

TRANSCRIPT VAN DE RAADSCIE BEHEER VAN GEMEENTE HAARLEM
d.d. 11 juni 2020

1. 17.45 uur Opening en mededelingen voorzitter notitie Bijlage normaal

De voorzitter: En dames en heren, hartelijk welkom bij de vergadering van de commissie Beheer van 11 juni 2020. Fijn dat we allemaal fysiek bij elkaar kunnen vergaderen. Zijn er nog berichten van verhindering? Nee? Dat is mooi. Dan ga ik door. Ik heb zelf twee mededelingen voor u. Volgende week dinsdag 16 juni is de informatieve digitale regionale bijeenkomst over de Concept RES. Graag u uiterlijk 15 juni aanmelden bij het griffiebureau. En meer informatie treft u aan in de Raadsaam van gisteren en van komende zaterdag. En de tweede mededeling is, is dat na het zomerreces zal de RKC een bijeenkomst organiseren op maandag 31 augustus over hun nog te verschijnen rapport inzake het fietsbeleid. En dit rapport wordt waarschijnlijk geagendeerd op 3 september in de commissie.

2. Vaststellen van de agenda

De voorzitter: Dan wil ik verder gaan naar agendapunt 2 en dat is het vaststellen van de agenda. Kan de agenda conform worden vastgesteld?

1. Mededelingen voor leden en collegeleden

De voorzitter: Dat is mooi. Dan ik ga door naar agendapunt 3 en dat is mededelingen van de voorleden en van collegeleden. En ik begreep dat de heer Hulster een mededeling heeft. Dan geef ik u het woord.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Wij hebben onlangs gesproken over de coöperatieve zonnedaken in Haarlem. En nu heeft de wethouder toegezegd dat hij met een actieprogramma komt en het leek ons goed om daar aanvullend een raadsmarkt te organiseren om met de raad van, informatie te delen over wat de Zoncorporatie nou eigenlijk doet en hoe dat werkt. De vraag is of de raad, of de commissieleden daar belangstelling voor hebben.

De voorzitter: Als u belangstelling heeft voor een raadsmarkt met betrekking tot zonne-energie en zonne-energiecorporaties, wilt u dan uw hand opsteken? Ja. Daar is voldoende animo voor in ieder geval. Dan lijkt het me ook verstandig om eventjes de leden aan te wijzen die gaan helpen bij het organiseren van deze raadsmarkt. Ik ga er inderdaad vanuit dat u daar zich voor opgeeft, de heer Hulster en ik zie ook mijnheer Dreijer zijn hand opsteken. Dus dan benoem ik die twee leden voor de raadsmarkt en is dat geregeld. Zijn er nog andere college of sorry, andere commissieleden die een mededeling hebben? Ja? De heer Abbasi zie ik. Gaat uw gang.

De heer Abbasi: Dank u wel. Ik had een mededeling dat mevrouw Schopman wat later is vandaag.

De voorzitter: Dat is prima. Andere commissieleden? Nee? Dan ga ik het woord geven aan de wethouder, want die heeft ook een mededeling voor ons. Wethouder Berkhout, welkom en gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik heb een mededeling over de Luchtvaartnota en die heeft het ministerie vrijgegeven en wij willen graag in regionaal verband daar een regionale digitale informatiebijeenkomst voor organiseren. Dat zal zijn op maandagavond 22 juni, het nadere tijdstip volgt nog.

Waarschijnlijk in de Raadsaam van zaterdag. Want nou, op 15 mei is de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 vastgesteld door de ministerraad. En op deze Ontwerp-Luchtvaartnota kunnen van 29 mei tot en met 9 juli zienswijzen worden ingediend. En door de BRS, dat is de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol wordt momenteel een gezamenlijke zienswijze voorbereid namens de vier provincies en 56 gemeentes die daarin samenwerken. En om de gemeenteraden eigenlijk in Haarlem, IJmond en Alkmaar hierbij te betrekken, wordt op 22 juni aanstaande, zoals gezegd, een regionale informatiebijeenkomst gehouden. Maar die zal dus digitaal zijn. En nadere informatie daarover, over het programma en het tijdstip volgt zo snel mogelijk dus in de Raadsaam van zaterdag.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik met u naar... Ik zie een hand, de heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Wat is de bedoeling van zo een bijeenkomst?

De voorzitter: Wethouder, wilt u dat nog toelichten?

Wethouder Berkhout: Ja, dat kan ik nog wel toelichten. In de eerste instantie informeren over wat erin staat, maar dan ook uiteindelijk de mogelijkheid om te reageren op de zienswijzen. Kijk, het is een compact traject waarin de minister vraagt eigenlijk om ons, om een zienswijze te laten formuleren. Dus er zal een conceptzienswijze door de BRS worden opgesteld. Maar om gemeenteraden ook in de positie te brengen om daar nog wat van te vinden, zullen we daar dus maandag 22^e aandacht aan besteden. En in... Ik ben ook bezig eigenlijk een raadsinformatiebrief op te stellen om een en ander in dat proces duidelijk te hebben hoe u daar ook een rol in kunt spelen.

2. Agenda komende vergadering(en)

De voorzitter: Mooi. Dan ga ik naar agendapunt 4 en dat is de agenda voor de komende commissievergadering. Bij de volgende vergadering op 18 juni wordt weer een jaarplanning en een actielijst toegevoegd zodat we de meest recente informatie hebben over wat er op de planning staat voor en na het proces. Aan u nu aan de vraag, heeft de commissie nog ter kennisname stukken die ze wil agenderen voor een volgende keer? En als hij dat wil doen, graag eventjes een motivatie daarbij. De heer Aynan van Jouw Haarlem.

