Concernstaf

Concerncontrol

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan raadsleden en schaduwraadsleden

| | |
|---|---|
| Datum | 26 oktober 2017 |
| Contactpersoon | L.J. Goudsmit |
| Doorkiesnummer | 023-5113052 |
| E-mail | l.goudsmit@haarlem.nl |
| Bijlage(n) | 3 |
| Onderwerp | Aanbieding erratum en antwoorden op technische raadsvragen Programmabegroting 2018-2022 |

Geachte dames en heren,

Hierbij bied ik u het erratum en de ambtelijke antwoorden aan op de schriftelijke raadsvragen die uw raad heeft gesteld over de Programmabegroting 2018-2022. Tevens treft u een bijlage aan als onderdeel van de beantwoording van technische vraag nr. 2.

In bijgaand overzicht zijn alle gestelde vragen en de antwoorden daarin opgenomen. De vragen zijn wederom ingediend en beantwoord via het digitale systeem Gemraad. Het Gemraad-systeem biedt u verschillende mogelijkheden tot selectie, bijvoorbeeld per partij of per onderdeel van de begroting. U kunt deze selectie naar uzelf mailen als pdf-bestand. U kunt tevens met de zoekfunctie woorden in vragen en antwoorden opvragen.

In een enkel geval dat vragen niet aan het criterium ‘technisch’ voldoen, maar politiek van aard zijn, zijn die niet door de ambtelijke organisatie beantwoord, dit staat in het betreffende antwoord bij de vraag aangegeven.  Uiteraard kunt u deze vragen wel aan het college van B&W stellen bij de bestuurlijke behandeling van de begroting.

Graag wil ik u erop attenderen dat in het kader van de doorontwikkeling van de begroting met de interactieve website een extra verdiepingsslag is gemaakt. Zo vindt u hier onder andere een extra informatielaag op kostensoortniveau en aanvullende informatie met betrekking tot de reserves en voorzieningen.

De vragen en antwoorden maken onderdeel uit van de behandeling van de begroting in de raad van 6 tot en met 9 november 2017.

Met vriendelijke groet,

M.A. Jonker
Concerncontroller

# Erratum Programmabegroting 2018-2022

In het besluit (p. 283) dient punt twee vervangen te worden door:

2. De raad stemt in met:

- *a. De volgende aanvullende voorstellen met financiële consequenties* uit deel 1 van de programmabegroting:
    - Financiële gevolgen moties en amendementen bij Kadernota 2017;
    - Overige voorstellen: hogere lasten beschermingsbewind, kapitaallasten popschool en budget kernsporten;
    - De te nemen maatregelen binnen het beleidsveld bijzondere bijstand/minima beleid in 2018 (€ 379.000);

  b. De financiële consequenties van de besluiten als genoemd onder 2a aanvullend te ramen ten opzichte van de primaire Programmabegroting 2018-2022.

Daarnaast dient de tabel met Saldo Programmabegroting 2018-2022 (p. 34) aangepast te worden volgens onderstaande tabel. Hierin worden de lasten van de voorstellen 6 en 9 volledig gedekt uit het incidenteel budget sociaal domein en zijn de lasten van voorstel 9 in 2020 24.000 (i.p.v. 26.000). Deze aanpassingen zijn neutraal en raken de meerjarenraming niet.

(bedragen x € 1.000)

| | 2018 | | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Saldo Programmabegroting 2018-2022, inclusief Bestuursrapportage 2017** | **-1.089** | **v** | **-1.328** | **v** | **-602** | **v** | **-230** | **v** | **-406** | **v** |
| **A: Financiële gevolgen moties en amendementen bij de Kadernota 2017:** | | | | | | | | | | |
| 1. Motie meer sociale kunst | 150 | n | 150 | n | 150 | n | 150 | n | 150 | n |
| 2. Integrale visie op integrale kindcentra | 20 | n | | | | | | | | |
| 3. Prioriteren in het primaire onderwijs | 0 | | | | | | | | | |
| 4. Elk Haarlems kind een goede speeltuin | 30 | n | 30 | n | 30 | n | 30 | n | 30 | n |
| 5. Geef museum Haarlem die steun die het verdient | pm | n | pm | n | | | | | | |
| 6. Drempels slechten in publieke gebouwen voor een inclusieve samenleving | 56 | n | | | 24 | n | | | | |
| *Dekking: T.l.v. incidenteel budget sociaal domein van € 2 miljoen* | *-56* | *v* | | | *-24* | *n* | | | | |
| 7. Jaar van de toegankelijkheid | 150 | n | | | | | | | | |
| 8. Drempels slechten in openbare ruimte voor een inclusieve samenleving | 100 | n | pm | n | pm | n | pm | n | pm | n |
| 9. Gelijke kansen (high dosage tutoring) | 150 | n | 50 | n | | | | | | |
| *Dekking: T.l.v. incidenteel budget sociaal domein van € 2 miljoen* | *-150* | *v* | *-50* | *v* | | | | | | |
| **Subtotaal extra voorstellen moties en amendementen** | **450** | **n** | **180** | **n** | **180** | **n** | **180** | **n** | **180** | **n** |
| **Uitkomst Meerjarenraming 2018-2022 incl. extra voorstellen moties en amendementen** | **-639** | **v** | **-1.148** | **v** | **-422** | **v** | **-50** | **v** | **-226** | **v** |
| **B: Financiële gevolgen overige voorstellen** | | | | | | | | | | |
| 10.Hogere lasten beschermingsbewind | 1.000 | n | 1.000 | n | pm | n | pm | n | pm | n |
| *Dekking: voorstellen en maatregelen bijzondere bijstand/minimabeleid* | *-379* | *v* | *pm* | *v* | *pm* | *v* | *pm* | *v* | *pm* | *v* |
| 11. Correctie kapitaallasten Popschool n.a.v aangepast investeringsplan | | | | | 100 | n | 355 | n | 355 | n |
| 12. Uitbreiding kernsporten | 18 | n | 18 | n | 18 | n | 18 | n | 18 | n |
| **Subtotaal overige voorstellen** | **639** | **n** | **1.018** | **n** | **118** | **n** | **373** | **n** | **373** | **n** |
| **Uitkomsten inclusief aanvullende voorstellen** | **0** | | **-130** | **v** | **-304** | **v** | **323** | **n** | **147** | **n** |

Daarnaast dient op pagina 31, onder punt 6, de laatste zin van de alinea vervangen te worden door: ‘Voorgesteld wordt de kosten te dekken uit het incidenteel beschikbare budget sociaal domein van € 2 miljoen.’ Hiermee worden de lasten voor 2020 gedekt uit het incidenteel budget sociaal domein i.p.v. de reserve sociaal domein.

De eerste zin onder (a) Voorstellen college (p.35) moet aangepast worden naar: ‘Het college stelt de gemeenteraad voor deze extra middelen voor 2018, 2019 en 2020 in eerste instantie te besteden aan de uitvoering van de moties die bij de behandeling van de Kadernota 2017 zijn aangenomen en waarbij de gemeenteraad de € 2 miljoen als dekking heeft genoemd.’

Het overzicht van deze voorstellen zoals opgenomen in de tabel op p. 36 wordt aangepast naar onderstaande tabel waarin de incidentele lasten van voorstel 2 doorschuiven van 2019 naar 2020.

(bedragen x € 1.000)

| (a) Voorstellen college | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Motie 53 Gelijke kansen | 150 | n | 50 | n | | |
| 2. Drempels slechten in publieke gebouwen | 56 | n | | | 24 | n |
| 3. Opbouwwerk project Lelie | 70 | n | 70 | n | | |
| 4. OdenseHuis | 200 | n | 200 | n | | |
| **Totaal (a) voorstellen college** | **476** | **n** | **320** | **n** | **24** | **n** |

# Vragenronde: Programmabegroting 2018-2022

Aangemaakt op: 26-10-2017 02:39

Totaal: 49 pagina's

Gesorteerd op fractie (oplopend gesorteerd)

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 2 |
|---|---|---|---|---|
| 54 | Algemeen<br>Actiepartij<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 37 | Voor het transformatie thema 1: bestrijd de paarse krokodil zijn geen voorstellen gedaan. Klopt dit? | |
| 54 | Dat klopt, over de verdere uitwerking van het thema paarse krokodil is separaat gerapporteerd aan de commissie Samenleving door middel van de informatienota 'Bestrijd de paarse krokodil', BBV nr: 2016/422267. Er zijn geen extra middelen nodig om de hierin opgenomen vervolgstappen uit te voeren. | | | |
| 55 | Algemeen<br>Actiepartij<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | 39 | Bij ondersteuning sociale innovatieve projecten kan de gemeente een aantal uren professionele ondersteuning leveren voor de aanvraag. Wie beoordeelt of deze ideeën goed zijn? | |
| 55 | Er is een externe adviescommissie ingesteld die oordeelt over de aanvragen die gedaan worden in het kader van de subsidieregeling sociale initiatieven. Deze adviescommissie geeft advies aan de gemeente om professionele ondersteuning in te zetten. | | | |
| 56 | Programma 1<br>Actiepartij<br>drs. M. (Merijn) Snoek | 76 | Wat is de reden van de lage ambitie om Haarlemmers meer te laten bewegen? | |
| 56 | Deze ambitie is gebaseerd op de resultaten van de Omnibus met betrekking tot de verschillende doelgroepen. Scholieren en volwassenen sporten en bewegen minder vaak dan kinderen en ouderen en meer in ongeorganiseerd verband, hetgeen ook een landelijke trend is. Met de breedtesportactiviteiten en de activiteiten vanuit het Sportstimuleringsfonds is hiervoor blijvend aandacht. | | | |
| 57 | Programma 1<br>Actiepartij<br>drs. M. (Merijn) Snoek | 77 | De tevredenheid cijfer over sportvoorzieningen was 7,5 in 2016. Van waar de lagere ambitie van gelijk aan 7? | |
| 57 | Voor 2018 is de ambitie gelijk of groter dan cijfer 7. In 2018 wordt onderzocht of de andere uitwerking van de omnibus, namelijk de splitsing van sportvoorzieningen, een consistent resultaat laat zien. Op basis hiervan wordt besloten of de ambitie verhoogd kan worden. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 3 |
|---|---|---|---|---|
| 59 | Programma 1<br>Actiepartij<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | 86 | Er sprake van een eenmalige toename van de budgetten voor BUUV en statushouders van 387 K. Welk bedrag is voor BUUV en welk voor statushouders? | |
| 59 | Voor de statushouders is het bedrag € 313.000 (zie Voortgangsrapportage Sociaal Programma Statushouders (2017/420799)) en voor BUUV NL € 74.000. Het bedrag voor BUUV NL is geen eenmalige toename van het budget, maar een overheveling van het budget uit 2016 van de deelnemende BUUV gemeenten, waar in 2017 activiteiten en verplichtingen tegenover staan (zie Jaarrekening 2016, blz 37). | | | |
| 60 | Programma 2<br>Actiepartij<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | 97 | Er zijn geen aparte plaatsen voor ongedocumenteerden. Waar verblijven zij nu? | |
| 60 | Ongedocumenteerden die in Haarlem een beroep doen op basale voorzieningen bed, bad brood, kunnen zich hiertoe melden bij de Brede Centrale Toegang die na toetsing kan plaatsen in een van de voorzieningen maatschappelijke opvang. Voor twee personen geldt een uitzondering; op sociaal-medische indicatie wordt hen een woning (antikraak) geboden. | | | |
| 61 | Programma 3<br>Actiepartij<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 109 | Bij lasten werk daalt het budget van 22,9 mio naar 19,8 mio in 2020. Overal lezen we dat het aantal bijstandsgerechtigden toeneemt. Vanwaar deze lage raming? | |
| 61 | De in de vraag genoemde bedragen hebben betrekking op beleidsveld 3.1. Werk. Daarin zijn opgenomen de middelen voor de sociale werkvoorziening (WSW) en re-integratie. Deze vormen onderdeel van de Integratie-Uitkering Sociaal Domein. Daarvoor geldt de afspraak rijksbudget = werkbudget. De afname van het budget (geraamde lasten) wordt enerzijds veroorzaakt door de dalende rijksbijdrage voor de WSW en anderzijds doordat in de Kadernota 2017 is besloten voor 3 jaar additionele middelen beschikbaar te stellen ten laste van de reserve Sociaal Domein. Vanaf 2020 vervallen deze extra middelen waardoor vanaf 2020 de geraamde uitgaven dus lager zijn. | | | |
| 62 | Programma 4<br>Actiepartij<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 127 | Bij de tabel overnachtingen in Haarlem is geen specificatie gegeven. Wat is het aandeel (R) B&B? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 4 |
|---|---|---|---|---|
| 62 | Dit aandeel is niet bekend. Het aantal overnachtingen wordt bijgehouden door Cocensus op basis van de betaalde toeristenbelasting. Het totaal aantal objecten waarvoor aangifte toeristenbelasting wordt gedaan, is geregistreerd, maar niet de verblijfscategorie. Wel kan een onderscheid worden gemaakt naar campingovernachtingen (circa 3% van de overnachtingen), want die hebben een ander tarief.<br>Binnen het totaal aan overnachtingen wordt zodoende geen nader onderscheid gemaakt naar (R)B&B. Die zijn recent wel in beeld gebracht middels onderzoek en de gemeente schat in dat er zo'n 800 adressen zijn in Haarlem die middels B&B kamers verhuren of particuliere vakantieverhuurders die (een deel van) hun huis verhuren. De gemeente heeft geen specifiek beeld van het aantal overnachtingen dat binnen deze groep verhuurders wordt gerealiseerd. | | | |
| 65 Actiepartij<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Programma 4 | 132 | Onder het kopje omgevingswet is niet genoemd dat hier ook gekeken moet worden naar de gezondheidseffecten van nieuwe wegen en gebouwen. Is dit een omissie in de tekst? Is hier in de meer jaren programmabegroting voor geraamd en hoeveel? | |
| 65 | Nee, hier is nog geen geld voor geraamd. In de programmabegroting is tot nu toe alleen geld geraamd voor het inrichten van een programmateam, dat de implementatie van de Omgevingswet gaat begeleiden. In het plan van aanpak, dat in juni 2017 is vastgesteld, is opgenomen hoe deze implementatie vorm krijgt. Hierin is de Omgevingswet verdeeld in een aantal projecten en overkoepelende thema's. Naast de projecten digitalisering en werkprocessen, maken ook de projecten Omgevingsvisie en Omgevingsplan onderdeel uit van het programma. In de Omgevingsvisie en in het Omgevingsplan moet gezondheid zeker een plek krijgen. Vanaf januari 2018 zal gestart worden met het maken van plannen van aanpak op projectniveau en vervolgens met het maken van de visie en het plan zelf. Afhankelijk van het ambitieniveau en de overige keuzes die de gemeenteraad in dit traject maakt, zal blijken of en hoeveel geld geraamd moet worden voor de uitvoering van de Omgevingsvisie. | | | |
| 66 Actiepartij<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Programma 4 | 135 | Waarom dalen de lasten voor duurzame stedelijke ontwikkeling meerjarig met ongeveer 1mio? | |
| 66 | Dit heeft te maken met een aantal incidentele lasten in 2017 waaronder Innovatieve aanpak energiebesparing (€ 455.000) en het Haarlems Energiefonds (€ 500.00). Zie hiervoor ook de analyse op bladzijde 144. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 5 |
|---|---|---|---|---|
| 67 Actiepartij drs. J. (Joyce) Langenacker | Programma 4 | 136 | In het staatje streefwaarden netto toevoegen woningen ontbreekt het jaar 2016. Op pagina 137 wordt dit wel genoemd, maar dan als aantal nieuwbouw per 1000 woningen. Wat is het getal aan netto toevoeging in 2016? | |
| 67 | Het ontbreken van het aantal toevoegingen bij 2016 is inderdaad een omissie. De netto toevoeging van de woningen aan de woningvoorraad van 2016 is: 363 woningen. Deze netto toevoeging is als volgt tot stand gekomen:<br>nieuwbouw: 167, overige toevoegingen: 432, sloop: 84, overige onttrekking 157, correctie: 5 woningen. | | | |
| 68 Actiepartij drs. J. (Joyce) Langenacker | Programma 4 | 137 | Het percentage sociale huurwoningen tot de 2e aftoppingsgrens neemt af van 76% in 2016 naar 70% voor 2017 en verder. Klopt dit? En wat maakt dat deze afname voorzien wordt? | |
| 68 | De indicator betreft het aantal verhuringen tot de 2e aftoppingsgrens dat per jaar plaatsvindt, dus het aantal nieuwe huurcontracten dat door de corporaties worden afgesloten met woningzoekenden, dan wel het vrijkomend aanbod van de woningen van corporaties. In de Woonvisie is het uitgangspunt opgenomen dat de verdeling tussen verhuringen onder en boven de aftoppingsgrens moet aansluiten bij de verdelen tussen de bijbehorende inkomensgroepen onder de woningzoekenden, namelijk in de verhouding 70-30%. Deze streefwaarde is daarom in de programmabegroting op 70% gesteld. | | | |
| 69 Actiepartij drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | Programma 4 | 138 | Op deze pagina staat dat het percentage hernieuwbare energie nu 1,7% is (was 1,3% in 2015) ten opzichte van een landelijk gemiddelde van 5,8% in 2015. Wat maakt dat de ambitie voor 2020 slechts 3,4% bedraagt? Wat betekent dit voor Haarlem klimaatneutraal? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 6 |
|---|---|---|---|---|
| 69 | Duurzame energie wordt in ons land voornamelijk geproduceerd door grootschalige windparken op land en op zee en door de bijstook van biomassa in elektriciteitscentrales. Lokaal, dus binnen de grenzen van de gemeente, wordt er aanzienlijk minder duurzame energie geproduceerd dan het landelijk gemiddelde.<br><br>In Haarlem vindt geen grootschalige elektriciteitsproductie plaats. Dit zal ook de komende jaren zo blijven. Vandaar dat de lokaal geproduceerde duurzame energie in Haarlem in 2020 nog steeds beperkt zal zijn tot circa 3,4 procent. In de jaren erna zal de productie naar verwachting sterk toe gaan nemen, bijvoorbeeld door de grootschalige toepassing van zonne-energie.<br><br>Maar ook in de wat verder weg liggende toekomst zal een aanzienlijk deel van de duurzame energie voor Haarlem buiten haar grenzen geproduceerd moeten blijven worden. Vandaar dat energiebesparing ook heel belangrijk is. Wij gaan ervan uit dat het doel van Haarlem Klimaatneutraal in 2030 en Haarlem Aardgasvrij in 2040 gehaald zal worden. | | | |
| 70 Actiepartij<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | Programma 4 | 154 | Wat maakt dat ambitie voor bomen 'slechts' 61.000 stuks, meerjarig is? | |
| 70 | Het is bijna onmogelijk om meer bomen te plaatsen met de huidige ontwikkelopgave van woningen die er ligt. Daarom blijft het uitgangspunt is om het bomenbestand op peil te houden gehandhaafd. | | | |
| 71 Actiepartij<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | Programma 4 | 157 | Wat is de reden dat er geen nulmeting en streefwaarden zijn vermeld voor de bezettingsgraad van fietsenstallingen en het aantal fietsparkeerplaatsen? En wat zijn deze waarden? | |
| 71 | De nulmeting is eind september gehouden. De verwachting is dat de rapportage pas eind november beschikbaar is. | | | |
| 72 Actiepartij<br>drs. J. (Jos) Wienen | Programma 6 | 175 | De gemeente gaat steeds meer digitaal werken. Hoe verklaart het college dat de tevredenheid van de gemeentelijke dienstverlening via de balie en de telefoon veel hoger scoren dan de digitale? En wat maakt dat de streefwaarden van balie en telefooncontact voor de komende jaren lager zijn dan de realisatie in 2017? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 7 |
|---|---|---|---|---|
| 72 | Er is geen reden bekend voor het verschil in tevredenheid. Een gerichter klanttevredenheidsonderzoek kan hier meer duidelijkheid in verschaffen. De vraag over de streefwaarden voor 2018 en verder betreft een beleidskeuze; dat is geen technische vraag. | | | |
| 73 | Paragrafen | 258 | In bij de inkoopfunctie ook duurzame inkoop voorzien zoals bij het internationale programma waar Haarlem aan meedoet, en conform de motie duurzame inkoop uit 2009? | |
| Actiepartij<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | | | | |
| 73 | Duurzaamheid en Circulair inkopen zal zeker deel uitmaken van dit internationale programma. Sinds 2011 staat Duurzaam Inkopen (naast Social Return) in ons huidige inkoopbeleid. | | | |
| 85 | Programma 5 | 153 | "De gemeente zorgt voor aanpassing van de kruispunten Amerikaweg-Schipholweg en Amerikanen-Boerhaavelaan om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. "<br><br>Wij kunnen dit project echter niet in het investeringsplan terugvinden. Waar kunnen wij dit vinden? Afhankelijk van de te kiezen variant gaat dit om een investering van tussen de 3 en 20 miljoen. | |
| CDA<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | | | | |
| 85 | Dit project is opgenomen onder de naam: ‘Schalkwijk bereikbaar houden’. Zie IP-nr GOB.70 | | | |
| 86 | Programma 5 | 155 | Bij streefwaarden staat o.a. 225 kg in 2019 terwijl in SPA staat dat we 195 kg in 2019 willen en uiteindelijk in 2022 130g restafval per inwoner. Waarom worden hier afwijkende streefwaarden gebruikt t.o.v. SPA? | |
| CDA<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | | | | |
| 86 | De ambities zijn 68% afvalscheiding en 130 kg restafval per inwoner per jaar in 2022 (n.a.v. de opinienota SPA 2016/148113).<br><br>Om de ambitie van het SPA te verwezenlijken is een ‘Implementatieplan SPA: omgekeerd inzamelen in Haarlem’ (2017 /183828) opgesteld en in mei 2017 vastgesteld.<br><br>Dit heeft gezorgd voor een aantal wijzigingen. Een herberekening op basis van het aangepaste plan heeft ertoe geleid dat de eerder genoemde cijfers zijn achterhaald. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 8 |
|---|---|---|---|---|
| 87<br>CDA<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | Algemeen | 125 | “Ook de werkgelegenheid en het aantal bezoekers aan de stad groeit”.<br><br>Graag ontvangen wij hiervan de bron mbt werkgelegenheidscijfers (dus niet de tabel op pag 140). Tevens graag de bronnen voor de groei van toeristen, want de tabellen op pag. 141/142 geven een ander beeld en de tabel op p. 127 is oud. | |
| 87 | Op blz. 11, 22 en 23 van de economische monitor https://www.haarlem.nl/feiten-en-cijfers/ staan de cijfers voor de werkgelegenheid en het aantal binnenlandse stadsbezoekers en overnachtingen. Het aantal overnachtingen van 363.893 uit 2015 in de begroting op blz. 142 is een voorlopig cijfer. Dat van 366.736 uit 2015 in de economische monitor is definitief. Het aantal overnachtingen in 2016 kwam op basis van voorlopige cijfers uit op 369.760. | | | |
| 88<br>CDA<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Algemeen | 128 | "In het voormalige slachthuis wordt het Popcentrum Haarlem gehuisvest en is gekozen voor het in gemeentelijk<br>eigendom houden van dit monumentale pand.”<br><br>Wanneer is dit besloten? | |
| 88 | In de raadscommissie van 20 juni jl. heeft de commissie aan de hand van een opinienota haar voorkeur uitgesproken voor variant 3B, waarbij het Slachthuis-gebouw gemeentelijk eigendom zou blijven. De bijbehorende kosten zijn vervolgens in kaart gebracht en gepresenteerd aan de commissie van 12 oktober jl. Gelet op de hoge kosten heeft het college voorgesteld om niet het hele Slachthuis-gebouw te behouden, maar alleen het gedeelte waar het Popcentrum in komt. Deze kosten zijn door het college opgenomen in de begroting. | | | |
| 89<br>CDA<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | Programma 4 | 132 | "De ingezette afname van de sociale huurwoningvoorraad is een halt toegeroepen.” en op pag. 136: "de wachttijd voor sociale huurwoningen wordt verkort."<br><br>Waar blijkt dit uit? De tabel op pag 137 geeft namelijk een totaal ander beeld. | |
| 89 | In de Woonvisie is de ambitie vastgelegd om de sociale huurwoningvoorraad weer te laten groeien. Met het vaststellen van deze ambitie en de opdracht voor corporaties om hun bijdrage aan het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid te leveren wordt de trend van afname gekeerd. De komende jaren is er echter inderdaad inderdaad nog sprake van een afname van het aantal sociale huurwoningen, door de transformatie van hun bezit (enerzijds door sloop/nieuwbouw (van nieuwe sociale huurwoningen) en door de transformatie van groot/duur bezit naar kleinere woningen. Na een aantal jaar zal er echter sprake zijn van een groei van de omvang van de voorraad. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 9 |
|---|---|---|---|---|
| 74 | Programma 1<br>Christen Unie<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 0 | Is er ervaringsdeskundigheid in de sociaal wijkteams? | |
| 74 | Nee, er zijn geen ervaringsdeskundigen in het sociaal wijkteam aan het werk. Vanuit de sociaal wijkteams wordt wel samengewerkt met ervaringsdeskundigen armoede en GGZ. | | | |
| 75 | Algemeen<br>Christen Unie<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | 6 | a. Wat is verschil tussen project 14 en 33 in mjgp binnenstad?<br><br>b. Ook klopt titel kolom 4 niet in alle tabellen want dit zijn geen links maar jaartallen. Ik neem aan de opleverdatum? | |
| 75 | • Er is geen verschil tussen programmapunt 14 en 33 (opstellen Gebiedsvisie Grote Markt). Programmapunt 14 wordt geschrapt in het nieuwe gebiedsprogramma.<br>• Per abuis staat in de gepubliceerde pdf boven de kolom "link" hier is inderdaad "verwachte oplevering" bedoeld. | | | |
| 76 | Algemeen<br>Christen Unie<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | 6 | Graag toelichting bij MJGP schalkwijk project 46 en 47 over vervanging vris aangezien deze voor zover wij weten op deze locaties nog niet zo oud zijn. | |
| 76 | MJGP project 46 en 47 uit het gebiedsprogramma Schalkwijk betreffen respectievelijk het vervangen van de VRI op de Aziëweg – Briandlaan en de voetgangersoversteekplaatsen op de Aziëweg – R-netbaan.<br><br>Zowel de VRI als de voetgangersoversteekplaatsen stammen uit 2001. De beoogde levensduur van deze installaties is 17 jaar. De vervanging staat als gevolg hiervan geprogrammeerd in 2019.<br><br>Komend jaar zal de voorbereiding hiervoor gestart worden. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 10 |
|---|---|---|---|---|
| 77<br>Christen Unie<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | Algemeen | 8 | De kosten voor de app 'Ongehinderd' bedragen € 56.000. Hoeveel gebouwen worden hierin opgenomen? Wij nemen aan niet alleen gebouwen van de gemeente. | |
| 77 | De bedoeling van deze app is dat alle openbaar toegankelijke gebouwen (waaronder ook horeca, winkels, hotels, etc.) hierin worden opgenomen.<br><br>Als start/aanjager neemt de gemeente al haar eigen panden die openbaar toegankelijk zijn hierin op. Dit betreft onze musea, buurthuizen, sportgebouwen, gemeentelijke kantoren, bibliotheken etc. (totaal 108 gebouwen). | | | |
| 78<br>Christen Unie<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | Algemeen | 8 | Mbt overige voorstellen transformatie sociaal domein hebben wij nog de volgende vragen:<br><br>a. extra inzet sociaalwijkteam, betekent dat extra inzet in sociaal wijkteam niet minder benodigde inzet aan loket?<br><br>b. Webshop minima regelingen: is dit voorstel gebaseerd op ervaringen van andere gemeenten? Wordt de webshop binnen de huidige website ontwikkeld of wordt dit een aparte site?<br><br>c. Wat is doel foam haarlem en dagbesteding culturele instellingen? Wat is anders dan andere dagbestedingen die nu al bestaan? Is het goedkoper dan deze andere dagbestedingen en/of is er meer vraag naar dagbesteding dan huidig aanbod? Met andere woorden: wij willen graag weten wat deze projecten bijdragen aan de transformatie. | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 11 |
|---|---|---|---|---|
| 78 | a. Nee dat betekent het niet, het creëert juist de noodzakelijke ruimte om recht te doen aan de inzet van klantmanagers Werk en Inkomen binnen het sociaal wijkteam als ook binnen de hoofdlocatie aan de Raakspoort waar ook het koersdocument werk en inkomen wordt geïmplementeerd.<br><br>b. Ja, de ervaringen van andere gemeenten worden meegenomen bij de ontwikkeling van een webshop voor de gemeente Haarlem. Zo is gekeken naar de opzet van andere websites, naar de presentatie en het gebruik van het aanbod en naar de omgang met veiligheids- en privacyaspecten. De webshop wordt ontwikkeld binnen de huidige website Haarlem.nl.<br><br>c. Het unieke van het FOAM-project is dat er verbinding wordt gelegd tussen jongeren en ouderen d.m.v. fotografieprojecten en tentoonstellingen. Het doel is bestrijding van eenzaamheid en meer ontmoeting. | | | |
| 79 | Paragrafen<br>Christen Unie<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | 151 | a. Is naar het grootste risico namelijk de uitval ict systemen, al eens externe audit gedaan?<br><br>b. Wij horen klachten van personeel dat de computers erg traag zijn. Wij zien ook dat de computers op de fractiekamers niet vooruit te branden zijn, vaak vastlopen en draaien op oude windowsversies. Is bekend hoeveel productiviteit dit medewerkers kost?<br><br>c. Kunt u aangeven waarom dit risico met tien procent is toegenomen en welke acties het college heeft ondernomen om deze risico's met spoed te beperken tot een aanvaardbaar niveau? | |
| 79 | a. Nee, wel is er een piketdienst bij uitval. Daarnaast is er een uitwijkplan, is er een noodhulpvoorziening (Raakspoort) bij een grote calamiteit en zijn er goede afspraken met onze externe leveranciers bij uitval van ICT systemen. Voor securityproblemen is er ook een team en een externe partij die gevraagd en ongevraagd advies geeft.<br><br>b. De traagheid komt doordat de systemen verouderd zijn. Daarom is in 2016-2017 een groot project gestart (nadat hier financiële ruimte voor is gemaakt) om de infrastructuur weer toekomstbestendig te maken. Een klein onderdeel daarvan is dat de gemeente ook nu al kleine maatregelen neemt om de snelheid te verbeteren.<br><br>c. De toename komt doordat de systemen weer een jaar ouder zijn. Binnen het project worden maatregelen genomen om de risico's te beperken en de snelheid te verbeteren. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 12 |
|---|---|---|---|---|
| 80<br>Christen Unie<br>drs. M. (Merijn) Snoek | Paragrafen | 151 | Wanneer wordt uitspraak in juridisch conflict met onderwijs verwacht? Deze zaak loopt immers al langere tijd! | |
| 80 | De zaak is nu in handen van de provincie. Er wordt dit jaar nog een besluit van de provincie verwacht. Na dit besluit kunnen er eventuele vervolgstappen worden gezet richting rechtbank. | | | |
| 102<br>D66<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Algemeen | 0 | Welk niveau moet de vaste schuld hebben om uit te komen op een netto schuldquote v 100%? Het antwoord mag ook een bandbreedte bevatten. | |
| 102 | De netto schuldquote komt tot stand met een formule op basis van acht verschillende variabelen (zie ook slide 8 en 9 van de presentatie 'Technische toelichting voor raadsleden' begroting 2018), de vaste schuld is er daar één van. De uitkomst van deze formule koppelen aan slechts deze ene variabele geeft een vertekend beeld, omdat het impliciet de aanname bevat dat de overige zeven variabelen gelijk blijven. Verondersteld dat deze aanname geldt, zorgt een vaste schuld van € 447 miljoen voor een netto schuldquote van 100%. | | | |
| 106<br>D66<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | Algemeen | 39 | Op p. 39 wordt voorgesteld om 355.000,- euro voor intensieve investering statushouders naar werk te alloceren. Dit budget is ten gunste van 5 extra fte bij sociale zaken. Kunt u iets uitgebreider beschrijven welke taken deze 5fte zullen krijgen en hoeveel statushouders hiermee het komende jaar begeleid zullen worden naar werk? Kunt u ook aangeven hoeveel statushouders ná volgend jaar nog moeten worden begeleid naar werk? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 13 |
|---|---|---|---|---|
| 106 | De taken van een klantmanager kennen twee aspecten: rechtmatigheid en doelmatigheid. Rechtmatigheid bestaat uit het verstrekken en (periodiek) beoordelen van het recht op uitkering. Doelmatigheid houdt in het vormen van een goed klantbeeld, eventuele belemmeringen op klantniveau oppakken, beoordelen van de mogelijkheden tot participatie/re-integratie naar werk, het inzetten van de daartoe benodigde middelen, het enthousiasmeren/motiveren/stimuleren en het monitoren van de voortgang, aanspreken als dat het nodig is. Met een uitbreiding van 5 fte kan de caseload van klantmanager worden van verlaagd van 120 naar 80 per fte. De klantmanagers hebben hierdoor per klant meer tijd en dat is voor de groep statushouders noodzakelijk. De groep statushouders is zeer divers in opleiding, achtergrond, taal, ervaring en netwerk. Belangrijk aspect is bovendien de culturele verschillen in zowel houding en gedrag en communicatie. Dit betekent dat er ook sprake is van een grote diversiteit in belemmeringen. Het krijgen van een goed klantbeeld van deze specifieke groep en het monitoren in de vorm van periodieke klantgesprekken kost gelet op de hierboven aangegeven verschillen meer tijd en zal intensiever zijn dan bij niet statushouders. Het aantal statushouders in uitkering met een status vanaf 2015 is nu 500. De taakstelling huisvesting volgend jaar is 115 voor de eerste helft van 2018. De afdeling Sociale Zaken verwacht in het 4e kwartaal de verwervingsstrategie re-integratie van de statushouders af te ronden. In de afspraken die in dit kader gemaakt gaan worden komen de te verwachte resultaten m.b.t. uitstroom naar werk terug. | | | |
| 107<br>D66<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | Algemeen | 0 | In de begroting wordt voorgesteld om het Odensehuis, hetgeen een uitwerking is van een opdracht van de Raad aan het college, te vestigen op het Da Vinci Plein. Waarom is gekozen voor deze specifieke locatie? Is deze locatie niet relatief duur om het Odensehuis te huisvesten? | |
| 107 | De locatie is uitermate geschikt, omdat zij een multifunctioneel karakter krijgt. Naast een Odensehuis komt er een inloophuis voor mensen met kanker, worden wijkgerichte activiteiten uitgevoerd door Dock, is er een maaltijdvoorziening voor zeven dagen per week, worden activiteiten die Dock nu uitvoert in de Kas verplaatst naar deze nieuwe locatie, en is de Herstelacademie van plan zich hier te vestigen. De kosten van de locatie worden dus over verschillende functies verdeeld. | | | |
| 81<br>Fractie van M. Aynan<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Programma 3 | 237 | Er wordt 1,2 miljoen gereserveerd voor kwijtscheldingen. Hoeveel werd er in de voorgaande jaren hiervoor gereserveerd en hoeveel is er daadwerkelijk gebruikt? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 14 |
|---|---|---|---|---|
| 81 | Hiervoor wordt een budget van ruim € 1,2 miljoen geraamd.<br><br>De uitgaven over de afgelopen jaren:<br>2013: € 938.000<br>2014: € 1.152.000<br>2015: € 1.188.000<br>2016: € 1.142.000 | | | |
| 82 | Programma 1<br>Fractie van M. Aynan<br>drs. M. (Merijn) Snoek | 85 | De bezuinigingen op SRO gaan ten koste van de dienstverlening. Welke dienstverlening wordt hiermee bedoeld? | |
| 82 | De structurele taakstelling van € 720.000 (2012-2017) en de structurele bezuiniging van € 300.000 op de exploitatie van de zwembaden hebben een nadelig effect op het dagelijks beheer (schoonmaak, klein onderhoud en dergelijke) van de sportaccommodaties inclusief zwembaden. | | | |
| 83 | Programma 7<br>Fractie van M. Aynan<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | 195 | Klopt het dat de woonlasten vanaf volgend jaar weer zullen stijgen? | |
| 83 | Dat is juist. In de Kadernota 2017 (bladzijde 92) is uitgegaan van een woonlastenstijging van 2% (0,6% meer dan de inflatie, o.m. vanwege de uitvoering van het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan waardoor de rioolrechten stijgen). In de begroting 2018 (zie bladzijde 236) is de stijging neerwaarts bijgesteld naar 1,7%. | | | |
| 84 | Programma 1<br>Fractie van M. Aynan<br>drs. M. (Merijn) Snoek | 87 | Het budget voor CJG is met 1,8 miljoen verhoogd om de keten in het voorveld te versterken. Wat wordt hiermee bedoeld? Verder heeft er, om deze verhoging van het budget te dekken, een verschuiving van middelen plaats gevonden van het specialistisch aanbod naar het CJG. Wat houdt deze verschuiving concreet in? Betekent dit dat er minder geld beschikbaar is voor specialistische hulp? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 15 |
|---|---|---|---|---|
| 84 | Het extra budget voor het CJG wordt ingezet voor extra formatie door het CJG om jongeren en gezinnen vroegtijdig en integraal te kunnen ondersteunen. Door het versterken van de preventieve benadering in de huidige infrastructuur m.b.t. de transitie jeugdhulp, is het CJG op voor gezinnen relevante plaatsen aanspreekbaar en inzetbaar. Contact tussen gezin, jongeren en het CJG kunnen hierdoor in een vroegtijdig stadium ontstaan, waarbij het CJG als regievoerder naast het gezin of de jongere kan staan en samen preventieve interventies doen. Er is niet minder geld voor specialistische hulp beschikbaar. Er heeft verschuiving plaatsgevonden van het dienstverband van de CJG-coaches met expertise over specialistische hulp. Voorheen waren zij in dienst bij de moederorganisaties MEE / Kontext en Kenter zijn per 1 januari 2017 bij het CJG aangesteld. | | | |
| 90 | Programma 1<br>Fractie van M. Aynan<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 12 | In september is voor de Waarderpolder een marketingcampagne gelanceerd om het gebied en de potenties ervan te promoten binnen de MRA. Op welke manier wordt de Waarderpolder binnen de MRA gepromoot en welke middelen zijn daar voor uitgetrokken? | |
| 90 | In samenwerking met ondernemers in de Waarderpolder, en in afstemming met Vastgoedmarketing MRA en Amsterdam InBusiness is een onderscheidende positionering voor de Waarderpolder vastgesteld en vertaald naar een passend marketingconcept. Hierin speelt de nabijheid en de energie van de binnenstad, alsmede de ligging nabij Amsterdam/Schiphol een belangrijke rol. Zie ook www.waardepolder.nl. Sectoren waarop wordt ingezet zijn creatieve- en maakindustrie, 3D-printing, digitale economie, circulaire economie en duurzaamheid, lifescience en health. Doel is het aantrekken van nieuwe bedrijven en daarmee extra werkgelegenheid. Hierdoor kunnen meer Haarlemmers werk vinden in hun eigen stad. Promotie vindt plaats via online en offline middelen, ondernemersevenementen, delegaties, doelgroepgerichte campagnes, stimulering van ambassadeurschap bij ondernemers en de inzet van een acquisiteur bedrijven. Vanuit het Economisch Programma Budget is eenmalig € 50.000 beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling en uitrol van het marketingcommunicatieconcept, vanuit de ondernemers is € 35.000 ingezet. De raad heeft ingestemd om budget van € 200.000 in te zetten ten behoeve van een acquisiteur bedrijven. Hij / zij zal in november 2017 starten. | | | |
| 96 | Programma 4<br>Fractie van M. Aynan<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 132 | U schrijft dat 'De ingezette afname van de sociale huurwoningvoorraad is een halt toegeroepen, de gemeente richt zich de komende jaren gezamenlijk weer op groei van het aanbod.' De cijfers uit de prestatieafspraken lijken deze bewering tegen te spreken. Klopt het dat we de komende jaren juist een afname van het aantal sociale woningen kunnen verwachten? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 16 |
|---|---|---|---|---|
| 96 | In de Woonvisie is de ambitie vastgelegd om de sociale huurwoningvoorraad weer te laten groeien. Met het vaststellen van deze ambitie en de opdracht voor corporaties om hun bijdrage aan het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid te leveren wordt de trend van afname gekeerd. De komende jaren is er echter inderdaad inderdaad nog sprake van een afname van het aantal sociale huurwoningen, door de transformatie van hun bezit (enerzijds door sloop/nieuwbouw (van nieuwe sociale huurwoningen) en door de transformatie van groot/duur bezit naar kleinere woningen. Na een aantal jaar zal er echter sprake zijn van een groei van de omvang van de voorraad. | | | |
| 97 Fractie van M. Aynan drs. J. (Joyce) Langenacker | Programma 4 | 125 | Er is sprake van versnelde realisatie van woningbouw binnen de aangewezen ontwikkelzones aan de Planetenlaan-Orionweg, Spaarndamseweg, Spaarnesprong-Papentorenvest, Oostpoort, Schipholweg, Europaweg, Spoorzone Zuidwest, Korte Verspronckweg-Spoorwegstraat. Hoeveel woningen worden op deze locaties versneld gerealiseerd en hoeveel daarvan zijn sociale huurwoningen? | |
| 97 | Deze informatie wordt op korte termijn door wethouder van Spijk toegestuurd aan de gemeenteraad. | | | |
| 98 Fractie van M. Aynan drs. J. (Joyce) Langenacker | Programma 3 | 114 | Hoeveel aanvragen voor schuldhulp zijn er het afgelopen jaar bij de gemeente binnengekomen en hoeveel van die aanvragen zijn gehonoreerd? | |
| 98 | In 2016 zijn 665 digitale aanmeldingen ingediend en hebben 475 intakegesprekken schulddienstverlening plaatsvonden. In vervolg op de intakegesprekken is in 228 gevallen daadwerkelijk met een schuldregelingstraject gestart. Uit deze cijfers blijkt dat zowel na de digitale aanmeldingen als ook na de intakegesprekken veel aanvragen niet (kunnen) worden doorgezet naar een traject. De belangrijkste oorzaken daarvan zijn: de afloscapaciteit is onvoldoende, cliënt treft zelf een regeling, cliënt trekt de aanvraag in of heeft een onduidelijke inkomenssituatie. Voor al deze oorzaken geldt dat de schulddienstverlener in overleg met de cliënt probeert de oorzaak weg te nemen en het dossier pas gesloten wordt als blijkt dat dat niet mogelijk is. | | | |
| 99 Fractie van M. Aynan drs. J. (Jur) Botter, MPA | Programma 2 | 97 | Het aantal meldingen van huiselijk geweld en kindermishandeling was vorig jaar 3.589. Hoeveel van deze meldingen betrof een herhaalmelding? Ook is het aantal meldingen sinds 2004 verdubbeld. Is deze verdubbeling alleen toe te schrijven aan een grotere bereidheid en om te melden en betere registratie of is er ook sprake van een daadwerkelijke toename van huiselijk geweld/kindermishandeling? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 17 |
|---|---|---|---|---|
| 99 | Het aantal herhaalmeldingen is moeilijk te bepalen. Soms wordt meerdere malen gemeld op/rond hetzelfde moment en is dus wel sprake van meerdere meldingen, maar niet echt van herhaalmeldingen. Andere keren is er een melding over een ander gezinslid, waarvan niet meteen duidelijk is dat het gezinslid deel uitmaakt van hetzelfde gezinssysteem. Uit landelijke onderzoeken blijkt dat uit steekproeven soms wel 60% hermeldingen komen. Veilig Thuis ontwikkelt op dit moment een beter registratiesysteem, waaruit de gemeente beter de lokale cijfers over hermeldingen moet kunnen krijgen.<br><br>Er is landelijk en regionaal geen duidelijke oorzaak (daadwerkelijke toename of bereidheid tot melden en betere registratie) aan te geven voor de toename van het aantal meldingen huiselijk geweld en kindermishandeling. | | | |
| 100 | Programma 5<br>Fractie van M. Aynan<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | 130 | Er is sprake van een verdere invoering van het dynamisch verkeersmanagement (DVM). Wat is de stand van zake op dit moment wat het DVM betreft?<br><br>Verder zal de doorstroming van het autoverkeer worden verbeterd door het aanpakken van een aantal kruispunten op de Schipholweg. Welke kruispunten zijn dit en wat wilt u op deze kruispunten gaan doen om de doorstroming te verbeteren? | |
| 100 | Het gaat om de volgende kruispunten: Amerikaweg-Schipholweg en Amerikaweg-Boerhaavelaan. Op deze kruispunten wordt de capaciteit vergroot door een extra rijstrook.<br><br>De eerste resultaten van DVM fase 1 zijn positief. Gezien de technologische ontwikkelingen rondom verkeersmanagement worden verdere inspanningen in het kader van iVRI (intelligente verkeersregelinstallaties) verricht. Dit gebeurt in samenspraak met de provincie Noord-Holland en de regiogemeenten. | | | |
| 101 | Programma 3<br>Fractie van M. Aynan<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 105 | Om meer inzicht te krijgen in de klantbejegening zou bij sociale zaken met mistery guests gewekt worden. Is hiermee gewerkt? Zo ja, wat zijn de resultaten? Zo nee, waarom niet? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 18 |
|---|---|---|---|---|
| 101 | Naar aanleiding van de motie 'Mystery Guest' (2015/5272083) heeft in 2016 een onderzoek plaatsgevonden. Het doel van het onderzoek was inzicht krijgen in de klantbeleving van het gehele traject van de aanvraag van een bijstandsuitkering en de afzonderlijke stappen daarvan. De resultaten zijn door de wethouder gedeeld met de commissie Samenleving op 18 oktober 2016 (2016/465211). Inmiddels zijn in vervolg op het Koersdocument Werk en Inkomen (2016/255654) en in geest van de motie 'Mystery Guest' een aantal grote stappen gezet om de dienstverlening voor uitkeringsgerechtigden te verbeteren. De gemeente spreekt alle werkzoekenden die een beroep doen op de Participatiewet persoonlijk tijdens de klantbeeldgesprek en brengt alle talenten en mogelijkheden in kaart. Tijdens het klantbeeldgesprek wordt niet alleen aandacht besteed aan ondersteuning bij het vinden van werk maar ook aan taalbeheersing, woonsituatie en dagbesteding, financiën, schulden en gezondheid. | | | |
| 103 | Algemeen<br>Groen Links<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | 31 | Motie 48 vraagt om het slechten van drempels in publieke gebouwen voor een inclusieve samenleving. Waarom moet daar een app. worden gemaakt ? Kan de beheerder van de gebouwen daar niet voldoende informatie geven, gezamenlijk met evt. een ervaringsdeskundige ? Kan dit geld niet beter worden gebruikt om de drempels feitelijk te slechten ? | |
| 103 | Het abonnement op de app is niet erg kostbaar, maar wel essentieel voor het inzicht in de stand van zaken in Haarlem ten aanzien van toegankelijkheid. Doordat er gegevens in deze app ingevoerd moeten zijn, worden alle publieke gebouwen bezocht en beoordeeld door deskundigen aangaande toegankelijkheid. Op basis van deze beoordeling ontvangt de gemeente adviezen waarmee de gebouwen beter toegankelijk kunnen worden gemaakt. | | | |
| 104 | Algemeen<br>Groen Links<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 38 | Extra inzet sociaal wijkteam. Voor het zomerreces heb ik gevraagd wanneer er een evaluatie over het functioneren van het sociaal wijkteam zou worden uitgevoerd. Het antwoord was toen, dat dit te vroeg kwam omdat ze nog niet zo lang bezig waren. Nu wordt er bij punt 5. gevraagd om 200.000 extra budget gevraagd om 'ruimte te creeeren om binnen het SWT te werken aan multiproblematiek, met name op het terrein van Werk & Inkomen. Is het niet beter om eerst een evaluatie te laten plaatsvinden, zodat er meer duidelijkheid komt over het functioneren, voordat er op deze manier wordt aangevuld ? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 19 |
|---|---|---|---|---|
| 104 | Er wordt geadviseerd niet te wachten op een evaluatie, omdat deze problematiek los staat van het functioneren van het SWT zelf. Bij de start van deelname aan het SWT is verondersteld dat de klantmanagers Werk en Inkomen voor de helft van hun werktijd in het SWT hun 'gewone' caseload draaien. Bij het draaien van een caseload van burgers die een uitkering ontvangen, horen veel administratieve taken zoals mutaties bijv. verhuizingen, wijziging in samenstelling huishouden, hoogte van het inkomen, opvragen van stukken, raadplegen systemen, rapportages maken, brieven versturen etc. Dit kost veel tijd, tijd die dan niet aan klanten in het SWT kan worden besteed. In de praktijk is de inzet van klantmanagers Werk en Inkomen in het SWT vooral effectief als zij hun focus kunnen leggen op preventie door informatie en advies en consultatie, versoepelen van de toegang door het vervullen van een brugfunctie (voortraject en contact met gemeente zelf), voorkomen escalaties of ongewenste effecten, etc. | | | |
| 105 | Programma 2<br>Groen Links<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | 91 | Hoe verhoudt zich de extra inspanning voor de maatschappelijke opvang tot het ontbreken van voldoende betaalbare woningen en voorzieningen bij het begeleiden van de cliënten, die willen doorstromen en daarbij mogelijk passende begeleiding nodig hebben ? | |
| 105 | Aan passende begeleiding is geen gebrek, die wordt ingezet waar nodig. Er is wel gebrek aan betaalbare woningen en enkele specifieke voorzieningen. Hierop wordt door middel van een taskforce huisvesting en projectmatig ingezet. Bij de kadernota zijn hiervoor middelen beschikbaar gesteld. | | | |
| 108 | Algemeen<br>Groen Links<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | 41 | Er wordt gesproken over het instellen van een reserve voor de groei van de stad. Welke onderwerpen komen in aanmerking om hier een beroep op te doen ? Welke voorwaarden worden gebruikt om uit deze reserve te putten ? Hoe wordt dit met de raad gedeeld ? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 20 |
|---|---|---|---|---|
| 108 | In de Bestuursrapportage 2017 (blz. 54-55) wordt ingegaan op het hoe en waarom van de reserve groei van de stad.<br><br>De reserve heeft tot doel middelen te reserveren voor de "…*noodzakelijke* uitbreiding van het voorzieningenniveau als gevolg van groei van de Haarlemse bevolking, zoals onderwijsvoorzieningen, investeringen in infrastructuur en de openbare ruimte."<br><br>Over mogelijke bestedingen wordt gezegd: "Het kader voor de voeding en bestemming van de reserve wordt bepaald door de thans in uitvoering zijnde verdiepingsslag naar het gewenste en noodzakelijke voorzieningenniveau en de bekostiging daarvan (gereed uiterlijk 2020). Voor de bekostiging wordt nu al 'gespaard' in de reserve Groei van de stad.<br><br>Bij de verdiepingsslag wordt door de raad expliciet besloten welke voorzieningen in aanmerking komen voor dekking uit de reserve Groei. Belangrijke criteria zullen zijn dat het moet gaan om een *noodzakelijke* uitbreiding van het voorzieningenniveau die bovendien direct gevolg is van *de toename van het aantal inwoners*.<br><br>De gereserveerde middelen dienen tevens ter dekking van kosten van beheer en onderhoud ten gevolge van areaaluitbreiding. Afweging vindt jaarlijks plaats bij de Kadernota.<br><br>De reserve is dus niet bestemd voor nieuwe beleidswensen of als dekkingsmiddel voor onverwachte tekorten.<br><br>Wettelijk is bepaald dat de raad over toevoegingen en onttrekkingen aan reserves gaat (budgetrecht). Dat betekent dat ook voor de reserve groei van de stad geldt dat toevoegingen en onttrekkingen expliciet ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad. | | | |
| 109 Groen Links<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Programma 2 | 103 | Wat zijn de bedragen van de gemeentelijke bijdrage voor de verschillende instellingen in het overzicht, waar nu geen bijdrage bij staan vermeld ? Waarom ontbreken die in dit overzicht ? | |
| 109 | De bedragen voor HVO en Parnassia zijn nog steeds niet bekend omdat de uitvraag voor 2018 nog loopt. Voor Veilig Thuis worden de prestaties en begroting 2018 nog verder besproken met Veilig Thuis én de regiogemeenten. Daarom zijn voor HVO, Parnassia en Veilig Thuis de subsidiebedragen voor 2018 nog niet bekend. Uiterlijk 31 december 2017 moet er beschikt worden.<br><br>In april 2018 wordt het register met alle over 2018 toegekende subsidiebedragen gepubliceerd. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 21 |
|---|---|---|---|---|
| 18 | Overige bijlagen | 344 | Algemene Reserve Sociaal Domein | |
| Ouderen partij Haarlem<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | | | In de kadernota 2017 wordt per ultimo 2018 een saldo voorzien van € 16.675.000. In de programmabegroting 2018-2022 wordt per ultimo 2018 een saldo voorzien van € 12.934.000.<br>Vraag: Kan het verschil toegelicht worden?<br>Vraag: Welk toevoeging uit de bedrijfsvoering 2017 wordt verwacht voor 2017? | |

