet helemaal uitgewerkt zijn voor de verkiezingen, maar het is duidelijk dat dit een heel belangrijk document gaat worden in de onderhandelingen. Globaal zal hij tegen die tijd wel gepresenteerd worden.

De stad is dus goed met de regio in overleg wat de bereikbaarheid betreft. De SOR is een basis om de regionale bereikbaarheidsvisie weer aan te passen.

Dan, wat is onze ov-visie in relatie tot de tunnel, vroeg de ChristenUnie. Dat is reeds uitgebreid met elkaar besproken. Die weg kan leefbaarder gemaakt worden waardoor er meer ruimte komt voor de fiets en de busverbindingen.

Zij is het helemaal eens met de heer Boer dat het geen misdaad is om een auto te bezitten. Zij heeft er zelf ook een. De wijken vragen soms om 30km-wegen. Dat is geen autootje pesten, maar het wordt daardoor iets lastiger om van A naar B te komen. Maar je kunt er wel komen. Daarom is de auto op prioriteit 4 gezet, want men kan nog steeds op de meeste plekken komen met de auto.

De heer **Boer** (VVD) benadrukt dat er mensen zijn die voor hun inkomen afhankelijk zijn van hun auto. Toch is Haarlem filehoofdstad nummer 1. Er moet dus wat gebeuren. Soms moet je in een tunnel investeren om de stad groener te krijgen. Daarom vindt hij het belangrijk te benadrukken dat je geen misdadiger bent als je een auto bezit.

Mevrouw **Van Zetten** (HvH) hoort de wethouder beweren dat het moeilijker moet worden om ergens te komen met de auto. Daarom noemde zij ook het Kennemerplein, want het kan toch niet zo zijn dat een winkelstraat als Cronjé doodbloedt omdat mensen het moeilijk wordt gemaakt om nog met de auto te komen?

Wethouder **Sikkema** benadrukt reeds gezegd te hebben dat bij de sleutelprojecten nog nader ingevuld wordt hoe een en ander gerealiseerd moet worden. Zij heeft hierover met ondernemers gesproken en zij is ook van mening dat autoluw maken absoluut niet betekent dat allerlei ondernemers failliet gaan. Vroeger kon je op de Grote Markt parkeren. Dat kan niemand zich nu nog voorstellen. De ondernemers hebben enorme baat bij die maatregel.

Begin volgend jaar komt er een fietsparkeerplan voor het centrum. In de agenda kan bekeken worden hoe dat voor de rest van de stad uitgewerkt kan gaan worden.

De heer **Roduner** (PvdA) pleit voor één groot deltaplan voor het Haarlemse fietsparkeren.

Wethouder **Sikkema** denkt dat men dan veel verder moet zijn. De binnenstad is echter op dit moment een zeer groot knelpunt. Daar wil zij nu zo snel mogelijk een oplossing voor vinden. Zij is het met de heer Baaijens eens dat er langs de haltes fietsenstallingen moeten komen. Zij vraagt de heer Visser van de ChristenUnie of deze zijn grote hoeveelheid punten wil mailen, want het was allemaal ook heel technisch.

De heer **De Groot** (D66) wil toch nog even kijken naar de uitvoeringsagenda. De wethouder heeft toegezegd dat de raad nog voor de verkiezingen een agenda zal krijgen op basis waarvan het mogelijk is om coalitiegesprekken te gaan voeren. Begrijpt hij goed dat alle extra projecten bovenop herinrichtingen, die in deze visie beschreven worden, kenbaar gemaakt worden en dat daar een kostenraming bij zit?

Wethouder **Sikkema** benadrukt dat het heel grove inschattingen zullen zijn.

De heer **Baaijens** (AP) had nog de vraag over het meenemen van zendmasten in de visie.

Wethouder **Sikkema** wil dat niet doen. Bij de MER is rekening gehouden met allerlei omgevingsinvloeden waaronder Schiphol.

De **voorzitter** stelt vast dat er op 14 december, in tweede termijn, verder zal worden gesproken over de Structuurvisie Openbare Ruimte.

7. Rondvraag

De rondvragen worden schriftelijk beantwoord.

8. Agenda komende commissievergadering(en)

Er worden geen stukken, die ter kennisname zijn meegezonden, geagendeerd.

9. Sluiting

De vergadering wordt gesloten om 19.45 uur.