De heer Aynan: O, hij staat al aan. Voorzitter, volgens mij wordt dat ook hier breed gedragen door andere fracties. We zouden graag de verkeersmaatregelen Vijfhoek willen agenderen, omdat daar behoorlijk wat onduidelijkheid bij de bewoners zelf over is ontstaan. En dat zouden we hier graag in de commissie willen bespreken.

De voorzitter: Ik begrijp dat de heer Visser daar ook al meerdere malen om heeft gevraagd, dus dat voeg ik alvast even erbij. Is er bij de commissieleden steun om dit te agenderen? Ja, ik zie brede steun daarvoor, dus dan zullen we dat agenderen. Zijn er andere commissieleden die iets willen agenderen? De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Voorzitter, het voorlopig ontwerp Rollandslaan. Ik heb begrepen dat er onder andere vanuit de Fietsbond vragen over zijn, met name omdat er heel erg strikt aan een **hier** wordt vastgehouden, terwijl er eerder een ontwerp was met fietspaden in asfalt of fietsstroken in asfalt. Dus dat zouden we graag willen bespreken. U weet, er komt ook nog een definitief ontwerp, maar ik wil echt voorkomen dat we aan het eind het definitief afwijzen. Dus ik kijk even naar de wethouder wanneer we het kunnen bespreken, maar ik vermoed namelijk dat er wel breder draagvlak zal zijn voor een ander ontwerp.

De voorzitter: Dat is voor wethouder Snoek. Maar ik peil gewoon bij de commissieleden of er steun is om dit in commissie te behandelen of dat u gewoon het DO wilt afwachten. Ik zie brede steun wederom om dit agenderen. Is er... De heer Hulster van de Actiepartij.

De heer Hulster: Ik zou graag agendapunt 1.5 over de voortgang en ontwikkeling havendiensten willen bespreken. Daar is ook een toezegging door, over gedaan. Dus ik had eigenlijk wel verwacht dat dat gewoon geagendeerd zou worden, maar dat is dan ook de vraag.

De voorzitter: Is er bij de commissieleden steun om dit stuk over de havendiensten te agenderen? Ik zie niet voldoende steun daarvoor, dus dan gaan we het niet agenderen. Jammer. Iemand anders nog? Ja, mevrouw Van der Sluis, GroenLinks.

Mevrouw Van Sluis: Punt, even kijken, hoor, 1.6, de procedure kapaanvragen. Voor mij is het zo, dat was niet onze motie, maar over de roze stip is niet echt een afdoening van die motie Roze Stip. En ik heb nog wel wat vragen over die vergunning. Volgende keer komt wel het groenbeleid op de agenda, dus misschien kunnen we het combineren.

De voorzitter: U stelt voor om dat te combineren? Ik vraag me wel af, is het niet mogelijk om dit eventjes, dat u eerst wat technische vragen hierover stelt voordat we hier een heel agendapunt van maken.

Mevrouw Van Sluis: Wij hebben het idee dat er een aantal fouten in staan, dus, maar ik kan daar dan wat technische vragen over stellen, ja.

De voorzitter: Dat is, lijkt mij prima als u eventjes technische vragen stelt en als er inderdaad werkelijk fouten zijn, kunnen we dat alsnog op de agenda dan plaatsen. Andere commissieleden? Ja, de heer Hulster nogmaals.

De heer Hulster: Ik wou graag 1.8, stand van zaken verkeersveiligheid behandelen.

De voorzitter: En uw motivatie?

De heer Hulster: Het is een belangrijk onderwerp. De verkeersveiligheid loopt terug in de stad, dus we zouden graag willen praten met de raadsleden, met de commissieleden om te kijken of zij de analyse delen en of zij oplossingen zien.

De voorzitter: Is daar steun voor? Alleen ...

De heer Aynan: Mag ik aanvullen, want ...

De voorzitter: Ja, natuurlijk. De heer Aynan, u heeft het woord.

De heer Aynan: Gezien we nu al een paar maanden in de coronacrisis zitten en dat heeft toch ook echt uitwerking op een andere manier met omgaand verkeer zou ik inderdaad dit ook heel graag in de commissie willen bespreken.

De voorzitter: Dus dat is een steunbetuiging. Maar nogmaals, is er voldoende steun vanuit de commissie voor? Ja. Nou, dat hebt geholpen. Dat gaan we agenderen. Was dat het, mijnheer Hulster? Ja. De heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. Nog over het vorige punt, ik ga, ik hoop dat er binnenkort een reactie komt van het college op het initiatiefvoorstel 30 kilometer per uur. Wellicht is het goed om dat dan de verkeersveiligheid daarbij gevoegd te behandelen.

De voorzitter: Ik ga dat eventjes hier bespreken met de wethouder en griffie of dat echt handig is, of dat dat toch gewoon los behandeld moet worden. Anderen? Heb ik ieder gehad? Nee, ik voel me eigenlijk een beetje een soort met...

De heer ...: '...'. (Buiten microfoon).

De voorzitter: Veilingmeester inderdaad. En wie biedt er meer? De heer Abbasi van de Partij van de Arbeid, gaat uw gang.

De heer Abbasi: Dank u wel. Ik zou graag agendapunt 1.1 willen agenderen, stand van zaken en vervolg op moderniseren parkeren. Daar zijn we natuurlijk twee jaar geleden mee begonnen en na twee jaar lijkt het me een goed idee om samen te gaan kijken waar we voor staan en hoe de huidige situatie is. Dat zou ik graag willen bespreken.