In de Kadernota 2017 worden onder meer de volgende onttrekkingen aan de reserve voor 2017 en 2018 voorzien.

| | 2017<br>x 1000 | 2018<br>x 1000 |
|---|---|---|
| Taaakstelling HO | | 2.300 |
| Versnellers | 2.000 | |
| Intensiveringen | 3.345 | 3.900 |
| Ken je Klant | 96 | 192 |
| Extra onttrekkingen | 4.000 | 2.000 |

Van deze bedragen/posten ontvangt OPHaarlem gaarne de gedetailleerde begrotingen/kostenramingen.

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 22 |
|---|---|---|---|---|
| 18 | In de Kadernota 2017 is op baldzijde 18-19 een indicatie gegeven van de ontwikkeling van de reserve. De indicatieve ontwikkeling is uitgedrukt in de regels "effect herijking begroting", "Taakstelling HO", "Effect Septembercirculaire 2016" en "Effect Decembercirculaire 2016. Deze indicaties hebben niet tot werkelijke mutaties/onttrekkingen geleid.<br><br>N.a.v. de accountantscontrole is het definitieve saldo 2016 € 834.000 lager dan in de kadernota is opgenomen. De stand van de reserve per 01-01-17 is dus € 34.374.000<br><br>De werkelijke geraamde onttrekkingen in de kadernota zijn:<br><br>**2017**<br><br>Geraamd tekort (2.899) + Onttrekkingen Berap 2016 (469 + 275) +Decemberrapportage 2016 (2.000) + Begroting 2017 (200) + Kadernota 2017 (3.345 + 96 + 4.000 + 88) = 13.372. Daarmee wordt de (verwachte) beginstand 01-01-18: € 21.002.000<br><br>**2018**<br><br>Geraamd tekort (1.861) + Onttrekkingen Kadernota 2017 (3.900 + 192 + 2.000 + 112) = 8.065. Dat leidt tot een verwachte stand van de reserve per 31-12-18 van € 12.937.000 (afrondingsverschil van € 3.000).<br><br>In de bestuursrapportage is de prognose 2017 voor het sociaal domein opgenomen (paragraaf 2.11, p. 58-64). Ten opzichte van het geraamde tekort wordt een voordeel van € 505.000 verwacht. Het verwachte nadeel 2017 is daardoor € 2.394.000, in plaats van € 2.899.000. Op basis van de prognose wordt dus een onttrekking voor 2017 verwacht, deze is ook als zodanig in de tabel op pagina 62 zichtbaar gemaakt.<br><br>In de Kadernota 2017 p. 15 (tabel met totaaloverzicht) is opgenomen welke projecten en bestedingen aan de onttrekkingen ten grondslag liggen. In de Begroting 2018 worden voorstellen voor de besteding van het bedrag van € 2.000.000 in 2018 gedaan.<br><br>De taakstelling HO is in de Begroting 2018 structureel verwerkt door een aantal Wmo-budgetten met dit bedrag te verlagen, er wordt niet onttrokken aan de reserve. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 23 |
|---|---|---|---|---|
| 19 | Overige bijlagen<br>Ouderen partij Haarlem<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 344 | Reserve WwB<br><br>In de kadernota 2017 wordt uitgegaan van een saldo per ultimo 2018 van de reserve WwB van € 2.070.000<br>Op pagina 107 van de Programmabegroting 2018/2022 wordt gewag gemaakt van stijgende uitgaven voor BUIG in 2017/2018.<br>In de Programmabegroting 2018/2022 staat evenwel per ultimo 2018 een saldo van de reserve verwacht van € 2.455.000 hetgeen moet aangeven dat er in de berekeningen is uitgegaan van een dotatie van de reserve WwB.<br><br>Vraag: Met welk bedrag/welke omvang van de dotatie is gerekend en laste waarvan en van welk jaar wordt de dotatie verwacht? | |
| 19 | Het klopt dat de Kadernota 2017 een afwijkend saldo reserve WWB laat zien t.o.v. Programmabegroting 2018-2022. De Kadernota 2017 is gebaseerd op de concept Jaarrekening 2016. De beginstand reserve WWB 2017 die gemeld wordt in de Kadernota 2017 was daardoor nog niet definitief. In de definitieve jaarrekening is de stand van de reserve €385.000,- hoger dan in de concept jaarrekening. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 23 |
|---|---|---|---|---|
| 20 | Overige bijlagen<br>Ouderen partij Haarlem<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | 344 | Onder verwijzing naar de vragen van OPHaarlem inzake de Algemene Reserve Sociaal Domein en de Reserve WwB<br><br>de volgende vraag:<br><br>Zijn deze en andere voorzieningen gespecificeerd geactualiseerd t.o.v. de Kadernota 2017 weergegeven in de Programmabegroting 2018-2022?<br>Zo OPHaarlem de gespecificeerde actualisaties over het hoofd gezien heeft, verzoeken wij om paginaduiding.<br>Als de gespecificeerde actualisatie ontbreken dan ontvangt OPHaarlem die gaarne. | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 24 |
|---|---|---|---|---|
| 20 | In de kadernota is alleen een specificatie van de algemene reserve opgenomen en bij het cluster sociaal de reserve Sociaal Domein en de WWB. Andere reserves en voorzieningen worden daarin niet toegelicht of gespecificeerd.<br><br>Op de website van de Programmabegroting 2018-2022 is onder de bijlage reserves en voorzieningen een mogelijkheid opgenomen door te klikken (http://haarlem.begroting-2018.nl/p21662/reserves-en-voorzieningen) naar een specificatie voor zowel de reserves als de voorzieningen, conform de indeling van de nota reserves en voorzieningen. De reserves en voorzieningen zijn geactualiseerd. De uitkomsten van de Bestuursrapportage 2017 zijn hierin nog niet verwerkt, omdat deze nog vastgesteld moet worden. | | | |
| 21 | Programma 2<br>Ouderen partij Haarlem<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 116 | Op pagina 116 van de Programmabegroting 2018-2022 worden de lasten voor Inkomen geraamd op € 64.291.000.<br><br>Gaarne ontvangt OPHaarlem, t.b.v. de inzichtelijkheid in de gemeentebegroting, een gedetailleerde specificatie van dit bedrag. | |
| 21 | Exploitatie-overzicht naar programma<br>Detailoverzicht exploitatie<br>Exploitatie-overzicht naar pr | | | |

| product | begroting (incl in route) |
|---|---|
| 3201 Participatie uitkeringen | € 56.705.375,00 |
| 3202 Minimabeleid | € 3.678.704,00 |
| 3203 Bijzondere Bijstand | € 3.906.981,00 |
| **Totaal** | **€ 64.291.060,00** |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 25 |
|---|---|---|---|---|
| 22 | Paragrafen | 262 | Op de pagina's 262 en 263 worden de risico's van verbonden partijen gewogen d.m.v. NARIS.<br><br>Allereerst dankt OPHaarlem voor het inzichtelijk maken van de door de organisaties geïmplementeerde kwaliteitssystemen.<br><br>Vraag: Kan OPHaarlem/de Raad gelet op het effectief uitvoeren van de controlerende taak beschikken over de gedetailleerde berekeningen van de risicoweging van de op beide pagina's genoemde organisaties.<br><br>Toelichting: de afzonderlijke risico's zijn ongetwijfeld opgebouwd o.b.v. meerdere metingen/variabelen. OPHaarlem wenst mee te kunnen kijken in de risicoweging en -meting per organisatie om daarmee trends in het functioneren te kunnen wegen. | |
| Ouderen partij Haarlem<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | | | | |
| 22 | De classificatie is gebaseerd op 67 vragen. De vragen zijn verdeeld in tien categorieën. De berekening van de totaalscore gebeurt door eerst per categorie de scores op te tellen en te delen door het aantal vragen met een score. Dit resulteert in tien deelscores. Om het financiële belang van de gemeente voldoende tot uitdrukking te laten komen, wegen de vier deelscores van de categorieën Baten, Lasten, Vermogenspositie en Planning & control tweemaal zo zwaar mee als de deelscores van de zes andere categorieën (Toezicht, Directie en Management, Personeel, Concurrentiepositie, Bedrijfsvoering en Fusie/verhuizing/reorganisatie). De beste score die gehaald kan worden is 10 punten, terwijl de slechtste score 50 punten is, zowel per vraag als per deelscore als voor de totaalscore.<br><br>De Score uit al die 67 vragen wordt getotaliseerd in één eindscore die in de paragraaf verbonden partijen is opgenomen. Bij een score tussen 10 en 25 is sprake van normaal toezicht; bij een score tussen 25 en 35 geldt er verhoogd toezicht en boven de 35 is sprake van intensief toezicht.<br><br>Behalve de totaaluitkomst is verder geen risicoweging voor handen. | | | |
| 3 | Algemeen | 12 | **Economie en arbeidsmarkt:** hier ontbreken resultaten voor het aan het werk helpen van Haarlemmers, terwijl dit wel een belangrijk speerpunt was in het coalitieakkoord. Wat zijn de belangrijkste resultaten van het college op het gebied van arbeidsmarkt? | |
| PvdA<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 26 |
|---|---|---|---|---|
| 3 | Het college is actief op meerdere fronten. Met de gemeenten in Zuid-Kennemerland en IJmond is een regionale arbeidsmarktanalyse uitgevoerd en wordt nu een meerjarige strategische agenda arbeidsmarkt gemaakt (1e kwartaal 2018 voor besluitvorming). In de Werkgeversbenadering zijn flinke stappen gezet, met partners als WSP en Regionaal Werkbedrijf. De Banenafspraak (garantiebanen) is nagekomen (nodig was: 440 garantiebanen, gerealiseerd 572 banen) en het Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen is met de '99 van Zuid-Kennemerland & IJmond' (inmiddels 57 aangesloten bedrijven) een stap verder gebracht. Verder is het project House Of Skills gestart (met de MRA), het Stagebureau de Connectie in de Waarderpolder is doorontwikkeld en succesvol (Rabobank participeert inmiddels, 200 stageplaatsen per jaar worden bemiddeld en een veelvoud aan studenten is aangesloten), er is een start gemaakt met de Publiek Private Samenwerking Smart Makers Education (bij 3D Makerszone) en de uitvoering van het Koersdocument Werk en Inkomen (juni 2016) ligt op schema. Voor de groep jongeren worden op diverse vlakken resultaten geboekt (actieplan Jeugdwerkloosheid, bestrijding vroegtijdig schoolverlaten: in 2018: 40 vouchers, 450 scholingsadviezen en een pilot voor 10 EVC's ). | | | |
| 4<br>PvdA<br>drs. J. (Jos) Wienen | Algemeen | 35 | **Opbouwwerk project Lelie:** het college trekt 70.000 euro per jaar extra uit voor opbouwwerk rond de Schoterweg. Waar wordt dit bedrag aan besteed? Komen er extra opbouwwerkers en/of een locatie in de wijk? Of wordt dit geld anders besteed? | |
| 4 | Dit bedrag is voor extra uren opbouwwerk (specifiek voor gebied Lelie), activiteitenbudget ten behoeve van de inwoners van het gebied en de huur van het pand aan de Generaal Cronjéstraat 1a, als buurtwinkel waarin het woonspreekuur en handhavingsspreekuur wordt gehouden en van waaruit activiteiten in de buurt worden georganiseerd. | | | |
| 5<br>PvdA<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | Algemeen | 41 | **Reserve sociaal domein:** de onttrekking aan de reserve sociaal domein is komende jaren enkele tonnen per jaar meer dan in de kadernota werd verwacht. Waarin zit het verschil? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 27 |
|---|---|---|---|---|
| 5 | In de Kadernota 2017 is op bladzijde 18-19 een indicatie gegeven van de ontwikkeling van de reserve. De indicatieve ontwikkeling is uitgedrukt in de regels 'effect herijking begroting', 'Taakstelling HO', 'Effect Septembercirculaire 2016' en 'Effect Decembercirculaire 2016'. Deze indicaties hebben niet tot werkelijke mutaties/onttrekkingen geleid.<br><br>De werkelijke geraamde onttrekkingen in de kadernota zijn:<br><br>**2018**<br><br>Geraamd tekort (1.861) + Onttrekkingen Kadernota 2017 (3.900 + 192 + 2.000 + 112) = 8.065. Hetzelfde bedrag als in de begroting staat<br><br>**2019**<br><br>Geraamd tekort (1.104) + Onttrekkingen Kadernota 2017 (3.200 + 192 + 135) = 4.631. Vrijwel hetzelfde bedrag als in de begroting staat (4.623)<br><br>**2020**<br><br>Geraamd tekort (927). Hetzelfde bedrag als in de begroting staat<br><br>**2021**<br><br>Geraamd tekort (442). Hetzelfde bedrag als in de begroting staat<br><br>**2022**<br><br>Geraamd tekort (442). Hetzelfde bedrag als in de begroting staat | | | |
| 6<br>PvdA<br>drs. J. (Jos) Wienen | Programma 6 | 181 | **Veiligheid:** De ambitie voor het veiligheidsgevoel blijft komende jaren op het niveau van 2016 (81% vindt Haarlem een veilige stad). Tegelijk zien we dat het veiligheidsgevoel in Schalkwijk nog fors achterblijft (59%). Waarom is er niet voor gekozen de ambitie te hebben om het veiligheidsgevoel te laten toenemen komende jaren, bijvoorbeeld door nog extra in te zetten op Schalkwijk? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 28 |
|---|---|---|---|---|
| 6 | Deze vraag betreft een beleidskeuze; is geen technische vraag. | | | |
| 7<br>PvdA<br>drs. J. (Jos) Wienen | Programma 6 | 182 | **High Impact Crime:** Afgelopen jaren is het aantal high impact crimes in Haarlem fors afgenomen. Voor komende jaren zien we in deze begroting echter geen ambitie voor een verdere afname, het streefcijfer blijft staan op 1200 per jaar. Waarom kiest het college niet voor een hoger ambitieniveau? | |
| 7 | Deze vraag betreft een beleidkeuze; is geen technische vraag. | | | |
| 8<br>PvdA<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Paragrafen | 202 | **Risico's ambtelijke fusie met Zandvoort:** wanneer verwacht het college inzicht te hebben in of deze risico's zich daadwerkelijk voordoen, of dat ze moeten worden afgewaardeerd in de risicoparagraaf? | |
| 8 | De vier in de begroting vermelde risico’s met betrekking tot de ambtelijke fusie met Zandvoort kunnen zich in principe gedurende de hele looptijd van de fusie voordoen, dus vanaf 1 januari 2018. Op dit moment is van dergelijke risico’s geen sprake.<br><br>Eventuele afwaardering in de risicoparagraaf is pas aan de orde in het kader van de afgesproken evaluaties (na 2 jaar in beknopte zin en na 4 jaar in totaliteit). | | | |
| 9<br>PvdA<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | Algemeen | 24 | **Gebiedsprogramma:** u heeft een vertaling van de activiteiten gemaakt in een gebiedsprogramma. Hoe en wanneer is of wordt met de gemeenteraad gesproken over de wijze waarop deze wijze van presenteren wordt doorontwikkeld? | |
| 9 | Op dit moment staat er geen afspraak gepland om met de raad te spreken over de doorontwikkeling van de wijze van presenteren. Als die behoefte leeft kan de raad in een raadsmarkt geïnformeerd worden over de laatste stand van zaken. | | | |
| 10<br>PvdA<br>drs. M. (Merijn) Snoek | Programma 2 | 104 | **Jeugdhulp:** u schrijft dat het rijksbudget waarschijnlijk ontoereikend is om passende jeugdhulp te bieden aan jeugdigen in Haarlem die dit nodig hebben. Op welke wijze tracht u ook aan preventie of 'afschaling' te doen? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 29 |
|---|---|---|---|---|
| 10 | Er wordt veel geïnvesteerd in preventie. Een groot aanbod aan preventie-activiteiten voor gezinnen en jongeren wordt in het welzijnswerk en bij het Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG) uitgevoerd. Zo biedt het CJG opgroei- en opvoedondersteuning en ouderschapssteun voor ouders en kinderen op diverse plaatsen en momenten in hun ouderschap aan. CJG-coaches zijn op alle scholen aanwezig om ontwikkelingsvragen van kinderen en gezinnen in een vroegtijdig stadium te signaleren en multidisciplinair via de werkwijze van het CJG hierop te anticiperen. Wanneer verwijzing naar specialistische hulp noodzakelijk is, blijft het contact met een CJG-coach zodat bij afschaling vinger aan de pols gehouden kan worden. | | | |
| 11<br>PvdA<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Investeringsplan | 5 | **Kasstroomplafond:** u schrijft dat u rekening houdt met een realisatiepercentage van 80%. Dat maakt een 'overprogrammering' mogelijk. Als het percentage hoger blijkt te zijn stuurt u bij. Hoe gaat u daarbij om met de gewekte verwachtingen bij Haarlemmers, bijvoorbeeld in het kader van onderwijshuisvesting? | |
| 11 | Maandelijks wordt de realisatie in beeld gebracht en afgezet tegen de beschikbare bedragen en de prognose. Mocht blijken dat de realisatie hoger uitkomt dan de 80% zal gekeken worden welke mogelijkheden er zijn om bij te sturen. Dit zal een zorgvuldig proces zijn, waarbij rekening gehouden wordt met gewekte verwachting en lopende investeringen. | | | |
| 12<br>PvdA<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Algemeen | 4 | **Ontwikkelzones:** op bladzijde 4 ontwikkelzones staat bij de eerste regel, dat het achterstallig onderhoud is teruggedraaid. Wordt bedoeld dat de bezuiniging is teruggedraaid? *(IV)* | |
| 12 | De 1e zin klopt niet. Hier had moeten worden aangegeven dat bij Decemberrapportage 2016 er geld beschikbaar is gesteld voor het opstarten van ontwikkelingen middels 8 ontwikkelzones. | | | |
| 13<br>PvdA<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Algemeen | 28 | "voor 2020 en verder leiden de autonome ontwikkelingen tot een nadeel van € 0,7 mln." Graag onderbouwen. De grondexploitaties worden genoemd, maar dat is nou net zo vreemd, want autonome ontwikkelingen zijn ook de marktopbrengsten bij verkopen. Die verkopen gaan niet alleen in opbrengst omhoog, maar het tempo gaat naar verwachting ook omhoog? *(IV)* | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 30 |
|---|---|---|---|---|
| 13 | Uitsplitsing gevolgen autonome ontwikkelingen 2020:<br><br>**Uitsplitsing autonome ontwikkelingen** *x € 1.000*<br>**Autonome ontwikkelingen** **2020**<br>Indexatie Spaarnelanden 123 n<br>herberekening kostendekkend maken afval-en rioolheffing -355 v<br>Actualisatie IP -33 v<br>Actualisatie grex na MPG 225 n<br>Herrekening treasury 169 n<br>Indexatie subsidies 82 n<br>Compensatie OZB huisvesting scholen 100 n<br>VRK 262 n<br>kostenverdeling -202 v<br>Aframing stelposten -68 v<br>Toename overhead a.g.v. primiar proces 360 n<br>**Uitkomst autonome ontwikkelingen** **663** **n**<br><br>Ten aanzien van de grondexploitaties dient te worden opgemerkt dat vanwege de actualisatie van het MPG de door te belasten rente (dat zijn baten in de begroting) lager is, omdat ook de boekwaarden van de grondexploitaties lager zijn. Voor dit onderdeel leidt dit dus tot een nadeel. Daar staat tegenover een toename van saldi reserve grondexploitatie, omdat de gunstige ontwikkelingen naar verwachting leiden tot positievere uitkomsten van de grondexploitaties. | | | |
| 14<br>PvdA<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | Algemeen | 44 | **EMU saldo:** Bij 7 lopen de bedragen per jaar terug. Het lijkt er dus op dat we minder aankopen (dat kan), maar ook dat we minder bouwrijp maken (dat kan ook), maar waar wordt de aanname onderbouwd? Onder 8 gebeurd het omgekeerde, daar gaan wel heel veel extra baten ontvangen uit bouwgrondexploitatie. Ik kan dat zonder uitleg niet rijmen. (Het gaat hier om zaken die niet in een grondexploitatie zijn opgenomen). *(IV)* | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 31 |
|---|---|---|---|---|

14

De aanname wordt onderbouwd in de paragraaf grondbeleid op pagina 278, tabellen *Ontwikkeling boekwaarde 2017-2022* en *Ontwikkeling Weerstandsvermogen 2017-2022*

Lijn 7 EMU bestaat uit “kosten grondexploitatie inclusief rente” + “(verwachte winsten bij afsluitingen – verliesvoorzieningen actieve exploitaties)”

Lijn 8 EMU bestaat uit “baten grondexploitatie”

| **Specificatie regel 7 en 8 EMU tabel blz. 44** | **2017** | **2018** | **2019** |
|---|---|---|---|
| Kosten grondexploitatie excl. rente | 14.532 | 9.459 | 7.477 |
| Rentetoerekening grondexploitatie | 867 | 936 | 369 |
| Verwachte winsten bij afsluiting | 41 | 2.794 | 4.204 |
| verliesvoorziening actieve exploitaties | -455 | -462 | -276 |
| | | | |
| Totaal regel 7 tabel blz. 44 | 14.985 | 12.727 | 11.774 |
| | | | |
| Baten grondexploitatie = regel 8 tabel blz.44 | -12.871 | -23.592 | -22.994 |
| Cashflow uit grondexploitaties | 2.528 | -13.197 | -15.148 |

15 Programma 4 125

PvdA

drs. J. (Joyce) Langenacker

**Staafdiagram:** Op pagina 125 staat een staafdiagram en de hoge aantallen woningtoename in Schalkwijk. Vergeleken met de tekst "Meer en beter aanbod woningen" is het diagram niet goed te rijmen. In de opsomming staan namelijk niet zo veel locaties in Schalkwijk. Klopt het diagram wel of is er iets bijzonders aan de hand? *(IV)*

15

De figuur met de staafdiagram beschrijft de bevolkingsprognose. Deze is gebaseerd op de woningvoorraadprogrammering. Voor de periode 2018-2023 en 2023-2028 zijn in verhouding tot de andere stadsdelen meer woningen voor Schalkwijk opgenomen. De tekst in de paragraaf “meer en beter aanbod” benoemt de acht ontwikkelingszones in Haarlem, waar woningen toegevoegd gaan worden. Naast ontwikkelingszones (collegebrief 2016/542624: ontwikkelingszones en woningbouwprogrammering) zijn er vooral in Schalkwijk diverse individuele woningbouwprojecten buiten de zones, waardoor in verhouding aan een hoge bevolkingstoename wordt gekomen.

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 32 |
|---|---|---|---|---|
| 16<br>PvdA<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | Programma 4 | 126 | **Hoogwaardiger ondernemersklimaat:** Klopt het dat het convenant met de Industriekring bij dit onderdeel een belangrijke rol speelt? *(IV)* | |
| 16 | Ja dat klopt. Een hoogwaardiger ondernemersklimaat in Haarlem wordt in belangrijke mate bepaald door het oordeel van de ondernemers in de Waarderpolder. Ook zaken zoals bereikbaarheid, innovaties op gebied van 3D en smart technology en marketing, spelen hierbij een rol.<br>De Industriekring heeft namens de ondernemers in de Waarderpolder een convenant met de gemeente gesloten waarin staat: “ Om het ondernemingsklimaat in de Waarderpolder te optimaliseren, willen de contractpartners werken aan:<br>• optimale samenwerking met de ondernemers: Samen Doen;<br>• een sterke promotie en acquisitie van de Waarderpolder;<br>• een evenwichtige arbeidsmarkt en aansluiting van onderwijs op het bedrijfsleven;<br>• duurzaam ondernemen;<br>• goede bereikbaarheid van de Waarderpolder en haar bedrijven en instellingen;<br>• een veilig bedrijvenpark Waarderpolder”.<br>Parkmanagement voert dit uit. Ondernemers vertrouwen erop dat de gemeente de gemaakte afspraken in het convenant nakomt. | | | |
| 17<br>PvdA<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | Programma 4 | 136 | Bij "Wat gaan we doen in 2018" daar staat dat in 2017 ontwikkelingen in private huur in beeld zijn. Wordt hierbij gedoeld op het onderdeel uit de woonvisie? Is dit onderdeel van de besluitvorming in 2018? *(IV)* | |
| 17 | Momenteel wordt onderzoek gedaan naar omvang en ontwikkeling van de private (particuliere) huursector in Haarlem. Dit is een onderdeel uit de Woonvisie. De resultaten van het onderzoek vormen onderdeel van de besluitvorming over het al of niet inzetten van instrumenten die begin 2018 aan de raad worden voorgelegd. | | | |
| 58<br>PvdA<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | Algemeen | 35 | **Odensehuis**: Kunt u een specificatie geven van de kosten van €200.000,- voor twee jaar. En kunt u vertellen of er ook andere locaties onderzocht zijn dan het Da Vinciplein? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 33 |
|---|---|---|---|---|
| 58 | Het begrootte budget van €200.000 per jaar, betreft € 125.000 voor het Odensehuis/Inloophuis en € 75.000 voor (andere) mantelzorgondersteuning.<br><br>De € 125.000 wordt ingezet als bijdrage voor de exploitatiebegroting (huur en personeel) van de organisaties die er het Odensehuis/Inloophuis gaan exploiteren; daarnaast worden andere dekkingsmiddelen ingezet. Er zijn geen andere locaties onderzocht. | | | |
| 63<br>PvdA<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | Algemeen | 38 | **6. Webshop minimaregelingen:** Kunt u onderbouwen waaruit de kosten van €200.000,- bestaan. | |
| 63 | Voor de ontwikkeling van de webshop minimaregelingen is een eerste inschatting gemaakt van de kostenposten. Het betreft de volgende posten: kosten van vormgeven en bouwen van de site en applicatie, kosten werving en selectie, kosten voor het beheren en onderhouden van de webshop en kosten bewaken privacy en rechtmatig gebruik. Verdere specificatie van de kostenposten moet nog plaatsvinden in overleg met de experts op het gebied van het bouwen en onderhouden van een webshop. | | | |
| 64<br>PvdA<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | Algemeen | 38 | **Inzet sociaal wijkteam** Eerder is vastgesteld dat de sociaal wijkteams een eigen budget zouden hebben om maatwerkoplossingen uit te betalen. Kunt u aangeven in hoeverre dat budget wordt besteed? | |
| 64 | Tot en met het 3e kwartaal is er voor € 14.000 besteed, verdeeld over 13 aanvragen. De uitgaven betreffen vooral wegwerken van kleinere schulden in het kader van 'voorkomen van erger'. Naast het eigen maatwerkbudget maken de sociaal wijkteams ook gebruik van de mogelijkheden van het Fonds Urgente Noden en van het 023-steunfonds (gericht op wegwerken van drempels die een succesvol schuldhulptraject in de weg staan). | | | |
| 1<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | Overige bijlagen | 344 | De Reserve Beh.Ond. Openb. Ruimte stijgt van 4 naar 19 miljoen. Kunt u aangeven wat het doel is van deze reservetoevoegingen, wat voor soort projecten/kosten zullen worden betaald uit deze reserve, en hoe zicht dit verhoud tot de gelden en verplichtingen voor beheer en onderhoud in de exploitatie en het investeringsplan? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 34 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | De raad heeft bij de behandeling van de Kadernota 2012 aangegeven een bestemmingsreserve te willen creëren voor toekomstige onderhoudskosten. Dit is in de nota visie en strategie beheer en onderhoud (2012/398572) overgenomen. In de nota is voorgerekend dat na 2022 de beheerkosten sterk gaan stijgen. Om te voorkomen dat dan te weinig middelen beschikbaar zijn is de reserve in het leven geroepen. Deze reserve wordt aangewend voor onderhoudswerken als de benodigde middelen en verplichtingen voor onderhoud in de begroting en het investeringsplan niet meer toereikend zijn. | | | |
| 2 Socialistische Partij - SP drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | Programma 5 | 151 | Kan nota 2002/182821, het HVVP, digitaal worden ontsloten? | |
| 2 | Ja, bij deze (zie bijlage). | | | |
| 23 Socialistische Partij - SP drs. J. (Joyce) Langenacker | Algemeen | 15 | De gemeente nodigt alle vierduizend werkzoekenden die een beroep doen op de Participatiewet, uit voor een klantbeeldgesprek (blz. 15). Bestrijding van armoede onder kinderen is een speerpunt. Wordt tijdens een klantbeeldgesprek ook gevraagd naar de behoeften die de kinderen hebben op school en op andere terreinen om volledig mee te kunnen doen aan onze samenleving? Worden daarbij ook de mogelijkheden besproken die de gemeente heeft om de kinderen daarbij financieel en anderszins te helpen? | |
| 23 | Ja, tijdens het klantbeeldgesprek is de financiële situatie van de klant en zijn of haar gezin een belangrijk aandachtspunt. De klantmanager onderzoekt of het inkomen op orde is en of gebruik wordt gemaakt van de minimaregelingen oa voor schoolkosten, cultuur en sport.<br>De klantmanager bespreekt dit met de klant en ondersteunt bij het verbeteren van de leefsituatie. | | | |
| 24 Socialistische Partij - SP drs. J. (Joyce) Langenacker | Algemeen | 25 | Samenvatting baten en lasten. Op grond van de Participatiewet, de wet WMO en de Jeugdwet heeft de gemeente geld gekregen voor de uitvoering van deze wetten. Deze gelden van het Rijk zijn terug te vinden in de beleidsvelden 1.2 en 1.3 van het programma Participatie en in het programma Ondersteuning en Zorg. Is deze constatering juist? Zijn er ook posten die onderdeel uitmaken van deze (delen van de) twee programma’s die door het Rijk niet zijn bestemd voor de uitvoering van de drie genoemde wetten? Of posten die door de gemeente uit de algemene middelen worden betaald? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 35 |
|---|---|---|---|---|
| 24 | De constatering is niet volledig juist. In programma 3 Werk en Inkomen, beleidsveld 3.1 Werk zijn de uitgaven voor de WSW en re-integratie geraamd. Deze uitgaven zijn ook onderdeel van de integratie-uitkering sociaal domein. In beleidsveld 1.2 zitten ook uitgaven (m.n. subsidies) die geen onderdeel zijn van de integratie-uitkering sociaal domein. In beleidsveld 2.2 zitten ook de uitgaven voor onder meer Maatschappelijke Opvang en Vrouwenopvang, deze zijn geen onderdeel van de integratie-uitkering sociaal domein. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 35 |
|---|---|---|---|---|
| 25 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | 25 | Samenvatting baten en lasten (blz. 25). De Algemene Dekkingsmiddelen & Overhead bedragen in 2017 330.645 k, in 2018 344.388 k en in 2022 338.594 miljoen euro. Vanwaar deze fluctuaties? | |
| 25 | De genoemde bedragen betreffen de geraamde baten voor Algemene Dekkingsmiddelen & Overhead. De grootste fluctuaties worden veroorzaakt door twee bijzondere mutaties.<br><br>In 2018 is er een stijging van de algemene uitkering van het rijk van € 12,5 mln. Mutaties in de algemene uitkering laten zich vooraf moeilijk voorspellen en vloeien voort uit de rijkscirculaires.<br><br>In 2022 houdt de begroting rekening met het afschaffen van de precariobelasting voor nutsnetwerken. De opbrengsten dalen daardoor met € 5 mln. | | | |
| 26 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | 25 | Samenvatting baten en lasten (blz. 25). In 2017 is 26.406 miljoen euro onttrokken aan de reserves en ruim 8 miljoen toegevoegd. Graag een overzicht van deze onttrekkingen en toevoegingen. | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 36 |
|---|---|---|---|---|

26

| **Reserve** | **dotatie** | **onttrekking** |
|---|---|---|
| Algem. Reserve Sociaal Domein | | 13.370.567 |
| Algemene Reserve | 1.074.808 | 6.779.000 |
| Reserve Archief | | 117.416 |
| Reserve Baggeren | 219.000 | |
| Reserve Beh.Ond. Openb. Ruimte | 389.000 | 464.000 |
| Reserve Bodemprogramma | 1.402.360 | 1.000.000 |
| Reserve Budgetoverheveling | 150.000 | 1.186.000 |
| Reserve Duurz.Sportvoorziening | 100.000 | 100.000 |
| Reserve Grondexploitatie | 333.000 | 455.000 |
| Reserve ISV Milieu | | 23.897 |
| Reserve Kapitaallst maats.nut | 3.300.000 | |
| Reserve Leefomgeving | 250.000 | |
| Reserve Opleidingen (oph. IZA) | | 250.000 |
| Reserve Regionale Mobiliteit | 1.020.000 | |
| Reserve Vastgoed | | 901.000 |
| Reserve Volkshuisvesting | | 212.333 |
| Reserve Wonen | | 444.500 |
| Reserve WWB inkomensdeel | | 1.102.182 |
| **Eindtotaal** | **8.238.168** | **26.405.895** |