De voorzitter: Is daar voldoende steun voor? Gaat u weer een steunbetuiging doen?

De heer Aynan: Ik had zeker een steunbetuiging, ik bied namelijk meer. Dit is gewoon toegezegd bij het invoeren van een nieuwe parkeermaatregel, dus het verbaast mij dat dit niet ter bespreking is aangeboden.

De voorzitter: Dat staat mij ook bij dat dat inderdaad zo is afgesproken. Is er voldoende steun voor in ieder geval om het pakket te bespreken? Graag even uw hand omhoog. Ja, dat gaan we doen. Is dat ook geregeld.

De heer Aynan: '...'. (Buiten microfoon).

De voorzitter: Nee, hé, daar, dat wil ik echt niet hebben binnen mijn commissie. Ik zocht steun van het CDA, van de VVD, van Hulster en Partij van de Arbeid. Dus daar is gewoon onafhankelijk voldoende steun voor. Niks ervan, mijnheer Aynan. Andere commissieleden die nog iets willen agenderen? Nee?

3. Transcript commissie d.d. 14 mei 2020 (alleen naar aanleiding van)

Ter advisering aan de raad

De voorzitter: Dan ga ik door met u naar agendapunt 5 en dat is het transcript van de vergadering van 14 mei 2020. Zijn daar nog naar aanleiding van op- of aanmerkingen? Nee?

6A. 17.55 uur GR bereikbaarheid ZK; vaststellen jaarrekening 2019 (gecombineerd agendapunt met 6B, RB)

6B. GR bereikbaarheid ZK; vaststellen begroting 2021(gecombineerd agendapunt met 6A, RB)

De voorzitter: Dan ga ik door naar agendapunt 6 en dat is de Gemeenschappelijke Regeling bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, het vaststellen van de jaarrekening 2019 en het gecombineerd vaststellen van de begroting 2021. De gemeente Haarlem neemt samen met de gemeente Bloemendaal, Heemstede en Zandvoort deel in de gemeenschappelijke regeling bereikbaarheid Zuid-Kennemerland. Elk jaar doet het algemeen bestuur van de GR verslag van het voorgaande jaar en benoemt zij de voorgenomen acties en

projecten in een jaarplan. In dit jaarverslag over 2019 is tevens een overzicht opgenomen van de uitgaven ten laste van het mobiliteitsfonds. Met het vaststellen van de begroting stemt de raad in met de voorgenomen financiering van studies, projecten en overige kosten uit het mobiliteitsfonds voor het jaar 2021. En deze begroting 2021 is wederom een overgangsbegroting, gebaseerd op de vigerende visie uit 2011 en met een doorkijk naar de vernieuwde bereikbaarheidsvisie. Het is een bevoegdheid van de gemeenteraad akkoord te gaan met de jaarrekening, met de begroting en daar een zienswijze op te geven. Dit plan staat ter advisering op de agenda en de commissie zal vanavond bepalen of dit voorstel rijp is voor behandeling in de raad. Wie wil een eerste termijn? Niemand? Eenmaal... De heer Rijbroek, gaat uw gang.

De heer Rijbroek: Dank u wel, voorzitter. Trots Haarlem, die heeft een aantal vragen, we zullen het kort en bondig houden. Er wordt gesproken over het ontlasten van het Haarlems Centraal Station en daarbij te betrekken Spaarnwoude. Betekent dat ook dat we gezien de passagierscapaciteit het station ook als zodanig gaan inrichten idem dito voor de bussen? Daarnaast wordt er gesproken over een bijdrage van 1,4 miljoen euro uit het Mobiliteitsfonds, dat is voor de aanpassing, zoals we weten, van het spoorstation Zandvoort. Hoe is die bijdrage verdeeld? Er wordt gesproken over personele bezetting, vervanging van de secretaris. Wie is dat? Zodat we natuurlijk wel op volle kracht zitten. En dan hebben we het over daarnaast het kernteam, het is opgepakt. Maar hoe gaan we dat doen? Men zegt dat dat via uitrol is van via andere teams. Wat houdt dat in? En dan wordt ook nog gesproken over 4,5 miljoen over om te realiseren voor de Duinpolderweg. Misschien dat wij daar in het kader van de bezuinigingen of in ander opzicht toch ook een oplossing hebben voor bereikbaarheid met aansluiting van Haarlem. Even kijken, dat is het hem, dat is hem, voorzitter.