Bovenstaande mutaties betreffen de begrote mutaties voor 2017, exclusief de mutaties uit de Bestuursrapportage 2017.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 27 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 34 | In de kadernota 2017 is afgesproken dat het college de gemeenteraad in de begroting 2018 op het grensvlak van het sociale domein en aanpalende domeinenvoorstellen zal presenteren, die ook van betekenis zijn voor het behalen van de transformatie-opgaven (blz.34). Een mooie volzin. Waar is deze afspraak terug te vinden? De afspraak maakt namelijk geen onderdeel uit van het raadsbesluit. |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 37 |
|---|---|---|---|---|
| 27 | Deze voorstellen staan in de Programmabegroting 2018-2022 uitgewerkt in de paragraaf sociaal domein (paragraaf voorstellen sociaal domein, onderdeel b overige voorstellen, pagina's 36 tot en met 40). Aan de raad wordt gevraagd een keuze te maken uit de suggesties die door het college worden gedaan. Om die reden staan ze nog niet als besluit geformuleerd. | | | |
| 28 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 35 | In de programmabegroting 2018 is hiervoor een bedrag van 2 miljoen euro geraamd. Vervolgens komt het college met een reeks van voorstellen en keuzemogelijkheden (blz. 35 t/m 39). Welke van deze voorstellen kunnen worden beschouwd als uitvoering van de Participatiewet, WMO en Jeugdwet, waar de decentralisatiegelden van het Rijk voor zijn bestemd? | |
| 28 | Alle voorstellen zijn direct gerelateerd aan de decentralisaties en dragen bij aan de gewenste transformatie. | | | |
| 29 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 34 | Uit het financieel overzicht op bladzijde 34 blijkt dat het gehele bedrag van 2 miljoen euro wordt gedekt uit de reserve sociaal domein. Waarom is dit niet in strijd met de afspraak dat er een hek staat tussen de decentralisatiegelden en de rest van de begroting? | |
| 29 | Alle voorstellen zijn direct gerelateerd aan de decentralisaties en dragen bij aan de gewenste transformatie. Omdat alle voorstellen passen binnen de decentralisaties is een onttrekking aan de reserve gerechtvaardigd. | | | |
| 30 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 41 | In 2018 wordt er 8.065 miljoen euro aan de reserve sociaal domein onttrokken en niets toegevoegd (blz. 41 en 342). Graag een overzicht van de onttrekkingen. | |
| 30 | Geraamd tekort (1.861) + Onttrekkingen Kadernota 2017 (3.900 + 192 + 2.000 + 112) = 8.065.<br><br>In de Kadernota 2017 (p. 15) is terug te vinden voor welke voorstellen de middelen worden ingezet. | | | |
| 31 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | 45 | De schuld ontwikkelt zich in 2018 van 479 miljoen euro naar 486 miljoen euro (blz. 45). De afspraak bestaat dat elk jaar de schuld met 2,5 miljoen wordt verminderd als gevolg van de instelling van het kasstroomplafond en ook met de helft van het overschot op de begroting. Op blz. 251 staat dat er in 2018 31 miljoen wordt afgelost. Behoort het bedrag dat het gevolg is van bovengenoemde afspraak ook hiertoe? Wat is de schatting van de omvang van dit bedrag? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 38 |
|---|---|---|---|---|
| 31 | De € 31 miljoen aan schuldaflossing in 2018 bestaat uit aflossingen van leningen afgesloten in 2004 (€ 0,7 miljoen), 2008 (€ 15,5 miljoen) en 2009 (€ 15 miljoen). Dit bedrag staat daarmee los van de afspraken met betrekking tot de schuldreductie. | | | |
| 32 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 45 | De daling van de weerstandsratio wordt mede veroorzaakt door het wegvallen van de reserve Wet Werk en Bijstand als dekking (blz. 45). Volgens de SP is de afspraak gemaakt dat de reserve WWB 5 miljoen bedraagt. Zodra de reserve meer dan 5 miljoen bedraagt vloeit het overschot naar de algemene middelen, indien de reserve minder dan 5 miljoen bedraagt wordt de reserve vanuit de algemene middelen aangevuld. Is deze samenvatting van de afspraak juist? | |
| 32 | In 2016 is de nota reserves en voorzieningen (BBV nr: 2016/253878) vastgesteld. Daarin is opgenomen dat de reserve WWB Inkomensdeel niet meer afgeroomd wordt op een maximaal bedrag.<br><br>Verder is er nooit sprake geweest van aanvulling van de reserve WWB vanuit algemene middelen indien de reserve minder dan 5 miljoen bedraagt. De afspraak is wel dat bij onvoldoende dekking vanuit de reserve WWB, er een beroep gedaan wordt op de algemene middelen.<br><br>De samenvatting is niet juist want deze betreft (deels) de situatie tot en met de Jaarrekening 2015. | | | |
| 33 | Overige bijlagen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 342 | De reserve WWB bedraagt aanvang 2018 2.743 miljoen euro en eind 2018 2.455 miljoen euro. Waarom wordt de reserve WWB in 2018 met behulp van de Algemene middelen niet weer aangevuld tot 5 miljoen euro? | |
| 33 | Er is nooit sprake geweest van aanvulling van de reserve WWB vanuit algemene middelen indien de reserve minder dan 5 miljoen bedraagt. De afspraak is wel dat bij onvoldoende dekking vanuit de reserve WWB, een beroep gedaan wordt op de algemene middelen om het tekort op de BUIG te dekken. | | | |
| 34 | Paragrafen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | 239 | Onderhoud kapitaalgoederen (blz. 239 e.v.). Graag een overzicht van opbrengst uit de panden die tot nu toe in 2017 zijn verkocht. Zijn deze opbrengsten alle in de reserve vastgoed gestort? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 39 |
|---|---|---|---|---|
| 34 | In 2017 zijn de volgende vastgoedobjecten verkocht:<br><br>Kuppersweg naast 39 (opbrengst € 31.000) Bloemveldlaan nabij 67 (opbrengst € 39.000) Wilhelminastraat 48 (opbrengst € 95.000) Willem de Zwijgerlaan 5 (opbrengst € 5.000) Oranjeboomstraat 56 achter (opbrengst € 2.000) Oudeweg naast en achter 8&10 (BBV2017/51704) - LIAS 18663 berap-2 2017 (opbrengst € 4.081.000) Grond Haarlems geluk VV (opbrengst € 75.000) Kleine Houtstraat 116 (BBV2017/007134) - LIAS 18023 berap-2 2017 (opbrengst € 525.000) Scheepmakersdijk 47 (BBV2017/126700) (opbrengst 188.000 euro) Harmenjansweg 67 (BBV2017/128286) (opbrengst 149.000 euro) Merovingenstraat 57 (opbrengst 85.000 euro).<br><br>De netto-opbrengst (na aftrek van boekwaarde en verkoopkosten) van € 4,4 miljoen is gestort in de reserve.<br><br>Daarnaast is er nog een beperkt aantal verkopen waarvan de netto-opbrengst nog niet in de reserve is gestort. Dit gebeurt bij de jaarrekening. Het betreft de volgende vastgoedobjecten:<br><br>Leidseplein 24 ZW (opbrengst € 9.000) Vijfhuizen 5 (opbrengst € 5.000) Jan van Krimpenweg 8-10 (opbrengst € 35.000). | | | |
| 35 | Paragrafen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | 241 | Het achterstallig onderhoud in vastgoed is met behulp van het MJOP in 2017 ingelopen (blz. 241). Graag een overzicht van de bedragen en panden waar het achterstallig onderhoud ongedaan is gemaakt. Tevens graag een overzicht van de panden waar nog achterstallig onderhoud bestaat. Welk bedrag is in 2018 gereserveerd voor het inlopen van het achterstallig onderhoud? Hoe groot (voor welk bedrag) is het achterstallig onderhoud nog ultimo 2018? | |
| 35 | Conform de afspraak met de raad wordt het gemeentelijk vastgoed onderhouden op conditieniveau drie. Hiervoor wordt jaarlijks, naast het inzetten van de onderhoudsgelden vanuit de begroting, geld onttrokken uit de reserve Vastgoed om (achterstallig) onderhoud te plegen. Wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een pand, wordt zowel regulier als achterstallig onderhoud uitgevoerd. Het is daarom niet mogelijk om aan te geven voor welk bedrag specifiek aan achterstallig onderhoud is uitgegeven. Via raamcontracten wordt op verschillende adressen onderhoud uitgevoerd aan daken, gevels, kozijnen en installaties. Dit gebeurt onder meer aan de Wagenweg (66k), Korte Begijnestraaat (51k), Kraaienhorst (53k), Louis Couperusstraat (90k), Schreveliusstraat (750k), Gasthuisstraat (61k), Kleverlaan / Huis ter Cleef (320k) en de Korte Verspronckweg (405k). De totale verwachte bestedingen voor onderhoud in 2017 zijn op dit moment circa 6,2 miljoen euro. Hiervan is vier miljoen euro voorzien in de begroting. Voor de overige 2,2 miljoen euro wordt een onttrekking aan de reserve Vastgoed gedaan. De reserve Vastgoed wordt dit jaar gevoed met ongeveer zes miljoen uit verkoopopbrengsten, wat een onttrekking voor het uitvoeren van (achterstallig) onderhoud mogelijk maakt. In 2018 wordt de onderhoudsvoorraad vastgoed opnieuw in beeld gebracht. Daar wordt echter ook geen onderscheid gemaakt tussen onderhoud en achterstallig onderhoud. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 40 |
|---|---|---|---|---|
| 36 | Paragrafen<br>Socialistische Partij - SP<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | 0 | Op pagina 101 uit de kadernota 2017 blijkt dat in 2016 maar liefst 29,3 procent van het aantal contracten in 2016 uit flex contracten bestond. Uit hoeveel fte's bestond de gemeentelijke formatie in 2016? Hoeveel contracten kende de gemeente in 2016? Dezelfde vraag voor 1 september 2017. | |
| 36 | De formatie in 2016 was 1.018,3 fte en er waren in totaal 353 flexcontracten. Per september 2017 is de formatie 1.016,9 en is het aantal flexcontracten afgenomen tot 282. De gerealiseerde uitbreiding van de formatie door de kadernota lijkt zo niet zichtbaar. Echter, zonder de kadernota, zou de formatie in september 1000 fte zijn. De gerealiseerde uitbreiding van de formatie bedraagt vooralsnog 17 fte. In 2017 is het aantal vaste medewerkers met 24 toegenomen en het aantal flexcontracten met 47 gedaald. | | | |
| 37 | Paragrafen<br>Socialistische Partij - SP<br>J.K.N. (Jeroen) van Spijk | 0 | De kadernota uit het voornemen om tijdelijke werkzaamheden in de vaste formatie op te nemen. De SP vindt hierover niets in de begroting 2018 terug. Graag een toelichting op de wijze waarop in 2018 wordt getracht om het percentage flex contracten omlaag te brengen. Welke taakstelling heeft de gemeente zich in dit opzicht gegeven? Met andere woorden, wat is het gewenste percentage flex contracten ultimo 2018? | |
| 37 | Deze vraag suggereert een afname van flexcontracten, echter het doel van de kadernota was het opnemen in de vaste formatie van tijdelijke werkzaamheden die een vast karakter hebben gekregen. De opdracht die de gemeente zich in dit opzicht heeft gegeven is in totaal 35,5fte. Dat vraagt overigens een voortdurende afweging over de inzet van het personeel. Als richtlijn wordt daarbij genomen dat activiteiten die langer dan twee jaar lopen in beginsel via een vast dienstverband kunnen worden verricht. | | | |
| 38 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 170 | Doorontwikkeling overheidsparticipatie (blz. 170) Wat wordt onder overheidsparticipatie verstaan? Graag een uitleg over de zin "Van stadsontwikkelaar naar stadsregisseur tussen partijen en belangen". Betekent dit dat de gemeentelijke overheid geen sturende rol meer heeft maar een bemiddelende rol? Hoe verhoudt zich dat met beleidskaders, bijvoorbeeld het beleidskader dat in het coalitieakkoord is vastgesteld? Welke partijen worden precies bedoeld? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 41 |
|---|---|---|---|---|
| 38 | De term overheidsparticipatie wordt gebruikt om aan te geven dat het initiatief voor een ontwikkeling van/in de stad vaak niet bij de overheid ligt maar bij een bewoner, ondernemer of partner. De gemeente neemt het initiatief dan niet over maar kijkt hoe en of ze al dan niet kan samenwerken met de initiatiefnemer. De gemeente heeft hierbij dan vaak een faciliterende rol.<br><br>Waar van oudsher de gemeentelijke overheid altijd de lead had in de publieke ruimte kunnen dat nu ook ontwikkelaars, ondernemers, partners of bewoners in de stad zijn. In het coalitie akkoord ‘Samen Doen’ wordt aangegeven dat de gemeente meer samen wil werken met partners in de stad. Daarbij heeft de gemeente niet altijd meer een sturende of leidende rol. Maar werkt zij veel meer samen, in co-creatie of faciliterend. Uiteraard binnen de kaders van het coalitieakkoord en het vastgestelde beleid van de gemeenteraad. | | | |
| 39 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 170 | Gemeenteambtenaren moeten kijken naar de mogelijkheden om maatschappelijke doelstellingen te verwezenlijken (blz. 170). Wie stelt die maatschappelijke doelstellingen vast? Zijn dat de partijen en belangen die in de vorige vraag zijn genoemd? | |
| 39 | Het vastgestelde beleid bepaalt de maatschappelijke doelstellingen. De wijze waarop die doelstellingen worden gerealiseerd hoeven niet altijd volgens vaste procedures of via bepaalde gemeentelijk georganiseerde trajecten te verlopen. Als een initiatiefnemer een bijdrage kan leveren aan het realiseren van maatschappelijke doelstellingen die zijn bepaald in het coalitieakkoord/vastgesteld beleid wordt gekeken hoe deze gerealiseerd kunnen worden. Dat kan zijn door bijvoorbeeld eenmalig af te wijken van reguliere procedures. | | | |
| 40 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 170 | Trends en ontwikkelingen op het gebied van democratische vernieuwing in Nederland worden gevolgd (blz. 170). Welke trends en ontwikkelingen betreft dit precies? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 42 |
|---|---|---|---|---|
| 40 | De wens om ruimte te geven aan initiatieven, ook wel de participatie samenleving genoemd is de laatste jaren prominent op de agenda gekomen door verschillende trends in de samenleving.<br><br>1. Mensen organiseren zich gemakkelijker. Door onder anderen de digitalisering nemen mensen makkelijker zelf het initiatief om zaken samen te realiseren.<br>2. Er is een groeiende kloof tussen de systeemwereld (hoe we de wereld organiseren) en de leefwereld (hoe we leven). Datzelfde geldt voor hoe we formeel besturen (representatieve democratie) en hoe we informeel samenleven (participatieve/maatschappelijke democratie).<br><br>Het is een zoektocht hoe tussen deze twee werelden een balans te vinden, bruggen te slaan. Dat is niet alleen in Haarlem zo, maar bij alle overheden van Nederland. | | | |
| 41 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 171 | Het percentage Haarlemmers dat zich veilig voelt in Schalkwijk, namelijk 59%, loopt flink achter op het gemiddelde percentage in Haarlem (81%) (blz. 171). Hoeveel handhavers zijn er per 1000 inwoners in Schalkwijk? Wat is het gemiddelde per duizend inwoners in geheel Haarlem? | |
| 41 | In Schalkwijk wonen 32.646 Haarlemmers (augustus 2017). De gemeente heeft aan elke Haarlemse wijk een integraal wijkhandhaver toegewezen, voor Schalkwijk betekent dit dus vier wijkhandhavers (Schalkwijk kent 4 wijken). Een verhouding van 1 handhaver op 8161 inwoners gaat echter niet zonder meer op, omdat de wijkhandhavers altijd in koppels opereren. Daarnaast zijn er vrijwel dagelijks parkeerhandhavers actief, vooral om het gereguleerd parkeren rond het Winkelcentrum Schalkwijk te handhaven.<br><br>Voor Haarlem als geheel gelden de volgende cijfers: op 159.202 inwoners (augustus 2017) zijn er 22,9 fte integraal handhavers. De verhouding bedraagt dus 1 wijkhandhaver op 6.952 inwoners. Ook hier dient in ogenschouw te worden genomen dat de verhouding verandert vanwege het surveilleren in koppels en de inzet van parkeerhandhavers. | | | |
| 42 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 171 | Hoeveel wijkagenten zijn er per 1000 inwoners in Schalkwijk? Wat is het gemiddelde per duizend inwoners in geheel Haarlem? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 43 |
|---|---|---|---|---|
| 42 | De toegekende formatie van het aantal wijkagenten binnen het basisteam Haarlem is bepaald tijdens de inrichtingsfase van de Nationale politie en is gebaseerd op een norm van 1 wijkagent op 5000 inwoners. Dit maakt dat het basisteam Haarlem 30 wijkagenten in de formatie heeft gekregen (gebaseerd op het inwoneraantal destijds van de gemeente Haarlem).<br><br>De politie werkt met 5 vaste wijkagenten in Schalkwijk met daaromheen een flexibele schil van operationeel experts die themagericht werkzaam zijn in Schalkwijk. | | | |
| 43 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 172 | Welke taken hebben de handhavers in Haarlem precies, buiten de handhaving in de openbare ruimte (blz. 172)? Bestaat hier een “overlap” met de taken en werkzaamheden van de politie? | |
| 43 | Hoewel de hoofdtaak van de handhavers voor het grootste deel uitgevoerd wordt in de openbare ruimte, hebben zij daarnaast een taak bij de handhaving van de Drank- horecawetgeving bij openbare inrichtingen en lokalen.<br><br>Voor wat betreft de strafrechtelijke handhaving van de Drank- en horecawet is er sprake van een overlap. Voor de bestuursrechtelijke handhaving zijn de handhavers als toezichthouder aangewezen. De politie niet. | | | |
| 44 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 174 | Taken van handhaving in de openbare ruimte richt zich op verloedering, overlast en leefbaarheid, waarbij de APV en de Afvalstoffenverordening de belangrijkste onderleggers zijn (blz. 174). Wat wordt in het kader van handhaving verstaan onder leefbaarheid? | |
| 44 | In het kader van handhaving wordt onder leefbaarheid verstaan de toestand waarin burgers, buurten, de samenleving gevrijwaard zijn van overlast, verloedering en kleine ergernissen. Hiermee staat "leefbaarheid" naast "openbare orde en veiligheid" waarbij dit laatste begrip betrekking heeft op aantasting door criminaliteit, geweld en openbare orde schendingen. | | | |
| 45 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 174 | Welke “overlap” bestaat er op het terrein van de openbare ruimte met de taken en werkzaamheden van de politie? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 44 |
|---|---|---|---|---|
| 45 | In beginsel is het toezicht en handhaving in de openbare ruimte als gedeelde overheidstaak een verantwoordelijkheid voor de politie en de gemeente. De gemeente Haarlem zet Boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren) in om als ogen en oren op straat inzetbaar te zijn en in te grijpen als de leefbaarheid wordt aangetast en als er sprake is van overlast of kleine ergernissen. De politie is primair aan zet wanneer het gaat om het handhaven van de openbare orde en veiligheid; de politie treedt ook op als er sprake is van misdrijven.<br><br>Hoewel de scheiding op papier helder is, is er in de praktijk ook vaak sprake van overlap. Immers, een overlast gevende jeugdgroep (in principe de taak van de Boa's) zou ook misdrijven kunnen plegen (in principe taak voor de politie). In die gevallen maken beide organisaties in onderling overleg afspraken over hun inzet en de taakafbakening. | | | |
| 46 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. C.Y. (Cora-Yfke) Sikkema | 174 | Als een inwoner van Haarlem zwerfafval ziet, wie moet hij dan bellen, de afdeling Handhaving of Spaarnelanden? De SP heeft signalen ontvangen dat Spaarnelanden bij meldingen over zwerfafval verwijst naar Handhaving, is dit juist? | |
| 46 | Voor zwerfafval dat op straat of in de natuur rondslingert, bewust of onbewust door mensen weggegooid of achtergelaten is, geldt dat het de taak is van Spaarnelanden om dit op te ruimen en de openbare ruimte schoon te houden (zoals bijvoorbeeld sigarettenpeuken, kauwgom en verpakkingen).<br>Als er vuilniszakken of grofvuil door bewoners zijn achtergelaten in de openbare ruimte (zogenaamde bijplaatsingen), dan is het een taak van handhaving om de veroorzakers te achterhalen. Als de melding om een bijplaatsing gaat en bij Spaarnelanden binnen komt, zet zij deze door naar Handhaving. | | | |
| 47 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | 174 | Bij het Integraal veiligheid- en handhavingsbeleid (IVH) bestaan vijf prioriteiten. Daaraan is in 2016 de prioriteit huiselijk geweld aan toegevoegd. Waarom ontbreekt deze prioriteit? Hoe staat het met de uitvoering van de motie "De veiligheid van het kind gaat boven alles", die bij de kadernota 2016 met algemene stemmen door de raad is aangenomen? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 45 |
|---|---|---|---|---|
| 47 | De prioriteit “aanpak huiselijk geweld” is opgenomen in beleidsveld 2.2 van de programmabegroting (Minder huiselijk geweld en kindermishandeling; zie pagina 97) en is daarmee niet opgenomen als prioriteit binnen het integraal veiligheidsbeleid (beleidsveld 6.3; openbare orde en veiligheid). De samenhang en afstemming tussen de beleidsvelden 2.2 en 6.3 vindt plaats binnen het aandachtsgebied “zorg & veiligheid”.<br><br>Op 2 maart 2017 is in commissie Samenleving een toelichting gegeven op de stand van zaken met betrekking tot deze motie. | | | | |
| 48 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 174 | Voor 2018 wordt de extra inzet op jeugd en veiligheid in Schalkwijk voortgezet. Hoeveel is voor deze extra inzet begroot in 2017 en in 2018? Is de huidige capaciteit m.b.t. handhaving voor deze extra inzet op dit moment voldoende? | |
| 48 | Tijdens de behandeling van de Kadernota 2015 is de motie ‘Veiligheid Schalkwijk’ aangenomen met als dekkingsvoorstel de vrijgevallen middelen ter hoogte van € 200.000 van de brandweerpost Oost. Dit geld is ingezet voor een intensivering van de aanpak van overlast en criminaliteit jongeren in Schalkwijk. Het geld is als volgt verdeeld:<br><br>• Extra CJG-coaching in Schalkwijk ( € 135.000);<br>• Extra impuls gegeven aan wijkinitiatieven zoals het Buurtouderproject (€ 15.000);<br>• Extra inzet van straathoekwerk in Schalkwijk (€ 50.000).<br><br>Deze inzet van financiën vindt in 2017 en 2018 ook plaats. De capaciteit voor handhaving op terrein van jeugd en veiligheid wordt bij vaststelling van het Actieprogramma Integrale veiligheid en handhaving 2018 afgewogen tegen andere handhavingsprioriteiten. | | | |
| 49 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 174 | Het project de Lelie wordt ook in 2018 verder uitgevoerd. Is daar de huidige capaciteit aan handhaving voldoende? | |
| 49 | De capaciteit voor handhaving binnen project Lelie wordt bij vaststelling van het Actieprogramma Integrale veiligheid en handhaving 2018 afgewogen tegen andere handhavingsprioriteiten. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 46 |
|---|---|---|---|---|
| 50 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 179 | Het budget voor openbare orde en veiligheid wordt verhoogd van 23.400 naar 23.934 k, een verhoging met 534.000 euro (blz. 179). Uit welke posten bestaat deze verhoging? | |
| 50 | Op bladzijde 186 van de Programmabegroting 2018-2022 is dit bedrag nader toegelicht. | | | |
| 51 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 179 | De streefwaarde voor het percentage Haarlemmers dat Haarlem een (zeer) veilige stad vindt, is voor de komende jaren gesteld op 81%. In Schalkwijk bedraagt is dit percentage momenteel slechts 59%. Waarom is er geen aparte streefwaarde voor Schalkwijk in de begroting opgenomen | |
| 51 | De systematiek van de indicatoren van de begroting leent zich daar niet voor. Er wordt niet gewerkt met wijkindicatoren. | | | |
| 52 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 181 | De streefwaarde m.b.t. het percentage jongeren dat met een delict voor de rechter is verschenen bedraagt in 2017 1.9 % (blz. 181). Hoe hoog is die streefwaarde voor jongeren uit Schalkwijk? | |
| 52 | De cijfers waar de streefwaarde op is gebaseerd komt uit landelijke informatie van de website waarstaatjegemeente.nl; deze informatie is niet per stadsdeel beschikbaar. | | | |
| 53 | Programma 6<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jos) Wienen | 183 | De gemeente voert samen met de politie het beleid tegen hennepkwekerijen uit (blz. 183). De gemeenteraad en de burgemeester hebben meermalen te kennen gegeven een proef te willen beginnen met legale wietteelt. Het nieuwe regeringsprogramma opent die mogelijkheid. Heeft Haarlem zich al opgeven als kandidaat om deel te nemen aan een dergelijke proef? Zo nee, wanneer gaat Haarlem dit doen? | |
| 53 | In de commissie Bestuur van 12 oktober 2017 heeft de portefeuillehouder toegezegd dat Haarlem zich aanmeldt om mee te praten over de mogelijkheden en voorwaarden bij deelname aan een dergelijke proef. | | | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 47 |
|---|---|---|---|---|
| 91 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 25 | De baten voor het programma 1, maatschappelijke participatie, bedragen in totaal 2.638 miljoen euro (blz. 25). Hoeveel van die baten zijn afkomstig uit de beleidsvelden 2 en 3? Wat is het bedrag dat m.b.t. de voornoemde beleidsvelden binnenkomt aan eigen bijdragen? Graag een specificatie per voorziening waarvoor eigen bijdragen worden geïnd. | |
| 91 | € 372.000, zie bladzijde 320 van de begroting, de productenraming.<br><br>De eigen bijdrage Wmo en Beschermd Wonen is geraamd in programma 2 (voor specificatie zie vraag 92) | | | |
| 92 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 25 | De baten voor programma 2, Ondersteuning en Zorg, bedragen in totaal 4.933 miljoen euro. Ook hier de vraag, hoeveel van deze baten komen voort uit de eigen bijdragen die zijn gevraagd? Ook hier graag een specificatie per voorziening. | |
| 92 | Voor de eigen bijdrage Wmo (HO en dagbesteding en begeleiding) is € 2.500.000 eigen bijdrage geraamd.<br><br>Voor overige maatwerkvoorzieningen (i.c. gehandicaptenparkeerkaart) is € 43.00 eigen bijdrage geraamd.<br><br>Voor beschermd wonen is € 2.284.00 eigen bijdrage geraamd.<br><br>Voor Jeugd is een baat geraamd van € 90.000. Dit zijn (geraamde) bijdragen van de regiogemeenten voor regionale werkzaamheden en onderzoeken die via de gemeente Haarlem betaald worden. | | | |
| 93 | Programma 2<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Jur) Botter, MPA | 103 | Eigen bijdrage vrouwenopvang (Blijfgroep blz. 103). Voor hun verblijf in de vrouwenopvang betalen vrouwen geen huur maar een eigen bijdrage. Hoe hoog zijn de eigen bijdragen in de vrouwenopvang? Is deze eigen bijdrage alleen bestemd voor de huur van de kamer of worden ook nog andere zaken met behulp van de eigen bijdrage bekostigd? Is de eigen bijdrage voor iedereen even hoog? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 48 |
|---|---|---|---|---|
| 93 | De eigen bijdrage in de vrouwenopvang in Haarlem is in 2017 maximaal € 470,14 per maand. Dit basisbedrag wordt lager als er minderjarige kinderen zijn meegekomen (tot minimaal € 391,37). Voor 18 t/m 20-jarige cliënten is de eigen bijdrage € 22,- per maand. In geval dat het inkomen van de cliënt, verminderd met de eigen bijdrage, minder bedraagt dan de norm voor persoonlijke uitgaven en voeding, wordt de eigen bijdrage naar beneden bijgesteld. De eigen bijdrage is dus niet voor iedereen even hoog. De eigen bijdrage is bestemd voor alle kosten verbonden aan het verblijf, zoals huur en energie. Er is geen eigen bijdrage verschuldigd voor de begeleiding. | | | |
| 94 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 31 | Hoe groot is het aantal Haarlemmers met beschermingsbewind en wat zijn de kosten per cliënt? | |
| 94 | In 2017 (peildatum 19 oktober) staan 1.077 Haarlemmers onder beschermingsbewind.<br><br>Het Rijk stelt jaarlijks de maximumtarieven voor bewindvoering vast (zie: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2016-36900.html).<br><br>Via deze link is duidelijker wat de tarieven 2017 zijn: https://bewindvoerderhaarlem.nl/tarieven.<br><br>Aangezien de tarieven per cliënt afhankelijk van de situatie behoorlijk verschillen evenals de instroom van een cliënt, kan geen inzicht in de kosten per cliënt gegeven worden. | | | |
| 95 | Algemeen<br>Socialistische Partij - SP<br>drs. J. (Joyce) Langenacker | 33 | Caseload statushouders (blz. 33). De caseload voor de medewerkers van de afdeling sociale zaken bestaat gemiddeld uit 120 klanten. Klopt deze constatering? De medewerkers die statushouders als cliënt hebben een caseload van 80 personen. Dit omdat de achtergrond van de statushouders divers is en vaak extra ondersteuning nodig is. Wat zijn de extra kosten als alle medewerkers een caseload van 80 klanten zouden hebben? Wat is de landelijk de gemiddelde caseload voor medewerkers van sociale zaken? | |

| Nr | Onderdeel | Blz | Vraag | Pag. 49 |
|---|---|---|---|---|
| 95 | 1. Het klopt dat de caseload voor klantmanagers bestaat uit gemiddeld 120 klanten.<br><br>2. Op deze vraag kan slechts een indicatief antwoord gegeven worden van de benodigde extra loonkosten, exclusief extra overhead kosten. De voorgestelde verandering in caseload leidt tot extra fte klantmanagers met een totale loonsom van €978.279,30. Verder zal er ook rekening gehouden moeten worden met extra overheadkosten en bijvoorbeeld een extra teamleider om deze extra fte te kunnen faciliteren.<br><br>3. De grootte van de caseload per klantmanager verschilt landelijk. Deze is afhankelijk van verschillende variabelen zoals bijvoorbeeld de wijze waarop invulling gegeven wordt aan de functie (integraal klantmanagement of scheiding werk/inkomen), de gestelde beleidsdoelen en de verwervingsstrategie (wat doet de klantmanager zelf en wat wordt uitbesteed). Er is daarom geen landelijk gemiddelde te noemen dat representatief is voor de Haarlemse situatie. | | | |

Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

Haarlem

Gemeente Haarlem, afdeling Verkeer en Vervoer

# Haarlems Verkeers- en Vervoerplan

## Een leefbare en bereikbare stad

Gemeente Haarlem

# Haarlems Verkeers- en Vervoerplan

Datum 12 maart 2003
Kenmerk HLM02301/03-03/Lee
Definitieve versie
Vastgesteld in de Raad van 12 maart 2003

# Documentatiepagina

| | |
|---|---|
| Opdrachtgever(s) | Gemeente Haarlem |
| Titel rapport | Haarlems Verkeers- en Vervoerplan |
| Kenmerk | HLM02301/03-03/Lee |
| Datum publicatie | 12 maart 2003 |
| Projectteam opdrachtgever(s) | mevrouw M.S. Kenter, de heer A. Hendriksen |
| Projectteam Goudappel Coffeng | de heren J.M.P. van der Beek en A.J. van der Horst (projectleider) |
| Projectomschrijving | HVVP gemeente Haarlem. |
| Trefwoorden | verkeer, verkeersplan, vervoerplan, Haarlem, verkeerscirculatie |

# Inhoudsopgave


1 Inleiding 13
1.1 Algemeen 13
1.2 Waarom een HVVP? 13
1.3 Diepgang van het HVVP 13
1.4 Open planproces 15
1.5 Instrumentontwikkeling 15
1.6 Leeswijzer 15

2 Beleidskaders 19
2.1 Algemeen 19
2.2 Nationaal 19
2.2.1 Onzekerheid over besluiten in landelijke politiek 19
2.2.2 Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) 19
2.2.3 Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020 21
2.2.4 Planwet 22
2.2.5 Financiële organisatie 23
2.2.6 Duurzaam Veilig 23
2.3 Regionaal 25
2.3.1 Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland (VVNH) 25
2.3.2 Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) 25
2.3.3 Regionet Korte Termijn 26
2.4 Buurgemeenten 26
2.5 Vastgelegd beleid Haarlem lokaal 28
2.5.1 Haarlem Fietst 28
2.5.2 Parkeren in balans 28
2.5.3 Verkeerscirculatieplan (VCP 2000) 29
2.5.4 Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+ 29
2.5.5 Haarlem Centrum Autoluw 29
2.5.6 Verkeerslichtennota 'Ieder op zijn beurt' 30
2.5.7 Ontwikkelingsplan Haarlem (OPH) 30
2.5.8 Lijnenplan 2002 31

3 Ruimte en infrastructuur nu en in de toekomst 33
3.1 Algemeen 33
3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlem 33
3.2.1 Structuur 33
3.2.2 Wonen 33
3.2.3 Werken 34
3.2.4 Ruimtelijke plannen tot 2010 34
3.3 Autonome ontwikkelingen beïnvloeden het verkeer 36
3.4 Knelpunten en ontwikkelingen van het huidige verkeer 38
3.4.1 Fiets en voetganger 38
3.4.2 Openbaar vervoer 41
3.4.3 Auto 43
3.5 Trend 2010 47

4 Kiezen voor de verkeersstructuur van morgen 49
4.1 Filosofie van het HVVP 49
4.2 Leefbaarheid 49
4.3 Bereikbaarheid 50
4.4 Vertaling van de filosofie naar beleid 52

5 Wegencategorisering 53
5.1 Principes wegencategorisering 53
5.2 Toelichting wegencategorisering 54
5.2.1 Binnen bebouwde kom 54
5.3 Indeling wegen naar categorie 55

6 Langzaam verkeer 59
6.1 Voetgangers 59
6.2 Fiets 60
6.2.1 Beoogd doel van de fietsmaatregelen 60
6.2.3 Uitwerking in maatregelen voor de fiets 60

7 Openbaar vervoer 65
7.1 Hoofdfuncties openbaar vervoer 65
7.2 Regionale functie 66
7.3 Lokale functie 71

8 Auto 75
8.1 Algemeen 75
8.2 Doel van de autostructuur 75
8.3 Doseer- en transferpunten 75
8.4 Verkeersmanagement 76
8.5 Sluipverkeer 77
8.6 Houtens Model 77

9 Overig 79
9.1 Bevoorrading in de stad 79
9.2 Parkeren 79
9.3 Strandverkeer 81
9.4 Gehandicaptenbeleid 83
9.5 Vervoermanagement 83
9.6 Hulp- en nooddiensten 84

10 Effect HVVP op verkeersbeeld 2010 87
10.1 Effect op de mobiliteit 87
10.2 Effect HVVP op milieu 87

11 Maatregelen per stadsdeel samengevat 91
11.1 Maatregelen binnenstad 91
11.2 Maatregelen Noord 91
11.3 Maatregelen Haarlem-Zuid 95
11.4 Maatregelen Oost en Schalkwijk 96

# 1 Inleiding

## 1.1 Algemeen

Het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (HVVP) beschrijft het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 10 jaar, als opvolger van het Verkeerscirculatieplan (VCP 2000). Herziening van het VCP is noodzakelijk vanwege de vele ruimtelijke en structurele ontwikkelingen in en buiten Haarlem. Er zijn nieuwe beleidsnota's verschenen van het Rijk, de provincie en de regio, terwijl ook het gemeentelijk beleid niet stil heeft gestaan. De implicaties voor het verkeers- en vervoerbeleid worden verkend in het HVVP. Het gaat daarbij om een plan in hoofdlijnen. De visie van andere overheden wordt geanalyseerd en de consequenties voor de Haarlemse situatie worden geschetst. Het beleid op het gebied van verkeer en vervoer wordt niet sectoraal geformuleerd, maar integraal is afstemming gezocht met andere beleidsvelden. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het waarom en hoe van het HVVP.

## 1.2 Waarom een HVVP?

Het verkeer in Haarlem wordt in de komende 10 jaar beïnvloed door ruimtelijke en autonome ontwikkelingen en staat ook onder invloed van het landelijk beleid zoals dat is geformuleerd in het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. In deze nota's is een trendbreuk zichtbaar. Werden in voorgaande plannen van rijkswege nog kwantitatieve doelen gesteld om de ontwikkeling van de mobiliteit te beheersen, nu mag mobiliteit weer. Echter, met de nadrukkelijke kanttekening dat voor de kosten van die mobiliteit door de gebruiker moet worden betaald. In Haarlem is het niet mogelijk om aan de steeds toenemende vraag naar infrastructuur voor de auto te voldoen. De kwaliteit van de stad dwingt tot maatregelen om het autoverkeer af te wikkelen binnen de huidige beschikbare ruimtelijke mogelijkheden. Met het verkeers- en vervoerbeleid kunnen veranderingen niet tegengehouden worden, maar wel moeten ontwikkelingen worden gecontroleerd en in goede banen worden geleid. Met andere woorden: er moet worden gestuurd in hoe, wanneer en waar men (auto) rijdt. Met het HVVP wordt een pakket aan sturingselementen ontwikkeld.

## 1.3 Diepgang van het HVVP

Het HVVP is een plan op hoofdlijnen. In het HVVP wordt een beschrijving gegeven van de hoofdstructuren voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en de fiets, waarbij de voetganger telkens een prominente plek heeft. De keuzen die gemaakt moeten worden om tot deze hoofdstructuren te komen, worden nader uitgewerkt. Op basis van de uitgangspunten zijn verschillende varianten uitgewerkt die met het regionale verkeersmodel zijn doorgerekend. Voorts wordt in het HVVP een beleidskader geschetst ten aanzien van diverse aspecten als verkeersveiligheid, parkeren, goederenvervoer, geluid en vervoermanagement. De uitwerking van deze thema's volgt in deelnota's, waaronder een deelnota parkeren, een light-railconcept openbaar vervoer, verkeersveiligheid en een deelnota fietsparkeren.

HLM02324/12-01/Lee

*Figuur 1.1: Stadsgesprek 7 november*

**Om het beleid voor de komende jaren ten aanzien van verkeer en vervoer inzichtelijk vast te leggen in één handzaam plan, is dit verkeers- en vervoerplan opgesteld.**

## 1.4 Open planproces

Het HVVP is totstandgekomen in een open planproces. In workshops en 'stadsgesprekken' hebben deskundigen, belanghebbenden en bewoners 'mee kunnen praten' over de inhoud van het plan. De lokale 'gebruikerskennis' van burgers en belanghebbenden is essentieel gebleken voor de totstandkoming van dit plan. De knelpunten, wensen en kansen die in de stadsgesprekken naar voren kwamen, zijn met elkaar geconfronteerd en vervolgens meegenomen in de verdere planvorming. In een later stadium zijn de deskundigen, belanghebbenden en de bewoners nogmaals geconsulteerd, om hun mening te peilen over de uitwerkingen. Ook is overleg geweest met de buurgemeenten. Niet alle aangedragen knelpunten, oplossingen en suggesties zijn meegenomen, omdat het HVVP een plan is op hoofdlijnen. In een separate participatienotitie zijn de verslagen van de participatiebijeenkomsten opgenomen. Ook is hierin een samenvatting gegeven van de vragen en suggesties en is aangegeven hoe erop is gereageerd en wat ermee gedaan is.

Beoogd resultaat is een breed gedragen plan waarin een toekomstvisie wordt gepresenteerd, die naast idealistisch, vooral ook realistisch moet zijn.

## 1.5 Instrumentontwikkeling

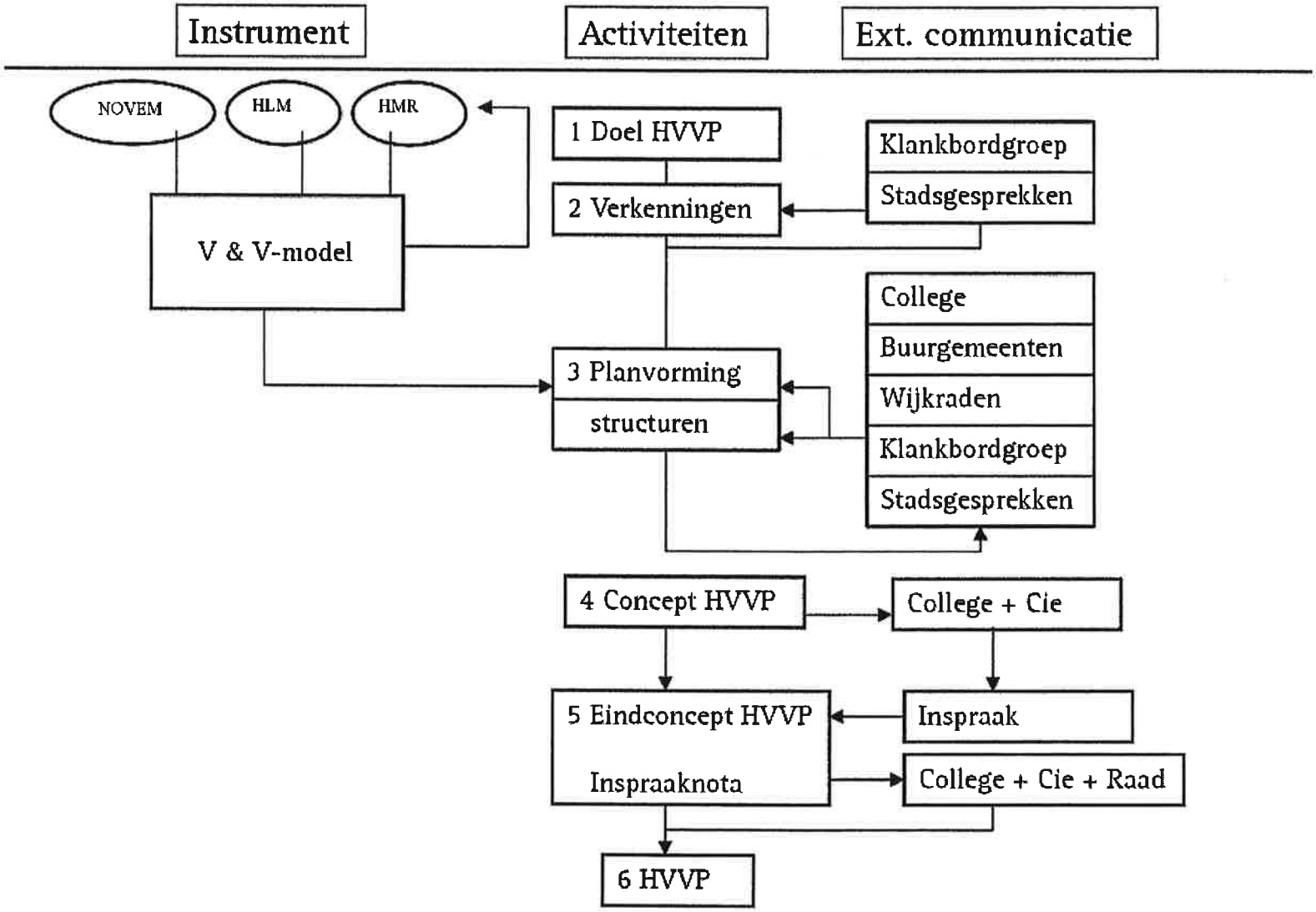
Om de effecten van beleidsmaatregelen en structuurveranderingen niet alleen kwalitatief maar ook kwantitatief te kunnen beoordelen, is met steun van de Novem en in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer een verkeers- en vervoersmodel ontwikkeld. Met dit model worden niet alleen veranderingen in personenverplaatsingen en het gebruik van de onderscheiden vervoersmodaliteiten berekend, maar kan ook het energiegebruik en de $CO_2$-uitstoot worden bepaald. Varianten kunnen met elkaar worden vergeleken en inzicht wordt verkregen in verschillen, zodat realistische keuzen kunnen worden gemaakt. In een apart rapport wordt het verkeers- en vervoermodel beschreven. Dit rapport is op te vragen bij de afdeling Verkeer en Vervoer.

## 1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de beleidskaders geschetst waarbinnen het HVVP opereert. Onderscheid wordt gemaakt in landelijk, regionaal en lokaal beleid. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige ruimtelijke en verkeerskundige structuur van Haarlem. Met dat vertrekpunt worden de ontwikkelingen voor de komende 10 jaar belicht, die van invloed zijn op het verkeersbeeld. Het betreft autonome, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten van het HVVP benoemd.

De daarop volgende hoofdstukken, 5 tot en met 9, geven een uiteenzetting van het beleid, waarbij

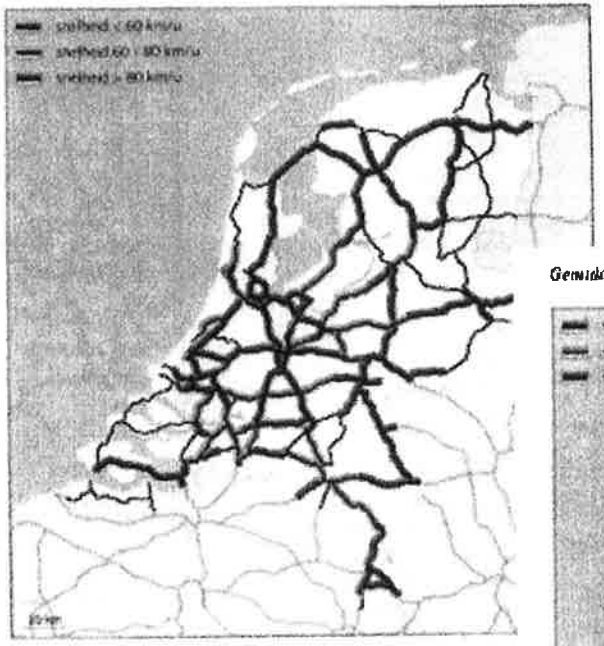
# Wat vooraf ging



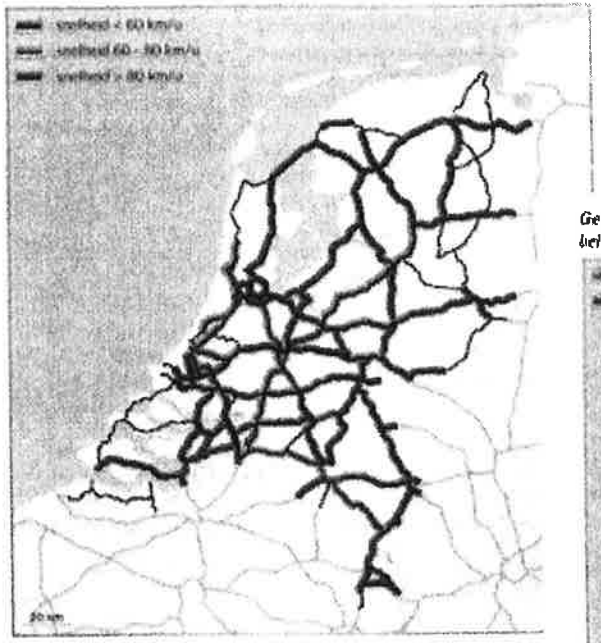
achtereenvolgens aan bod komen: wegencategorisering, langzaam verkeer, openbaar vervoer, auto en overig. In hoofdstuk 10 worden de effecten van het HVVP-beleid op verkeer en milieu inzichtelijk gemaakt. In hoofdstuk 11 worden de maatregelen per stadsdeel aangegeven.

# NVVP

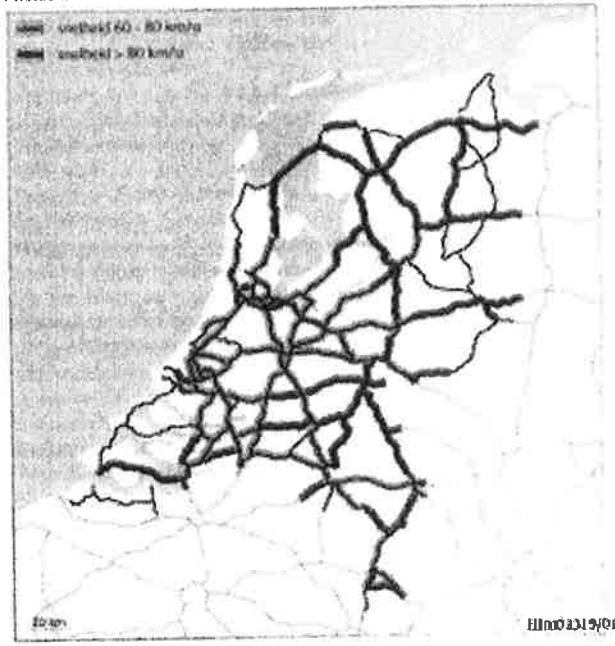
*Gemiddelde snelheid autosnelwegen 1999, drukste uur ochtend- en avondspits*



*Gemiddelde snelheid autosnelwegen 2010, drukste uur ochtendspits met BOR*



*Gemiddelde snelheid autosnelwegen 2020, drukste uur ochtend- en avondspits beleidsmix NVVP*



*Figuur 2.1: NVVP-ambitie doorstroming hoofdwegennet*

# 2 Beleidskaders

## 2.1 Algemeen

In het HVVP wordt het verkeers- en vervoerbeleid van Haarlem voor de komende periode vastgelegd. Haarlem is echter onderdeel van een groter geheel: de Noordvleugel, de Randstad en Nederland. Op al deze niveaus worden plannen gemaakt die invloed hebben op verkeer en vervoer in Haarlem. Deze plannen stellen de kaders voor het verkeers- en vervoerbeleid. Ook (recente) plannen op het schaalniveau van Haarlem lokaal hebben invloed op het nieuwe beleid. Daarom wordt in dit hoofdstuk het beleidskader neergezet, waarbinnen het HVVP is opgesteld.

## 2.2 Nationaal

### 2.2.1 Onzekerheid over besluiten in landelijke politiek

Het paarse kabinet heeft voor het landelijk verkeersbeleid het 'Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP)' opgesteld, als opvolger voor het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer SVV-II. Voor het ruimtelijk beleid is de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening opgesteld. Het is echter niet gelukt deze twee nota's tijdens de regeerperiode van het paarse kabinet vast te stellen. Vooruitlopend op formele vaststelling is in de loop der tijd bij de beleidsontwikkeling inhoudelijk wel al geanticipeerd op deze nota's. Nieuw te formuleren beleid door een volgend kabinet sluit naar verwachting echter meer aan bij het NVVP en de Vijfde Nota dan bij voorgangers. Voor het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan gelden het NVVP en de Vijfde Nota daarom als uitgangspunt. Een subthema van de Vijfde Nota is het locatiebeleid. Ondanks dat de Vijfde Nota niet is vastgesteld, wordt in de praktijk de vernieuwde vorm van locatiebeleid al veelvuldig toegepast. Het NVVP, de Vijfde Nota en het subthema locatiebeleid worden hierna toegelicht.

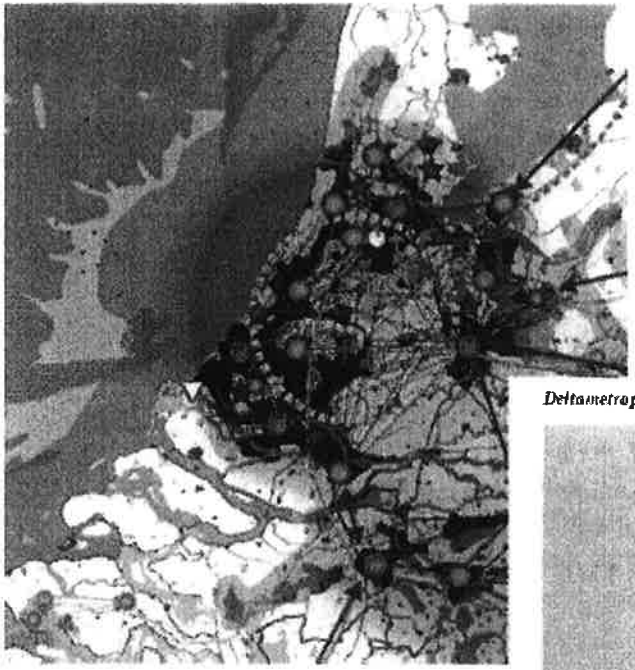
### 2.2.2 Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP)

Met het opstellen van het NVVP heeft het Rijk een verandering van denken over mobiliteit in gang gezet. In het SVV-II lag de nadruk op het beperken van de groei van de (auto)mobiliteit met aangegeven streefwaarden. Dit werd als noodzakelijk beschouwd om enerzijds de bereikbaarheid van economische centra te kunnen garanderen en anderzijds de leefbaarheid te kunnen verbeteren. In het gepresenteerde NVVP is de insteek ten aanzien van mobiliteit veranderd: mobiliteit mag (ook automobiliteit), maar de gebruiker dient er wel voor te betalen. Dit is de eerste van de drie 'B's' uit het NVVP:

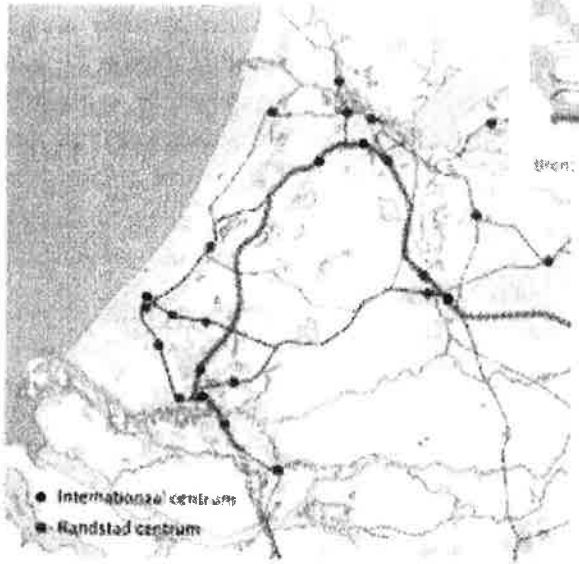
- beprijzen;
- benutten;
- bouwen.

Een tweede belangrijke beleidswijziging is dat er zo zakelijk mogelijk met verkeer en mobiliteit omgegaan moet worden. Er wordt gestreefd naar een maximale effectiviteit van maatregelen en het maximaal benutten van de bestaande capaciteit (benutten). Met betrekking tot de ambities wordt er gesproken over het behalen van een structurele gemiddelde snelheid op hoofdwegen van

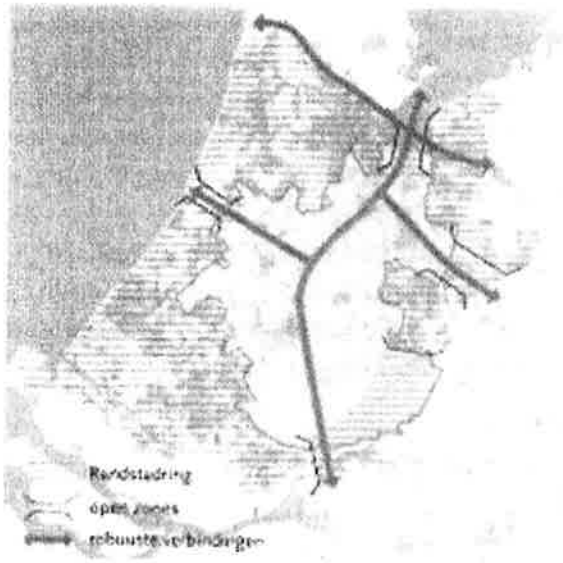
# *Vijfde Nota: deltametropool*



*Deltametropool: belangrijkste centra*




*Deltametropool: structuurbeeld*




HLM02319/01-11/Kvs

*Figuur 2.2: Vijfde Nota: deltametropool*

meer dan 60 km/h. In figuur 2.1 is het beoogde effect van deze ambitie weergegeven. Aangegeven is de gemiddelde snelheid in 1999, in 2010 en in 2010 met de beleidsmaatregelen uit het NVVP. Op de A9 wordt daarmee een gemiddelde doorstroomsnelheid van 60-80 km/h bereikt. In figuur 2.1 zijn de nieuwe verbindingen A5 en de doortrekking A6-A9 te zien.

Daarnaast wordt voldoende capaciteit op de spoorinfrastructuur nagestreefd voor een verhoging van frequentie en kwaliteit, met als doel een groei van 50% in reizigers en een verdubbeling tot verdrievoudiging van het goederenvervoer. Pas wanneer benuttingsmaatregelen geen effect meer sorteren, wordt nieuwe infrastructuur aangelegd (bouwen).

Tot slot wordt veel verwacht van 'mobiliteitsmanagement'. Hierbij wordt maximaal gebruikgemaakt van instrumenten als ruimtelijke ordening, parkeerbeleid, telewerken, carpoolen, autodelen enzovoort om een optimaal gebruik van de aanwezige infrastructuur te bevorderen.

### 2.2.3 Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020

Belangrijk thema in de Vijfde Nota is het organiseren van stedelijke gebieden met als doel schaalvergroting en het opvangen van de leegloop van de steden. Uitwerking hiervan zijn de in de Vijfde Nota geïntroduceerde 'Stedelijke Netwerken': steden of stadsgewesten functioneren niet langer als zelfstandige eenheden, maar in een onderling samenhangend netwerk. Bereikbaarheid is hierin belangrijker dan nabijheid: inwoners van de stedelijke netwerken zijn voor hun voorzieningen niet langer aangewezen op de dichtstbijzijnde stad, maar maken gebruik van de voorzieningen in alle steden in het netwerk. De basis voor de stedelijke netwerken wordt daarom gevormd door de infrastructuurnetwerken en de knooppunten die daarin zijn te onderscheiden.

De Randstad is de belangrijkste van de Stedelijke Netwerken, de Deltametropool. De stedelijke agglomeraties in de Randstad moeten zich ontwikkelen tot een samenhangende metropool met 6,5 miljoen inwoners en 3 miljoen arbeidsplaatsen. De afzonderlijke agglomeraties moeten zich ontwikkelen tot aanvullende, in plaats van concurrerende, agglomeraties. Schaalvergroting en specialisatie zijn hierin kernbegrippen. Hierdoor zullen de verbindingen tussen de agglomeraties en de andere steden intensiever worden.

Ook Haarlem maakt deel uit van de Deltametropool, zoals te zien is in figuur 2.2. Het Rondje Randstad dat op kaartbeeld te zien is, is aanvankelijk geschetst als een nieuwe hoogwaardige treinverbinding. Op 28 november 2001 heeft het kabinet haar standpunt met betrekking tot de Vijfde Nota (deel 3) bekend gemaakt. Daaruit blijkt, dat het Rondje Randstad niet zal worden uitgevoerd, maar wordt gezien als een metafoor voor goede

railverbindingen tussen de grote steden in de Randstad. Er wordt nu gesproken over een frequente 'Deltametro' en een fijnmazig systeem met onder andere light rail. Haarlem is een van de steden in de Randstad die zijn aangewezen als Randstadcentrum. Dit houdt onder meer in dat gezocht wordt naar centrum-stedelijke milieus voor wonen en werken.

Uit het kabinetsstandpunt blijkt ook dat (in elk geval tot 2020) niet grootschalig wordt verstedelijkt in de Bollenstreek. Daarmee is de Bollenstreek als zoeklocatie voor stedelijk wonen voorlopig van de baan.

*Subthema Vijfde Nota: locatiebeleid*
Onderdeel van de Vijfde Nota is een aanpassing van het locatiebeleid. Dit beleid is in de Vierde Nota opgezet met als doelstelling 'het juiste bedrijf op de juiste plaats'. Deze benadering bleek te star en te eenzijdig. Regionale differentiatie en lokaal maatwerk bleken in onvoldoende mate mogelijk. Het locatiebeleid wordt in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de gemeenten, die in haar afwegingen recht moet doen aan de drie dimensies van stedelijke vitaliteit: economische dynamiek, bereikbaarheid, en ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Provincies en kaderwetgebieden zien toe op aspecten van het locatiebeleid die de gemeentegrenzen overschrijden.

Het Rijk ondersteunt de gemeenten, provincies en kaderwetgebieden en zal een mobiliteitstoets ontwikkelen die gebruikt moet worden bij de effectmeting van ruimtelijke plannen. De huidige nationale parkeernormen komen te vervallen, om maatwerk toegesneden op de lokale situatie te kunnen realiseren. Kaderwetgebieden en provincies zullen gebieden gaan aanwijzen waar regionale afstemming van parkeerbeleid nodig is. Dit moet ervoor zorgen dat er tussen gemeenten geen concurrentie gaat ontstaan vanwege het al dan niet soepele parkeerbeleid. De gemeente Haarlem heeft in een reactie op het NVVP het Rijk schriftelijk gewezen op de noodzaak van regionale afstemming. Het beleid zal samen met de provincie worden uitgewerkt. Binnen de gemeente worden met bedrijven afspraken gemaakt over het parkeerbeleid (ook op eigen terreinen). Waar nodig wordt ook woongebonden parkeren gereguleerd.

### 2.2.4 Planwet

In de Planwet verkeer en vervoer (1998) is vastgelegd dat provincies en regio's een PVVP respectievelijk RVVP opstellen. Daarin dienen in ieder geval de essentiële onderdelen van het NVVP te worden uitgewerkt. Verder dient de afstemming met andere beleidsterreinen als ruimtelijke ontwikkeling, economie en milieu aangegeven te worden. De provincie Noord-Holland is druk bezig met de voorbereiding van een Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland (VVNH), dat niet voldoet aan de eisen van de Planwet vanwege het aanhouden van het NVVP. In maart 2003 zal dit plan naar alle waarschijnlijkheid worden vastgesteld. Gemeenten moeten hun beleid binnen een bepaalde termijn in

overeenstemming gebracht hebben met dit plan. Het is voor Haarlem dus van belang hierop in te spelen. De gemeente Haarlem zelf heeft op basis van de Planwet geen planplicht, maar een zorgplicht. Zij moet zorgdragen voor het 'zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'. Dit beleid moet aansluiten bij het beleid vastgelegd in het NVVP en op het beleid van de provincie of kaderwetgebieden, in geval van Haarlem dus met het Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland van de provincie Noord-Holland. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid van naburige gemeenten. Het verkeers- en vervoerbeleid kan in deelnota's worden uiteengezet, de onderlinge samenhang mag hierin echter niet ontbreken. Het onderliggende HVVP zorgt voor deze onderlinge samenhang, omdat hierin de hoofdlijnen van het verkeer en vervoer worden uiteengezet.

### 2.2.5 Financiële organisatie

Verder wordt in het NVVP voorgesteld om geen directe subsidierelatie meer te onderhouden tussen het Rijk en individuele gemeenten. Financiering gaat via provincies en kaderwetgebieden lopen. Voor Haarlem betekent dit via de provincie Noord-Holland. De gebundelde doeluitkering (GDU) voor de kleine infrastructuur wordt omgevormd tot één brede doeluitkering. Daarin wordt naast de reeds bestaande middelen voor kleine infrastructuur ook het grootste deel van de middelen voor grote(re) lokale en regionale infrastructuurprojecten opgenomen. Onder regie van provincie en kaderwetgebied worden criteria opgesteld voor de verdeling van de GDU-gelden. Het voornemen is om de grens van de projecten die onder de doeluitkering vallen, substantieel te verhogen van 25 miljoen gulden naar 225 miljoen euro. Op decentraal niveau kan worden bepaald welke projecten op welk moment met dat geld worden aangepakt. Alleen voor heel grote lokale en regionale projecten boven de grens van 225 miljoen euro wordt nog een subsidierelatie met de rijksoverheid instandgehouden.
Verder krijgen regio's de mogelijkheid een regionaal mobiliteitsfonds op te richten. Dit kan worden gevoed met de GDU van het Rijk, maar (op termijn) ook met middelen voor verkeersveiligheid en infrastructuur. Daarmee wordt volgens het Rijk 'een nog betere afweging op regionaal en provinciaal niveau mogelijk.' De band tussen betalen en genieten wordt duidelijker.

### 2.2.6 Duurzaam Veilig

In het Startprogramma Duurzaam Veilig zijn afspraken gemaakt om verkeersveiligheid een extra impuls te geven. Gemeenten, provincies, waterschappen en Rijk hebben daarbij een taakstelling afgesproken. Deze houdt in 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 dan in 1985; 40% minder gewonden en 50% minder doden in het verkeer in 2010 ten opzichte van 1986. Om dit te bereiken is het concept DOuurzaam Veilig

geïntroduceerd.
Kenmerken van een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoersysteem zijn:
- een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Op 15 december 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het Rijk hun handtekening gezet onder het *Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer*. De eerste fase van Duurzaam Veilig loopt van 1997 tot en met 2001. In deze fase wordt uitvoering gegeven aan de maatregelen uit dit Startprogramma. Ze moeten in korte tijd en met een beperkt budget een duidelijke impuls geven aan Duurzaam Veilig en daarmee een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheidsdoelstelling.
Enkele belangrijke onderwerpen die in de eerste fase van het Duurzaam Veilig-programma zijn opgenomen en deels gerealiseerd, zijn:
- De volledige weginfrastructuur wordt ingedeeld in verkeersaders (50 km/h) en verblijfsgebieden (30 km/h), als eerste stap in de categorisering van het wegennet.
- Binnen de bebouwde kom worden de 30 km/h-gebieden uitgebreid in aantal en in omvang. Eind 2001 is 40% van de Haarlemse woonbuurten ingericht als 30 km/h-gebied. Ook na 2001 zullen er gebieden worden ingericht. De snelheid hiervan is afhankelijk van de geldstromen. Hiervoor zal een nieuwe prioriteitstelling moeten worden vastgesteld.
- Buiten de bebouwde kom worden de 60 km/h-gebieden uitgebreid in aantal en in omvang.
- Fietsers krijgen dezelfde rechten als automobilisten, dus voorrang van rechts.
- De voorrang op verkeersaders wordt geregeld.
- De voorrang op rotondes wordt geüniformeerd.
- De bromfietser rijdt per 15 december 2000, met name binnen de bebouwde kom, op de rijbaan.

Er is gekozen om voor Duurzaam Veilig fase 2 geen apart convenant meer te sluiten, maar een en ander op te nemen in het NVVP. Per provincie of kaderwetgebied worden regionale doelstellingen opgesteld met de daarbij behorende maatregelpakketten. Nu het NVVP niet is goedgekeurd, is er momenteel onzekerheid over de verdere ontwikkelingen en welke financiële middelen er worden ingezet.

Wel is er voor de periode tot 2004 op grond van het Interimbesluit Duurzaam Veilig al zo'n 60 miljoen euro beschikbaar gesteld aan de provincies en kaderwetgebieden. Deze middelen zijn bedoeld voor lokale en regionale infrastructuurprojecten, maar ook voor niet-infrastructurele maatregelen, zoals gedragsbeïnvloeding, educatie, training en handhaving.

De provincie Noord-Holland heeft circa 4,1 miljoen euro te besteden. In het concept-Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland wordt een voorstel gedaan om 1,1 miljoen euro via het ROV te besteden aan projecten op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving, en de resterende 3 miljoen toe te voegen aan de GDU om infrastructurele verkeersveiligheidprojecten uit te voeren.

- Mobiliteit mag, maar er moet door de gebruiker voor worden betaald. De meer zakelijke opstelling is samen te vatten in de drie B's: beprijzen, benutten en bouwen.
- Verhoging van de bestaande railcapaciteit wordt nagestreefd.
- Haarlem is aangemerkt als Randstadcentrum.
- In elk geval tot 2020 zal er op basis van het kabinetsstandpunt geen grootschalige verstedelijking in de Bollenstreek plaatsvinden.
- Het locatiebeleid wordt gedecentraliseerd. Er is ruimte voor maatwerk, en afstemming in de regio en met de provincie is vereist.
- Geldstromen die nog via het Rijk lopen, worden via de provincie toegewezen.
- Nu het NVVP niet is goedgekeurd, is er onzekerheid over de ontwikkeling en financiële middelen met betrekking tot de tweede fase van het programma Duurzaam Veilig.

## 2.3 Regionaal

### 2.3.1 Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland (VVNH)

In verband met het stranden van het NVVP is het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan ook van de baan. In plaats daarvan wordt in maart 2003 wel een Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland vastgesteld, maar niet in het kader van de Planwet. Naar verwachting is dit in het voorjaar van 2003 gereed. Haarlem is aangewezen als een van de twee belangrijke knooppunten in het zorggebied van de provincie Noord-Holland. Het VVNH zal in de geest van de Vijfde Nota en het NVVP worden geschreven. Haarlem participeert actief in het wordingsproces van het VVNH. De onderhavige nota biedt hiervoor het benodigde houvast.

### 2.3.2 Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)

Het gebied aan de oostzijde van Haarlem (de gemeente Haarlemmermeer) maakt deel uit van de vervoerregio van het ROA. Haarlem maakt geen deel uit van de vervoerregio ROA. Haarlem wil de samenwerking met het ROA intensiveren als het gaat om verkeer en vervoer. Deze samenwerking is nodig op alle grensoverschrijdende activiteiten, zoals op het gebied van bus, trein, light rail, landelijk hoofdwegennet, verkeersmanagement enzovoort.

### 2.3.3 Regionet Korte Termijn

In het rapport Regionet Korte Termijn wordt invulling gegeven aan Regionet: een stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer dat voorziet in de regionale verplaatsingen tussen belangrijke locaties van wonen, werken en voorzieningen in de Noordvleugel van de Randstad. Doel van Regionet is het verbeteren van de bereikbaarheid van de Noordvleugel.
In het rapport zijn kortetermijnmaatregelen (2002-2005), die met relatief eenvoudige middelen kunnen worden gerealiseerd, uiteengezet. Onderdeel hiervan is de benoeming van station Haarlem tot knooppunt in het netwerk. Hier worden alle bussen en treinen met elkaar verknoopt. Daarnaast moet in Haarlem-Zuid een nieuw station worden geopend.

- Er vindt afstemming plaats tussen het HVVP en het Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland (VVNH).
- Samenwerking met de provincie Noord-Holland is vanuit de Planwet verankerd. Met name als het gaat om het openbaar vervoer (Regionet) is verdergaande afstemming met het ROA aan de orde.
- In regionaal verband worden in Regionet plannen ontwikkeld ten aanzien van light rail en versterking van het regionale busnet.

## 2.4 Buurgemeenten

In deze paragraaf wordt geschetst welke gegevens van de aan Haarlem grenzende gemeenten bekend zijn, die relevant zijn voor het HVVP.

*Gemeente Bloemendaal*

De gemeente Bloemendaal legt in haar conceptnota 'VCP Bloemendaal' (1999) geen directe claims op het wegennet van Haarlem. De nadruk ligt op de aanpak van sluipverkeer en wijkvreemd verkeer. Opvallend is de capaciteitsverhogende maatregel op het kruispunt Militairenweg - Bloemendaalseweg - Julianalaan en het kruispunt Oosterduinweg - Zandvoorterweg. Verder wordt de Zonnebloemlaan als meest logische en kortste route voor verkeer tussen Vogelenzang en Haarlem aangegeven. Hetzelfde geldt voor de Korte Kleverlaan tussen Bloemendaal en Velsen. De aanpassingen zoals deze in het plan naar voren komen, zouden moeten leiden tot een verbeterde afwikkeling van de verkeersstroom, waar Haarlem op kan afstemmen.

*Gemeente Heemstede*

In de ontwerpnota verkeers- en vervoerplan 'Stromen in structuren' van de gemeente Heemstede (januari 1998) wordt een mogelijke categorisering gegeven die richting geeft aan een mogelijke hoofdstructuur. Belangrijke raakvlakken met de Haarlemse problematiek zijn de bereikbaarheid van de kust en de routes van het vrachtverkeer.

De Leidsevaartweg, tussen Westelijke Randweg en Zandvoortselaan, wordt aangemerkt als stroomweg. Alle overige bekende hoofdroutes voor het autoverkeer worden in de categorie ontsluitingsweg geplaatst. Het voornemen van Heemstede om maatregelen op de Lanckhorstlaan te nemen, zal meer verkeer op de Spanjaardslaan veroorzaken. Dat kan niet zonder meer. In samenwerking tussen de gemeenten Heemstede, Zandvoort, Bloemendaal en de provincie Noord-Holland vindt er momenteel een studie plaats naar de effecten hiervan. Er wordt voor de spitsuren uitgegaan van stabilisering van de verkeersintensiteiten op het huidige niveau. Dosering is het middel om dit te bereiken. Het fietsverkeer profiteert van de inrichting van wegen en gebieden ten gevolge van doorvoering van het beleid conform Duurzaam Veilig.

*Gemeente Haarlemmermeer*
De Zuidtangent die op dit moment in aanleg is, zal de relatie tussen Haarlem en Hoofddorp versterken. De ontwikkeling van de Floriade zal ook voor Haarlem een recreatieve kwaliteit bieden. De ontwikkeling van grote bouwlocaties brengt een sterke uitbreiding van infrastructuur in de Haarlemmermeer mee. In de Haarlemmermeer is ruimte en derhalve wordt getracht met de autoinfrastructuur de ontwikkeling van de groei te volgen. De N22 is een belangrijke noord-zuidontsluiting die voldoende capaciteit heeft. Uit studies blijkt dat het ontlastende effect van de N22 voor het Haarlemse en Heemsteedse wegennet gering is. De belangrijke oost-weststructuren in de polder worden zelfs zwaarder belast, wat ook de Haarlemse automobilisten zullen merken.

*Gemeente Haarlemmerliede*
Zorgpunt voor de gemeente Haarlemmerliede is het doorgaande oost-westverkeer door Halfweg. Een verlichting van de problematiek is het doortrekken van de A5 (de Westrandweg) vanaf de A9 naar de Coentunnel. Het streven is erop gericht om het verkeer vanuit de Wijker- en Velsertunnel en vanuit Haarlem dat nu nog via de N200 door Halfweg rijdt, om te leiden via de A9 en de Westrandweg. Voorwaarde is dat de congestie op de A9 wordt opgelost. Er is sprake van duidelijke gemeenschappelijke belangen. Met de komst van light rail tussen Haarlem en Amsterdam zal ook in Halfweg een station kunnen worden gerealiseerd.

*Gemeente Velsen*
De gemeente Velsen streeft een verbetering van de aansluiting van Velserbroek na op het autosnelwegennet. Een belangrijke verbetering zou een directe autoverbinding tussen de A22 en de Westelijke Randweg zijn. Deze verbinding is voor de afwikkeling van het Zandvoort-verkeer ook voor Haarlem van grote betekenis.

- Bloemendaal en Heemstede spreken zich uit over hoe de routes naar het strand zouden moeten lopen: de route van de Westelijke Randweg naar Bloemendaal aan Zee via de Zijlweg en de Brouwerskolkweg en de route naar Zandvoort via de Leidsevaart en de Zandvoortselaan.
- Heemstede geeft aan de Lanckhorstlaan te willen ontlasten, waardoor echter de druk op de Spanjaardslaan toeneemt. Momenteel worden de effecten hiervan bestudeerd.
- Het effect van de N22 op het verkeer in Haarlem en Heemstede is bescheiden. De grote bouwlocaties in de Haarlemmermeer zullen de druk op het landelijke en provinciale hoofdwegennet doen toenemen.
- Zowel de gemeente Velsen als Haarlemmerliede streven een betere aansluiting van de A22 aan de N208 na ter wille van een betere ontsluiting van Velserbroek. Haarlemmerliede heeft belang bij light rail, omdat daarmee een station in Halfweg in beeld komt.

## 2.5 Vastgelegd beleid Haarlem lokaal

### 2.5.1 Haarlem Fietst

De fiets neemt in het Haarlemse verkeersbeleid een belangrijke plaats in. Zo is in september 1997 de nota 'Haarlem Fietst' opgesteld, waarin doelen en randvoorwaarden voor het Haarlemse fietsbeleid geformuleerd staan. Hieruit blijkt dat:

- parkeervoorzieningen in de binnenstad dienen te worden toegevoegd;
- er nog veel ontbreekt in het fietsnetwerk;
- geen afdoende middelen voorhanden zijn om adequaat invulling te geven aan het fietsbeleid in Haarlem.

In de nota is een aantal heldere taakstellingen geformuleerd voor het fietsbeleid.

Om deze taakstellingen te bereiken, wordt in de nota een aantal normen, richtlijnen en eisen geformuleerd, waaraan (nieuwe) fietsvoorzieningen moeten voldoen. Uit een recente tussentijdse evaluatie blijkt, dat inmiddels een en ander van de nota is ingevuld, maar dat duidelijk is dat er nog het nodige moet gebeuren. Deze evaluatie van 'Haarlem Fietst' wordt bij dit HVVP en de op te stellen deelnota fiets betrokken.

### 2.5.2 Parkeren in balans

De belangrijkste uitgangspunten voor het parkeerbeleid zijn vastgelegd in de nota Parkeren in Balans. Momenteel vindt een actualisering plaats. Deze uitgangspunten zijn:

- parkeren zo veel mogelijk in gebouwde voorzieningen;
- parkeervignet in combinatie met betaald parkeren;
- opvang van verkeer binnenstad in gebouwde (liefst ondergrondse) parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad. Voor de wijken en buurten buiten de binnenstad is beleid vastgelegd gericht op een systeem van vergunninghoudersparkeren.

### 2.5.3 Verkeerscirculatieplan (VCP 2000)

Het HVVP vervangt het VCP Haarlem 2000 uit 1988. De looptijd van het VCP 2000 was zo'n 12 jaar. In tegenstelling tot het VCP gaat het HVVP er nu van uit dat automobiliteit onder bepaalde voorwaarden mag. Het VCP volgde destijds het landelijke beleid dat erop was gericht kost wat kost het autogebruik terug te dringen. Bovendien was het landelijk beleid veel regulerender en hebben gemeenten nu meer de mogelijkheid om beleid op maat te maken.

Het VCP was opgebouwd uit drie integratienota's (de stad, de binnenstad en de overige stadsdelen) op een behoorlijk detailniveau. Het HVVP is een kadernota, waarvan na de vaststelling van de beleidskaders verschillende onderwerpen/varianten zullen worden uitgewerkt.

### 2.5.4 Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+

Het Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+ is een stadsvernieuwingsplan met als centrale doelstelling: 'het creëren van een gedifferentieerd en duurzaam woon- en leefmilieu, waardoor een evenwichtige opbouw van het stadsdeel ontstaat inclusief het daarbijbehorende voorzieningenniveau en dagelijks beheer.' Het bevat alle elementen die in het HVVP voor de hele stad aan de orde komen. Er worden vier verkeersluwe wijken gerealiseerd met een te herstructureren stadshart. De langzaamverkeersverbindingen tussen het stadshart en de wijken worden zodanig geoptimaliseerd, dat geen barrières gelijkvloers behoeven te worden gekruist. Ook is er structuur gebracht in de langzaamverkeersroutes naar de rest van Haarlem en het omliggende stedelijk gebied.

Bij de totstandkoming van het Uitvoeringsplan was nog niet duidelijk welke openbaar-vervoerlijnen zouden blijven bestaan bij indienststelling van de Zuidtangent. Om die reden is volstaan met het aanwijzen van aanvullende busroutes door de wijken, waarover een aangepast lijnennet kan worden uitgewerkt. Bij de halte van de Zuidtangent in het stadshart komt centraal het busstation.
De structuur voor het autoverkeer is zodanig gewijzigd dat in de wijken alleen nog aan de wijk gebonden autoverkeer komt. De Europaweg vormt de centrale autoas door het gebied. De Amerikaweg wordt Amerikalaan en blijft in bescheiden vorm en met een enigszins aangepast tracé beschikbaar voor de ontsluiting van Meerwijk en Boerhaavewijk. Ten aanzien van verkeer heeft dit geleid tot een centrale ontsluitingsweg, de verlegde Europaweg, met aan weerszijden daarvan stadsleefgebieden waarbij geen doorgaand verkeer tussen de wijken plaatsvindt.

### 2.5.5 Haarlem Centrum Autoluw

Bij de vaststelling van de nota 'Haarlem Centrum Autoluw' in 1995 zijn een aantal uitgangspunten van beleid vastgesteld:
- De bereikbaarheid van de binnenstad per auto leidt

vanuit de aanvoerwegen naar de binnenstad primair eerst langs de parkeergarages aan de rand van de binnenstad; mocht men verder de binnenstad in willen, dan is dat mogelijk, zij het soms met enige omwegen.
- Het parkeerareaal is er primair op gericht te voorzien in de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers. Voor het woon-werkverkeer wordt een gelimiteerd aanbod geboden.
- Het openbaar vervoer blijft zo diep mogelijk de binnenstad ingaan.
- Fietsroutes leiden dwars door de binnenstad, waar mogelijk overal in twee richtingen, tenzij de verkeersveiligheid in het gedrang komt.
- Het huidige voetgangersgebied zal worden uitgebreid in ieder geval met het gebied Koningstraat/ Jacobijnestraat en tevens de omgeving Grote Kerk.
- Het huidige beleid ten aanzien van betaald parkeren en vignetten wordt onverkort voortgezet. Indien parkeerplaatsen op straat komen te verdwijnen, zal compensatie worden gezocht, bij voorkeur in geconcentreerde ondergrondse parkeervoorzieningen.

Bovenstaande en andere uitgangspunten hebben uiteindelijk geleid tot 28 keuzevoorstellen die nog steeds (nagenoeg alle) leidraad zijn voor het vigerende beleid.

### 2.5.6 Verkeerslichtennota 'Ieder op zijn beurt'

Voor de beleidskeuzen die in het HVVP worden gemaakt, is rekening gehouden met deze nota (1999).

Op de eerste plaats wordt gestreefd naar een goede doorstroming van de bussen op de openbaar-vervoerassen. Daar waar de bus kan worden herkend tussen het gemotoriseerde verkeer, krijgt deze een voorkeursbehandeling indien het om vertraagde bussen gaat.

Voor het autoverkeer geldt het streven naar doorstroming op de stadsstructuurwegen en met name op de hoofdwegen met een intern verbindende functie, zoals de ring rond de binnenstad.

Tot slot wordt voor het langzaam verkeer gestreefd naar een minimalisatie van de wachttijden op de kruispunten die niet op een openbaar-vervoeras of een stadsstructuurweg liggen.

### 2.5.7 Ontwikkelingsplan Haarlem (OPH)

Het OPH als uitwerking van de Toekomstvisie 2000-2010 kent dertien uit te voeren programmalijnen, zoals bijvoorbeeld werk, bedrijfshuisvesting, leefomgeving en opgroeien in Haarlem 0-12 jaar. Programmalijn 12 betreft het bereikbaar houden van de stad. De bereikbaarheid vormt dan ook een van de twee hoofduitgangspunten van het HVVP. Belangrijke punten voor het HVVP zijn ook het voltooien van het fietsnetwerk, het realiseren van fietsstallingen om zo een bijdrage te leveren aan het verminderen van het aantal autokilometers. Ook de Zuidtangent speelt een rol bij die bereikbaarheid. Toch zal de druk van de automobiliteit

voelbaar blijven en wordt de stad duurzaam veilig ingericht om die druk te verlichten. Tot slot moet het ruimtebeslag van geparkeerde auto's worden beperkt, onder meer door ondergronds parkeren.

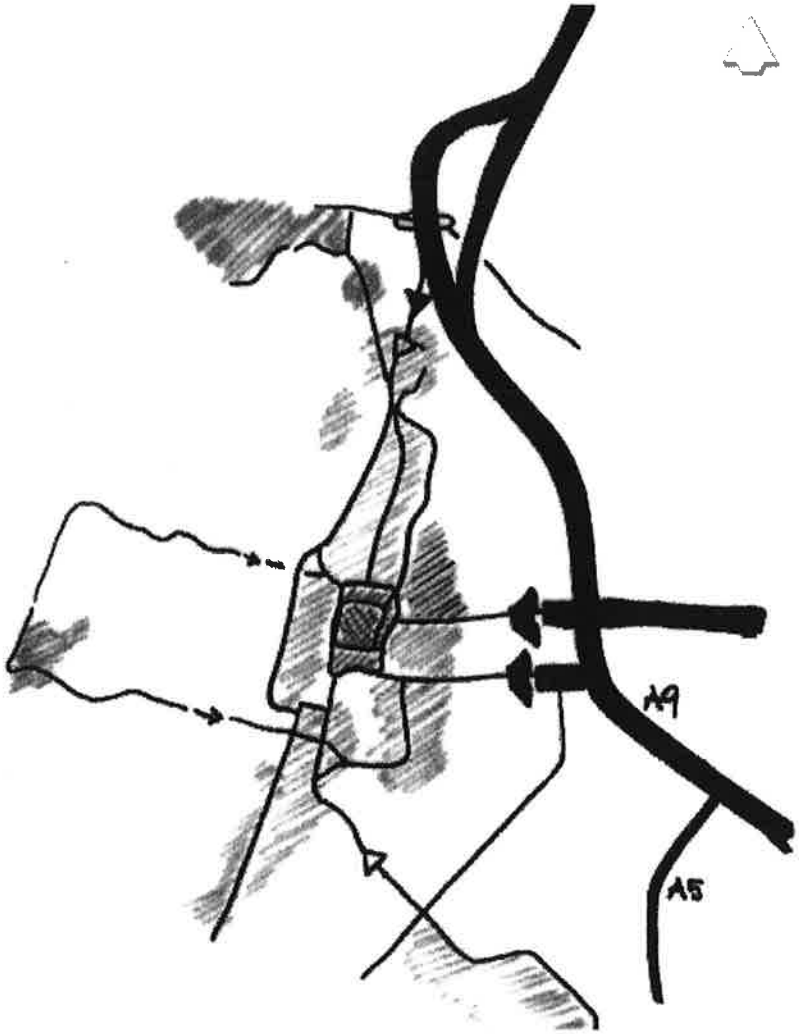
Programmalijn 13 van het OPH betreft de ruimteclaims. Het gaat hierbij om de verschillende wensen die ruimte vragen, zoals wonen, werken, groen, water, verkeer, recreatie, winkelen e.d. De ruimtelijke keuzen in Haarlem met een looptijd tot 2015 worden vertaald in het Structuurplan. Er vindt een nauwe afstemming plaats tussen het HVVP en het Structuurplan. Voor de komende 10 jaar vormt het HVVP voor het Structuurplan de input aangaande het verkeers- en vervoerbeleid.

*Zuidtangent (westwaarts)*
Op dit moment loopt de besluitvormingsprocedure over de mogelijke tracévarianten voor de Zuidtangent (westwaarts), het tracé vanaf de Europaweg in Haarlem. In het kader van de MIT-procedure, fase 3, zijn diverse tracés onderzocht. Het HVVP zal niet op de resultaten van het onderzoek vooruitlopen. In het HVVP wordt rekening gehouden met realisering van de Zuidtangent over een nog nader te bepalen tracé, dat in elk geval station Haarlem aandoet.

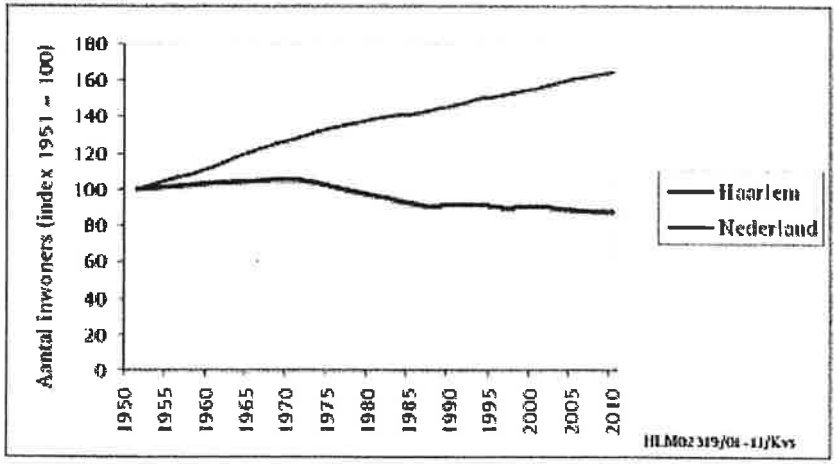
### 2.5.8 Lijnenplan 2002

Eind 2001 is het buslijnenplan 2002 vastgesteld. Het betreft hier het stelsel van buslijnen dat, afgestemd op de Zuidtangent, de basis vormt voor het openbaar vervoer in Haarlem. Door afnemende rijksinkomsten is het noodzakelijk gebleken in het lijnennet bezuinigingen door te voeren. Het lijnennet bestaat uit radiale buslijnen gericht op de binnenstad en kent ontsluitende buslijnen in de woonwijken. Het lijnennet vormt de basis voor de doorontwikkeling van het openbaar vervoer in de komende jaren.

- De deelnota's die recentelijk in Haarlem zijn gemaakt en veelal door de Raad zijn vastgesteld, vormen de onderlegger voor het HVVP.
- Het Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+ wordt integraal overgenomen in het HVVP.
- De uitwerking van tracés voor de Zuidtangent vindt parallel aan dit HVVP plaats en kan er (nog) geen deel van uitmaken.
- Het Structuurplan wordt parallel ontwikkeld en afgestemd op het HVVP. Het Structuurplan kent een planhorizon die 5 jaar verder ligt dan het HVVP.




*Figuur 3.1: Hoofdstructuur auto*




*Figuur 3.2: Ontwikkeling aantal inwoners in Haarlem*

# 3 Ruimte en infrastructuur nu en in de toekomst

## 3.1 Algemeen

Verkeer wordt gevormd door, en staat onder invloed van de ruimtelijke structuur en de sociaal-economische en maatschappelijke ontwikkelingen. In dit hoofdstuk worden de huidige ruimtelijke structuur en de ontwikkelingen van de komende 10 jaar geschetst. Ook wordt ingegaan op autonome ontwikkelingen die van invloed zijn op het verkeerssysteem. Ten slotte wordt een vertaling gegeven van deze ontwikkelingen naar het verkeersbeeld in de toekomst.

## 3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlem

### 3.2.1 Structuur

Haarlem is met 9 km in noord-zuidrichting en 6 km in oost-westrichting een langgerekte stad. De structuur wordt gekenmerkt door een centraal gelegen oude stadskern, met daaromheen grote woongebieden. Haarlem vormt een aaneengesloten stedelijk gebied met de buurgemeenten Heemstede, Bloemendaal en Velsen. Stedelijke en verkeersstructuren lopen dan ook veelal ongemerkt door naar het beheersgebied van buurgemeenten en andere overheden. Juist op het gebied van verkeer en vervoer is een afstemming van beleid en structuren nodig.
Haarlem maakt deel uit van de Noordvleugel van de Randstad. Amsterdam en Schiphol liggen binnen een straal van 20 km, terwijl de steden Utrecht, Den Haag en Rotterdam binnen respectievelijk 55, 60 en 80 km te bereiken zijn. In de directe omgeving zijn de kernen Heemstede, Bloemendaal en Hoofddorp van belang voor het functioneren van Haarlem. Ook ligt Haarlem midden tussen de economische groeikernen Schiphol en de IJmond. Haarlem profiteert van de economische activiteiten die daar plaatsvinden. Aan de andere kant ligt Haarlem pal aan de kust met mooie duingebieden en stranden en aan de noordoostkant van de stad bevinden zich aantrekkelijke watergebieden, polders en het recreatiegebied Spaarnwoude. De belangrijke regionaal recreatieve functie van het duin- en kustgebied heeft veel impact op de verkeersafwikkeling in Haarlem. Maar ook de situering van de beide invalswegen vanaf de A9 bepalen de verkeersafwikkeling. Zie figuur 3.1.

### 3.2.2 Wonen

Haarlem was lange tijd met ruim 170.000 inwoners de vijfde stad van Nederland. De stad kon groeien door grondgebied van omliggende gemeenten te verwerven. Die mogelijkheid heeft Haarlem al sinds de vijftiger jaren niet meer. Toch groeide tot de jaren '70 de bevolking sterk, met als hoogtepunt de voltooiing van Schalkwijk. Gezinsverdunning en geringe uitbreidingsruimte hebben ervoor gezorgd dat de afgelopen 30 jaar het inwonertal van Haarlem daalde, zoals ook blijkt uit figuur 3.2 (bron: CBS).

Anno 2002 is Haarlem een stad met circa 148.000 inwoners en circa 67.000 woningen. Daarvan is 60% eengezinswoning, 30% flat en 10% boven- of benedenwoning. In Haarlem wonen relatief veel ouderen

(17% tegen 13% landelijk). Prognoses van het CBS en de gemeente Haarlem wijzen op een stabilisering van het aantal inwoners op ongeveer 150.000 in 2010. De samenstelling van de bevolking is van invloed op de mobiliteit en de vervoerswijzekeuze. Zo zullen bewoners met lagere inkomens een lager autobezit kennen dan bewoners met hogere inkomens en gebruiken zij de auto minder vaak. Ouderen zijn in toenemende mate op het openbaar vervoer aangewezen. Bij het maken van prognoses zijn deze effecten van belang.

### 3.2.3 Werken

Haarlem kent vooral een diensteneconomie. Niet verwonderlijk, gezien de gunstige ligging van de stad tussen Schiphol, Amsterdam en IJmond. De bestuursstad wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van de provincie Noord-Holland, verschillende rijksonderdelen, zoals inspecties van diverse departementen, en de rechtbank.