De voorzitter: Mooi. Dank u wel. Wie wil het woord? De heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. Om te beginnen, goed dat deze regionale samenwerking er is, want bereikbaarheid los je alleen samen op en samen met regio moeten we dat dus doen, want vaak, vrijwel alles gaat over onze gemeentegrens heen. Dus goed dat hij er is. Dan een punt over hoe wij dit gepresenteerd krijgen. Wat D66 verbaasde, is dat je als het raadstuk leest, dan denk je dat alles goed gaat. Want eigenlijk is dat een heel mooi raadstuk en alles gaat goed en we zijn lekker bezig en ga zo door. En als je dan kijkt naar het jaarverslag zelf, dan valt toch wel heel veel op dat ik heel veel oranje zie. Oftewel dat het heel veel vertraagt. En ik ga vrijwel hetzelfde zeggen als ik een jaar geleden heb gedaan. Op veel fronten moet er meer actie komen, want er zijn nu dingen, die schuiven, zijn al doorgeschoven 2018 naar 2019, van 2019 naar 2020. En wat verbaast ons? Het wordt weer doorgeschoven. Dus mijn vraag is voor hier het nu, want het gaat natuurlijk over onze zienswijze, maar tegelijkertijd behartigt ook onze wethouder de Haarlemse belangen. Wat gaat de wethouder, die namens ons daar zit, doen om te zorgen dat we projecten niet weer een jaar gaan doorschuiven? Want uiteindelijk staan hier allemaal hele belangrijke projecten op die moeten zorgen dat Haarlem bereikbaar blijft. Dan nog eentje en daar heb ik in mijn aantekeningen WTF gezet en dat zal ik niet voluit zeggen. Want in de begroting 20 tot 21 staat tot onze grote verbazing wederom, aansluiten Zeeweg-Randweg. En daar staat een bedrag van 50 duizend euro bij. Nou, er is wel vaker een heel raar idee geweest bij een buurgemeente om door Westelijk Tuinbouwgebied een weg heen te leggen. Hoe kunnen we deze zo opnemen in de begroting dat ook helemaal niemand maar dan ook niemand een studie van 50 duizend gaat doen naar een autoweg door het Westelijk Tuinbouwgebied? Dus welke titel moeten wij amenderen of in de zienswijze meegeven zodat niemand in de verleiding komt om ook maar te denken dat wij door het Westelijk Tuinbouwgebied een weg aan gaan leggen wat een nader, niet te noemen gemeente wel zou willen. Dus graag uw suggestie, wethouder.

De voorzitter: Hier het antwoord, de heer Aerssens van de VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Twee punten hier zo, de jaarrekening over 2019, daar zei de heer Van Leeuwen daarnet al een aantal dingen over dat er veel doorgeschoven werd. Dat zien wij ook. Maar ook zien we een wezenlijk probleem in de begroting van voor 2021 die nu voorligt. Namelijk dat we eigenlijk visieloos aan het handelen zijn. Er is een oude visie die, waaraan gerefereerd wordt, maar de meest recente visie die ontbreekt, onder andere autobereikbaarheid, in de bereikbaarheid van heel Zuid-Kennemerland. En naast dat er uiteraard moet gelet worden op de fietsbereikbaarheid, de voetgangersbereikbaarheid en OV, is ook de auto nog altijd een essentieel onderdeel. De visie voor 2020-2050, daar moet het daadwerkelijk in aangepast worden. En zonder die visie kun je wat ons betreft ook niet deze begroting vaststellen op deze wijze. Wel wil ik ook een positief punt meegeven en dat is er onder andere dat we het fijn vinden dat er onder andere een PNR in de plannen voorkomt. Alleen visieloos handelen, dat moet aangepakt worden.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel, voorzitter. Inderdaad, jaarverslag en een begroting. Het jaarverslag, het heeft, het zijn natuurlijk van twee dingen die naar hetzelfde, over hetzelfde gaan en dat is wel een beetje, sluit ik aan bij D66 wat dat betreft, dingen die door, in dat jaarverslag blijken te zijn doorgeschoven, die zien we in de begroting nog steeds echt ver weg staan. Dus 2021, dan zou er iets moet worden gedaan aan bijvoorbeeld die, al die schakels. Dus Fuikvaartweg die niet doorgaat, doorfietsroute naar Velsen, er zijn allemaal dingen die dan pas in beweging komen. En ik zou inderdaad de wethouder willen vragen, kan dat niet wat sneller? Kan er niet alvast iets gebeuren nu vast in dit jaar? En moeten we alles zo lang laten wachten? Er zijn best wel belangrijke punten, er staat bijvoorbeeld dat er voor fietsparkeren bij stations vier ton is gereserveerd en dat we daar allemaal een claim op zouden mogen doen. Vraag ik me ook af of wij dat ook daadwerkelijk gaan doen, daar een claim op leggen, omdat fietsparkeren bijvoorbeeld bij Haarlem Spaarnwoude daarmee beter te kunnen financieren. En eigenlijk een beetje anders dan wat de VVD zegt, valt me verder op, hoewel ik vind dat we heel veel doen aan fietsen, hoor, maar valt het me verder op dat op het laatste dat we kijken van wat we nou aan geld aan auto en aan fiets, dat dat toch weer nog meer auto is dan fiets. 34% auto en voor 26% fiets, het ontloopt elkaar niet heel veel, maar toch is dat wel zo. Ik zou zeggen dat die fiets mag best eens gaan winnen van de auto langzamerhand, dus laten we proberen de fiets nog meer naar voren te halen en de auto wat terug te dringen.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Aerssens van de VVD.

De heer Aerssens: Hele korte vraag. Mevrouw Schneiders, heeft u recent de staatjes gezien over hoeveel beweging er op dit moment nog zijn qua OV? Sorry, qua autobewegingen. En hoeveel bewegingen er met de fiets gedaan worden? En los wat we vinden dat er ongetwijfeld in kan gebeuren, u heeft een andere visie dan ik, heeft u die gezien?

Mevrouw Schneider: Jazeker, maar het is het juist dan zo belangrijk dat we natuurlijk heel veel doen voor die fiets. Dus als die snelfietsroutes er allemaal komen en al die schakels worden opgelost en naar routes toegaan, wat er wordt voorgesteld in de begroting, dan kan, kunnen er steeds meer mensen op de fiets. En dan gaan die auto's, die krijgen vanzelf meer ruimte omdat er veel minder mensen met de auto gaan. Dus dat neemt niet weg, dus uw opmerking neemt niet weg dat ik er nog steeds van overtuigd ben van dat we meer in de fiets moeten investeren. En dat mag best ten koste gaan van de investering in de auto.