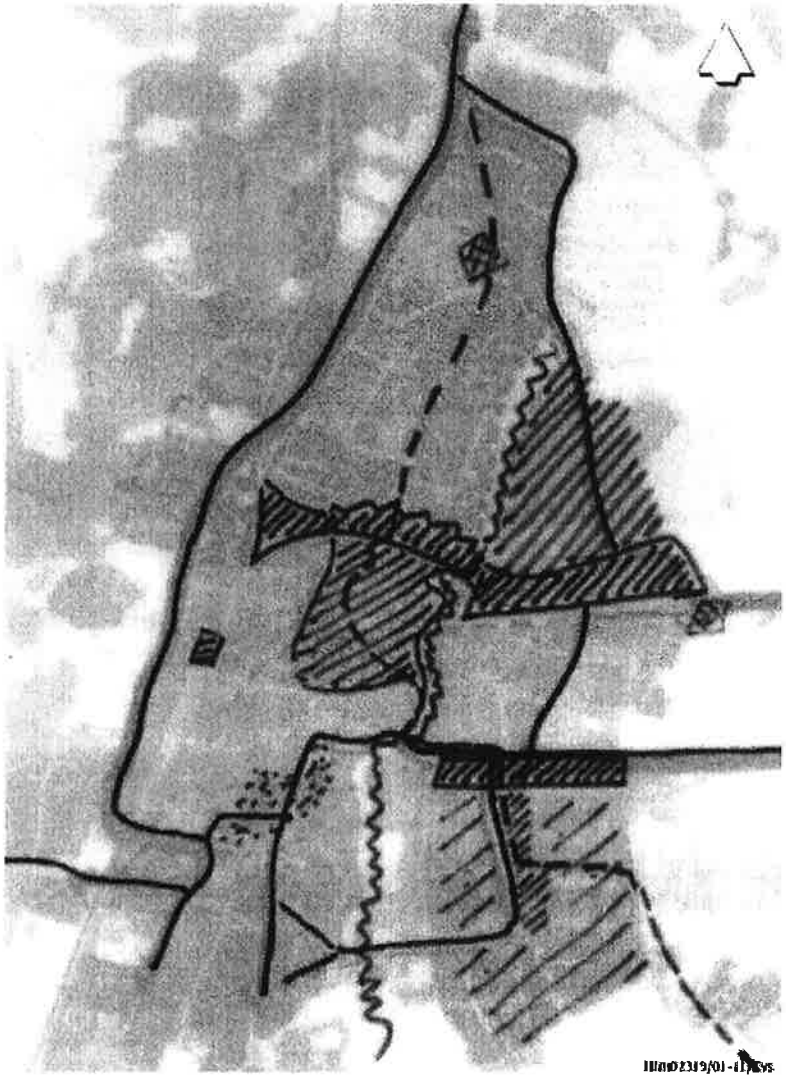
Haarlem is gelegen tussen twee economische groeimotoren (Schiphol/Amsterdam en de Noordzeekanaalhavens), maar heeft een geheel eigen vestigingsmilieu met een accent op bestuurlijke instanties en zakelijke dienstverlening. Deels komt dit door de schaarse ruimte en het streven naar een hoge dichtheid van de werkgelegenheid. Deels komt het ook doordat de Haarlemse regio een van de hoogst opgeleide beroepsbevolkingen van Nederland kent.
De industrie in Haarlem is ten opzichte van dienstensector ondervertegenwoordigd. De industrie die er is, is geconcentreerd op het industriegebied Waarderpolder, waar dagelijks zo'n 15.000 mensen werken. De Waarderpolder is een typisch 'negen tot vijf'-gebied, in de avonduren zijn er weinig activiteiten. De impact op het verkeerssysteem is een spitsconcentratie waarbij met name de verkeersdruk op Haarlem-Noord door woon-werkverkeer vanuit gebieden ten noorden van Haarlem een knelpunt is.

### 3.2.4 Ruimtelijke plannen tot 2010

De komende 10 jaar vinden in Haarlem op ruimtelijk gebied diverse ontwikkelingen plaats, die in figuur 3.3 zijn weergegeven. Deze ontwikkelingen geven een verkeerstoename dan wel -afname op de wegen rondom en naar deze locaties. Hier is in het verkeersmodel voor de toekomstige situatie rekening mee gehouden. Hierna wordt nader ingegaan op deze ruimtelijke ontwikkelingen.

*Spoorzone*

De gemeente Haarlem is voornemens de gebieden aan weerszijden van de oost-westspoorlijn tussen de Oudeweg en de Amsterdamse Vaart te ontwikkelen. Een quick scan heeft geleerd dat in deze zone kansen liggen voor onder meer de ontwikkeling van hoogwaardige werkgelegenheid en dat ook de mogelijkheid ontstaat om het oostelijk deel van Haarlem stedenbouwkundig meer bij de binnenstad te betrekken. Op dit moment wordt onderzocht hoe een en ander vorm kan krijgen.



*Figuur 3.3: Ruimtelijke plannen tot 2010*

Het HVVP speelt hierop in met de ontwikkeling van light rail op bestaand spoor met extra stations.

*Centrumplannen*
Voor de binnenstad is het plan 'Haarlem Centrum Autoluw' opgesteld. Dit is gericht op verbetering van de kwaliteit van de binnenstad door onder meer het onmogelijk maken van doorgaand verkeer door de binnenstad. Het doorgaande verkeer wordt om de binnenstad geleid en verhoogt de druk op de tangenten. Het HVVP gaat hierop voort.
*Ontwikkeling Spaarne-oevers*
Deze plannen zijn erop gericht de kwaliteit van het Spaarne voor de stad meer uit te buiten. Om ontwikkelingen een kans te geven, moet de hoeveelheid autoverkeer langs het Spaarne drastisch worden verminderd.

*Waarderpolder*
De Waarderpolder is aan herstructurering en vernieuwing toe. Ook zijn er in de Waarderpolder nog braakliggende gronden die voor ontwikkeling in aanmerking komen. Verdichting, meer arbeidsplaatsen per hectare, wordt nagestreefd, waarbij ook een zonering wordt nagestreefd, met hogere dichtheden langs het spoor. Deze ontwikkeling genereert meer verkeer en vraagt om verbetering van de bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen.

*Ripperda*
In en om de voormalige Ripperdakazerne worden woningen met een parkeergarage gerealiseerd, ook bedoeld voor bezoekers aan het winkelgebied in de Generaal Cronjéstraat.

*Raaks*
De huidige garage wordt onderdeel van een stuk stadsvernieuwing. Bij de prognose met het verkeersmodel is rekening gehouden met een toename van 400 plaatsen. Parkeervoorzieningen voor woningen en winkels worden aangepast aan de huidige inzichten.
*Noordstrook van Schalkwijk*
Onderzocht wordt welke inhoud deze nog open zone langs de Schipholweg kan krijgen. Er is sprake van woningen, kantoren en een grote scholengemeenschap. De mobiliteitsgevolgen worden daarbij nauwlettend gevolgd.

*Schalkwijk 2000+*
Het Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+ is in uitvoering. Uitgangspunten zijn door de Raad vastgesteld en worden in het HVVP integraal overgenomen. Zie paragraaf 2.5.4.

*Stadion*
Bij de Zuiderpolder wordt een multifunctioneel stadion ontwikkeld. Er ontstaat een interessante mogelijkheid om een transferpunt in het stadion te situeren, waarbij aangesloten kan worden op het station Spaarnwoude.

In figuur 3.3 is te zien hoe Haarlem zich ruimtelijk ontwikkelt en welke locaties daarbij betrokken zijn:
- het aantal inwoners zal bescheiden van 148.000 naar 150.000 groeien;
- de werkgelegenheid wordt gestimuleerd in de Spoorzone, de noordstrook van Schalkwijk en door herstructurering van de Waarderpolder;
- kwaliteitsverbetering, vitalisering en herstructurering zijn voor de stadsdelen en de binnenstad een belangrijk aandachtsveld.

## 3.3 Autonome ontwikkelingen beïnvloeden het verkeer

Onder autonome ontwikkelingen wordt verstaan die groei van het verkeer die niet door het gemeentelijke verkeersbeleid te beïnvloeden is. De mobiliteit per inwoner neemt toe door bijvoorbeeld gezinsverdunning, meer tweeverdieners, toenemende welvaart, groei aantal inwoners (landelijk) en geeft meer verkeersbewegingen. De woningvoorraad ontwikkelt zich regionaal, hetgeen leidt tot grotere woon-werkafstanden.
Een autonome ontwikkeling is dat de afstanden tussen bijvoorbeeld woning en werk toenemen. Er ontstaat een netwerkregio. De bereikbaarheid van de economische centra staat onder druk. De bereikbaarheid op regionaal vlak is een van onze grootste problemen. Het is dan ook niet voor niets, dat in het kader van het zogenaamde Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad (BOR) voor de

regio rondom Amsterdam ruim 1,7 miljard euro beschikbaar is om de files aan te pakken en de bereikbaarheid te verbeteren. Op regionaal niveau zal met name het openbaar vervoer (Regionet) als alternatief voor de auto sterk verbeterd moeten worden. Op dit moment is het openbaar vervoer voor velen nog altijd geen alternatief. Dat moet het wel worden. Haarlem zal dan ook actief aan de uitwerking van Regionet een bijdrage gaan leveren. Regionet is voor de Haarlemse regio essentieel om de druk van de auto op de oude stad te verminderen. Op lokaal niveau zal naast het openbaar vervoer met name het gebruik van de fiets over de korte afstand moeten worden gestimuleerd. Ook de zogenaamde ketenmobiliteit moet worden uitgewerkt, waarbij het gaat om het gebruik van de fiets in het voor- en natransport en in samenhang met het openbaar vervoer of de auto.

*Algehele werkomgeving*

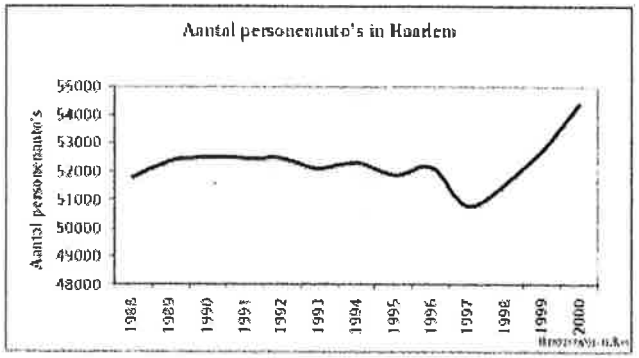
Er zijn diverse veranderingen te verwachten in de algehele werkomgeving. Er zal onder meer gestreefd worden naar een vergroting van de mogelijkheden tot telewerken, terwijl de 24-uurseconomie neigt naar vrijere invulling van de arbeidsuren. Dit betekent dat de beschikbare ruimte flexibeler zal worden benut, ofwel volstaan kan worden met minder vierkante meters vloeroppervlak per werknemer. Hierbij valt te denken aan de zogenaamde 'flexplekken'. Tot slot kan worden geconstateerd dat er een duidelijker scheiding zal ontstaan tussen front- en back-offices. De front-offices, kantoren met veel bezoekers met een 'etalage' naar het publiek, worden geïntegreerd met commerciële voorzieningen. Back-offices, waar nauwelijks publiek komt, verhuizen naar de goedkopere locaties. De verdergaande ontwikkeling van de 24-uurseconomie zal leiden tot een betere spreiding van het verkeer in de tijd. Daarmee kan bestaande infrastructuur efficiënter benut worden. Verdergaande intensivering van het ruimtegebruik leidt echter weer tot een toename van het verkeer, die de spreiding in de tijd mogelijk compenseert.

*Vrijetijdsbesteding*

Een duidelijke trend valt waar te nemen bij de vrijetijdsbesteding van de Nederlander. Sport en ontspanning buitenshuis nemen een steeds groter aandeel in de tijdsbesteding. Hierbij valt te denken aan een toename van individuelere sporten, maar zeker ook aan een toename van en spreiding van het recreatieverkeer naar de duin- en kuststreek. Op dit moment is de overlast beperkt tot enkele mooie dagen per jaar. De wijziging in welvaart en tijdsbesteding maakt het 'strandgaan' steeds structureler, waardoor de pieken minder hoog zullen zijn, maar wel vaker voorkomen, ook doordeweeks.

*Toenemend autobezit*

Er is sprake van een groei in het autobezit (zie figuur 3.4) als gevolg van de stijgende welvaart, de toename van tweeverdienershuishoudens en de combinatie van zorg en werk.




*Figuur 3.4: Ontwikkeling autobezit*

*Spitsafvlakking*

Door flexibele werktijden, telewerken, deeltijdbanen worden werkers in staat gesteld om de spitsen te mijden. Zodra het rijden in de spits als gevolg van het hiervoor beschreven rijksbeleid duurder wordt, zal een deel van het autoverkeer uitwijken naar de dalperioden tussen de spitsen. De toenemende vrije tijd, onder meer ten gevolge van het korter werken, doet het aantal sociaal-recreatieve verplaatsingen toenemen. Het grootste effect is echter te verwachten van steeds sterker voelbare tekortschietende capaciteit van het wegennet. Er zullen minder duidelijke pieken in de spitsperioden zichtbaar zijn. Gedurende de dag wordt het steeds drukker in het verkeer.

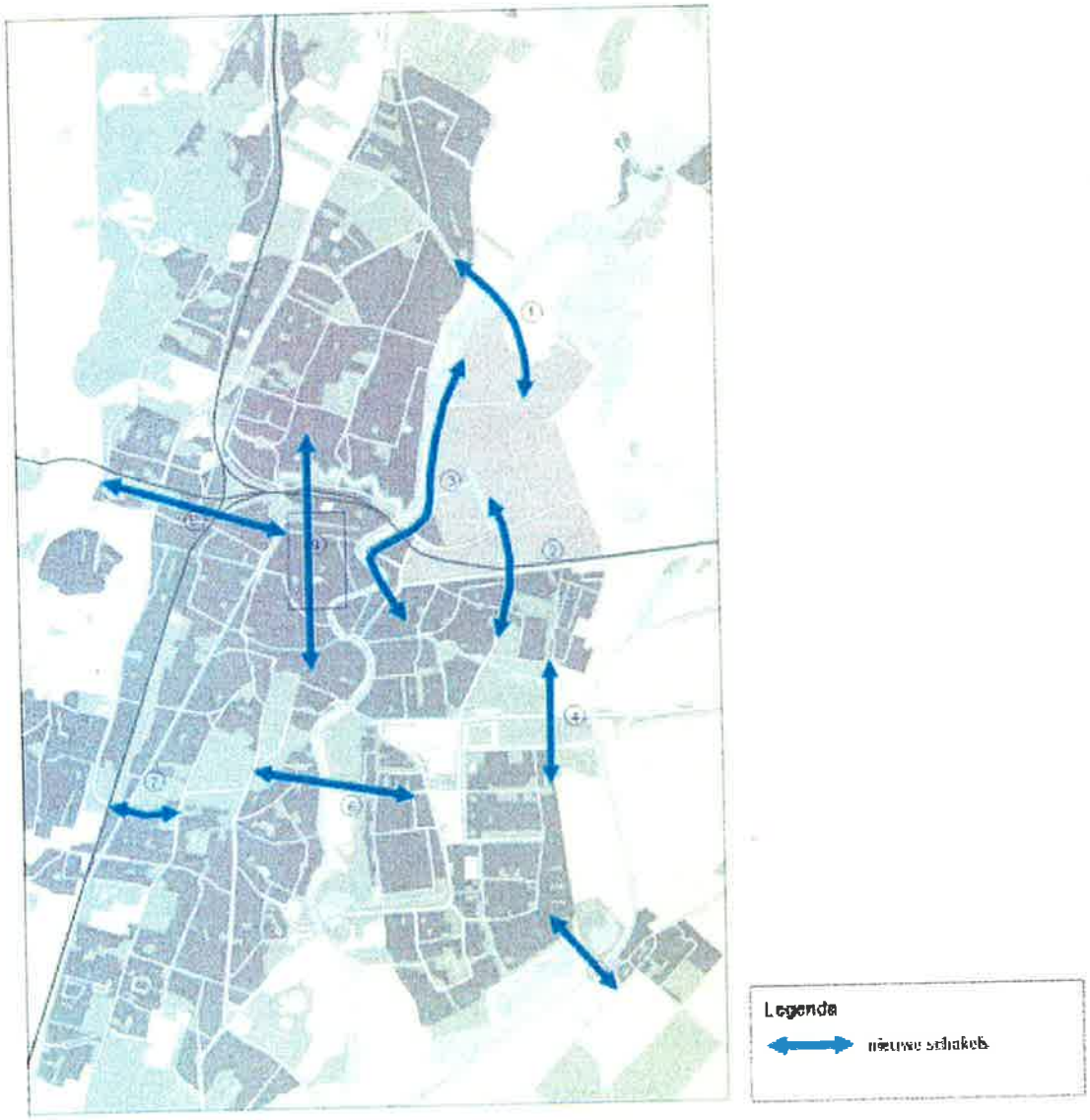
**Ten gevolge van ontwikkelingen buiten de invloedssfeer van de gemeente Haarlem neemt het gebruik van de auto toe. Genoemd worden de grotere afstanden tussen wonen en werken, een toenemende vrije tijd en een stijging van de inkomens.**
**Spitsperioden worden niet drukker, maar gaan langer duren en buiten spitsen wordt meer verkeer afgewikkeld.**

## 3.4 Knelpunten en ontwikkelingen van het huidige verkeer

### 3.4.1 Fiets en voetganger

*Fiets*

Op netwerkniveau is kenmerkend dat er een fijnmazig net van, niet altijd als zodanig herkenbare, rechtstreekse fietsroutes aanwezig is. De afstanden tussen de woonwijken, de centraal gelegen binnenstad en het station van Haarlem zijn voor de fietser veelal acceptabel. Het basisnetwerk voor de fiets is aanwezig, maar moet op een aantal punten nog verbeterd worden. Zo ontbreken er op een aantal drukke wegen nog fietspaden, zijn sommige fietsroutes erg hobbelig en is er sprake van verkeersonveilige oversteken. De gemeente Haarlem heeft hiervoor een inventarisatie van knelpunten op het netwerk van fietsroutes opgesteld. Uit onder andere de stadsgesprekken is naar voren gekomen dat op sommige plaatsen ook belangrijke, logische verbindingen ontbreken. Toetsing aan de bij het fietsnet gewenste maaswijdte levert de volgende ontbrekende of te verbeteren schakels op (zie ook figuur 3.5).




*Figuur 3.5: Ontbrekende schakels fietsnet*

1. Waarderpolder - Vondelweg
   Deze schakel zal het gebruik van de fiets in plaats van de auto in het woon-werkverkeer vanuit Haarlem-Noord, Velserbroek en Santpoort naar de Waarderpolder bevorderen.
2. Waarderpolder - Prins Bernhardlaan
   Op deze plaats is een extra light-railstation geprojecteerd. Gecombineerd met dit station kan een aantrekkelijke fietsverbinding worden gerealiseerd voor het woon-werkverkeer naar de Waarderpolder.
3. Spaarneroute langs de Waarderpolder
   De ontwikkeling van het Spaarneplan vraagt om een meer recreatieve route langs het Spaarne voor fietsers en voetgangers.
4. Verbinding Parkwijk - Schalkwijk
   De verplaatsingen tussen de Boerhaavewijk en Parkwijk zijn een essentiële schakel in de verbinding tussen delen van de groene zoom langs de Ringvaart. Dit is ook een schakel die het gebruik van de fiets voor de korte afstand bevordert.
5. Verbinding Haarlem - Hoofddorp
   Deze route dient om het recreatiegebied Floriade binnen fietsafstand van de Haarlemmermeer te brengen. Het brengt Cruquius en de nieuwe woningbouwlocatie Floriande met het ziekenhuis dichterbij.
6. Kortsluiting Oosterhoutlaan - Belgiëlaan
   De aanleg van een brug over het Zuider Buiten Spaarne versterkt de befietsbare relaties tussen Schalkwijk en Haarlem-Zuid. Er liggen daar

sportvelden, scholen, routes naar de duinen en het strand en een groot woongebied.

7. Verbinding Westelijke Randweg - Coornhert Lyceum - Heemstede
   De school meldt het ontbreken van een fietsverbinding op dit traject.
8. Binnenduinrandzone - binnenstad Haarlem
   Tussen de Hogeschool Haarlem, het NOVA-college en het station loopt de huidige fietsverbinding over de Zijlweg en deze kruist de Westelijk Randweg gelijkvloers. De nieuwe noordelijker gelegen route moet een veilige verbinding gaan vormen parallel aan het spoor en ongelijkvloers over de Westelijke Randweg.
9. Kennemerplein e.o.
   Vanuit Noord worden veel fietsers op hun weg naar of door de binnenstad geconfronteerd met de complexe situatie van het Kennemerplein. Lange wachttijden wekken wellicht de meeste ergernis op, maar onveiligheid wordt gevoeld als de grootste bedreiging.
10. Oversteken Westelijke Randweg
    De Westelijke Randweg is zo grootschalig dat gelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers als onveilig ervaren worden. In overleg met de provincie als wegbeheerder moet worden onderzocht of ongelijkvloerse oplossingen kunnen worden gevonden, die ook voldoende sociaal veilig zijn.

De ontwikkelingen in de Haarlemmermeer vragen om het verbeteren van de verbindingen met de polder. Het woon- en werkgebied rukt op in de richting van Haarlem en komt dus steeds meer binnen fietsbereik.

*Voetgangers*

Voetgangers kunnen zich in het algemeen goed redden door de fijnmazige structuur van de stad. Het fietsroutenet biedt ook goede verbindingen voor de voetgangers. Voetgangers verplaatsen zich echter over veel kortere afstanden. Er zijn veel klachten over gevaarlijke wegen binnen en tussen wijken en de lange wachttijden bij verkeerslichten.

In de binnenstad (winkelgebied) ondervinden bezoekers overlast van fietsers die zich soms onaangepast door het voetgangersgebied bewegen. Lopen in de binnenstad is winkelen, flaneren, recreëren en ontspannen tegelijk. Winkeliers en uitbaters van horecagelegenheden gebruiken de openbare weg voor uitstallingen en terrassen. Al die levendigheid levert een aantrekkelijke binnenstad, maar soms ontstaan conflicten tussen voetgangers en fietsers. Voorbeelden zijn de Gierstraat en de Lange Veerstraat, waar uitstallingen, terrassen, fietsers en voetgangers problemen met elkaar hebben. In de drukste winkelstraten doen die problemen zich in mindere mate voor, omdat dat echte voetgangersgebieden zijn. Fietsers storen zich daar echter niet altijd aan.

Er wordt aandacht gevraagd voor gevaarlijke situaties bij scholen en op schoolroutes. Onveilige situaties zijn vaak het gevolg van parkeergedrag van ouders die kinderen met de auto halen of brengen.
Een andere groep voetgangers die aandacht verdient, vormen mindervaliden en ouderen. Zij vragen speciale voorzieningen op routes en bij inrichting van het openbare gebied.

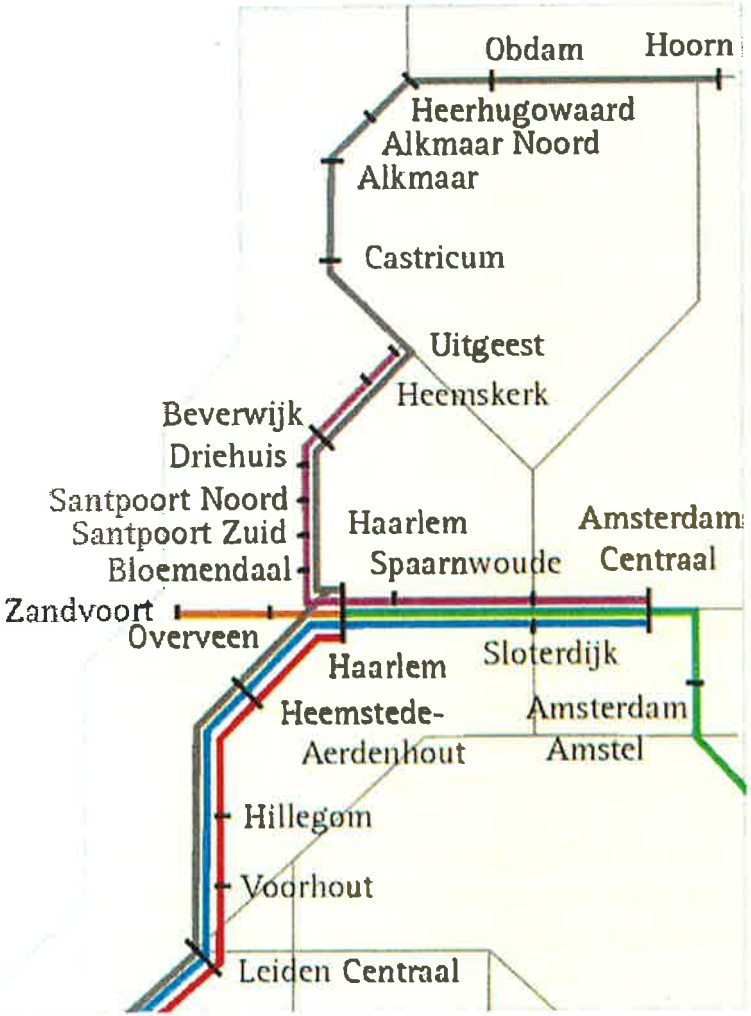
### 3.4.2 Openbaar vervoer

*Rail*

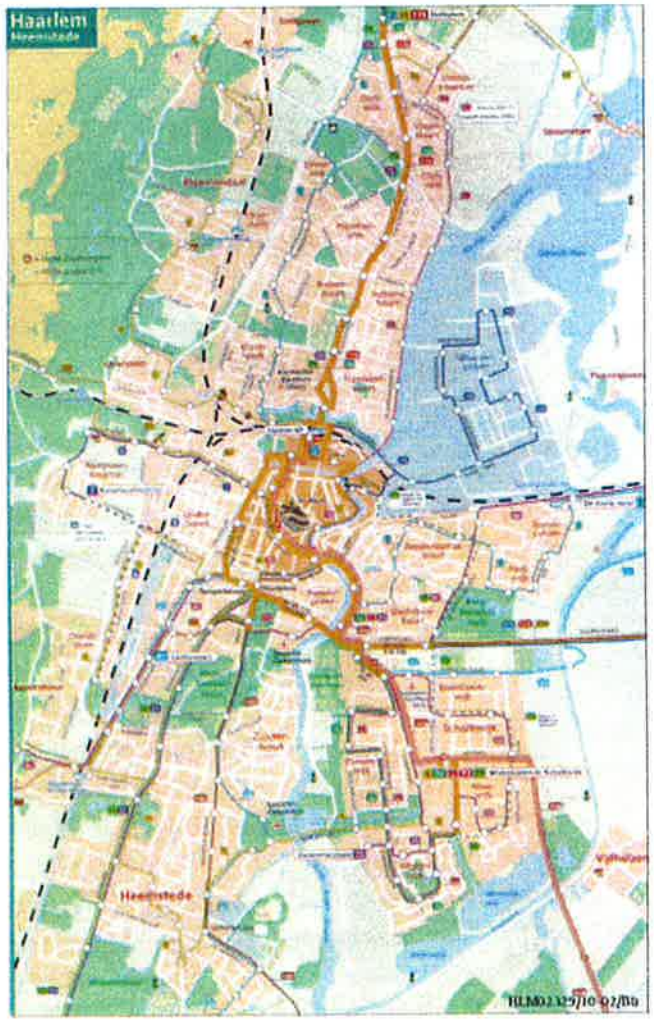
Sinds de komst van de Schiphollijn is de betekenis van de spoorlijn via Haarlem afgenomen. Veel spoorbewegingen tussen Rotterdam, Den Haag en Amsterdam die vroeger niet om Haarlem heen konden, laten Haarlem nu links liggen en rijden via Schiphol. In de Vijfde Nota wordt een hoogwaardige spoorverbinding geschetst tussen de grote steden van de Randstad: het Rondje Randstad. De reacties op de Vijfde Nota lijken ertoe te leiden dat die visie verkleurt en dat het Rondje nu toch meer moet worden gezien als een metafoor voor het belang dat wordt gehecht aan openbaar vervoer.
Hierbij is het optimaliseren van bestaande (rail)infrastructuur uitgangspunt en staat deze dus niet meer een zelfstandig werkend systeem naast de bestaande infra.
De openbaar-vervoerassen tussen de grote steden worden de ruggengraat van de Randstad. Daarbij is de as Den Haag -
Schiphol - Amsterdam van grotere betekenis, omdat Schiphol, als intercontinentaal knooppunt, nu eenmaal hoger op de prioriteitenlijst staat. Haarlem moet, wil het als Randstadcentrum in de Randstad blijven meetellen, op zijn tellen passen.

Onafhankelijk van langetermijnontwikkelingen wordt in regionaal verband nagedacht over de toekomstige functie van de lijnen vanuit Leiden, Beverwijk en Zandvoort via Haarlem naar Amsterdam.
Als experiment gaat een regiotram van Haarlem naar Zandvoort rijden. De mogelijkheden van andere regionale tramverbindingen in plaats van stoptreindiensten moeten nader verkend worden.

Er zou in regionaal verband onderzocht moeten worden of het mogelijk is om de stoptreinen deels te laten vervallen en de rol te
laten overnemen door light-railmaterieel. Hierdoor kunnen binnen dezelfde reistijd meer stations worden aangedaan.
Gezien deze ontwikkelingen is het van belang dat Haarlem in de toekomst niet de boot mist en excentrisch komt te liggen ten opzichte van de Randstad in plaats van er deel van uit te maken. Een goed railsysteem, dat meer locaties in de regio en de stad aandoet, moet ervoor zorgen dat Haarlem zijn sociaal-economische betekenis voor de Randstad behoudt.
Het huidige railsysteem rond Haarlem is weergegeven in figuur 3.6.




*Figuur 3.6: NS-net rond Haarlem*




*Figuur 3.7: Huidig OV-net*

*Bus*
Haarlem kent een redelijk functionerend openbaar-vervoersysteem. Dit systeem staat om een tweetal redenen onder druk. Op de eerste plaats moet worden geconstateerd dat het Rijk de subsidiestroom die voor het exploiteren van het openbaar vervoer onmisbaar is, steeds verder dichtknijpt. Dit dwingt overheden tot een effectievere besteding van de schaarser wordende middelen. Drukke lijnen hebben dan weinig te vrezen, maar in de minder goed bezette lijnen, de bediening in de avonduren en de weekenden en de dunner bewoonde gebieden moet worden gesneden. Dit is aanleiding geweest om het lijnennet in de Haarlemse regio aan te passen. Voor komend jaar is een nieuwe dienstregeling opgesteld onder de naam Openbaar-vervoer-visie 2002. De dienstregeling 2002 is weergegeven in figuur 3.7.

Een tweede reden waarom het bussysteem onder druk staat, is het toenemende gebruik van de auto. Zoals elders wordt geschetst, heeft deze groei tot gevolg dat op het wegennet van Haarlem en de regio vaker en over een langere periode sprake zal zijn van congestie. Als er geen voorzieningen voor de bus worden getroffen, is deze langer onderweg en ontstaat een neerwaartse spiraal door minder reizigers en dus meer auto's, meer file, meer vertraging en een steeds duurder wordende exploitatie. Dus weer snijden in lijnen en dienstregelingsuren, dus minder reizigers enzovoort enzovoort. Er moet worden geïnvesteerd in infrastructurele maatregelen, die erop gericht zijn de snelheid en betrouwbaarheid van de bus te vergroten.

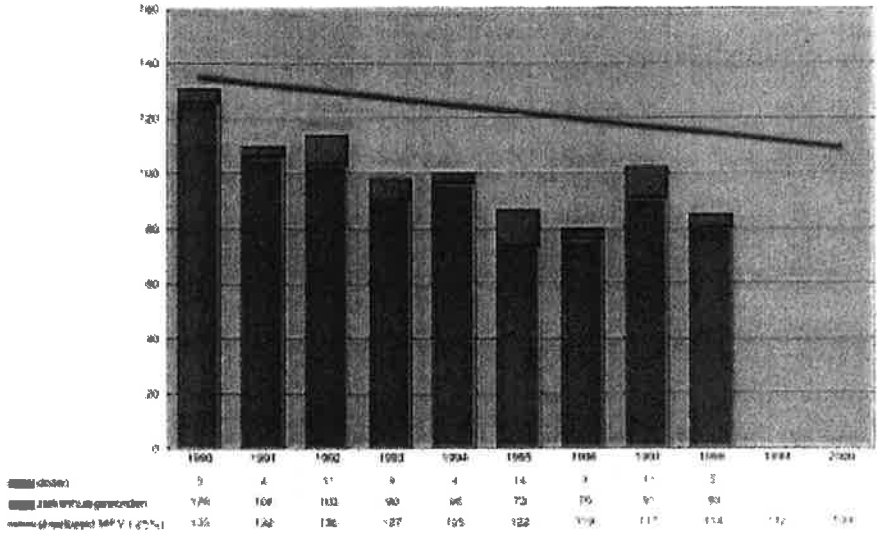
Het meest gedupeerd door deze ontwikkelingen zijn de burgers die op het openbaar vervoer zijn aangewezen. Scholieren, gehandicapten, en ouderen zijn voor hun mobiliteit afhankelijk van een goed en betaalbaar openbaar vervoer. Dit komt ook nadrukkelijk naar voren in de stadsgesprekken. Onze maatschappelijke verantwoordelijkheid dwingt tot passende maatregelen. Andere knelpunten die uit stadsgesprekken naar voren zijn gekomen, betreffen de bereikbaarheid van de Waarderpolder vanaf de noordzijde en overlast door de vele bussen door de binnenstad.

### 3.4.3 Auto

Haarlem kent een verkeerssysteem dat met name noord-zuid is gericht met twee zware invalswegen aan de oostkant van de stad, de N200 en de N205, die vanaf de A9 centraal ter hoogte van het stadshart de stad binnenkomen. Aan de noordkant van Haarlem komt een kleinere stroom uit Velsen en Velserbroek via de Westelijke Randweg de stad binnen. Ten westen van Haarlem is tot aan de kust nog maar weinig bebouwing. De doorgaande autostroom oost-west door Haarlem via de Bolwerken is met ongeveer 10% dan ook bescheiden ten opzichte van het eigen Haarlemse verkeer. Op de zuidelijke tangent (Schipholweg - Kamperlaan) is het aandeel doorgaand verkeer door de relatie met de kust, Heemstede en de Bollenstreek substantiëler. De regio is echter wel afhankelijk van het wegennet van Haarlem, er zijn immers geen alternatieven. Zie ook figuur 3.1. Sommige automobilisten zijn creatief in het vinden van

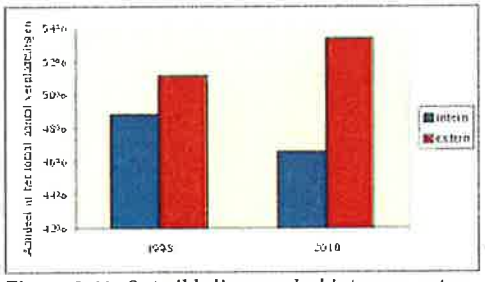
alternatieve routes om knelpunten in de verkeersafwikkeling te 'omzeilen'. Autoverkeer dat routes door wijken of de binnenstad volgt, terwijl er goede alternatieven via het gedefinieerde hoofdwegennet zijn, wordt aangemerkt als sluipverkeer. Sluipverkeer komt in alle wijken in meer of mindere mate voor.
Specifiek is de problematiek van het doorgaande verkeer door de binnenstad. Omdat de Gedempte Oude Gracht de kortste verbinding is tussen Haarlem-Noordwest en de Schipholweg, zijn de verkeersintensiteiten (te) hoog. Het functioneren van de binnenstad is met zo'n barrière dwars door het winkelgebied in het geding.
In het belang van de economische ontwikkeling van de Waarderpolder wordt aangedrongen op een betere ontsluiting vanuit het noorden.
In het Spaarneplan wordt de ontwikkeling van de zone langs het Spaarne als een belangrijke impuls voor een verbetering van de kwaliteit en de leefbaarheid van de stad gezien. De huidige hoge intensiteiten op de oevers van het Spaarne blokkeren deze ontwikkeling.
Een knelpunt waarmee Haarlem in de zomerperiode te maken heeft, is het strandverkeer. Automobilisten met bestemming Zandvoort zoeken voor een groot deel hun weg oost-west dwars door Haarlem.

*Verkeersveiligheid*
In september 1999 is het overzicht 'Basisgegevens Verkeersveiligheid' van de gemeente Haarlem gepresenteerd, waarin het overzicht en de trends van de verkeersongevallengegevens tot en met 1998 zijn weergegeven. In figuur 3.8 is af te lezen dat het aantal ongevallen sinds 1990 is afgenomen. Figuur 3.9 geeft aan op welke locaties in 2001 ongevallen zijn voorgekomen.

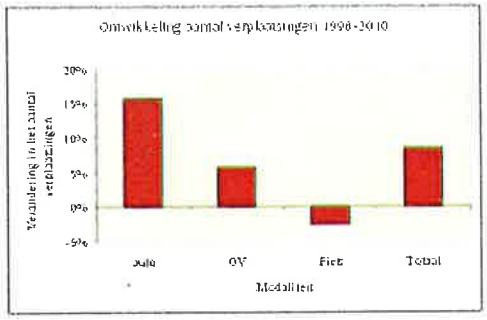


*Figuur 3.8: Ontwikkeling aantal slachtoffers*

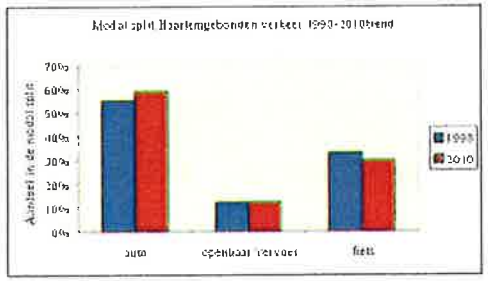
*Figuur 3.9: Overzicht ongevallenlocaties*



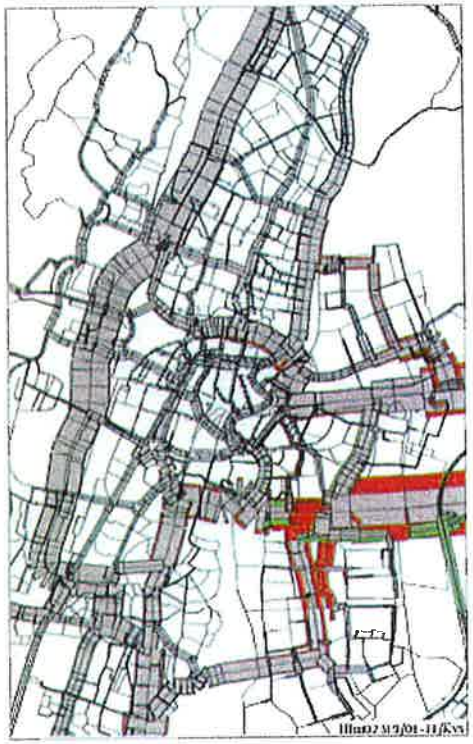

*Figuur 3.11: Ontwikkeling aandeel intern en extern gericht verkeer tussen 1998 en 2010*



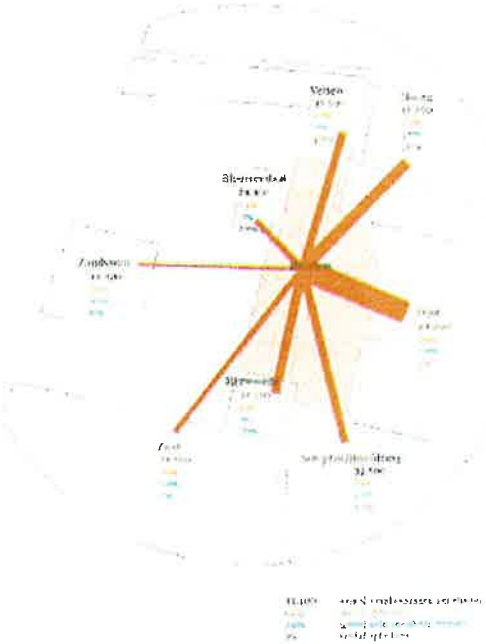

*Figuur 3.12: Ontwikkeling aantal verplaatsingen 1998 en 2010*




*Figuur 3.13: Ontwikkelingen modal split*



*Figuur 3.14: Ontwikkeling verkeersdruk op het wegennet tussen 1998 en 2010*



*Figuur 3.10: Oriëntatie verkeersstromen*

## 3.5 Trend 2010

De combinatie van ruimtelijke, autonome, en infrastructurele ontwikkelingen leidt tot een veranderende verkeers- en vervoerssituatie in 2010 ten opzichte van wat we nu op straat zien.

*Oriëntatie verkeersstromen*

Figuur 3.10 geeft een indruk van de verkeersstromen van en naar Haarlem. De zwaarste stroom vindt plaats in oostelijke richting. Het aandeel openbaar vervoer is relatief hoog, wat te verklaren valt uit de spoorverbinding richting Amsterdam en verder. Verplaatsingen naar de aan Haarlem grenzende gemeenten Bloemendaal en Heemstede worden relatief veel per fiets gedaan.

*Ontwikkeling verplaatsingen toekomst ten opzichte van huidig*

De trendmatige toename van het verkeer vindt voornamelijk plaats op de extern gerichte verplaatsingen. Figuur 3.11 geeft aan dat het aandeel interne verplaatsingen daalt en het aandeel externe verplaatsingen stijgt. Dit betekent dat meer verplaatsingen over langere afstand gemaakt zullen worden. Dit zijn verplaatsingen die per openbaar vervoer of auto gemaakt worden en minder per fiets. In figuur 3.12 is te zien dat het totale aantal verplaatsingen tussen 1998 en 2010 toeneemt, dat het auto- en openbaar-vervoergebruik toenemen, maar dat het fietsgebruik afneemt.

Ook in de 'modal split'-ontwikkeling is deze tendens te zien. Het aandeel autogebruik neemt toe, het openbaar vervoer blijft nagenoeg stabiel, terwijl het aandeel fiets afneemt. Zie figuur 3.13.

*Verkeersdruk op het wegennet.*

Hoe het verkeersbeeld in de toekomst verandert, is weergegeven in figuur 3.14. De verkeerssituatie zoals deze anno 2000 te zien was, is daarin vergeleken met de verkeerssituatie in de toekomst, waarbij 2010+ als planjaar is gekozen. Op de belangrijkste wegen is de toename van het verkeer in de komende jaren (in rood) aangegeven als er verder geen maatregelen op verkeersgebied genomen worden. Soms is er ook een afname van verkeer te zien (in groen) door aanleg van nieuwe infrastructuur, zoals de N22 in de Haarlemmermeer. Uit de figuur is duidelijk af te lezen dat over het algemeen het verkeer in Haarlem toeneemt.

**Het Haarlemse wegennet kan de groei van het autoverkeer niet zonder meer verwerken. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer komt in het gedrang door de toenemende druk van het autoverkeer. Participanten roepen op om verbetering van het fietsnet en effectievere inzet van het openbaar vervoer om het gebruik van de auto af te remmen. Desondanks zal het autogebruik in de stad en van en naar de stad in de spits nog meer moeten worden afgeremd. Het wegennet van de stad kan de groei van het autoverkeer in de spits niet aan.**

# 4 Kiezen voor de verkeersstructuur van morgen

## 4.1 Filosofie van het HVVP

In de vorige hoofdstukken is aangegeven met welke ontwikkelingen rekening gehouden wordt in dit verkeers- en vervoerplan.

Met het HVVP wordt verkeersbeleid geformuleerd om de samenhang en integratie van verkeer met ruimtelijke en stedelijke ontwikkelingen te waarborgen.

Om dit beleid te kunnen ontwikkelen, is het nodig om vooraf vast te stellen wat de wenselijke situatie is die in 2010 moet worden bereikt. Met andere woorden: er is een filosofie nodig. De twee belangrijkste pijlers waarop de filosofie voor het HVVP is gebaseerd, zijn leefbaarheid en bereikbaarheid. Aan de hand van deze twee thema's wordt de filosofie nader uitgewerkt.

Het algehele doel van dit verkeers- en vervoerplan is het waarborgen van de samenhang en integratie van het verkeersbeleid met ruimtelijke en stedelijke ontwikkelingen.

## 4.2 Leefbaarheid

*Bevorderen van het gebruik van alternatieven voor de auto*

Haarlem moet een aantrekkelijke stad blijven om te wonen en te werken. Daarom moet de groei van het rijdende en stilstaande autoverkeer worden afgeremd ten gunste van het verblijven in de stad. Het gaat om een aantrekkelijke woon- en winkelomgeving waar het goed toeven is, waar kinderen kunnen spelen, waar veilige routes naar voorzieningen en scholen zijn voor kinderen en ouderen en waar verkeersongelukken maximaal worden voorkomen. Om die reden moeten verplaatsingen die per fiets, te voet of per openbaar vervoer kunnen worden gemaakt bij voorkeur niet met de auto gebeuren. Zeker op lokaal en stedelijk niveau bieden fiets en openbaar vervoer mogelijkheden om als alternatief voor de auto te dienen. Deze mogelijkheden moeten worden doorontwikkeld.

*Geen uitbreiding van wegen in woongebieden*

De bestaande ruimtelijke structuur is maatgevend voor het verkeers- en vervoerbeleid van de komende jaren. Dat wil zeggen dat grote terughoudendheid betracht wordt bij het realiseren van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur binnen de stad ten behoeve van de doorstroming van het autoverkeer. Er wordt niet meer autoverkeer tot het Haarlemse wegennet toegelaten dan het wegennet aankan.

*Minder verkeer in de wijk: leefbaar en veilig*

Het autoverkeer in de woonwijken en in de binnenstad wordt zo veel mogelijk teruggedrongen. Om dit te bereiken wordt het autoverkeer zo direct mogelijk afgewikkeld naar de randen van de stad, zodat de woonomgeving zo min mogelijk belast wordt door rijdende voertuigen. De woonwijken worden ingericht als stadsleefgebieden met daaromheen

gebiedsontsluitingswegen. In de woonwijken hoeft geen verkeer te komen dat daar niets te zoeken heeft. De principes van Duurzaam Veilig worden hier zo veel mogelijk gevolgd.
In de binnenstad wordt dit principe in de meest vergaande vorm doorgevoerd; deze wordt autoluw ingericht, waarbij er zeker geen ruimte is voor autoverkeer dat doorgaand is ten opzichte van de binnenstad. Hiermee wordt ruimte geschapen voor fiets en voetganger. Het beleidskader uit Haarlem Centrum Autoluw (vastgesteld in 1995) vormt voor de binnenstad het uitgangspunt.
Wezenlijk onderdeel van dit sturend autobeleid is ook een sturend parkeer- en locatiebeleid.

*Fiets en openbaar vervoer krijgen prioriteit boven auto*
Bij het uitgangspunt de groei van het autogebruik te verminderen, is de fiets het meest geschikt om de rol van de auto voor de korte verplaatsing binnen Haarlem over te nemen. De fietser verdient daarom in principe voorrang op het openbaar vervoer en op de automobilist, hetgeen op kruisingen blijkt uit prioriteit voor de fietser bij de afwikkeling, en op wegvakken door meer ruimte in het dwarsprofiel voor de fiets en minder voor de auto. Er kunnen echter redenen zijn om van dit principe af te wijken: op belangrijke assen voor het openbaar vervoer is stiptheid en snelheid en dus doorstroming van het openbaar vervoer belangrijk, waardoor het openbaar vervoer hier prioriteit krijgt boven de fiets. Op de stroomwegen aan de randen van de stad blijft de doorstroming van de auto's belangrijk.
Per saldo moeten de maatregelen leiden tot:
- een 10% versnelling van de gemiddelde verplaatsing per fiets binnen Haarlem ten opzichte van het huidige niveau als bijdrage aan de doelstelling 'groei van het fietsgebruik op de korte afstand van 39% naar 45%';
- een verhoging van de huidige gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer binnen Haarlem, gemeten over het gehele lijnennet van 22 km/h nu naar 25 km/h in 2010;
- het gebruik van het openbaar vervoer moet terug tot het niveau zoals in 1999.

Deze maatregelen kunnen voor sommige relaties ten koste gaan van de doorstroming van het autoverkeer. Bij de beschrijving van de beleidskeuzen wordt dit nader uitgewerkt.
Daarbij dient opgemerkt te worden dat op de korte afstand de bus en de fiets elkaars concurrent zijn, wat het behalen van de doelstellingen niet vereenvoudigt.

## 4.3 Bereikbaarheid

*Regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer*
Bij de beschrijving van het NVVP is geconstateerd dat het gevaar bestaat dat Haarlem excentrisch komt te liggen binnen de Randstad. Van groot belang voor de sociaal-economische ontwikkelingen en mogelijkheden van Haarlem is daarom niet alleen een goede bereikbaarheid binnen Haarlem per openbaar vervoer, maar ook een goede bereikbaarheid van en naar

belangrijke locaties in de regio (Schiphol, Amsterdam, IJmond). Gestreefd moet worden naar een hoogwaardig openbaar-vervoersysteem, waarbij op regionaal niveau railsystemen vanwege de grotere duurzaamheid en het betere imago de basis van het openbaar-vervoersysteem gaan vormen. Binnen de looptijd van het HVVP zal dit zeker niet volledig doorgevoerd kunnen zijn, waardoor als eerste fase het bussysteem geoptimaliseerd moet worden, waarbij Haarlem inzet op het concept Regionet.

*Bus in de wijk faciliteren*
De bus heeft een functie om mensen snel te vervoeren via de hoofdwegenstructuur, waarbij de bus als alternatief geldt voor de auto. Daarnaast heeft de bus ook een belangrijke sociale functie. De bus is voor veel inwoners de enige mogelijkheid om te voorzien in hun mobiliteitsbehoefte. Gehandicapten en ouderen zijn veelal van het openbaar vervoer afhankelijk. Daarom mag de loopafstand tot de halte niet te groot zijn. Het busvervoer wordt bij voorkeur afgewikkeld over het hoofdwegennet. Vanwege de leefbaarheid liggen die hoofdwegen buiten de wijken. Als er te grote loopafstanden naar de bushalten ontstaan, of een efficiëntere lijnvoering nodig is, moet de bus door de wijk worden geleid. Er wordt hiermee een zekere concessie gedaan aan de leefbaarheid ten gunste van de bereikbaarheid.

*Doorstroming binnen Haarlem, dosering bij de bron*
Het niet ongebreideld volgen van de vraag naar meer infrastructuur heeft gevolgen voor de autobereikbaarheid. In en buiten de spits moet een ander afwikkelingsniveau geaccepteerd worden. Buiten de spits wordt gestreefd naar goede doorstroming van het autoverkeer. In de spits wordt niet meer verkeer op het stedelijk wegennet toegelaten dan verwerkt kan worden. Om dit te bereiken wordt gedoseerd bij de bronpunten voor verkeer, de N200, N205, N208. Gevolg is dat er in de spits enige congestie op de invalswegen van Haarlem kan ontstaan. Binnen Haarlem wordt een goede doorstroming bereikt. Met behulp van doelgroepstroken kan het openbaar vervoer het doseerpunt passeren. Onderzocht moet worden hoe ook het economisch gebonden vrachtverkeer in de spits deze doseerpunten kan passeren via een busstrook/doelgroepstrook (zie ook paragraaf 9.1).
Aanvullend hierop worden aan de rand van de stad vóór de doseerpunten overstapmogelijkheden van de auto op openbaar vervoer gecreëerd. Dit wordt in de volgende hoofdstukken nader uitgewerkt.

*Bereikbaarheid hulp- en nooddiensten*
Als uitgangspunt geldt ook het waarborgen van de bereikbaarheid van de hulp- en nooddiensten overeenkomstig de juridische kaders.

## 4.4 Vertaling van de filosofie naar beleid

Vanuit deze gegeven filosofie wordt in de volgende hoofdstukken het concrete pakket aan maatregelen en beleidskeuzen gegeven waarop het verkeers- en vervoerbeleid de komende 10 jaar wordt gebaseerd. Daarbij wordt per hoofdstuk in een apart kader aangegeven welke voorstellen in dit pakket zijn opgenomen naar aanleiding van de inspraak.

De doelstellingen zijn als volgt samengevat:

Leefbaarheid
- Bevorderen van verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer in plaats van met de auto.
- Geen uitbreiding van wegen in wijken en in de binnenstad.
- Minder verkeer in de wijk: leefbaar en veilig.
- Fiets en openbaar vervoer krijgen prioriteit boven auto.

Bereikbaarheid
- Versterken van het regionale openbaar-vervoernetwerk.
- Verbetering van de doorstroming van de bus (snelheid van 22 naar 25 km/h).
- Bus waar nodig in de wijk faciliteren.
- Fietsen aantrekkelijker maken, waardoor het gebruik toeneemt van 39% naar 45%.
- Buiten de spits de afwikkeling van de auto op huidig niveau handhaven.
- In de spits doseren en alternatieven voor de auto aantrekkelijker maken.
- Het waarborgen van de bereikbaarheid voor hulp- en nooddiensten, overeenkomstig de juridische kaders.

# 5 Wegencategorisering

## 5.1 Principes wegencategorisering

Er vindt in de stad een categorisering van het wegennet plaats om binnen de stad grote stadsleefgebieden te maken. Dit zijn gebieden waarin, ter wille van het leefgenot, geen gebiedsvreemd autoverkeer wordt toegelaten. Dit leidt conform de uitgangspunten van het landelijk gevoerde Duurzaam Veilig-beleid (toegelicht in hoofdstuk 2) tot een veiliger en leefbaardere stad.

Een stadsleefgebied wordt samengesteld uit een aantal verblijfsgebieden (30 km/h). Het autoverkeer dat de stadsleefgebieden in of uit wil, wordt via ontsluitingswegen type B zo direct mogelijk naar de randen van het gebied geleid. Buiten de stadsleefgebieden liggen wegen van categorie A waarover het wijkvreemde en doorgaande verkeer wordt afgewikkeld. De invalswegen zijn aangemerkt als stroomwegen en als gebiedsontsluitingswegen en hebben een snelheid van 70 km/h of hoger. De categorisering die hierdoor ontstaat, is een verfijning van de Duurzaam Veilig-systematiek, die daarmee beter is toegesneden op de kenmerkende Haarlemse structuur en dimensionering.

Alle niet specifiek aangeduide wegen behoren tot het verblijfsgebied, waarbinnen nooit harder gereden mag worden dan 30 km/h. Met fysieke maatregelen in de woon- en winkelstraten in het verblijfsgebied wordt ervoor gezorgd dat redelijkerwijs ook niet sneller gereden kan worden.
Een dilemma vormen de busroutes door het woongebied.

*Stroomweg en gebiedsontsluitingweg 70 km/h*

*Gebiedsontsluitingweg type A*

*Gebiedsontsluitingweg type B*

*Figuur 5.1: Wegcategorisering*

Hiervoor gelden enkele, tegenstrijdige, uitgangspunten:
- in de woonwijk is 30 km/h het uitgangspunt;
- de aantrekkelijkheid van de bus als alternatief voor de auto wordt versterkt door een hogere gemiddelde snelheid te bereiken;
- de bus blijft door de woonwijk rijden als feeder naar een hoofd- of stamlijn;
- de wetgever eist dat de inrichting van de weg het snelheidsregime ondersteunt.

Verkeersveiligheid en openbaar vervoer staan hier op gespannen voet. In het HVVP wordt de keuze gemaakt om de busroutes in de woonwijken onder het 30 km/h-regime te laten vallen tenzij de bus hierdoor ernstige vertraging oploopt. De inrichting van de straat wordt busvriendelijk, dus geen drempels maar versmallingen, asverspringingen e.d. Er wordt gekeken naar het kwaliteitsniveau van de huidige buslijnvoering. Dat kwaliteitsniveau mag niet verminderen en als het even kan moet het verbeteren (kwaliteitsbeginsel). Bij het noodzakelijkerwijs inpassen van een voor de bus langzamer trajectdeel dient dit elders op de route gecompenseerd te worden. Indien nadere regelgeving van hogere overheden ertoe mocht leiden dat alleen subsidie wordt gegeven als de maximumsnelheid op 50 km/h wordt gesteld, kan worden overwogen om van het principe om de bus zich te laten aanpassen aan 30 km/h af te wijken.

De hoofdaanrijroutes van hulp- en nooddiensten, door het verblijfsgebied, zijn gecombineerd met de busroutes zodat ze zo weinig mogelijk hinder ondervinden van verkeersremmende maatregelen. Op hulp- en nooddiensten wordt verderop in dit HVVP nader ingegaan.

## 5.2 Toelichting wegencategorisering

### 5.2.1 Binnen bebouwde kom

*Gebiedsontsluitingsweg 70 km/h*

De hoogste snelheid binnen de bebouwde kom is 70 km/h. Deze categorie wordt toegepast op het laatste deel van de invalsroutes vanaf de A9 (N200 en N205) en op de Westelijke Randweg en benadert grotendeels de kenmerken van een stroomweg. Er wordt niet geparkeerd er zijn geen bromfietsers op de rijbaan en geen snelheidsbeperkende maatregelen. In het profiel zijn minimaal 2x2 rijstroken opgenomen. Langzaam verkeer kruist bij voorkeur ongelijkvloers.

*Gebiedsontsluitingsweg type A*

Deze wegen zijn bestemd voor doorgaand verkeer en voor verkeer dat de stad in- en uitgaat (extern verkeer). Het zijn de tangenten en radialen, die deel uitmaken van de hoofdstructuur van de stad. Er is sprake van vrijliggende fietsvoorzieningen naast de rijbaan (bij voorkeur gescheiden door middel van berm).

*Gebiedsontsluitingsweg type B*

Deze wegen hebben een belangrijke functie voor de ontsluiting van een verblijfsgebied. Ze worden niet

gebruikt door wijkvreemd verkeer. In principe zijn deze wegen voorzien van vrijliggende/aanliggende fietsvoorzieningen.

Indien er weinig fysieke ruimte is, kunnen fietsvoorzieningen in stroken worden toegepast, of wanneer de intensiteit niet hoger is dan 6.000 mvt/etmaal in twee richtingen, kan er worden afgeweken van de voorkeursinrichting. Hierbij zullen de CROW-aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom worden gevolgd. Voorbeelden van wegen die momenteel vanwege de beschikbare ruimte niet kunnen worden ingericht volgens het voorkeurprofiel zijn:

- Jan Gijzenkade (tussen Generaaal Spoorlaan en Rijksstraatweg);
- Korte Verspronckweg;
- Ostadestraat;
- Eerste Emmaweg;
- Tempeliersstraat;
- Schouwtjeslaan.

*Erftoegangswegen*

Alle overige, niet nader op de kaart aangeduide wegen zijn erftoegangswegen. Dit zijn gewone woonstraten in de wijken en de buurten die reeds zijn of worden ingericht als verblijfsgebied. Deze erftoegangswegen worden normaliter uitgevoerd als relatief smalle klinkerwegen. Er kan op straat worden gefietst en geparkeerd.

| | GOW type A | GOW type B | ETW |
|---|---|---|---|
| snelheid | 50 km/h | 50 km/h | 30 km/h |
| bewegwijzering | ja | nee | nee |
| asmarkering | ja | nee | nee |
| rijbaanindeling | ja | nee | nee |
| rijbaanbreedte (excl. fietsvoorzieningen)* | min. 6 m | min. 4,5 – 6,0 m** | 4,5 m |
| voorrang | ja | ja | nee |
| verharding | asfalt | asfalt | open (klinkers) |
| erfaansluitingen | minimaal | ja | ja |
| oversteken | beveiligd bij VRI/rotonde | op wegvakken | op wegvakken |
| bushalte | buiten rijbaan in havens | op rijbaan | op rijbaan in vakken, op |
| parkeren | in vakken | in vakken | rijbaan |
| fietsers | vrijliggende paden (met rijbaanscheiding) | paden | fietsstraat (op hoofdfietsroutes) |
| bromfietsers | op rijbaan | op rijbaan | op rijbaan |
| snelheidsbeperkende maatregelen | geen fysieke (wel flitspalen) | op kruispunten | ja |

* In 2 richtingen

** Indien busroute: 6,0m

*Tabel 5.1: Voorkeurscriteria wegcategorieën binnen de bebouwde kom*

## 5.3 Indeling wegen naar categorie

*70 km/h-wegen:*

- Delftlaan <--> Westelijke Randweg;
- N205;
- N200.

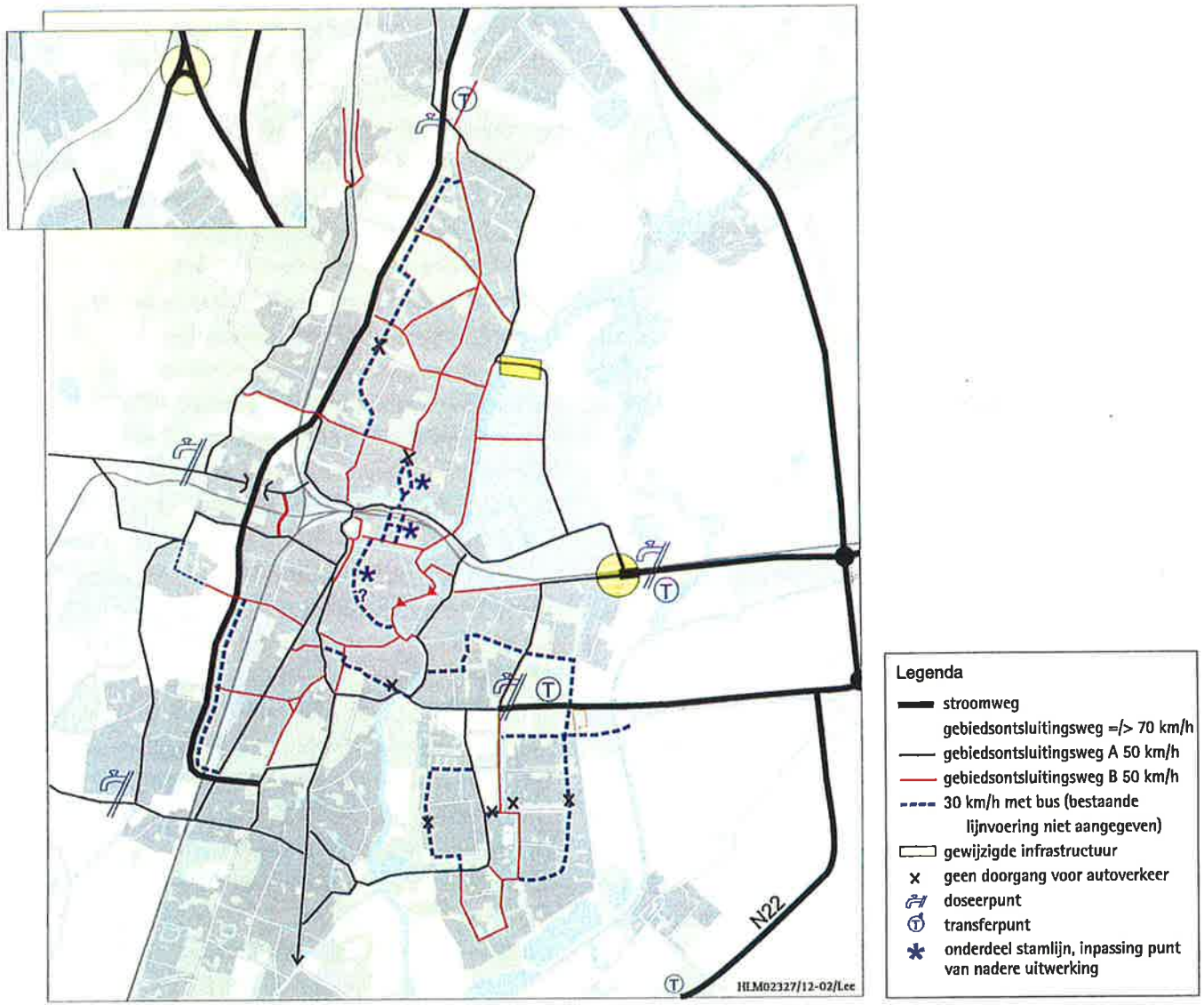
*Gebiedsontsluitingswegen type A: 50 km/h-wegen:*

- Vondelweg;
- Oostweg;
- Waarderweg;
- Korte Verspronckweg;
- Verspronckweg <--> Staten Bolwerk <--> Kennemerplein <--> Prinsen Bolwerk <--> Oudeweg <-

-> Camera Obscuraweg;
- Amsterdamse Vaart, vanaf Prins Bernhardlaan tot gemeentegrens;
- Gedempte Oostersingelgracht <--> Lange Herenvest <--> Schalkwijkerstraat;
- Prins Bernhardlaan;
- Kinderhuissingel <--> Zijlsingel <--> Wilhelminastraat <--> Van Eedenstraat <--> Florapark <--> Paviljoenslaan <--> Kamperlaan <--> Buitenrustlaan <--> Schipholweg;
- Dreef <--> Fonteinlaan <--> Zuiderhoutlaan <--> Heemsteedse Dreef;
- Leidsevaart <--> Leidsevaartweg;
- Herenweg <--> gedeelte Wagenweg <--> Spanjaardslaan;
- Europaweg;
- Zijlweg.

*Gebiedsontsluitingswegen type B: 50 km/h-wegen:*
- Vlietweg;
- Jan Gijzenkade;
- Planetenlaan;
- Orionweg <--> Zaanenlaan;
- Kleverlaan;
- Schoterweg <--> Soendaplein <--> Rijksstraatweg;
- Velserstraat <--> Kleverparkweg <--> Ostadestraat <--> Schotersingel;
- Kenaupark <--> Parklaan;
- Kinderhuisvest;
- Julianalaan;
- Vlaamseweg <--> De Ruyterweg <--> Westergracht;
- Raamvest <--> Gasthuisvest <--> Kampervest;
- Raamsingel <--> Gasthuissingel <--> Kampersingel;
- Eerste Emmaweg <--> Tempeliersstraat (tot Van Eedenstraat);
- Dreef (tussen Paviljoenslaan en Houtplein);
- Pijlslaan <--> Schouwtjeslaan;
- Wagenweg;
- Lange Brug <--> Turfmarkt <--> Spaarne <--> Donkere Spaarne <--> Koudenhorn;
- Papentorenvest <--> Koudenhorn <--> Hooimarkt <--> Friese Varkenmarkt <--> Vrouwehekbrug <--> Spaarndamseweg;
- Industrieweg;
- Amsterdamse Vaart tussen Gedempte Oostersingelgracht en Prins Bernhardlaan;
- Boerhaavelaan;
- Amerikaweg <--> Aziëweg <--> Briandlaan <--> Albert Schweitzerlaan <--> Groningenlaan <--> Betuwelaan <--> Zuiderzeelaan;
- Oude Schipholweg.

*30 km/h maar busroute:*
- Fuikvaartweg <--> Leonard Springerlaan;
- Slachthuisstraat <--> Kruistochtstraat <--> Zomervaart of Nagtzaamstraat;
- Tempeliersstraat;
- Kruisweg;
- Jansweg;
- Kennemerbrug <--> Frans Halsplein <--> Kennemerstraat <--> Schoterweg <--> Frans Halsplein <--> Kennemerbrug;




*Figuur 5.2: Wegencategorisering*

- s-Gravesandeweg <--> Lorentzkade;
- Jan Camperstraat <--> P.C. Boutenstraat <--> Delftlaan <--> Meester Jan Gerritszlaan <--> Plesmanlaan <--> Albert Verweijlaan <--> Anthony Fokkerlaan <--> Top Naefflaan <--> Steenbokstraat <--> Plataanstraat <--> Altenastraat <--> Duinoordstraat <--> Marnixstraat;
- Boerhaavelaan <--> Professor Eykman <--> Bernadottelaan <--> Albert Schweitzerlaan
- Laan van Parijs <--> Engelandlaan <--> Belgiëlaan.

Het snelheidsregime op de Gedempte Oude Gracht is nog niet bekend en hangt af van het tracé van de Zuidtangent: zonder Zuidtangent of met een Zuidtangent als vrije baan behoort de Gedempte Oude Gracht tot het 30 km/h-regime, in andere varianten is 50 km/h ook nog een optie.
De aanbevolen wegencategorisering is aangegeven in figuur 5.2.

In een uitwerkingsnota komt een lijst van aan te pakken gebiedsontsluitingswegen, waarbij door middel van een tabel een urgentielabel aan de betreffende wegen wordt gehangen.

*Duurzaam Veilig fase 2*
Over de tweede fase van Duurzaam Veilig is nog weinig concreets bekend. Uit het 'Werkdocument Duurzaam Veilig fase 2' kan echter een voorlopige stand van zaken ten aanzien van fietsvoorzieningen worden gehaald:
' In overleg met de wegbeheerders zal de toepassing van fietsvoorzieningen, als continu kenmerk op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, worden gestimuleerd. Uniformiteit is één van de sleutelbegrippen als het gaat om een verkeersveilige infrastructuur. In het Startprogramma is hiermee wat betreft de verkeersaders al een begin gemaakt met de afspraak 'voorrang op aders'. In fase 2 zou dit een gevolg kunnen krijgen door te stellen dat verkeersaders altijd zijn voorzien van fietsvoorzieningen, te beginnen binnen de bebouwde kom (bijvoorkeur vrijliggende voorzieningen, maar in bestaande situaties eventueel ook aanliggende fietspaden of -stroken). Bij de wijziging van 30 km/h als algemene limiet binnen de bebouwde kom zou de aanwezigheid van fietsvoorzieningen zelfs een harde voorwaarde kunnen zijn om op een weg 50 km/h in te stellen. Dit betekent dat een eventuele aanpassing van de wettelijke maximumsnelheden pas van kracht kan worden als deze maatregel is uitgevoerd.'

Veranderingen naar aanleiding van de inspraak:
- de wegcategorisering onderscheidt zich in 70 km/h-wegen, gebiedsontsluitingsweg type A, gebiedsontsluitingsweg type B en erftoegangsweg (30 km/h-wegen);
- busroutes binnen 30 km/h-gebied zijn ook 30 km/h, maar met behoud van het huidige kwaliteitsniveau;
- onderzoek naar invoering van eenrichtingsverkeer over de Gedempte Oude Gracht wordt uitgevoerd, los van de discussie over de route van de Zuidtangent.

# 6 Langzaam verkeer

## 6.1 Voetgangers

Voetgangers verplaatsen zich over korte afstanden. Veiligheid staat hierbij voorop. Uitgangspunt zijn daarom goede oversteek-voorzieningen van drukkere wegen en vermindering van de wachttijden bij verkeerslichten.
Alle bezoekers van het winkelgebied in de binnenstad worden uiteindelijk voetganger. De verblijfskwaliteit in het (winkel)gebied verdient dan ook veel aandacht. Automobilisten worden voetganger op het moment dat ze de parkeergarage verlaten, openbaar-vervoerreizigers als ze uit de bus of trein stappen en fietsers als ze hun fiets stallen. Parkeerplaatsen, stallingen en openbaar-vervoer-halten zijn dus van grote betekenis voor het ontstaan van looproutes door de binnenstad. In de drukkere winkelstraten waar voetgangers en fietsers dezelfde ruimte gebruiken, is een heldere inrichting nodig die duidelijk maakt welke ruimte beschikbaar is voor terrassen en uitstallingen en waar kan worden gelopen en gefietst. Op drukke dagen en bij evenementen kan worden overwogen om ter wille van de verblijfskwaliteit deze straten incidenteel af te sluiten voor fietsers. Er moet dan wel een alternatieve route beschikbaar zijn. Straten waarvoor dit kan gelden zijn de Gierstraat en de Lange Veerstraat waar uitstallingen, terrassen, fietsers en voetgangers in dezelfde beperkte ruimte hun weg moeten vinden.
In de volgende paragraaf wordt hier nader op in gegaan.

Kinderen verdienen bijzondere aandacht. Deze aandacht richt zich op schoolroutes (gecombineerd met de fiets), de schoolomgeving en de woonomgeving. Op schoolroutes worden geconcentreerde oversteekpunten gerealiseerd en daar wordt de oversteekbaarheid van de weg bevorderd door middel van zebrapaden of voetgangers-lichten gecombineerd met drempels voor de automobilist. Een bijdrage aan de veiligheid van schoolkinderen levert het stippen-stappen-stoppenplan waarbij de veiligste schoolroutes door middel van markeringen voor de scholieren herkenbaar zijn gemaakt. Dit plan zal worden gecontinueerd.
Onveilige situaties zijn niet zelden het gevolg van parkeergedrag van ouders die kinderen met de auto halen of brengen. In het kader van het Duurzaam Veilig-beleid wordt hieraan specifiek aandacht besteed bij de invoering van 30 km/h-maatregelen.

Een andere aandachtsgroep voetgangers is de mindervalide en oudere verkeersdeelnemer. Hiervoor worden voorzieningen op routes en bij inrichting van het openbare gebied gerealiseerd: uitgangspunt is dat ten behoeve van visueel gehandicapten bij de vervanging van bestaande verkeersregelinstallaties en bij de realisatie van nieuwe installaties standaard de techniek voor het toepassen van geluidssignalering wordt ingebouwd. Voorts worden looproutemarking en verlaagde trottoirbanden toegepast ten behoeve van mensen die zijn aangewezen op een rolstoel. Bij reconstructies wordt dit al standaard toegepast.

Voor voetgangers wordt het volgende beleid uitgezet:
- Oversteekvoorzieningen van drukkere wegen en vermindering van de wachttijden bij verkeerslichten wordt nagestreefd. Vervanging van verkeerslichten door rotondes draagt hier ook aan bij.
- In de winkelstraten waar ook fietsen is toegestaan wordt de inrichting aangepast zodat duidelijk is waar wel en waar geen uitstallingen en terrassen mogelijk zijn en waar wel en niet mag worden gefietst. Incidenteel bij bijzondere gelegenheden kan zo'n route worden afgesloten voor fietsers, mits er een alternatieve route wordt geboden.
- Bij de uitwerking van 30 km/h-maatregelen zullen schoolroutes en schoolomgevingen extra aandacht krijgen door middel van geconcentreerde oversteekpunten.
- Voor ouderen en gehandicapten worden voorzieningen op routes en kruispunten gerealiseerd.

## 6.2 Fiets

### 6.2.1 Beoogd doel van de fietsmaatregelen

Voor de korte afstand zetten we in dit HVVP in op de fiets. De fiets moet voor de verplaatsingen binnen Haarlem een groter aandeel krijgen en dat moet ertoe leiden dat de auto voor deze korte afstanden niet behoeft te worden gebruikt. Hierbij wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik van 39% (bron: CBS gegevens 1996-1998) naar 45 %.

### 6.2.3 Uitwerking in maatregelen voor de fiets

Het HVVP gaat uit van het creëren van stadsleefgebieden, woonwijken waarbij de rol van de auto geminimaliseerd wordt. Dit schept een ruimere en een veiliger omgeving voor de fiets, net zoals een autoluwe binnenstad, voortbordurend op Haarlem Centrum Autoluw, dat doet.

In het HVVP worden daarnaast drie op de fiets gerichte beleidslijnen uitgezet om het fietsgebruik te stimuleren:
1. Verbetering van de bestaande fietsroutes en voorzieningen.
2. Uitgangspunt is dat bij kruisingen voorrang wordt gegeven aan fiets boven autoverkeer. Hiervan wordt alleen afgezien bij wegen die een belangrijke doorstroomfunctie voor het autoverkeer hebben (categorie A), dan wel wegen die een belangrijke openbaar-vervoerfunctie hebben.
3. Uitbreiding van het fietsnet.

*Ad 1: Verbetering van de bestaande fietsroutes en voorzieningen*

Comfort en veiligheid
- Vanwege comfort en veiligheid van fietsers is het uitgangspunt dat fietspaden worden aangelegd langs de drukkere wegen (categorie A en categorie B) waarover fietsroutes lopen.

Knips voor het autoverkeer
- Als middel om verkeer te weren op fietsroutes zijn knips voor de auto een effectief middel. Om dit middel, gebaseerd op het Houtense model, toe te

passen moet altijd in overleg getreden worden met omwonenden om te bezien of hier voldoende draagvlak voor is.

Verharding

- Uitgangspunt hierbij is dat fietsroutes zijn voorzien van een (herkenbare rode) asfaltverharding of in de binnenstad in verband met beschermd stadsgezicht, van goed vlakke klinkerverharding.

Verlichting langs routes

- In verband met sociale veiligheid en herkenbaarheid moeten utilitaire fietsroutes extra goed verlicht zijn.

Stallingen

- In de binnenstad, bij winkelcentra en bij openbaar-vervoerknooppunten (stations en halten van regionale buslijnen) dienen stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn. Bij stations en knooppunten in het openbaar-vervoernet zijn dit overdekte stallingsvoorzieningen en bij overige bushalten fietsklemmen. Voor de binnenstad worden bebouwde fietsparkeergarages gerealiseerd op nog nader te bepalen punten. Hiervoor is vanuit het parkeerfonds een bedrag van ruim 4,5 miljoen euro gereserveerd.

Oversteken

- Bestaande oversteken moeten worden verbeterd. Met name de drukke Westelijke Randweg en de Schipholweg vormen een barrière voor fietsers. Bij de Westelijke Randweg worden de oversteken bij de verkeerslichten als erg onveilig ervaren en de sociale veiligheid van bestaande fietstunnels is een probleem. De Provincie Noord-Holland heeft onlangs voorstellen gepresenteerd om de oversteken te verbeteren. De bestaande tunnels moeten worden aangepast op het aspect sociale veiligheid en onderhoud. Daar waar grote groepen fietsers oversteken, moet worden bezien of groentijdverlenging voor fietsers kan worden toegepast. Tevens moet worden nagegaan of voor deze oversteken een ongelijkvloerse oplossing, die voor dit type wegen de voorkeur heeft, mogelijk en haalbaar is. Naast de Westelijke Randweg vormt ook de Schipholweg een voor fietsers moeilijk te nemen barriere. Ook hier zijn bij de belangrijke oversteekpunten voor fietsers ongelijkvloerse kruisingen dringend gewenst.

Wachttijdvoorspeller

- De Wachttijdvoorspeller (zie figuur 6.1) geeft bij verkeerslichten een indicatie van nog resterende wachttijd voordat het licht op groen springt. In de praktijk heeft dit tot gevolg dat fietsers het gevoel hebben maar half zo lang te wachten. Ze fietsen ook minder snel door rood. Introductie van de Wachttijdvoorspeller maakt de route schijnbaar sneller, is comfortabel en bevordert de verkeersveiligheid. Aanbevolen wordt om met de Wachttijdvoorspeller een proef te nemen en

*Figuur 6.1: Wachttijdvoorspeller*

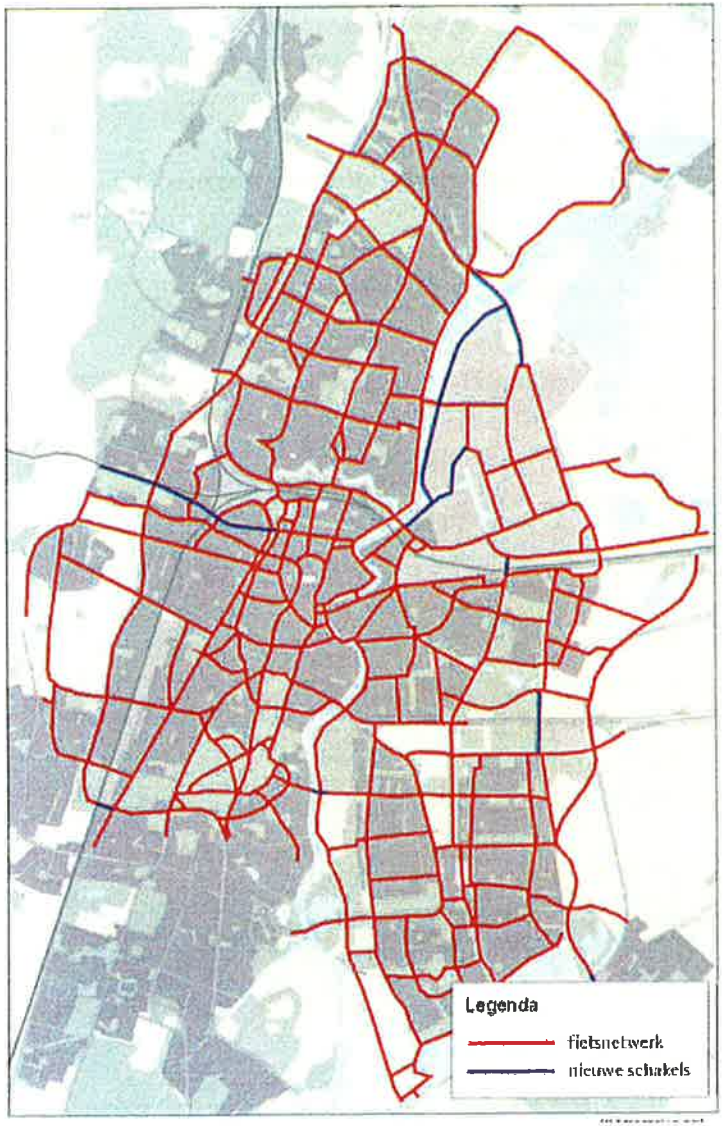
bij succes op alle oversteken over drukke hoofdwegen in het fietsroutenet deze voorziening toe te passen. Zulks uiteraard afgestemd op de financiële mogelijkheden.

*Ad 2: Voorrang geven aan fiets boven autoverkeer bij met verkeerslichten geregelde kruisingen*
Waar dat mogelijk is, zullen verkeerslichten geleidelijk aan worden vervangen door rotondes. Uniform uitgevoerde rotondes zijn veiliger dan verkeerslichten en bovendien hebben fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang op het autoverkeer. Als verkeerslichten moeten blijven, is een van de uitgangspunten om prioriteit te geven aan de fietser om het fietsgebruik binnen de stad te stimuleren. Een dilemma is dat dit uitgangspunt soms moeilijk te verenigen is met andere uitgangspunten in dit HVVP:

- Om het openbaar-vervoergebruik te stimuleren moet de gemiddelde snelheid omhoog. Als de fiets voorrang krijgt boven de bus bevordert dit de snelheid van de bus niet. Bovendien zijn vaak dure busvoorzieningen ingebouwd om juist de bus voorrang te geven.
- Autoverkeer wordt gebundeld op de hoofdwegen om autoluwe woonwijken te verkrijgen. Op die hoofdwegen moet het autoverkeer dan wel redelijk doorstromen, anders worden wachtrijen te lang en neemt de kans op sluipverkeer door de woonwijk toe.

In verband met deze 'conflicterende' uitgangspunten is ervoor gekozen om de fiets bij verkeerslichten in principe prioriteit te geven en alleen een uitzondering te maken voor kruispunten met een belangrijke doorstroomfunctie voor het autoverkeer (gebiedsontsluitingsweg A), dan wel wegen die een belangrijke openbaar-vervoerfunctie (sommige gebiedsontsluitingsweg B) hebben. Er wordt echter alleen afgezien van fietsprioriteit als de doorstroming van de auto of het OV daad-werkelijk dreigt te stagneren. Slimme verkeersregelingen worden ontwikkeld die prioriteiten toekennen afhankelijk van de drukte op de weg, het tijdstip van de dag of de week, de dienstregeling van het openbaar vervoer enzovoort.

*Ad 3: Uitbreiding van het fietsnet*
In paragraaf 3.4.1 is geconstateerd dat het fietsnetwerk een aantal schakels mist. In figuur 6.2 is aangegeven welke ontbrekende schakels aan het fietsnet moeten worden toegevoegd, waarbij de routes door de binnenstad hierna apart worden toegelicht. Het zal niet haalbaar zijn deze ontbrekende schakels in één keer te realiseren. Daarom wordt voorgesteld om in een uitvoerings-programma fietsmaatregelen een prioriteitstelling uit te werken. Bij deze prioriteitstelling kunnen de hiervoor onder 1 en 2 genoemde verbeteringsmaatregelen worden betrokken. Ook speelt daarbij de knelpuntenanalyse een rol, zoals weergegeven in de recentelijk verschenen evaluatie 'Haarlem Fietst'. Het uitvoeringsprogramma zal als basis moeten dienen voor de te plegen investeringen en voor subsidieaanvragen op het gebied van de fiets bij de hogere overheid.




*Figuur 6.2: Fietsnetwerk met nieuwe schakels*

*Fietsschakels in de binnenstad*

De fietsroutes door de binnenstad vergen aparte aandacht. De langgerekte noord-zuidstructuur van Haarlem zorgt ervoor dat belangrijke fietsrelaties door de binnenstad lopen. Ook fietsers uit noord die in het zuidelijk deel van de binnenstad moeten zijn en fietsers uit zuid met een noordelijke bestemming, rijden geheel of gedeeltelijk door de stad. De binnenstad kampt met een gebrekkige doorgang voor de fiets door of langs het winkelgebied. Er is tot op heden door de historische binnenstad met zijn winkelcentrum geen eenduidige fietsroute, noch noord-zuid, noch oost-west. Voor de oost-westrichting wordt de route Zijlstraat - Nieuwe Groenmarkt - Smedestraat - Damstraat in twee richtingen geschikt gemaakt en toegevoegd aan het fietsnet (dit is overigens pas mogelijk nadat de Damstraat, weer is heringericht).

- Voor de noord-zuidroutes in de binnenstad wordt geconstateerd (paragraaf 3.4.1) dat er een spanningsveld bestaat tussen de winkelfunctie, de voetganger en de fiets. Voorbeelden zijn de routes via de Gierstraat en via de Lange Veerstraat. Het creëren van een noord-zuidfietsroute met eigen infrastructuur door de Haarlemse binnenstad blijkt niet mogelijk. In het HVVP blijven de bestaande fietsroutes door winkel- en horecagebied lopen. De inrichting moet daarop aangepast worden: In goed overleg zullen duidelijke begrenzingen moeten worden gesteld aan het ruimtebeslag van uitstallingen en terrassen.
  Op drukke dagen en bij evenementen kan worden

overwogen om ter wille van de verblijfskwaliteit deze straten incidenteel af te sluiten voor fietsers. Bij wijze van proef zou de Lange Veerstraat op vaste tijden afgesloten kunnen worden. Dit verdient wel nadere uitwerking en overleg met belanghebbenden. Voorwaarde is dat er een goede alternatieve route voor de (doorgaande) fietsers moet zijn. Een alternatieve route langs het Spaarne kan, naast andere nog niet nader bestudeerde aspecten, alleen wanneer er eenrichtingsverkeer is ingesteld en de Damstraat weer open is.
- Tevens wordt met de inrichting van de straat een helder beeld geschapen voor fietsers en voetgangers, conform het convenant Binnenstad.

Concreet zijn er twee noord-zuidroutes voor fietsers: (1) Gierstraat - Koningstraat - Zijlstraat - Nieuwe Groenmarkt - Kruisstraat en (2) Kleine Houtstraat - Lange Veerstraat - Jansstraat. Net als nu het geval is, blijven de routes alleen opengesteld voor fietsers zonder hulpmotor. Brom- en snorfietsers worden buiten de winkelstraten omgeleid.

*Prioritering fietsmaatregelen*

In het HVVP wordt een forse inhaalslag voorgesteld wat betreft het verbeteren van het fietsnetwerk. De intentie is om een fors aantal knelpunten aan te pakken en verbeteringen te realiseren. Dit vraagt om een verdiepingsslag en het maken van een prioritering. In de deelnota fiets, een uitwerking van het HVVP, zal dit zijn beslag krijgen in de vorm van een uitvoeringsprogramma. Het streven is om zo spoedig mogelijk een voorbeeldroute vorm te geven, in de lijn van de genoemde verbeteringsprincipes. Maar ook wordt daarin aandacht besteed aan de fiets als voor- en natransport bij (de stamlijnen van) het openbaar vervoer (de fiets-OV-tandem).

In de deelnota is het mogelijk andere doelstellingen te kwantificeren, zoals het verkorten van de wachttijd bij verkeersregelinstallaties.

Voor fietsers worden de volgende maatregelen voorgesteld:
- Als doelstelling geldt een toename van 39% naar 45 % van het fietsgebruik op de korte afstand.
- Verbetering van het bestaande net moet zich richten op kwaliteitsverbetering, verkeersveiligheid, stallingsvoorzieningen, verbeteren van oversteekfaciliteiten (fietstunnels, sociale veiligheid, en Wachttijdvoorspeller) en knips.
- Er zijn bescheiden mogelijkheden om de prioriteiten voor de fiets in verkeersregelingen te verbeteren. Er moet worden gemanoeuvreerd in het delicate evenwicht tussen kwaliteit voor de fiets en redelijke doorstroming voor de auto.
- Het is wenselijk om een aantal schakels aan het fietsnet toe te voegen. Prioritering wordt in het uitvoeringsprogramma van de deelnota 'fiets' uitgewerkt.

Veranderingen naar aanleiding van de inspraak:
- een gekwantificeerde doelstelling waarbij het fietsgebruik van 39% naar 45% gaat;
- bezien in hoeverre het principe van knips toepasbaar is;
- geen alternatieve noord-zuidroute voor de fiets in de binnenstad.

# 7 Openbaar vervoer

## 7.1 Hoofdfuncties openbaar vervoer

Bij het openbaar-vervoerssysteem kan een tweetal hoofdfuncties worden onderscheiden:

- Een regionale functie: voor verplaatsingen tussen de regio en Haarlem neemt het openbaar vervoer een substantieel deel van de verplaatsingen voor haar rekening. Deze verplaatsingen vervangen direct verplaatsingen per auto.
- Een lokale functie: binnen Haarlem vervult het openbaar vervoer vooral een rol voor mensen waarvoor de fiets geen alternatief is en voor verplaatsingen naar bijvoorbeeld de binnenstad, waar het in samenhang met het parkeerbeleid het alternatief vormt voor het gebruik van de auto. Ook brengt het lokale net de OV-reizigers naar de regionale lijnen.

Uiteraard vormt het OV een alternatief voor mensen die geen auto hebben. Maar het vormt ook een alternatief voor de autoverplaatsingen op zich. Samen met de fiets biedt het OV het alternatief voor autogebruik dat we willen laten afnemen. Verder is de economische betekenis van het openbaar vervoer voor de binnenstad groot door de combinatie van intensief gebruik en weinig ruimte. Dat kan worden geïllustreerd aan het ruimtegebruik van diverse verplaatsingen en de benodigde ruimte voor het stallen van het gebruikte vervoermiddel (zie tabel 7.1).