De voorzitter: Mijnheer Mohr, wilt u een termijn of een interruptie? Een interruptie van mijnheer Mohr.

De heer Mohr: Een interruptie op mevrouw Schneiders. Mevrouw Schneiders, heeft u uw eigen auto inmiddels verkocht? Hij is eerder ook aan de orde geweest, dat is een hele onzuinige, ook slecht voor het milieu. Is die weg?

Mevrouw Schneiders: Nee, ik heb mijn auto nog. Maar ik rijd daar niet mee door de stad, ik rij daar überhaupt heel weinig mee. En op de grote weg rijdt hij één op twintig, dus dat valt best wel mee hoe onzuinig hij is.

De voorzitter: Er was nog een interruptie. Ja van de heer Hulster van de Actiepartij.

De heer Hulster: Mevrouw Schneiders, u zegt dat 26% van de investeringen naar de fiets gaan, maar dat is fietsparkeren, daar gaat 6% naar fiets, infrastructuur neem ik aan. Terwijl dat voor de auto's 34% en dan is er nog een keer 18% verkeersmanagement wat ook automaatregelen zijn. Dus de helft van het geld gaat naar de auto en 6% gaat echt daadwerkelijk naar fietsinfrastructuur, want fiets parkeren, daar gaat natuurlijk helemaal niemand meer van fietsen, dat is alleen maar een mooie optische illusie.

Mevrouw Schneiders: Nou, dank u wel, mijnheer Hulster, dan ben ik, dan is het nog belangrijker dat we nog veel meer aan die fiets gaan doen en minder aan de auto.

De voorzitter: Dat was uw termijn dan. Wie wil dan het woord? Ja, de heer Abbasi, Partij van de Arbeid.

De heer Abbasi: Dank u wel, voorzitter. Ik wilde het kort houden, want we gaan het zo meteen hebben over het Houtplein waar ik mijn tijd graag voor wil gebruiken. Maar ik wil heel concreet vragen aan de wethouder en dat gaat namelijk over spoorse maatregelen. Dat was een investering van in totaal 7 miljoen om de structurele verbeteringen aan te brengen tussen spoor, tussen Amsterdam en Zandvoort en de andere kant op. En daar is 1,4 miljoen vanuit de fonds, vanuit de regio naartoe gegaan. En nu lees ik en ik citeer, nu lees ik hier, de financiële bijdrage kan mogelijk op termijn gecompenseerd worden door de provincie Noord-Holland. Wat betekent dat? Want dat vind ik nog heel vaag. Wordt het gecompenseerd? Is het mogelijk? En wat voor termijn? Dat is nog onduidelijk, dus daar wil ik graag antwoord op. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ook kort, voorzitter, dank u wel. Die spoorse maatregelen zijn juist een goed voorbeeld van hoe we regionaal samen opgetrokken hebben om dingen voor elkaar te krijgen. Dus daar juist een compliment voor. Voorzitter, ik mis een aantal dingen die we hier ook met zijn allen afgesproken hebben, namelijk door een tweetal moties. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn komt op geen enkele manier voor en het lidmaatschap van de Vervoerregio Amsterdam wordt op geen enkele manier benoemd. En wij zouden juist samen met de regio optrekken om hier misschien een onderzoek naar te doen, want ik zie dat het allemaal onderzoeken zijn. En het is echt geen potje om dingen voor elkaar te krijgen, het is meer een lobbyclub zou je kunnen zeggen. Een vraagje, voorzitter. 50 duizend euro voor externe inhuur, is dat nou echt nodig?

De voorzitter: Mijnheer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel. Ook heel kort. Afgezien van dat we dus vinden dat wat er wat weinig geld...

De voorzitter: Pardon, sorry mijnheer Hulster, dat ik u onderbreek. Ik begrijp dat er een interruptie is van de heer Dreijer. Gaat uw gang, op de heer Aynan.

De heer Dreijer: De heer Aynan, u had ja die motie over de VRA, aansluiten bij de VRA, ik heb hem niet meer helemaal scherp. Was dat een verzoek om Haarlem aan te sluiten of de Zuid-Kennemerland als ...

De heer Aynan: Ja, correct, als regio. Dat was het verzoek en hij is helemaal aan het begin van deze periode aangenomen. U heeft toen helaas niet meegedaan, dus ik snap uw vraag, maar het is een regionale ... Hoe moet je dat...

De heer Dreijer: Ik snap het, maar dan is het inderdaad terecht dat ook die vraag dan aan de wethouder ...

De heer Aynan: Ja, dank u wel.

De heer Dreijer: En die zienswijze over te brengen.

De heer Aynan: Klopt.

De voorzitter: Dank u voor uw analyse, mijnheer Dreijer. Dan gaan we nu echt naar de heer Hulster.