Regionale OV-verplaatsingen zijn relatief rendabel te exploiteren, hetgeen mede veroorzaakt wordt door de lange afstanden die worden overbrugd en de daardoor hogere opbrengst. Daarvoor dient wel een efficiencyslag te worden gemaakt, want lang niet alle regionale lijnen voldoen aan redelijke eisen van kostendekking. Lokaal staat de situatie er veel slechter voor. Het grote aantal lokale lijnen met te weinig reizigers zet de exploitatie voortdurend onder druk. Telkenmale moeten lijnen worden ingekrompen, geschrapt, of vervangen worden door een vervoer-op-maatsysteem. De krimpende budgetten voor het openbaar vervoer zijn een gevolg van bezuinigingen die van rijkswege worden opgelegd.

| soort verplaatsing | ruimtegebruik verplaatsing per persoon | ruimtegebruik stalling per persoon |
|---|---|---|
| voetganger | 1 $m^2$ | geen |
| fietser (1 persoon/fiets) | 4 $m^2$ | 4 $m^2$ |
| auto (met 4 inzittenden) | 15 $m^2$ | 6 $m^2$ |
| auto (met 1,2 inzittenden) | 50 $m^2$ | 20 $m^2$ |
| bus (met 30 inzittenden) | 4 $m^2$ | geen |

*Tabel 7.1: Ruimtegebruik verplaatsing en stalling*

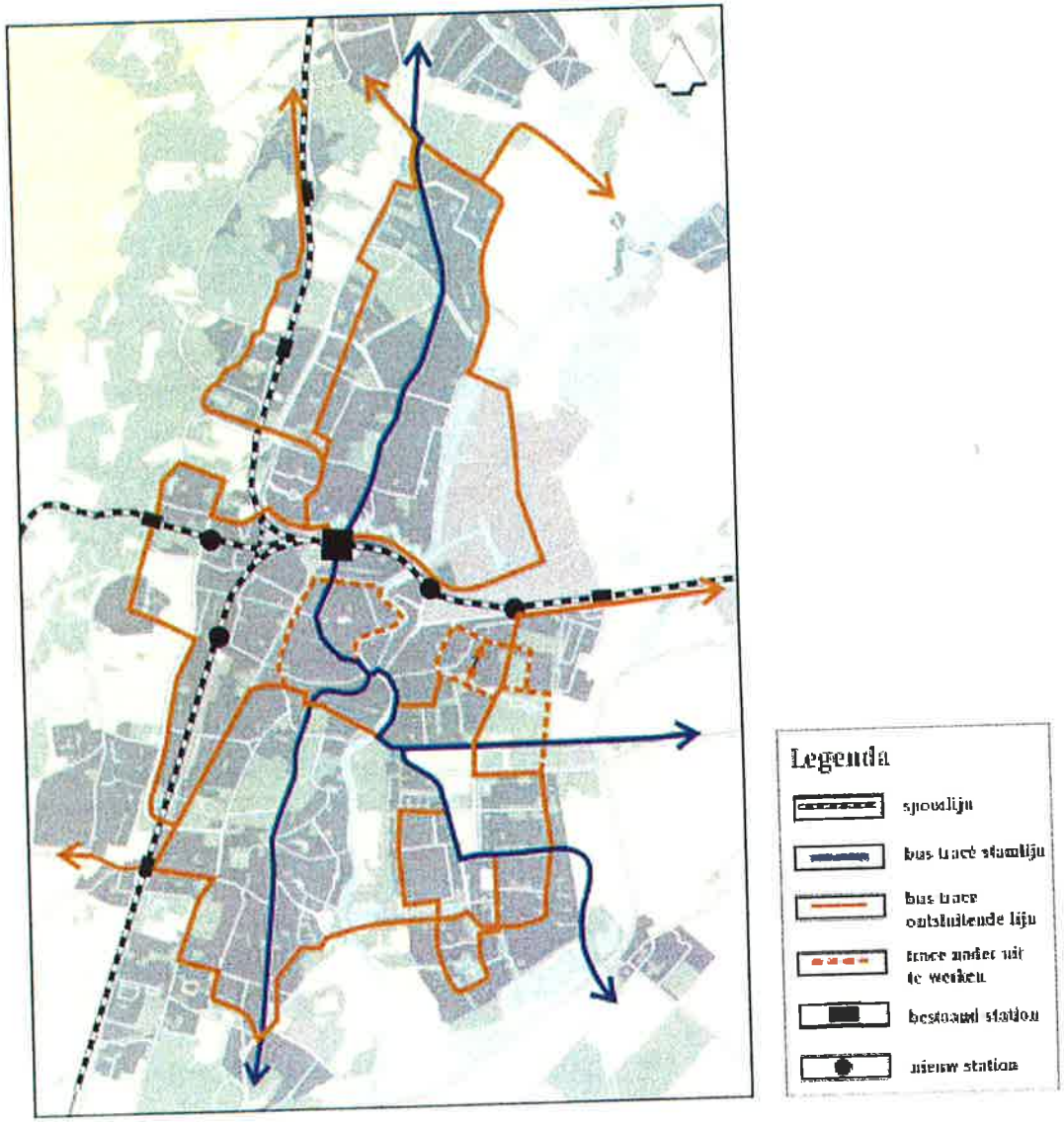
In dit HVVP worden voor het openbaar vervoer de volgende doelen geformuleerd:

1. Verhogen van de gemiddelde trajectsnelheid in de stad van de huidige 21,5 km/h naar 25 km/h.
2. Versterken van de regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer, vanwege het economisch belang voor de stad en om teneinde het gebruik van de auto naar de regio en verder te beperken.
3. Optimalisering van het lokale openbaar vervoer, met grote aandacht voor de toegankelijkheid, alsmede het bieden van een aantrekkelijk alternatief voor de auto, met name in congestiegebieden en in de nauwe binnenstad.

In dit HVVP worden de hoofdrichtingen aangegeven voor de toekomstige openbaar-vervoerstructuur. Uitwerking in definitieve routes, lijnvoering en frequenties vindt hier niet plaats, maar in een aparte openbaar-vervoerstudie. Aan de hand van de doelstelling om de snelheid te verhogen, zal worden bekeken of de doelstelling van groei van het aantal reizigers gerealiseerd wordt. Hierbij geldt als minimale doelstelling het niveau van 1999.
Het OV-net zoals dat wordt voorgesteld, is weergegeven in figuur 7.1.

## 7.2 Regionale functie

Uitgangspunt bij de regionale openbaar-vervoerstructuur is dat het lokale openbaar vervoer kan meeprofiteren van de infrastructuur van de regionale lijnen. Voor de regionale verplaatsingen geldt dat het openbaar vervoer een duidelijke verbeteringsslag moet gaan maken. De regio Haarlem is onderdeel van de Noordvleugel van de Randstad. De verplaatsingen op het niveau van de Noordvleugel worden intensiever en weerspiegelen de structuur als netwerkregio. Voor deze verbeteringsslag zullen forse investeringen in het openbaar vervoer nodig zijn. Deze verbeteringen hoeven niet meteen te worden gezocht in nieuwe infrastructuur. Zeker voor de situatie in en rond Haarlem geldt dat bestaande railinfrastructuur kan worden aangewend (benut) om onderdeel van het netwerk aan regionale openbaar-vervoerverbindingen van het Regionet te worden. Op de Haarlemse spoorwegknoop is voldoende capaciteit beschikbaar om




*Figuur 7.1: OV-net*

naast de trein regionale railverbindingen toe te voegen, met nieuwe halten om knooppunten van stedelijke ontwikkeling te bedienen, hoge frequenties en in de toekomst mogelijk zelfs gekoppeld aan een tramlijn door de binnenstad.

Echter, gezien de ligging van de raillijnen ten opzichte van de binnenstad blijft aanvullend (bus)vervoer nodig. Ook als in de eindsituatie alle gewenste railverbindingen er zijn. Echter, juist het benutten van wat je toch al hebt, spaart kosten en kan regionaal een hoogwaardig voorzieningenniveau bieden.

*Het railnet*

Op regionaal niveau vormt Regionet de basis voor een sterachtig vervoerstelsel, uitgaande van de bestaande spoorlijnen, waarbij de spoorwegknoop station Haarlem maximaal benut wordt. Op dit moment sluiten het lokale en regionale busnet hierop aan. Vanaf station Haarlem zijn er vier spoorassen (richting Amsterdam, Zandvoort, Noord-Holland en Leiden), die redelijk de ontwikkelingsassen van de stad volgen. Vaak liggen ze echter op een zodanige afstand van het zwaartepunt van de bebouwing, dat naast die spoorrailassen nog extra OV-assen nodig zijn. Die bedienen de bebouwing beter en zijn daardoor voor het regionale vervoer van grote betekenis. De invloedssfeer van de spoorrailassen moet worden versterkt door op de bestaande lijnen extra stations te realiseren. Het HVVP gaat in Haarlem uit van vier nieuwe stations:

- Haarlem-Zuid aan de lijn Haarlem - Leiden: van belang voor de economische ontwikkeling in dit stadsdeel en de betere ontsluiting van Haarlem-Zuidwest;
- Westelijke Randweg/Zijlweg aan de lijn Haarlem - Zandvoort: mede te realiseren in verband met de scholenconcentratie die in dit gebied in ontwikkeling is;
- Oudeweg/Harmenjansweg aan de lijn Haarlem - Amsterdam: geënt op de economisch hoogwaardige ontwikkeling in de grafische en reclamesector die in dit gebied wordt geconcentreerd;
- Prins Bernardlaan aan de lijn Haarlem - Amsterdam: vanwege de ontwikkelingen in de spoorzone en om Haarlem-Oost een beter aansluiting op het regionale net te bieden.

Het station Haarlem Spaarnwoude wordt verder in haar omgeving uitgebouwd. Het geprojecteerde stadion, waar ook de ontwikkeling van een transferium aan is gekoppeld, zal hieraan een belangrijke impuls geven.

De haalbaarheid van de aanleg van nieuwe stations moet per station worden onderzocht in samenhang met de in het betreffende gebied geprojecteerde sociaal-economische ontwikkelingen. Spoor en omgeving hebben elkaar nodig om een sterke groeiimpuls te realiseren.

Het is nog niet duidelijk met welke frequentie de treinen bij de nieuwe stations stoppen. Als met de bestaande

stoptreinen de stations worden bediend, zal de frequentie waarschijnlijk maximaal eenmaal per half uur zijn. Overigens is het zeer de vraag of meer halten met het huidige materieel wel realiseerbaar zijn. De overstap naar light rail, dat sneller optrekt en kortere stops aan kan, zal noodzakelijk zijn om alle gewenste stations met een voldoende frequentie bediend te krijgen. De nieuwe stations bieden mogelijkheden om de gebieden rond de stations een economische impuls te geven. Omgekeerd zullen sociaal-economische ontwikkelingen bij de stations de opening van deze nieuwe stations mogelijk maken. De nieuwe intensiveringslocaties zijn per openbaar (trein)vervoer vanuit de regio goed te bereiken. Voor de ontsluiting van ontwikkelingen in de spoorzone en nabij de Westergracht zal het spoor dus een belangrijke rol vervullen.

Haarlem heeft een intercityverbinding met Amsterdam, Utrecht en verder. Een intercityverbinding met de Zuidvleugel van de Randstad (Leiden en verder) ontbreekt. Voor een goede aanhechting aan de Zuidvleugel van de Randstad is deze IC-verbinding van groot belang en deze wordt daarom actief nagestreefd.

*Het overige regionale OV-net*
Zoals gezegd liggen de spoorlijnen op een aantal plekken op te grote afstand van zwaartepunten van stedelijke activiteit.

Door de ligging van deze raillijnen is het belang van station Haarlem als centraal gelegen uitwisselings- en overstappunt groot. De aanvullende OV-lijnen moeten onderling en met de trein goede aansluitingen bieden. Het OV-net krijgt daarmee een radiale structuur. Binnen die structuur wordt het lijnennet zo efficiënt mogelijk opgezet door middel van verbindende stamlijnen en aangevuld met ontsluitende lijnen.

De aanvullende OV-assen, de stamlijnen, moeten worden ontwikkeld of uitgebouwd om de belangrijke taak die het OV heeft als alternatief voor de auto inhoud te geven. Een heel belangrijke en hoogwaardige stamlijn is de Zuidtangent die in januari 2002 is gaan rijden. De Zuidtangent is een regionale snelbusverbinding op het traject Amsterdam-Zuidoost - Amstelveen - Schiphol - Hoofddorp - Haarlem. Op het kerntraject tussen Schiphol en Haarlem (Europaweg - Schipholweg) kent het tracé een volledig exclusieve infrastructuur. Tussen Amstelveen en Schiphol wordt gebruikgemaakt van (de vluchtstrook van) de autosnelweg.
In de Haarlemse binnenstad zijn nog geen exclusieve voorzieningen op het tracé gerealiseerd. In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is gestudeerd op een vervolgtraject van de Zuidtangent richting IJmuiden via Haarlem-Noord. De stuurgroep heeft zich uitgesproken over het tracé via de Schalkwijkerstraat en de Gedempte Oude Gracht naar het eindpunt bij het station Haarlem. Het College van B&W heeft op 3 december besloten om de Zuidtangent vooralsnog niet

*Figuur 7.2: Zuidtangent*

door te trekken via Haarlem-Noord naar IJmuiden, met daarbij opgemerkt dat ten tijde van het drukken van dit HVVP commissiebehandeling nog moest plaatsvinden. Over de inrichting van het tracé wordt nog gediscussieerd. In dit HVVP wordt op de uitkomsten van deze discussie niet vooruitgelopen. Het tracé zal zo worden ingericht dat vertramming van het traject in de toekomst mogelijk is.
In de inspraak op het HVVP is geconstateerd dat het aantal halten van de Zuidtangent in de stad te klein is. Nu de Zuidtangent voorshands eindigt bij het station, moet worden bezien of door toevoeging van enige halten de aantrekkelijkheid van de Zuidtangent kan worden vergroot zonder dat de reissnelheid noemenswaardig omlaag gaat.

Naast de Zuidtangent zijn nog de volgende stamlijnen in het te realiseren OV-net opgenomen:
- lijn station Haarlem - Haarlem-Noord Rijksstraatweg - Santpoort - IJmuiden;
- lijn station Haarlem - Haarlem-Zuid Heemsteedsedreef - Heemstede - Hoofddorp c.q. Bollenstreek;
- lijn station Haarlem - Schipholweg - A9 - Amsterdam-Zuid c.q. Schiphol e.v.

De stamlijnen zullen een hoge frequentie (minimaal om de 10 minuten), een hoge gemiddelde snelheid en een grote mate van betrouwbaarheid krijgen. Daartoe zullen op de trajecten van deze lijnen doorstromingsmaatregelen worden getroffen en zullen de halteplaatsen moeten worden voorzien van reizigersinformatie over de te verwachten aankomsttijd aan de halte. De OV-tracés van de stamlijnen moeten ook in de openbare ruimte herkenbaar worden vormgegeven. Vormgevingselementen zijn herkenbare vrije banen of stroken, herkenbare prioritering bij verkeersregelinstallaties, inrichting van halteplaatsen enzovoort. Het is van belang dat die totale inrichting bijdraagt aan een beter imago van het OV-systeem en dat uitgestraald wordt dat die prioriteit langdurig zal worden geboden. Voor het stamlijnennet wordt een met de Zuidtangent vergelijkbare duurzame kwaliteit nagestreefd. De praktische uitvoering zal om financiële reden wellicht wat soberder moeten worden vormgegeven. De visie met betrekking tot deze stamlijnen sluit aan bij het wensbeeld van Regionet Korte Termijn.
De stamlijntracés bieden mogelijkheden voor sociaal-economische opwaardering of herontwikkeling van aangrenzende gebieden. Voorbeelden hiervan zijn de zone langs de Schipholweg (Noordstrook) en Schalkwijk met het nieuw te ontwikkelen stadshart.
Voor het goed functioneren van stamlijnen is een goede voeding van de lijnen nodig. Voor de aanvoer van reizigers naar deze lijnen is de fiets (en te voet) de belangrijkste mogelijkheid, maar ook de lokale lijnen en het CVV zijn hierbij van betekenis. Belangrijk op- en overstappunten worden in dat kader aangewezen als knooppunten waar extra voorzieningen worden gerealiseerd (stalling voor fietsen, extra voorzieningen voor wachtende reizigers etc.).

Niet alle regionale OV-lijnen hebben voldoende potentie om te worden uitgebouwd tot stamlijn. Op delen van het net waar slechts een beperkte vervoerswaarde kan worden gerealiseerd zal de 'normale' ontsluitende lijnvoering worden geoptimaliseerd en zo veel mogelijk worden gecombineerd met de stadslijnen.

*(HOV-)bus, regiotram of light rail*
In het voorgaande is aangegeven dat op het railnet meer stations moeten worden gerealiseerd. Om meerdere stations te kunnen openen en voldoende reizigers te trekken, is een hoge frequentie noodzakelijk. Dat is alleen realiseerbaar als een overstap kan worden gemaakt naar light-railmaterieel. Een bijzondere en nog lichtere vorm van light rail is het regiotrammaterieel (zie figuur 7.3). Dit materieel is niet gebonden aan de bestaande spoorbaan, maar kan desgewenst een traject door de stad volgen. Op de spoorbaan naar Zandvoort zal een proef worden gedaan om te onderzoeken of een regiotram op dezelfde baan kan rijden als traditioneel spoor-wegmaterieel. Dit is van belang om de technische haalbaarheid in beeld te krijgen, maar ook om aan de reizigers het voordeel van een dergelijke exploitatie te laten zien (hogere frequentie voor dezelfde kosten, groter aantal halteplaatsen). In het buitenland is hiermee al de nodige ervaring opgedaan, maar met de Nederlandse beveiligingssystemen is nog geen ervaring opgedaan.

Tram in Saarbrücken

Tram in Orléans

*Figuur 7.3: Voorbeeld van materieel voor regionale rail*

Naast het spoornetwerk is hiervoor bewust gesproken over een regionaal OV-net en over OV-tracés. Voor de hoofdlijnen van het plan is het materieel waarmee het net wordt bediend van een tweede orde.
Het gekozen systeem zal met bussen goed functioneren. Berekeningen laten bij dit stamlijnenconcept in

combinatie met een uitgekiend stadsnet een reizigersgroei voor de regionale verplaatsingen zien.

Een bediening van (delen van) het net met een regiotram zal een aanzienlijke reizigers- en imagosprong meebrengen. In het kader van dit HVVP is verkend welke winst kan worden geboekt als de Zuidtangent wordt geïntegreerd met de railverbinding naar Beverwijk en Uitgeest in de vorm van een regiotram.
De resultaten zijn zodanig veelbelovend dat een en ander onderwerp van studie en planvorming in de komende plantermijn zal zijn.

## 7.3 Lokale functie

Met name het lokale openbaar vervoer staat de laatste jaren onder druk. Dit geldt zeker voor de lijnen die vanaf de hoofdroutes woonwijken ontsluiten. Juist deze zogenaamde ontsluitende lijnen (die door de woonwijken kronkelen) staan zowel wat betreft de dienstregeling als wat betreft het aantal passagiers onder druk. Het huidige lijnennet biedt zoveel mogelijke rechtstreekse verbindingen met de binnenstad en het station. Dit fijnmazige net van rechtsreekse verbindingen zal op termijn financieel niet overal te handhaven zijn. Uitgangspunt blijft dat iedere woning in Haarlem in een straal van maximaal 400 meter voor het gebied rond de binnenstad en 500 meter voor het gebied daarbuiten, een bushalte heeft. Echter, juist om de kwaliteit van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto te vergroten, is het nodig om nieuwe structuren voor de lijnvoering te ontwikkelen die zowel recht doen aan diegenen die op het openbaar vervoer zijn aangewezen (sociale functie openbaar vervoer) als aan het uitgangspunt om de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het openbaar vervoer te vergroten en het nog betaalbaar te kunnen houden ook. Dat wil zeggen dat waarschijnlijk op belangrijke lijnen gekozen wordt voor snelheid met grotere halteafstanden en dat daarnaast een ontsluitend systeem gaat functioneren dat dichter bij de woningen in de wijken komt. Daarnaast verdient ook sociale veiligheid meer aandacht om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

*Het lokale OV-net*

Ook voor lokale verplaatsingen binnen Haarlem vervult het stamlijnennet een belangrijke rol. Het stamlijnennet rijdt over hoofdassen van het stedelijk net en heeft een vooral radiale structuur. Deze structuur wordt aangevuld met het lokale openbaar vervoer dat de volgende functies heeft:

- aanvoeren van reizigers naar het stamlijnen- en spoorwegnet;
- bieden van vervoermogelijkheden binnen de stad voor reizigers die geen gebruik kunnen of willen maken van fiets en/of auto;
- het bieden van vervoer naar locaties die met andere vervoers-wijzen slechts moeizaam bereikbaar zijn.

In het eerste en laatste geval leidt het gebruik van de lokale lijn tot minder autogebruik. Voor de tweede categorie verplaatsingen is geen auto beschikbaar en

wordt de fiets niet gebruikt. Verbeteringen of verslechteringen in het stadsnet zijn direct zichtbaar in een minder of meer gebruik van de fiets. Gebruik van het lokale OV als alternatief voor een korte autorit wordt vooral beïnvloed door maatregelen op het gebied van parkeren (schaarste, hoge tarieven, beperkte parkeerduur e.d.).
Op de zwaarste vervoerassen worden de reizigers het snelst en het meest frequent over grote afstand vervoerd, waardoor de plaatsruimte snel vrijgemaakt wordt voor andere reizigers en hoge opbrengsten worden gegenereerd. Deze lijnen zijn daarom relatief goed te exploiteren (paragraaf 7.1). Het gevolg van deze wijze van werken is, dat kleine vervoersstromen die voor de sociale functie van groot belang zijn, kunnen worden veronachtzaamd. Juist bij deze stadslijnen is het spanningsveld tussen kosten en opbrengsten groot, en staan de bedieningsmogelijkheden voortdurend onder druk. Om kosten te besparen met behoud van de totale ontsluitingskwaliteit zal worden bezien of plaatselijk een systeem kan worden ingevoerd waarbij ontsluitende lijnen minder rechtstreekse verbindingen bieden, maar waarbij via een goede overstap bij een knooppunt verder kan worden gereisd met een stamlijn. Analyse van het lijnennet en ontwikkeling van goede aansluitschema's kan mogelijk ervoor zorgen dat het lokale openbaar vervoer nog aan kwaliteit kan winnen.

*Collectief vraagafhankelijk vervoer*
Het OV wordt zo veel mogelijk toegankelijk gemaakt voor minder-validen. Dit laat onverlet dat naast het OV-lijnennet vervoer op maat moet blijven in de vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) in het kader van de Wet voorzieningen gehandicapten (Wvg). Het CVV dient als aanvulling op het openbaar vervoer voor mensen voor wie het reguliere openbaar vervoer onvoldoende gebruiksmogelijkheden biedt (bijvoorbeeld minder validen en ouderen). Er wordt naar gestreefd medio 2004 een CVV-systeem in te voeren. Tegelijkertijd zal moeten worden gekeken hoe CVV en regulier OV beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Vanaf 2004 beschikt de provincie over het OV-budget en de gemeente over de Wvg-gelden.

*Onderzoek stimulering OV-gebruik op de korte afstand*
In de uitwerkingsnota openbaar vervoer is het wenselijk een onderzoek te doen of de Apeldoornse proef ook in Haarlem navolging kan vinden. Namelijk door busreizigers op de koopavond en de zaterdag 1 euro voor een kaartje te laten betalen. In Apeldoorn leidde dat tijdens de proefperiode tot een forse passagierstoename.

Samengevat moet bij het openbaar vervoer onderscheidt worden gemaakt tussen de regionale en de lokale functie. Het net van regionale en lokale lijnen zal verder worden uitgewerkt in de uitwerkingsnota openbaar vervoer. Als dubbele doelstelling hierbij geldt om, zowel de kwaliteit van het openbaar vervoer als de rendabiliteit van de exploitatie te verhogen. In het bijzonder betekent dit het volgende:

- Het openbaar vervoer heeft een regionale en locale functie.
- De regionale functie wordt verder uitgebouwd door een samenhangend net van radiale spoor- en stamlijnen en zal daarmee als onderdeel van Regionet een snel, betrouwbaar en frequent alternatief zijn voor verplaatsingen per auto.
- Onderzocht wordt of stamlijnen al dan niet in combinatie met nu nog bestaande spoorlijnen omgebouwd kunnen worden tot regiotrambediening. Concreet voorbeeld hiervan is de lijn Uitgeest - Beverwijk - Haarlem die als regiotram over het tracé van de Zuidtangent kan gaan rijden.
- De locale functie wordt waargenomen door een uitgekiend stadsnet met (bus)lijnen die reizigers aanvoeren naar knooppunten van openbaar vervoer en naar het spoor- en stamlijnennet.
- Voor o.a. mindervaliden en ouderen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer zal een systeem van collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) worden ingezet. Een studie moet uitwijzen hoe de combinatie CVV en regulier OV het best kan worden ingezet.

Veranderingen naar aanleiding van de inspraak:

- het openbaar vervoer wordt een systeem van stamlijnen die met feeders (voedingslijnen) worden aangevuld;
- de radiale structuur van het openbaar vervoer is het eindbeeld;
- aanbeveling onderzoek naar Apeldoornse proef.

# 8 Auto

## 8.1 Algemeen

Op het Haarlemse wegennet wordt niet meer autoverkeer toegelaten dan de stad aan kan. Het bestaande stedelijk weefsel zal worden gerespecteerd. Met andere woorden, de problematiek zal in principe binnen de bestaande erfgrenzen moeten worden opgelost. Het teveel aan autoverkeer wordt niet tot het hoofdwegennet toegelaten en alternatieven voor de auto worden ontwikkeld.

## 8.2 Doel van de autostructuur

Belangrijkste uitgangspunt bij de ontwikkeling van de autostructuur is het creëren van stadsleefgebieden. Stadsleefgebieden bestaan uit gewone woonstraten (zogenoemde erftoegangswegen) en alleen daar waar noodzakelijk een (bescheiden) gebiedsontsluitingsweg met een profiel dat ruimte geeft aan de fiets. Het autoverkeer in deze stadsleefgebieden heeft een bestemming in de wijk, doorgaand verkeer wordt geweerd. Bestemmingsverkeer wordt zo direct mogelijk naar de gebiedsontsluitingswegen geleid. Deze gebiedsontsluitingswegen moeten daarbij een redelijke doorstroming bieden.

## 8.3 Doseer- en transferpunten

Een belangrijk instrument om de hoeveelheid autoverkeer te sturen, is dosering. Met behulp van dosering wordt in de spits niet meer verkeer toegelaten tot het Haarlemse wegennet dan verwerkt kan worden. Om dit te bereiken, wordt het autoverkeer dat de stad in wil, gedoseerd tot de stad toegelaten. De doseerpunten bevinden zich op de N200 (Amsterdamse Vaart), de N205 (Nieuwe Schipholweg) en de N208 (Delftlaan). Gevolg is dat er in de spits enige congestie op de invalswegen van Haarlem kan ontstaan. Om te voorkomen dat dit leidt tot sluipverkeer op andere wegen, moet de plek van het doseerpunt in overleg met alle betrokkenen zorgvuldig bepaald worden. Door het doseren, aangevuld met verkeersmanagementsmaatregelen, wordt binnen Haarlem een redelijke doorstroming nagestreefd. Aanvullend hierop worden aan de rand van de stad vóór de doseerpunten, overstapmogelijkheden van de auto op openbaar vervoer gecreëerd, zodat het aantrekkelijk wordt de auto te laten staan en per openbaar vervoer of fiets de stad in te reizen. Er is een aantal van deze zogenaamde transferpunten aan te wijzen:

*Transferpunt Schipholweg*

Voor het autoverkeer dat via de Schipholweg binnenkomt en dat gedoseerd tot Haarlem wordt toegelaten, zijn drie transferpunten mogelijk:

1 Transferpunt: N22/Zuidtangent
Ten eerste kan onderzocht worden of bij de aansluiting N22 een verwijzing naar een in de Haarlemmermeer te realiseren transferpunt aan de Zuidtangent haalbaar is. Het transferpunt moet in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat en de gemeente Haarlemmermeer worden ontwikkeld.

2 Transferpunt Fuikvaartweg nabij Burgemeester Reinaldapark
Een tweede mogelijkheid is een locatie aan de

verlengde Fuikvaartweg oostelijk van het Burgemeester Reinaldapark, waar een nieuwe ontsluitende busverbinding van Schalkwijk, via Parkwijk en de Amsterdamsebuurt, naar de binnenstad is opgenomen. Deze verbinding zal voor dit doel een voldoende hoge frequentie moeten bieden. De exacte locatie hangt af van de toekomstige routering van de bus. Vooralsnog wordt de hier benoemde locatie aangehouden, echter bij een gewijzigde busroutering schuift de P+R-locatie mee.

3. Transferpunt hoek Schipholweg - Prins Bernhardlaan
   Deze locatie komt in beeld als er geen bus via Fuikvaartweg rijdt, maar via Schipholweg - Prins Bernhardlaan naar Parkwijk. De automobilist rijdt langs de file naar het transferpunt over een 'transfer'strook.

*Transferpunt: Station/stadion Haarlem - Spaarnwoude*
Een belangrijk transferpunt auto/fiets naar light rail en spoor komt bij het station Spaarnwoude. Dit geeft een extra dimensie aan het hier geprojecteerde nieuwe stadion, dat de potentie heeft om uit te groeien tot een transferium.

*Transferpunt Delftplein*
Verkeer uit het noorden komt Haarlem via de N208 binnen. In overleg met de gemeente Velsen en de provincie moet worden bezien waar het best een doseerpunt voor het verkeer richting Haarlem kan worden gerealiseerd. Nu ligt dat punt bij de aansluiting van de Jan Gijzenkade op de Westelijke Randweg.

Uiteraard zijn deze transferpunten ook in omgekeerde richting te gebruiken om via het regionaal openbaar vervoer de stad te verlaten.

## 8.4 Verkeersmanagement

*Groene golf*
Doorstroming van het verkeer op wegen die daarvoor bedoeld zijn is niet alleen van belang voor een snelle afwikkeling, maar ook om sluipverkeer in aanliggende woonwijken tegen te gaan. Naast doseerpunten bij de toegangspoorten van de stad, kan de doorstroming in de stad bevorderd worden door de toepassing van groene golven. Het op deze manier koppelen van verkeersregelinstallaties is echter niet altijd en overal toepasbaar. De onderlinge afstand tussen kruisingen en de vormgeving van de doorgaande structuur is sterk bepalend of een groene golf te realiseren valt. Waar mogelijk wordt ook in de toekomst ingezet op groene golven. Dit zal het geval zijn op wegen van de categorie gebiedsontsluitingsweg type A. Deze wegen moeten immers het autoverkeer uit de verblijfsgebieden naar zich toe trekken.

*Minirotondes*
Er wordt sterk ingezet op vervanging van verkeersregelinstallaties door minirotondes. Dit is een goede manier om de verkeersveiligheid te verbeteren met behoud van een goede doorstroming. Bij vervanging

van verkeerslichten komen er in principe minirotondes voor in de plaats behalve als aantoonbaar is dat dit vanwege de verkeersintensiteit, verkeersmanagementsoverwegingen of beschikbare ruimte niet mogelijk is.

## 8.5 Sluipverkeer

Het autoverkeer wordt zo veel mogelijk geconcentreerd op de gebiedsontsluitingswegen. In de wijken ontstaan stadsleefgebieden met een beperkte rol voor de auto. Als de doorstroming op de gebiedsontsluitingswegen onvoldoende is, kunnen automobilisten besluiten een alternatieve route te zoeken door de wijken in de hoop dat deze route sneller is. Dit verkeer wordt bestempeld als sluipverkeer en zorgt voor overlast. Daarom moeten in de wijken op wegen die parallel lopen aan de hoofdroutes, maatregelen worden genomen om dit sluipverkeer tegen te gaan. Dit is bijvoorbeeld de knips zoals die in Haarlem-Noord en Schalkwijk voorgesteld wordt of het inrichten tot 30 km/h-verblijfsgebied met de bijbehorende maatregelen. Concrete aanpak vindt plaats in een nadere uitwerking op basis van het HVVP.

## 8.6 Houtens Model

Veel insprekers hebben gewezen op de goede ervaringen in het Houtens model. Het Houtens model houdt in dat elke buurt een eigen ontsluiting heeft. Via die ene ontsluitingsweg kan de auto de buurt inrijden en dezelfde weg moet worden gebruikt om de buurt weer uit te rijden. Het is niet mogelijk om met de auto rechtstreeks van de ene naar de andere buurt te rijden. De auto moet eerst de buurt uit, naar de hoofdwegenstructuur en daarna de volgende buurt in. Voor de fiets zijn die rechtstreekse verbindingen wel aanwezig, waardoor het aantrekkelijker wordt om de fiets te gebruiken. Houten is een nieuwe stad waar de bewoners van meet af aan met deze fietsvriendelijke structuur te maken hebben. Het verkeerssysteem wordt zeer gewaardeerd, omdat de wijken en buurten zeer autoluw zijn.

Voor Schalkwijk 2000+ heeft het Houtens model min of meer model gestaan. In Schalkwijk is wel gebleken dat er in bestaande situaties bij een deel van de bestaande bewoners grote weerstand is tegen het (achteraf) aanbrengen van knips tussen aan elkaar grenzende wijken en buurten. Ervaringen elders tonen wel aan dat als een 'Houtense' ingreep in een bestaande structuur wordt gedaan er, na een wat moeilijke gewenningsperiode, een grotere tevredenheid over de leefbaarheid in de buurt bestaat.

Daarnaast realiseert Houten in de VINEX-wijken op bescheiden schaal parkeerplaatsen op enige afstand van de woning in plaats van parkeren voor de woning. Haarlem heeft te maken met een bestaande structuur, waar weinig ruimte is voor nieuwe woningbouw.

Beide maatregelen passen heel goed binnen de doelstellingen en filosofie van het HVVP. In dit HVVP

worden naar Houtens model sommige buurten door middel van knips autoluw en dus leefbaarder en fietsvriendelijker. Daar waar mogelijk wordt het parkeerprincipe toegepast.

Samengevat geldt voor het autoverkeer:
- Doseerpunten, aangevuld met verkeersmanagementmaatregelen, zorgen voor een redelijke doorstroming van het autoverkeer in de spitsen.
- Aan de rand van de stad, bij de doseerpunten, worden transferpunten gecreëerd.
- Er moeten maatregelen worden genomen tegen mogelijk sluipverkeer door de stadsleefgebieden, met name op wegen parallel aan de hoofdroutes.
- Daar waar mogelijk toepassen maatregelen Houtens Model.

Veranderingen naar aanleiding van de inspraak:
- toegevoegd mogelijk transferpunt hoek Schipholweg - Prins Bernhardlaan
- concretere beschrijving aanpak sluipverkeer;
- Houtens model.

# 9 Overig

## 9.1 Bevoorrading in de stad

*Stedelijke distributie*

Stedelijke distributie van goederen dient enerzijds voor de vervoerders, verladers en winkeliers zo efficiënt en goedkoop mogelijk plaats te vinden. Anderzijds geldt als uitgangspunt dat overlast door bevoorradend verkeer voor omwonenden zo veel mogelijk wordt uitgesloten. Tevens geldt dat tijdens de winkelopeningstijden in de binnenstad overlast voor voetgangers in het verblijfsgebied wordt voorkomen.
Een combinatie van maatregelen is hiervoor nodig. Er moeten grenzen gesteld worden aan de breedte en lengte van voertuigen, in overleg met de marktpartijen (vervoerders en verladers). Dit zou kunnen in combinatie met strenge venstertijden voor voertuigen die niet aan de eisen voldoen en ruimere venstertijden voor de voertuigen die wel aan die eisen voldoen.

*Routes goederenvervoer*

Met het oog op de verkeersveiligheid worden vrachtauto's gebundeld op daartoe aangewezen routes. Daarbij wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de routes voor de bus. Omdat venstertijden samenvallen met de ochtendspits, zal voor vrachtverkeer gebruik van doelgroepstroken (bijvoorbeeld vrije busbanen) mogelijk worden gemaakt op routes naar de binnenstad. Een en ander vergt een nadere uitwerking, die op basis van het HVVP zal plaatsvinden.
Om de veiligheid verder te vergroten, is de dodehoekspiegel voor vrachtauto's per 1 januari 2003 wettelijk verplicht gesteld. Deze maatregel is nu al van kracht voor gemeentelijke voertuigen.

Wat betreft het goederenvervoer wordt samengevat:
- Venstertijden en lengte- en gewichtsbeperking van vrachtauto's worden in overleg met betrokkenen doorgevoerd.
- Routes van vrachtauto (naar en vanuit de binnenstad) worden concreet uitgewerkt en doorgevoerd.
- In samenhang met de invoering van doseerpunten zal er door het instellen van doelgroepstroken voor worden gezorgd dat vrachtverkeer geen onnodige vertraging ondervindt
- De dodehoekspiegel wordt aangebracht op alle (gemeentelijke) vrachtauto's.

## 9.2 Parkeren

In het HVVP wordt de hoofdlijn van het parkeerbeleid uiteengezet. Het parkeerbeleid is voor de gemeentelijke overheid het belangrijkste instrument om de automobiliteit te sturen. Hoge tarieven, krappe parkeernormen en een adequate handhaving remmen het autogebruik. Aan de andere kant verminderen dergelijke maatregelen de autobereikbaarheid van de stad, maken ze het moeilijker om werkgelegenheid aan te trekken. Ook op de aantrekkingskracht van centra en vestigingslocaties in de regio is de parkeersituatie van invloed. Er is sprake van een delicaat evenwicht. Met het

aantrekkelijker worden van de binnenstad kan het parkeerbeleid worden aangescherpt; hetzelfde geldt voor vestigingszones in de stad. Regionale afstemming is daarbij van betekenis. Parkeerbeleid vergt daarom een flexibele aanpak waarbij de financiële ontwikkeling jaarlijks wordt gemonitord. In een aparte nota over het Parkeerfonds, die jaarlijks wordt geactualiseerd, wordt dit beleid met betrekking tot betaald parkeren gevolgd en zo nodig verder uitgewerkt. Uitgangspunt is een sturend parkeerbeleid. Het parkeerbeleid ontwikkelt zich langs drie hoofdlijnen.

*Parkeren in de binnenstad*
Looproutes in de binnenstad bepalen mede de levendigheid en aantrekkelijkheid van straten. Met de situering van garages en in- en uitgangen voor voetgangers kan worden gestuurd in looproutes en daarmee in de aantrekkelijkheid van voetgangersroutes. Bij het beschikbaar stellen en gebruik van parkeermogelijkheden wordt prioriteit gegeven aan bezoekers en bewoners. Om een aantrekkelijke binnenstad te behouden, wordt het straatparkeren zo veel mogelijk afgeremd en wordt parkeren in garages bevorderd. De parkeernorm die wordt gehanteerd in de binnenstad is opgenomen in Parkeren in balans' uit 1998. In de aangekondigde nota parkeren wordt deze norm geëvalueerd en geactualiseerd.
Parkeren bij werkgelegenheidslocaties
Het locatiebeleid zoals dat door de rijksoverheid werd opgelegd, wordt algemeen als te weinig op de lokale situatie toegesneden beoordeeld. Om die reden is de uitwerking van het parkeerbeleid bij werkgelegenheidslocaties bij gemeenten en provincies neergelegd. De uitgangspunten, het juiste bedrijf op de juiste plaats, gekoppeld aan een op het bedrijf en de locatie toegesneden mobiliteitsprofiel, blijft gehandhaafd. Een effectief parkeerbeleid moet dus doelgericht, maar flexibel worden uitgewerkt. Bedrijven die actief aan vervoermanagement doen, kunnen een beroep doen op verzachting van de parkeereis.

*Parkeren in de woonomgeving*
Door de stijgende welvaart kan de laatste jaren in de woonwijken een toename van het autobezit en daarmee een groeiende parkeerdruk worden waargenomen. Dit maakt herziening van de parkeernormen en het zoeken naar nieuwe parkeeroplossingen ook in de woonomgeving nodig.
In sommige woonomgevingen staan auto's die hun bestemming buiten betreffende wijk hebben (bijvoorbeeld werknemers in de binnenstad). Waar dit overlast veroorzaakt, is het invoeren van belanghebbendenparkeren een oplossing, waarbij de 'olievlek-werking' echter nadrukkelijk aanwezig is.

*Autovrij wonen*
Het realiseren van autovrije woonwijken is in Haarlem niet echt snel te verwachten, omdat er eigenlijk geen ruimte is voor nieuwe woonwijken. Wel is het denkbaar dat hiermee in de toekomst op een of andere wijze geëxperimenteerd wordt.

Het parkeerbeleid kent drie aandachtsvelden:
- Bij het parkeren in de binnenstad komt de eerste prioriteit te liggen bij bezoekers en bewoners. Het parkeren op maaiveld wordt beperkt en parkeren in garages wordt gestimuleerd.
- Parkeren bij werkgelegenheidslocaties (locatiebeleid) moet in regionaal verband locatie-specifiek worden uitgewerkt.
- De parkeerdruk in woonwijken ten gevolge van het autobezit zal toenemen door het stijgen van de welvaart.

## 9.3 Strandverkeer

Het kust- en duingebied heeft een regionaal recreatieve functie. Dit is een gegeven en deze functie zal zich versterken door de in hoofdstuk 3 geschetste autonome ontwikkelingen en door bijvoorbeeld de woningen die in de Noordvleugel worden toegevoegd. Hoewel ingezet zal worden op verkeersverwijzing via de hoofdwegenstructuur buiten Haarlem om (zie hierna, spoor 2) zal het een gegeven blijven dat veel verkeer een route door Haarlem zal blijven kiezen. Haarlem zet maximaal in op alternatieven voor het autogebruik. Voor Haarlem moet dit alternatief gevonden worden in een hoogfrequente light-railverbinding tussen Amsterdam, Haarlem en Zandvoort. Automobilisten kunnen in het transferpunt bij het nieuwe stadion en het station Spaarnwoude alsnog overstappen op de trein of het light-railsysteem en daarmee langdurig filerijden voorkomen. In samenwerking met Zandvoort moet er alles aan gedaan worden om ervoor te zorgen dat op piekdagen de rechtstreekse treinverbinding Amsterdam - Zandvoort wordt ingezet. Uitgangspunt is dat de proef met light rail op het traject Zandvoort - Haarlem de inzet van treinen op piekdagen niet belemmert.
Ook al wordt maximaal ingezet op gebruik van het openbaar vervoer, toch zal ook het autogebruik voor het bezoek aan het strand belangrijk blijven. Er wordt vooralsnog ingezet op het volgende driesporenbeleid.

*Spoor 1: Er wordt maximaal ingezet op beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze door de volgende maatregelen*
- Er wordt een rechtstreekse trein- of light-railverbinding tussen Amsterdam en Zandvoort ingezet, met een transferpunt bij station Haarlem - Spaarnwoude.
- Op de toeleidende wegen wordt al ruim voor Haarlem met behulp van een route-informatiesysteem aangegeven wat de reistijden naar de kust zijn per auto en per openbaar vervoer.
- Voor automobilisten wordt via de N200 verwezen naar P+R Zandvoort ter hoogte van het stadion en station Spaarnwoude.
- Bevorderd moet worden dat er richting strand en terug voldoende doorstroming voor de bus wordt gerealiseerd. Dit kan alleen in nauw overleg met de betrokken gemeenten in de regio.

*Spoor 2: Het strandverkeer wordt zo veel mogelijk om Haarlem heen geleid*

- Door bewegwijzering op de A9 wordt het strandverkeer niet naar Haarlem geleid maar naar de A22. Bij de afslag IJmuiden wordt afgeslagen richting N208/Westelijke Randweg. Deze aansluiting moet daartoe door Rijkswaterstaat worden aangepast (deze aanpassing is ook nodig ter verbetering van de ontsluiting van Velserbroek en Santpoort).
- Haarlem zal in overleg met de gemeente Velsen deze aansluiting bij de provincie Noord-Holland als project MIT nieuwe stijl op de agenda moeten krijgen.
- Eenmaal op de Westelijke Randweg wordt de route naar Bloemendaal aangegeven via de Zijlweg - Korte Zijlweg en Brouwerskolkweg.
- De route naar Zandvoort is vanaf de Westelijke Randweg via de Leidsevaart en Zandvoortselaan.
- In de terugrichting dezelfde routes in omgekeerde richting.

*Spoor 3: Doseren en garanderen van de afwikkeling in Haarlem*

- Het verkeer dat ondanks de maatregelen volgens de sporen 1 en 2 toch door Haarlem rijdt, wordt op dezelfde wijze aangepakt als in de spitsuren. Met andere woorden: er wordt niet meer verkeer op het Haarlemse wegennet toegelaten dan kan worden verwerkt. 's Morgens wordt gedoseerd op de A9 en de N200 en 's middags zo nodig aan de westkant in overleg met betrokken gemeenten.
- Verkeer dat vanaf de N205 Haarlem inrijdt, wordt via de bewegwijzering, zowel naar Zandvoort als naar Bloemendaal aan Zee, over de zuidelijke route verwezen: Schipholweg - Kamperlaan - Fonteinlaan - Spanjaardslaan - Westelijke Randweg. Daarna volgt een splitsing:
  - richting Zandvoort via de Leidsevaart en de Zandvoortselaan (wordt op dit moment onderzocht door de provincie);
  - richting Bloemendaal: Zijlweg - Korte Zijlweg - Brouwerskolkweg.
- Verkeer dat via de Amsterdamse Vaart Haarlem inrijdt, wordt over de noordelijke (Bolwerken)route geleid naar de Verspronckweg, waar een splitsing volgt:
  - richting Zandvoort: Verspronckweg - Westelijke Randweg - Leidsevaart - Zandvoortselaan;
  - richting Bloemendaal: Julianalaan - Zeeweg.