De heer Hulster: Dank u wel. Los van de opmerking dat we vinden dat er meer aan geld naar fietsinfrastructuur zou mogen, viel het ons op dat er verwezen werd naar het regionaal OV-toekomstbeeld 2040 van Noord-Holland en Flevoland. En nou heb ik dat stuk even bekeken en het interessante is dat er inderdaad een lightrailverbinding in staat die ook in dit stuk wordt genoemd tussen Haarlem en Schiphol-Noord. Ik weet wie er ooit naar Schiphol-Noord moet, maar goed, dat zal wel bedoeld worden dat die dan ook wat verder doorgaat nog. En het interessante in dat stuk is, ik heb het even gelezen voor jullie, daarin stond dat er een tunnel wordt onderzocht tussen Haarlem en het Spaarne, dat vond ik heel interessant. Leest iemand die stukken weleens, vroeg ik me toen af. Nou, dat was dus eigenlijk mijn tip, lees ook wat andere partijen over ons schreven zodat er ook tunnels in worden opgenomen waar we wat aan hebben.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Dank u wel, voorzitter. Ik zal het ook niet zo lang houden. Ik sluit me grotendeels aan bij D66 met wel een vraag eigenlijk over het Westelijk Tuinbouwgebied. Volgens mij is er helemaal nog niets besloten en er zijn tracés nog allemaal in onderzoek. Maar het is natuurlijk wel goed om aan onze wethouder mee te geven dat wij natuurlijk dat niet willen, dus dat ze een mooi onderzoek kunnen doen, maar geen weg door het Westelijk Tuinbouwgebied. Dat als ten eerste. En we hebben al vaker geroepen, die Velsenverbinding wordt in dit stuk als van groot belang gezien om de regio te bedienen. Dat, nou dat wordt al, nou, door Haarlem al jaren zo lang zo gezien. Het wordt hier ook weer een stuk opgeschreven en in 2021 staat er een PM'etje genoteerd. En ik zou ook weer de wethouder willen verzoeken om daar toch meer druk op te zetten dat er echt concreet nou, zo snel mogelijk daar, dat daar de verkenningen ook gaan lopen voor de Velsenverbinding. Dat was het. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. Iemand anders nog? Nee. Dan ga ik het woord geven aan de wethouder. Gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. Ga gewoon eventjes alle partijen langs. Trots, de vragen waar u begon over het Stationsplein hebben echt betrekking ook op de visies Stationsplein, hè? Daar wordt u ook uitvoerig meegenomen door collega Roduner, maar ook door mij onder andere. Dus ik denk alle vragen die u daarover heeft, over station Spaarnwoude en hoe dat nou, hoe we dat ruimtelijk gaan realiseren, dat zit echt

ook in het project Visie Stationsplein, dus ik zou u daar even naartoe willen verwijzen. Dan stelt u een paar technische stukken, ga ik, heb ik eigenlijk mezelf voorgenomen als wethouder om dat nooit zo te zeggen. Maar de verdeling van de 1,4 miljoen vindt u echt terug in de stukken en ook de secretaris kunt u technisch navragen. En dan als het gaat om de 4,5 miljoen van de Duinpolderweg, die, nou dat heeft de provincie eigenlijk gezegd, dat gaan we niet meer doen. Dus dat valt vrij. Maar het blijft in het Mobiliteitsfonds zitten hè, dus het is altijd het potje van de GR. Ik zie een interruptie.

De voorzitter: Die ga ik dan nu ook geven. De heer Rijbroek. Zeker. De heer Rijbroek, gaat uw gang.

De heer Rijbroek: Dank u wel, voorzitter. Aan de wethouder de vraag, want ik vergat hem te stellen, daar wordt ook iets gezegd over er moeten nieuwe BTW-afspraken gemaakt worden over die spoorse maatregelen. In, wat is de inschatting? Het is natuurlijk een vraag achteraf niet gesteld voor artikel 38, maar dat schiet mij te binnen, ik vergat hem te stellen. Heeft men daar een inschatting van?

De voorzitter: Wethouder.

Wethouder Berkhout: Fijn als u de BTW-vragen niet met artikel 38-vragen gaat stellen, dat is stap één. Het is eigenlijk ook de vraag van de PvdA hè, over de compensatie, dat is eigenlijk de verduidelijking van het stuk. In het stuk gaat het over de provincie en de compensatie die daar mogelijk zal plaatsvinden. Het heeft alles te maken met de BTW. Inmiddels heb ik vernomen dat dat kan, dus we krijgen de BTW gecompenseerd. Het daadwerkelijke bedrag, dat weet ik niet, dus dat zal ik voor u uitvragen. Ik weet niet nog of we zover zijn, maar dat mechanisme als zodanig werkt wel zo. Dan D66, goed samenwerken, dat is cruciaal. De essentie is, zo simpel is het gewoon, als gemeente zelfstaand, klein of groot, bereik je minder dan als je samenwerkt. Vandaar dat ik op zich wel heel erg blij ben met hoe de samenwerking in Zuid-Kennemerland gaat nu ook met de IJmond en ook met het Haarlemmermeer. Wij opereren meer als westflank van de MRA, zo is ook onze werktitel inmiddels sinds kort gevonden, geworden, omdat wij vinden dat deze, dit deel van de MRA nogal weinig toebedeeld heeft gekregen als het om infrastructuur gaat de afgelopen jaren. Dus samen staan we sterker, dus dat is zeker het uitgangspunt. En meer actie, u zegt het, GroenLinks zegt het, terechte constatering. Ik denk dat aan de ene kant is het een heel goed iets om een mobiliteitsfonds te hebben om daar snel maatregelen uit te kunnen nemen en voor de rest als lobbyvehikel te fungeren. Tegelijkertijd is het, helemaal een terechte constatering dat we niet voldoende realiseren of tenminste misschien hebben we te veel op ons bordje gelegd en moeten we daar beter in gaan prioriteren. Dus daar zijn we ook in de stuurgroep over in gesprek en wij komen dit najaar met een uitvoeringsprogramma... 🟡 nu hoort u mij nog beter. En daar is dat de insteek, prioriteren, maar ook het betere beleggen van opdrachten. Want op zich, het Mobiliteitsfonds en het lijstje wat wij daarin produceren, is nog niks. Dat moeten we dan ook vervolgens of via de ambtelijke organisatie van Haarlem in verdeling met de andere gemeentes als werkelijk realiseren. Dus die constatering hebben we ook gemaakt en daar gaan wij ons best voor doen, zodat u volgend jaar, mijnheer Van Leeuwen, niet hetzelfde riedeltje moet afdraaien. En dan de Zeeweg-Randweg, u zegt het, het CDA zegt het. Toen ik in uw rol als raadslid zat, heb ik dat amendement ingediend. Dus ik weet heel erg goed hoe Haarlem erin zit. Ik weet ook heel erg goed en dat zegt de heer Van Leeuwen ook, dat dit wisselend ligt binnen de gemeentes binnen onze regio. Vandaar dat u ook heeft gezien dat we het niet als zodanig hebben opgenomen in de visie, de nieuwe visie. Maar dat wel zeggen, we moeten hier iets mee, we zijn het er nu nog niet over eens, dus we gaan met elkaar een traject verzinnen om gezamenlijk te kijken van, wat kan daar dan wel of wat kan daar nou echt niet? Maar alleen maar zeggen, de een wil het wel en de ander niet, dan kunnen we het er nog tien jaar over hebben. Dus dat voor dat. Dan de VVD, nee, daar ben ik het niet met u eens. Maar goed, daar hadden we het ook over tijdens de visiebehandeling, autobereikbaarheid ontbreekt niet. Ik hoor zelfs