De aanpak van het kustverkeer is geen zaak van Haarlem alleen. Er is een regionale aanpak nodig in overleg met de betrokken buurgemeenten en de provincie Noord-Holland.

Voor het strandverkeer wordt een driesporenbeleid ontwikkeld:

- Spoor 1 zet in op maximaal gebruik van alternatieven in de vorm van een rechtstreekse railverbinding tussen Amsterdam en Zandvoort, transferpunt auto-rail bij station Haarlem - Spaarnwoude en betere doorstroming voor de bus.

- Spoor 2 leidt het resterende autoverkeer via bewegwijzering om Haarlem heen naar de Westelijke Randweg en vandaar verder. Daartoe wordt samen met de buurgemeenten gestreefd naar een rechtstreekse verbinding tussen de A22 en N208 (Delftlaan).
- Spoor 3 zorgt er door middel van doseren voor dat autoverkeer naar het strand dat toch door Haarlem wil blijven rijden, de afwikkeling in Haarlem niet verstoort.

## 9.4 Gehandicaptenbeleid

Het huidige verkeersbeleid ten aanzien van gehandicapten wordt gecontinueerd. Dit behelst een aantal zaken:

- Nieuwe verkeersregelinstallaties worden voorzien van rateltikkers.
- Op bestaande verkeersregelinstallaties worden deze op aanvraag geplaatst en wordt prioriteit gegeven aan installaties in de binnenstad en bij OV knooppunten.
- Er wordt vervoer op maat geboden door middel van het Mobimaxsysteem of Collectief Vraagafhankelijk Vervoer).
- Ten aanzien van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen heeft Haarlem een vraagvolgend beleid. Dat wil zeggen dat er plaatsen worden gereserveerd als daar behoefte aan is en dat er geen vast percentage van de parkeerplaatsen aangewezen wordt als gehandicaptenparkeerplaats. Daarnaast legt Haarlem afhankelijk van de gehandicaptenparkeerkaart kentekengebonden parkeerplaatsen aan.
- Op oversteekpunten worden stoepverlagingen aangebracht ten behoeve van de de toegankelijkheid van routes voor mensen die slecht ter been zijn.

Het huidige verkeersbeleid ten aanzien van gehandicapten wordt gecontinueerd. Voorzieningen worden getroffen bij verkeersregelinstallaties en op routes. Invalidenparkeerplaatsen worden op aanvraag toegekend en het Mobimaxsysteem biedt vervoer op maat. Op oversteekpunten worden stoepverlagingen aangebracht.

## 9.5 Vervoermanagement

Vervoermanagement (VVM) biedt de mogelijkheid om het autogebruik in het woon-werkverkeer te verminderen en geeft bedrijven aan op welke wijze zij hieraan invulling kunnen geven. Dit geldt zeker voor situaties waar het openbaar vervoer geen of in beperkte mate een oplossing kan bieden. Vervoermanagement is op dit moment vrijblijvend als het gaat om bestaande bedrijven, omdat
instrumentarium ontbreekt om bestaande bedrijven te bewegen tot vervoermanagementplannen te komen. Bezien zal worden (in nauwe samenwerking met de provincie Noord-Holland) op welke wijze voor bestaande, maar ook nieuwe bedrijven invulling kan worden gegeven aan vervoermanagement door een gericht stimuleringsbeleid voor de realisatie van onder

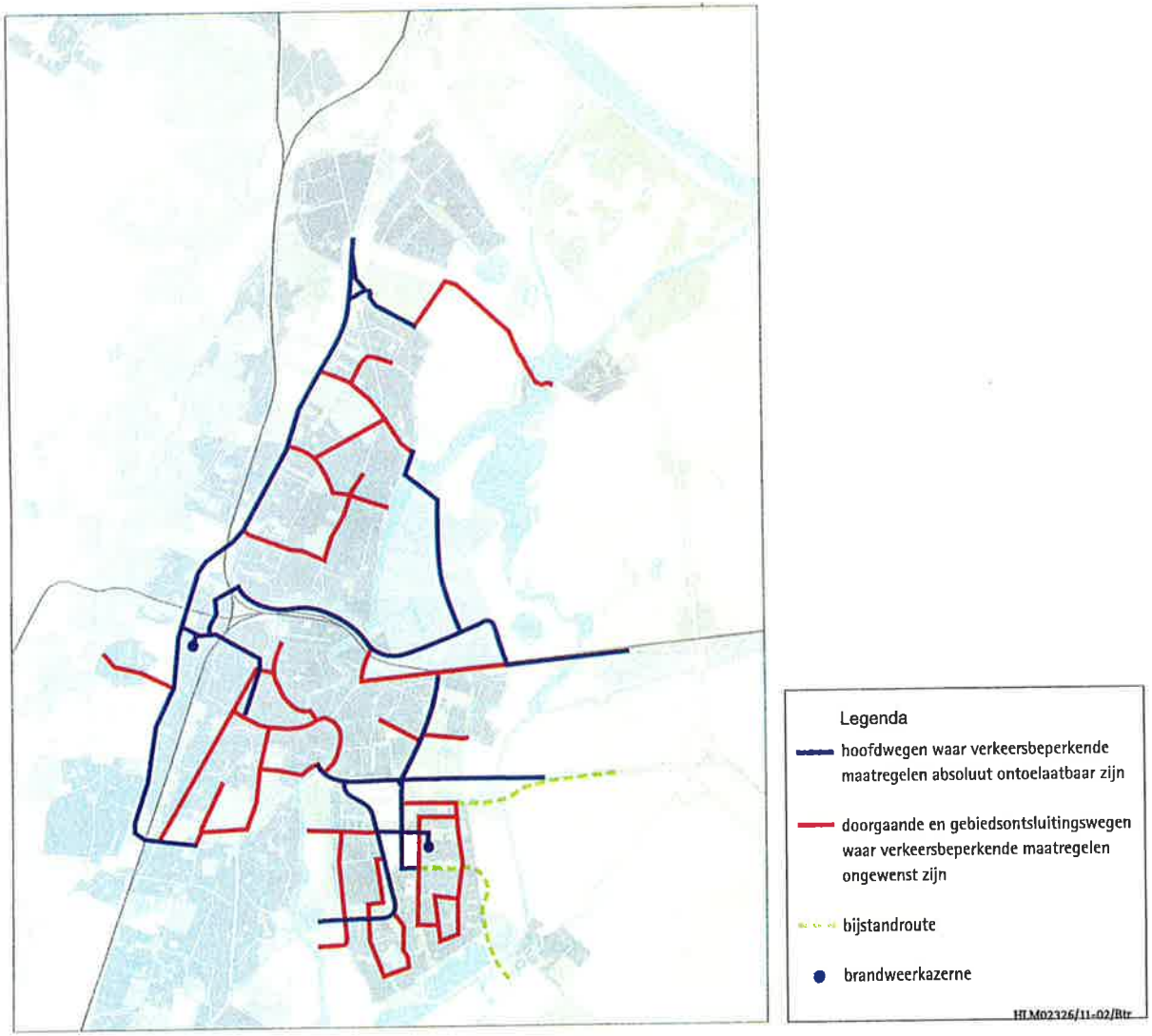
meer fietsvoorzieningen, parkeerplaatsen voor carpoolers en dergelijke. Voor nieuwe vestigingen met meer dan 50 medewerkers moet een vervoermanagementplan deel uitmaken van de vestigingsvergunning. Nagegaan zal moeten worden of ook in de sfeer van de milieuvergunning die bepaalde bedrijven nodig hebben, VVM kan worden verankerd. Verwacht kan worden dat met name bij de ontwikkeling waarbij locatiebeleid wordt vormgegeven (minder stringente parkeernormen naar A-, B-, en C-normen), vervoermanagement in toenemende mate van belang wordt om op maat het aantal parkeerplaatsen te bepalen, en waar mogelijk aan bedrijven een reductie in de parkeereis geboden kan worden.

Bij de ontwikkeling van het locatiebeleid wordt vervoermanagement ingezet om op maat het aantal parkeerplaatsen te bepalen, en waar mogelijk aan bedrijven een reductie in de parkeereis te bieden.

## 9.6 Hulp- en nooddiensten

Veiligheid is één van de oudste kerntaken van de overheid en daarin spelen de hulp- en nooddiensten een belangrijke rol. Vanuit het perspectief van de hulpverlening is het van belang dat de verkeersveiligheid wordt gestimuleerd, omdat daarmee de kans op ongevallen en letsel wordt beperkt.
Als de brandweer of de ambulancedienst in actie moet komen, is vaak snel optreden van belang. Het eerste brandweervoertuig moet binnen 5 tot 10 minuten ter plekke zijn. De groei van het autoverkeer vormt een probleem voor de brandweer. Verkeerscongestie is een belemmerende factor. De maatregelen in het HVVP beperken deze problemen. Eén van deze maatregelen, verkeersveiligheids-verhogende maatregelen als drempels, zijn juist ongewenste obstakels als de hulpdiensten met grote spoed moeten uitrukken.

Het HVVP komt aan dit dilemma tegemoet: de hoofdaanrijroutes van de hulpdiensten zijn gesitueerd op de gebiedsontsluitingswegen. Een overzicht van de hoofdaanrijroutes is opgenomen in figuur 9.1. Het HVVP bevordert de doorstroming op deze wegen door de toepassing van doseerpunten aan de randen van de stad. Hulpdiensten kunnen deze doseerpunten passeren via doelgroepenstroken voor het openbaar vervoer. Met behulp van verkeersmanagementsystemen kan in de verkeersregelingen een groene baan worden opgeroepen op de gewenste uitrukroute. Zo'n groene baan zorgt ervoor dat in geval van calamiteiten een traject 'leeg wordt gereden', zodanig dat het uitrukkende voertuig geen vertraging meer ondervindt.
Eenmaal bij de woonwijk moet gebruik worden gemaakt van de erftoegangswegen (de 30 km/h-wegen). Het is van belang dat op een erftoegangsweg, als deze als hoofdaanrijroute fungeert, 'vriendelijke' snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. Dit betekent dat er asverspringingen en versmallingen worden toegepast, maar geen drempels. Deze maatregelen



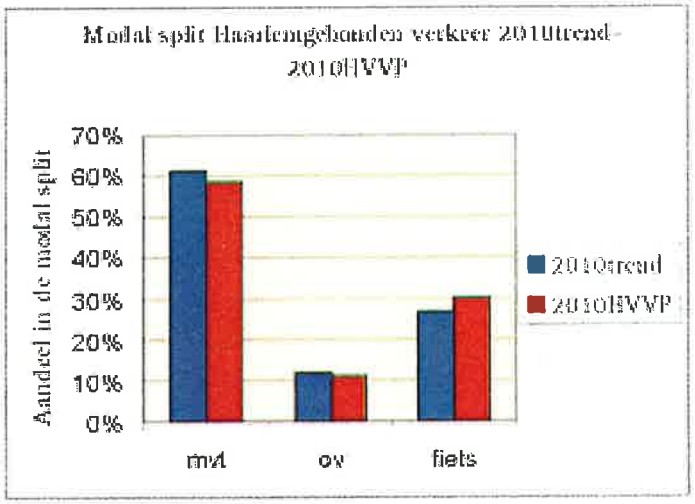

*Figuur 9.1: Hoofdaanrijroutes brandweer 2010*

worden ook toegepast als de bus via een erftoegangsweg rijdt. Busroutes en hoofdaanrijroutes in de woonwijk worden gecombineerd.

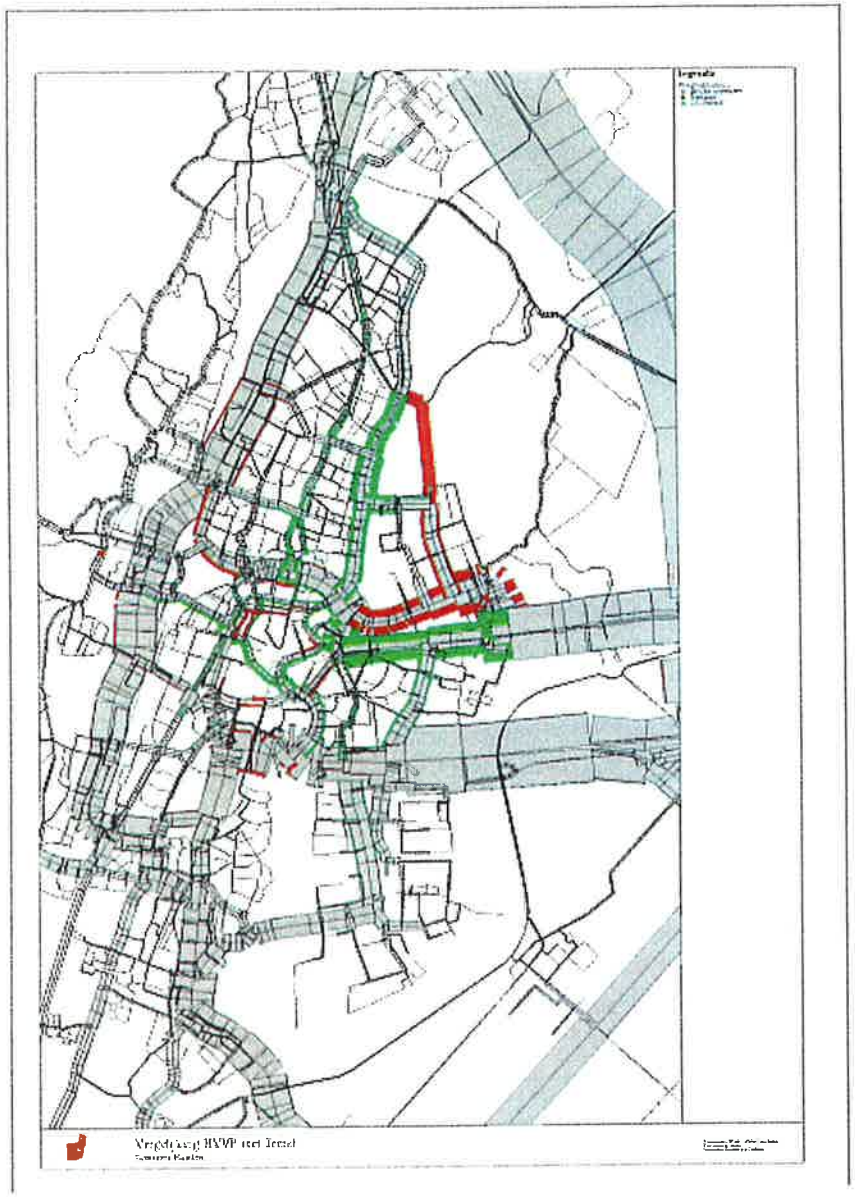
Door de autonome groei van het verkeer lopen, ondanks deze maatregelen in het HVVP, de opkomsttijden voor de nood- en hulpdiensten op. In het rapport dat de brandweer heeft laten opstellen, concludeert zij dat er een uitbreiding van kazernes nodig is, om aan de vereiste dekking te voldoen.

**Bij doseerpunten kunnen hulpdiensten gebruikmaken van (OV-)doel-groepstroken.**
- **In de woonwijk worden 'vriendelijke' snelheidsremmende maatregelen getroffen op hoofdaanrijroutes.**

**Veranderingen naar aanleiding van de inspraak:**
- **het autovrij wonen wordt als mogelijkheid benoemd;**
- **overeenstemming met de brandweer over het kaartje met de hoofd- en subroutes van de brandweer.**




*Figuur 10.1:Effect HVVP-beleid op modal split*



*Figuur 10.2:Effect HVVP-beleid op verkeersdruk*

# 10 Effect HVVP op verkeersbeeld 2010

## 10.1 Effect op de mobiliteit

Het in het HVVP gepresenteerde pakket aan maatregelen heeft ten opzichte van het trendbeleid een vermindering van het gebruik van de auto tot gevolg. Per saldo leidt dat tot meer fietsers, minder auto's en een gelijkblijvend openbaar-vervoergebruik. De grafiek in figuur 10.1 geeft dit effect weer. Met de HVVP-maatregelen lukt het om met name binnen Haarlem de fiets een stimulans te geven ten koste van het autogebruik. Dat het openbaar vervoer op de korte afstand op het huidige niveau wordt gestabiliseerd, kan worden verklaard door de rol die de fiets gaat vervullen. Meer fietsers in de stad levert voor de stadsdienst minder reizigers. Daar staat tegenover dat het verbeterde regionale spoor- en stamlijnennet meer reizigers trekt.
De auto blijft een belangrijke rol spelen in het mobiliteitsgedrag van de Haarlemmers.
Ondanks de maatregelen van het HVVP zal de druk op het Haarlemse en het regionale wegennet toenemen, hetgeen zich vertaalt in langere spitsperioden en drukkere wegen tussen de spitsen.

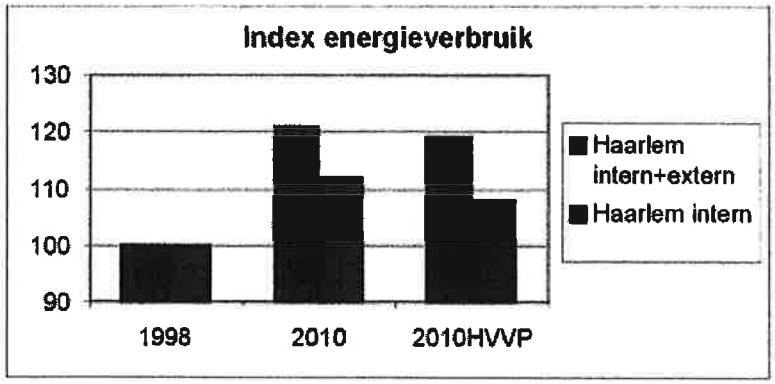
De maatregelen zorgen er echter voor dat het autoverkeer in de wijken afneemt en dat de leefbaarheid in de wijken verbetert. Ook de fiets en het openbaar vervoer profiteren van de rustiger woonwijken. Voor het busvervoer zal daardoor de verstoring in de dienstuitvoering verminderen. Samen met gerichte doorstromingsmaatregelen voor het busnet is het streven om in Haarlem de gemiddelde rijtijd voor de bus per uur te laten toenemen van 22 naar rond 25 km/h in 2010.

In figuur 10.2 is te zien dat, door de HVVP-maatregelen, het verkeer in de wijken ten opzichte van de trendsitutie afneemt en op de hoofdwegen toeneemt. Een groene balk betekent afname van het verkeer en een rode balk toename.
De maatregelen zorgen ervoor dat het autoverkeer in de wijken vermindert, en dat meer autoverkeer wordt afgewikkeld over de hoofdwegenstructuur. Per saldo zorgen de maatregelen ervoor dat het autogebruik minder toeneemt dan in het trendmodel, dat het fietsverkeer toeneemt en dat het busverkeer stabiliseert.

## 10.2 Effect HVVP op milieu

*Vervoersprestatie op locatie (VPL)*
Bij de ontwikkeling van het HVVP is voor Schalkwijk en de Waarderpolder gebruikgemaakt van de 'Vervoersprestatie op Locatie', kortweg de VPL. Dit is een in opdracht van Novem ontwikkeld instrument, dat ingezet kan worden op lokaal niveau door bijvoorbeeld gemeenten en inzicht biedt in het energieverbruik per huishouden. De VPL-aanpak is erop gericht het energiegebruik in verkeer en vervoer te reduceren door het toepassen van een slimme ontsluiting en inrichting van woonwijken en plangebieden. Het verdient de aanbeveling om de VPL ook bij de rest van Haarlem toe te passen. In het bijlagenrapport wordt een toelichting gegeven op de door Novem ontwikkelde VPL.

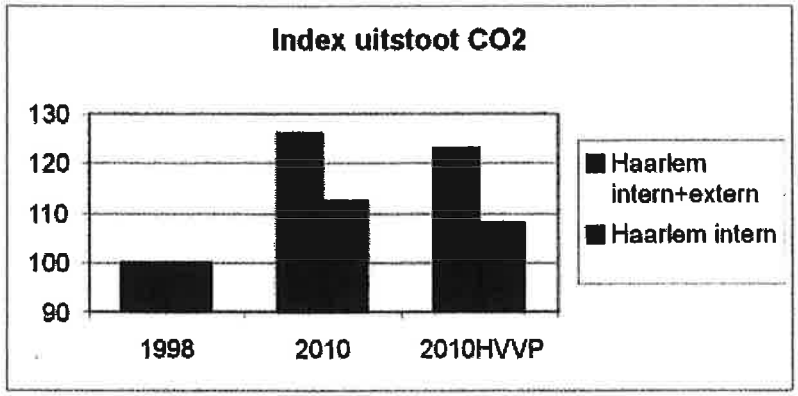
*Energiegebruik*
In de grafiek van figuur 10.3 is te zien wat het energiegebruik per huishouden is in de basisvarianten van het HVVP.
Ten opzichte van nu zal het energiegebruik in 2010 met zo'n 21% toenemen. Als de maatregelen uit het HVVP worden uitgevoerd, zal de toename beperkter zijn: circa 19%.




*Figuur 10.3: Energiegebruik*

In deze grafiek wordt al het verkeer meegerekend. Ook de afstanden die buiten Haarlem worden afgelegd, tellen dan zwaar mee. Daarom is de berekening ook uitgevoerd voor de verplaatsingen binnen Haarlem, die door het beleid in Haarlem te beïnvloeden zijn.
De toename van het energiegebruik van het verkeer binnen Haarlem bedraagt zonder HVVP-maatregelen circa 12% ten opzichte van de huidige situatie. Met HVVP-maatregelen blijft de toename beperkt tot 8%.

*Emissie*
Met behulp van het verkeersmodel kan ook de $CO_2$-emissie voor de basisvarianten worden berekend. Ook hier is onderscheid gemaakt in alle verplaatsingen en de verplaatsingen binnen Haarlem (zie figuur 10.4). De grafieken laten eenzelfde beeld zien als bij het energiegebruik. De $CO_2$-uitstoot in 2010 neemt ten opzichte van nu toe.




*Figuur 10.4: Emissie*

Door de maatregelen gepresenteerd in het HVVP zal de toename beperkt worden.
In de deeluitwerking verkeersmilieukaart (VMK) wordt het aspect emissie meer in detail (straatniveau) uitgewerkt. Met behulp van een VMK kan uitstoot van stoffen als $CO_2$ en $NO_x$ door het verkeer worden bepaald en kan de milieubelasting op straat worden vastgesteld. Effecten van verkeersmaatregelen op de milieubelasting kunnen met de VMK worden uitgerekend. In hoeverre het HVVP bijdraagt tot het halen van de Kyoto-norm van 5% $CO_2$-reductie wordt met de VMK bekeken.

*Geluidshinder*
De verwachting is dat ook de geluidshinder voor woningen ten opzichte van de trend gunstig zal uitpakken. In de aparte deelnota VMK zal ook voor dit aspect nog een verdiepingsslag worden gemaakt op basis van een nog uit te voeren inventarisatie van omgevingsvariabelen bij gehinderde woningen.

*Milieubeleidsplan*
De verkeersmilieukaart is een onderdeel van het op te stellen milieubeleidsplan (MBP). Het HVVP is input voor het MBP dat als pijlers duurzaamheid en leefkwaliteit heeft.

Energiegebruik en emissie van $CO_2$ ontwikkelen zich minder sterk door de getroffen maatregelen dan in het trendmodel.

Veranderingen naar aanleiding van de inspraak:
- in de VMK wordt getoetst in hoeverre het HVVP bijdraagt aan de Kyoto-norm;
- het HVVP is input voor het MBP.

Avant — Place de l'Homme de Fer / *Station Homme de Fer* — Après

*Figuur 11.1: Voorbeeld herinrichting binnenstad Straatsburg*

# 11 Maatregelen per stadsdeel samengevat

## 11.1 Maatregelen binnenstad

De maatregelen zijn erop gericht om de kwaliteit en het verblijven in de historische binnenstad te verbeteren. Daarom wordt de hoeveelheid rijdend en stilstaand autoverkeer in de binnenstad verminderd. De vrijkomende ruimte komt ten goede aan voetganger, fiets en openbaar vervoer. Bij de uitwerking zal worden gelet op de bereikbaarheid van woningen. De ring om de binnenstad heeft een verdeelfunctie voor het (goederen)verkeer naar de binnenstad en is daarmee ook de route voor de verwijzing naar de parkeergarages. Er wordt voorgesteld om een centrumroute parkeren in de bewegwijzering op te nemen. Als toegangswegen van de binnenstad hebben de Parklaan en de Gasthuisvest - Gasthuissingel een functie, die daarom een inrichting als gebiedsontsluitingsweg type B krijgen.

*Gedempte Oude Gracht*

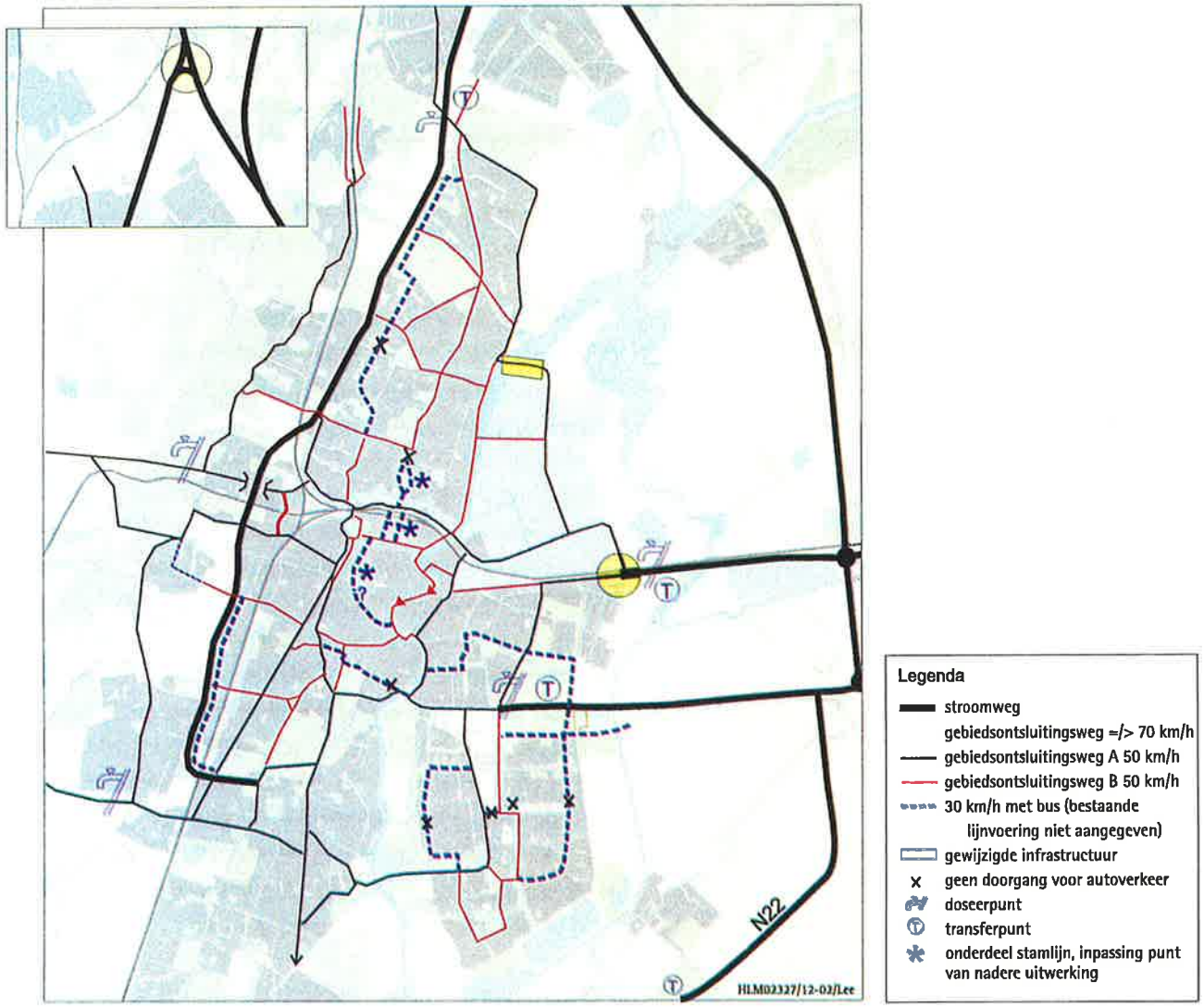
Aparte aandacht verdient de Gedempte Oude Gracht. In een variantenstudie zijn de mogelijkheden onderzocht om de Gedempte Oude Gracht autoluw of zelfs helemaal autovrij te maken. Een variant met (tegengesteld) eenrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht heeft het meeste draagvlak. Los van onderzoek naar de Zuidtangent zal eenrichtingsverkeer over de Gedempte Oude Gracht nader worden uitgewerkt. Deze uitwerking vindt plaats in nauwe samenhang met het eindadvies van de stuurgroep Zuidtangent. Daar wordt als ambitieniveau een volledig vrije baan op de Gedempte Oude Gracht benoemd. Niet overal is voldoende ruimte om aan beide uitgangspunten te kunnen voldoen. In de verdere besluitvorming rond de Zuidtangent zal de bereikbaarheid van de binnenstad voor autoverkeer moeten worden betrokken. In dit HVVP wordt daarop niet vooruitgelopen.
Een voorbeeld van herinrichting van de binnenstad van Straatsburg is weergegeven in figuur 11.1.

*Damstraat, Jansstraat en Kruisstraat*

Overeenkomstig Haarlem Centrum Autoluw is via de Damstraat geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk. Daardoor wordt de hoeveelheid autoverkeer in de Jansstraat en de Kruisstraat zoveel minder dat in deze straten in twee richtingen kan worden gefietst.
Het openbaar vervoer wordt gebundeld op de Gedempte Oude Gracht en de Wilhelminastraat. De doorgaande bus verdwijnt uit de Damstraat, de Jansstraat en de Kruisstraat ten zuiden van de Parklaan. Als de proef met een regiotram op het traject Haarlem - Zandvoort slaagt, ontstaat wellicht de mogelijkheid om zo'n regio-tram vanaf de spoorbaan via het stationsplein door te laten rijden via de Gedempte Oude Gracht over het tracé van de Zuidtangent naar Schalkwijk. In de studie 'spoorzone' zal hieraan aandacht worden besteed, evenals aan de verkeerscirculatie in de omgeving van het station. In dit HVVP wordt daarop niet vooruitgelopen.

## 11.2 Maatregelen Noord

In de figuur 11.2 is een totaalbeeld gegeven van de hoofdwegenstructuur in Haarlem. Noord wordt binnen de




*Figuur 11.2: hoofdwegenstructuur in Haarlem*

randwegen aangemerkt als één stadsleefgebied waarbinnen geen wijkvreemd verkeer wordt afgewikkeld. Enkele straten moeten ervoor zorgen dat het autoverkeer van of naar het gebied wordt geleid. In verband met de verkeersveiligheid is het niet mogelijk deze wegen als woonstraat in te richten. Daarom is gekozen voor het wegtype B. De belangrijkste zijn de Rijksstraatweg, de Velserstraat, de Kleverlaan, de Orionweg, de Zaanenstraat, de Planetenlaan en de Jan Gijzenkade. De discussie met de stad over de tracering en inrichting van de route voor de Zuidtangent is parallel aan het HVVP-traject gevoerd. De Zuidtangent zal voorlopig eindigen bij het station. In Haarlem-Noord zal via de Rijksstraatweg een stamlijn worden getraceerd die via Velserbroek en Santpoort naar IJmuiden gaat rijden. Daartoe worden maximale openbaar-vervoermiddelen aangewend om de openbaarvervoeras Rijksstraatweg te optimaliseren.
Enkele aspecten behoeven een korte toelichting:

*Rijksstraatweg*
De Rijksstraatweg is recentelijk gereconstrueerd, naar tevredenheid van de omwonenden. De Oostweg biedt de mogelijkheid om het verkeer dat doorgaand is ten opzichte van Noord en verkeer uit Noord dat Haarlem uit gaat, af te wikkelen ter ontlasting van de Rijksstraatweg. Om dit te stimuleren, wordt zodra de Oostweg is gerealiseerd een knip voor het autoverkeer aangebracht op de Schoterweg ter hoogte van de voormalige Ripperdakazerne.

De Rijksstaatweg wordt aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg type B. Voor het openbaar vervoer is de Rijksstraatweg door zijn centrale ligging blijvend van betekenis. Omdat langs de Rijksstraatweg ook een belangrijke noord-zuidfietsroute ligt, worden de vrijliggende fietspaden met voorrang op het verkeer uit de zijstraten gehandhaafd. Het verdwijnen van doorgaand verkeer van de Rijksstraatweg zorgt voor een beter oversteekbare weg, terwijl het ook aantrekkelijker wordt om er (met prioriteit) langs te fietsen. Een reconstructie van de Rijksstraatweg is in principe niet nodig. Kleine aanpassingen in de vorm van bijvoorbeeld optische rijbaanversmalling zijn in de toekomst denkbaar.

*Busroutes in Haarlem-Noord*
De route van de huidige buslijn 2 blijft bestaan. Conform de toelichting in paragraaf 7.2 rijdt de bus hier door het 30 km/h gebied waarbij de snelheidsremmende maatregelen aangepast zijn aan de bus: wel versmallingen maar geen busonvriendelijke drempels.

*Spaarndam*
De schaal van de lintbebouwing op het smalle dijkje dat het dorp Spaarndam vormt, is zodanig dat er geen snelheid hoger dan 30 km/h is toegestaan. De huidige inrichting zorgt ervoor dat de afwikkeling van het autoverkeer wordt geremd. Dat moet ook zo blijven, want ook het langzaam verkeer moet dezelfde smalle weg gebruiken. Aandacht blijft nodig om ongewenst verkeer

door het dorp te mijden. Na overleg met de bewoners, bedrijven en winkels in Spaarndam wordenmaatregelen getroffen om het sluipverkeer tegen te gaan. De wegen in het gebied buiten de kom krijgen conform Duurzaam Veilig voor dergelijke wegen een inrichting als 60 km/h-gebied.

*Oudeweg invalsweg*
De inkomende radiaal vanaf het Rottepolderplein wordt verlegd van de Amsterdamse Vaart naar de Oudeweg. Op de Amsterdamse Vaart kan daarmee één volledige rijbaan vervallen en wordt een veel kleinschaliger inrichting doorgevoerd, passend bij de schaal van de Amsterdamse Poort. De aansluiting van de Camera Obscuraweg op de N200 wordt daartoe gewijzigd. Deze aansluiting, die nu door middel van een lus met een aantal verkeerslichten vormgegeven is, moet worden gereconstrueerd tot een directe aansluiting met een fly-over.

*Oostweg en Waarderpolder*
Deze verbinding schept belangrijke mogelijkheden voor een vermindering van de verkeersdruk in Haarlem-Noord. De maatregelen die nodig zijn om de Oostweg te realiseren, zijn:
- een verbinding tussen de Waarderpolder en de Vondelweg;
- een betere aansluiting van de Camera Obscuraweg op de N200.

De Oostweg is een stedelijke weg en wordt vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg type A, met één rijstrook per richting.
De oude verbinding van de Waarderpolder met de Spaarndamseweg via de Industrieweg en Waarderbrug wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg type B. De overige wegen behoren tot het 30 km/h-gebied. Het is natuurlijk moeilijker dan bij woonstraten de rijsnelheid fysiek af te dwingen, maar daar staat tegenover dat het zware verkeer vanwege de vele gelijkwaardige kruisingen met onderlinge geringe afstanden vaak niet harder rijdt dan 30 km per uur. De Waarderpolder dient anders te worden ingericht dan een woongebied met drempels, waarbij rekening gehouden moet worden met de manoeuvreerruimte en belading van zwaar verkeer.

*Westelijke Randweg*
De Westelijke Randweg behoudt zijn belangrijke functie, de intensiteiten gaan daardoor ook omhoog. In verband met de verkeersveiligheid is het wenselijk om het aantal ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer uit te breiden. Bij enkele kruisingen met de ontsluitingswegen van de stadsleefgebieden kan een verandering van de vormgeving (bijvoorbeeld een extra opstelstrook) nodig zijn. Met de Provincie en de gemeente Velsen wordt gekeken naar de mogelijkheid van het verplaatsen van het doseerpunt dat nu ter hoogte van de Jan Gijzenkade ligt en naar een aansluiting tussen de N208 en de A9.

*Spaarndamseweg*
Door de komst van de Oostweg kan de Spaarndamseweg ingericht worden als gebiedsontsluitingsweg type B. Hier

ontstaat ruimte voor een kwaliteitsimpuls van de Spaarne-oevers. Tevens kan er meer kwaliteit voor de fiets worden gerealiseerd. Een gewijzigde functie van de Spaarndamseweg is afhankelijk van een aantal majeure infrastructurele ingrepen, die samenhangen met de realisatie van de Oostweg. Tot de Oostweg en de daarmee samenhangende maatregelen (oeververbinding) is voltooid, houdt de Spaarndamseweg zijn huidige functie en wordt deze tijdelijk ingericht conform de uitgangspunten voor wegtype A.

*Fasering*
Indien de maatregelen ten behoeve van de Oostweg (oeververbinding Waarderpolder en reconstructie aansluiting Camera Obscuraweg) op zich laten wachten, neemt de Spaarndamseweg de functie van de Oostweg tijdelijk over, waarmee de herinrichting van deze weg tot gebiedsontsluitingsweg type B vertraagd wordt. Pas nadat de Oostweg is gerealiseerd, zal de knip op de Rijksstraatweg worden gerealiseerd.

*Route Kennemerplein*
Uitgangspunt is om de verkeershinder op deze route zo veel mogelijk te beperken en in ieder geval te bewerkstelligen dat de verkeersdruk niet zal toenemen. Dit om de doorstroming blijvend te kunnen waarborgen en om de nadelige effecten van deze verkeersader in stedenbouwkundig opzicht niet te vergroten. Substantiële terugdringing van de verkeersdruk leidt echter tot te veel nadelige effecten voor straten elders in Haarlem. De route via het Kennemerplein blijft daarom een belangrijke verkeersader. Door middel van dosering wordt bereikt dat de verkeersdruk -ondanks de autonome groei van het autoverkeer- zich stabiliseert rond het huidige niveau. De afwikkeling op het Kennemerplein kan voor openbaar vervoer en fiets worden verbeterd. De knip in de Rijksstraatweg vermindert de hoeveelheid autoverkeer vanuit Noord en bij de verdere uitwerking van de stationsomgeving moet worden bezien of door vereenvoudiging van de circulatie nog verdere verbeteringen mogelijk zijn. Dit onderzoek is opgepakt in de studie 'spoorzone'.

## 11.3 Maatregelen Haarlem-Zuid

Ook in Haarlem-Zuid wordt gestreefd naar zo groot mogelijke stadsleefgebieden waarbinnen geen wijkvreemd verkeer meer voorkomt. Alle wegen die niet op de kaart zijn aangeduid als verkeersaders worden aangemerkt als woonstraat en worden als 30 km/h-weg ingericht. Enkele onderdelen behoeven enige toelichting.

*Kamperlaan - Fonteinlaan*
De route via de Buitenrustlaan - Kamperlaan - Paviljoenslaan houdt een belangrijke verkeersfunctie. De route maakt deel uit van de binnenstadsring. De route via de Fonteinlaan, Paviljoenslaan en Westelijke Randweg is binnen de gehanteerde planhorizon de enige mogelijkheid voor het regionale doorgaande oost-westverkeer en verkeer uit Heemstede en Zandvoort. Deze route behoudt daarom een zware profilering (gebiedsontsluitingsweg type A).

*Rustenburgerlaan*
Gebleken is dat er sluipverkeer rijdt vanaf de Schipholweg, via de Rustenburgerlaan, Kleine Houtweg en Gasthuisvest naar de Wilhelminastraat en omgekeerd. Dit verkeer moet de ring volgen en belast de omgeving onnodig. Ter voorkoming van sluipverkeer en ter ontlasting van de aansluiting bij de Buitenrustbruggen wordt voorgesteld om de Rustenburgerlaan niet voor autoverkeer aan te sluiten op de Buitenrustbruggen.

*Wagenweg*
De Wagenweg verwerkt wijkvreemd verkeer richting de binnenstad. Voor dit verkeer zijn parallelle routes beschikbaar, zoals de Leidsevaart en de Fonteinlaan. De Wagenweg wordt op termijn ingericht als gebiedontsluitingsweg type B, waardoor de barrièrewerking van de weg tussen het woongebied en de Haarlemmerhout vermindert.

*Schouwtjeslaan en Pijlslaan*
Ook de Schouwtjeslaan en de Pijlslaan hebben momenteel wijkvreemd verkeer te verwerken. Hoewel deze wegen wel bedoeld zijn om de aanliggende gebieden te ontsluiten (gebiedsontsluitingsweg B), is er speciale aandacht nodig om het sluipverkeer te weren.

*Maatregelen ten westen van Westelijke Randweg*
De gemeente Bloemendaal geeft er de voorkeur aan dat de verbinding voor autoverkeer tussen de Westelijke Randweg en de Zeeweg loopt via de Zijlweg, Korte Zijlweg en de Brouwerskolkweg. Deze route biedt beduidend minder overlast, maar concentreert het probleem op de Zijlweg. De Vlaamseweg als toegang tot het Ramplaankwartier wordt aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg B.

*Verbinding Westelijke Randweg - Schipholweg*
Voor de verdere toekomst (planhorizon voorbij de werkingssfeer van dit HVVP) wordt geadviseerd samen met de provincie onderzoek te plegen naar een directe verbinding van de Westelijke Randweg naar de Schipholweg ter vervanging van de route via de Fonteinlaan - Kamperlaan.

## 11.4 Maatregelen Oost en Schalkwijk

*Amsterdamse Buurt en Parkwijk/Zuiderpolder*
De Amsterdamse Buurt is reeds ingericht als verblijfsgebied. De Slachthuisstraat, Kruistochtstraat en Zomervaart behouden voorlopig een inrichting die geschikt is voor de bus. Om ook op langere termijn een busverbinding te kunnen garanderen, wordt ernaar gestreefd een nieuwe verbinding vanaf Schalkwijk, via Oost naar de binnenstad te realiseren. De exacte ligging van deze verbinding moet nog onderzocht worden, maar een mogelijkheid is een tracé vanaf de Boerhaavewijk via de nieuwe aansluiting Oude en Nieuwe Schipholweg en het daar geprojecteerde transferpunt, de oostrand van het Burgemeester Reinaldapark (Fuikvaartweg) naar de Leonard Springerlaan.

Er wordt nu geklaagd over een sluiproute door de wijk Zuiderpolder tussen de Prins Bernhardlaan en de Waarderpolder. Zodra de nieuwe aansluiting van de Oudeweg aan de Amsterdamse Vaart is gerealiseerd, zal dit sluipverkeer vanzelf verdwijnen doordat de Zuiderpolder niet meer direct op de lus in de Camera Obscuraweg aansluit, maar op de Amsterdamse Vaart. De route is hiermee niet meer aantrekkelijk voor sluipverkeer. Tot dat moment moeten, als de overlast te groot wordt, passende maatregelen worden getroffen.

*Maatregelen Schalkwijk*

Conform het reeds vaststaande beleid voor Schalkwijk, volgens het Uitvoeringsplan Schalkwijk 2000+, wordt de Europaweg de hoofdontsluiting categorie A. De Amerikaweg - Briandlaan blijft als tweede ontsluiting categorie B beschikbaar. Om sluipverkeer tussen de Haarlemmermeer en Haarlem te voorkomen, komt de verbinding tussen de Boerhaavelaan en de Oude Schipholweg te vervallen voor autoverkeer. De busroutes door Schalkwijk worden, waar nodig, voorzien van bussluizen ter voorkoming van ongewenste sluiproutes. Voor een efficiënte bediening wordt onderzocht of de route van de bus op de Professor Eykmanlaan kan worden doorgetrokken naar Parkwijk via de Fuikvaartweg. Om het winkelcentrum als stadsdeelhart te kunnen laten functioneren, is in het plan opgenomen dat de langzaamverkeersroutes naar het stadshart en Europawijk ongelijkvloers worden uitgevoerd. De barrièrewerking van de Europaweg wordt daardoor ter hoogte van het stadshart tenietgedaan. Verbetering van de oversteekbaarheid en daarmee de aanhechting van het stadshart aan Boerhaavewijk en Meerwijk wordt bereikt door de verkeersfunctie van de Briandlaan en de Amerikaweg terug te dringen.

Veranderingen naar aanleiding van de inspraak:
- verandering van indeling wegcategorieën;
- onderzoek naar invoering van eenrichtingsverkeer over de Gedempte Oude Gracht wordt uitgevoerd, los van de discussie over de route van de Zuidtangent;
- verduidelijking dat de Oostweg gerealiseerd moet zijn voordat de knip Rijksstraatweg wordt gemaakt;
- wegen waar nu nog een bus over rijdt, maar die in een 30 km/h-gebied vallen, worden nog niet zodanig ingericht zolang de toekomstige busroute (zie hoofdstuk openbaar vervoer) onduidelijk is.