twee reacties uit de zaal die zeggen, moet je eens kijken hoeveel percentage er daadwerkelijk naar automaatregelen gaat. En dan zegt u, visieloos. Nou, dat is het zeker niet. Kijk, zolang die visie niet door alle vier de gemeenteraden is vastgesteld, hebben de vigerende visie uit 2011, dat moet u goed doen, want dat was echt nog een autovisie. Dus tot zolang hebben we echt nog de oude autovisie uit 2011, maar ik vind het ook niet recht doen aan de nieuwe visie of aan de insteek die we met elkaar te doen om het toch terug te dringen tot auto of fiets. Wij zien dat daar een pakket aan maatregelen mogelijk, nodig is en het is echt niet zo dat we zeggen, die auto is nu buiten boord. Je ziet gewoon en dat zien we met elkaar, dus... Maar goed, ik vind het ook wel leuk om af en toe het debat te zien tussen GroenLinks voor de fiets en VVD voor de auto. Maar we zien dat we uiteindelijk naar duurzame mobiliteit toe moeten. De auto is nog steeds nodig als vehikel, zeker, maar je moet inzetten op alternatieven. Nou, dat ziet u ook in de visie. Dan GroenLinks, kan het niet wat sneller? Nou, toen zei ik tegen D66, dat vind ik ook.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Wat vond u van het debat tussen GroenLinks en de Actiepartij over de fiets?

Wethouder Berkhout: Welk debat was er?

De voorzitter: Nou, het lijkt me niet de bedoeling dat u analyses gaat geven of het debat goed was of niet.

Wethouder Berkhout: Sowieso niet.

De voorzitter: Gaat u gewoon verder.

Wethouder Berkhout: O, misschien was dit al mijn analyse. Welk debat? Even kijken, Jouw Haarlem, Noord/Zuidlijn. U heeft een amendement ingediend of een motie. Een motie. Maar dat was wel bij de visie hè en die is nog vastgesteld door alle vier de raden. Tegelijkertijd is dit wel degelijk de denklijn waar we met elkaar mee bezig zijn, dus hij wordt zeker meegenomen. Gewoon als die Noord/Zuidlijn er komt, zorg dan dat je aangetakt bent, hè? Volgens mij hoeft het voor niemand meer als een raadsel te komen dat we de Velsenverbinding in het noorden, de vrij liggende busbaan op de A9 en het doortrekken van die Noord/Zuidlijn als regionaal, bovenregionale speerpunten hebben. Dan de VRA, het is terecht, want u constateert dat altijd sinds begin of het begin van deze coalitieperiode heeft u die motie ingediend. En volgens mij twee toetredingen tot Platform Mobiliteit en toetreding tot de VRA. Allebei moet ik dan elke keer uitleggen of bij MRA-stukken of bij visies dat wij maken ons hard daarvoor, maar wij gaan er niet over. De VRA is een entiteit die bepaalt of er iemand toetreedt of niet, er moet een wetswijziging plaatsvinden. En de provincie zal uiteindelijk daar akkoord mee moeten gaan. Nou, tot zover is dat nog niet helemaal hoe de provincie erin zit. Dat gaat natuurlijk ook om een afname van hun mandaat tegelijkertijd. Dus wij... Dat is nog steeds de insteek. Ik denk dat zelfs gisterenochtend de burgemeester nog binnen de MRA dit punt heeft uitgedragen voor u in opdracht van die motie. Maar wat ik u wel wil zeggen, wij hebben dat natuurlijk gedaan, u heeft dat gedaan omdat wij jarenlang onderbedeeld waren als gemeente als het gaat om het OV, infrastructurele projecten, aandacht voor die bereikbaarheid in deze regio. En ik moet zeggen dat wij nieuwe gedeputeerden hebben in Noord-Holland sinds kort, mijnheer Olthof. En dat was een erg prettig kennismakingsgesprek vorige week waarin hij echt benadrukt dat hij zich hard gaat maken voor deze regio. En dat is ook wat we nodig hebben, want de provincie behartigt op dit moment onze belangen voor de bereikbaarheid. Bij SBAB, bij het MIRT, bij het Platform Mobiliteit. Dus dat wil ik u wel meegeven.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: Voorzitter, over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Goed dat u er zo instaat, maar ik zie hem het liefst op papier terug en volgens mij doet u daartoe een toezegging. En wat ... Het is een wensenlijstje voor de toekomst, die hoort er gewoon bij. En wat de VRA betreft ...

Wethouder Berkhout: Het is een aangenomen motie bij de visie, maar de visie is nog niet vastgesteld.

De heer Aynan: Ja. Maar we hebben het hier over de komende twintig jaar, dus dan hoort hij er toch gewoon in? Tenminste hè, daar ga ik gewoon vanuit, laten we daar geen discussie over voeren. De VRA, kijk, u zegt van, de provincie behartigt onze belangen. Ja, dat zal allemaal wel, maar het grote geld ligt bij de VRA, dat was de gedachte achter die motie. En die is hier breed gesteund en ik ga ervanuit dat u dat blijft doen.

De voorzitter: Wethouder.

Wethouder Berkhout: Ik ga hier niet het hele debat overdoen, maar in beide zaken opereren wij in samenwerking met andere partijen. Dus als u een motie hier aanneemt, ja, dan gaan we daarvoor. De visie is pas vigerend als hij door vier gemeentes wordt vastgesteld en dan is dat daar een onderdeel van. Maar dit is de denklijn die wij ook op meerdere vlakken hanteren bij de Noord/Zuidlijn. En de VRA, wij gaan er niet over, maar wij kunnen wel ons best doen om te zeggen dat we het belangrijk vinden dat we daartoe willen toetreden. En dat doen we al twee jaar sinds u dat heeft opgedragen. Eventjes kijken. Dan het CDA, dus over de Zeeweg-Randweg zeg ik nou, dat is, heb ik ... gezegd. En de Velsenverbinding, dat is ook weer helaas, ik wil dat, wij gaan er heel erg voor, maar het is ook iets wat je dan via een BO MIRT uiteindelijk moet regelen, hè? Dat is iets, je moet met Rijkswaterstaat in gesprek. Wij zijn gelukkig, dat vind ik heel mooi, in de samenwerking met de IJmond, met Velsen, om te kijken hoe we dit gezamenlijk kunnen oppakken. Dus we starten ook die lobby op, omdat dat haakje in het MIRT rond het Polderplein zit, zoals u weet. Tegelijkertijd zijn er nog behoorlijk wat beren op de weg, maar dat ga ik niet zo uitdragen, want wij vinden dit een kans en wij gaan ervoor. Dus ik zal me daar nog harder voor inzetten. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Aynan, heeft u, begin, doet u gewoon uw tweede termijn anders.

De heer Aynan: Heel kort. 50 duizend euro externe inhuur.

De voorzitter: Zijn er nog anderen die een tweede termijn wensen? Nee? Dan kan de wethouder reageren.

Wethouder Berkhof: Ja, dat was nodig dit jaar, helaas. Wij proberen dat altijd tot een minimum te beperken, maar in dit geval was dat wel nodig.

De voorzitter: Mooi. Volgens mij is het voorstel zo voldoende besproken. Ik wil aan u vragen, hoe wilt u dit agenderen voor de raad? Als hamerstuk, hamerstuk met stemverklaring of bespreekpunt?

Mevrouw ...: ... ontwerp gehad ... (Buiten microfoon).

De voorzitter: Ja, dus ...

Mevrouw ...: Eerst de jaarrekening. (Buiten microfoon).

De voorzitter: O, eerst de jaarrekening. Hoe wilt u die agenderen? Als hamerstuk? Hamerstuk met stemverklaring? Hamerstuk? Graag even uw handen, dan ... Ja, dat is een hamerstuk. En dan de begroting

2021, hoe wilt u die agenderen? Als hamerstuk of als hamerstuk met stemverklaring of bespreekpunt? U mag het roepen.

De heer Aynan: Met stemverklaring alstublieft.

De voorzitter: Stemverklaring? Bent u het daarmee eens?

De heer Aynan: Ik beloof geen moties in te dienen.

De voorzitter: Dan gaat de begroting als hamerstuk met stemverklaring. Fijn. Dank u wel. Inderdaad, dames en heren...

De heer Dreijer: Voorzitter.

De voorzitter: Dan gaan we nu met pauze. O, pardon, de heer Dreijer, wilt u nog iets zeggen?

De heer Dreijer: Het is misschien een beetje ongebruikelijk, maar bij dit onderwerp, dit laatste onderwerp, hebben wij natuurlijk een aantal zaken meegegeven aan de wethouder als zienswijzen, maar richting de regio. Toch of niet?

De voorzitter: Ik heb de wethouder niet heel hard iets horen zeggen wat hij gaat meenemen in deze zienswijze. Wethouder, zit u daar ook zo in of is het de bedoeling dat partijen om het duidelijk te krijgen met een amendement komen? Dat is meestal de wijze, maar ik laat het even aan u. Wethouder, heeft u iets gehoord wat u mee gaat nemen in uw zienswijze?

Wethouder Berkhout: Dan kijk ik ook weer even met een schuin oog naar de griffie. Volgens mij hebben we soms een variant, bijvoorbeeld met het recreatieschap Spaarnwoude, dat we een zienswijze opstellen, hè? Zijn een aantal punten hier genoemd en die kunnen we dan toevoegen aan het stuk. Dus de zienswijze kan zijn inzetten voor meer actie heb ik een paar partijen horen zeggen. De...

De heer Aynan: De Noord/Zuidlijn.

Wethouder Berkhout: Urgentie voor de Velsenverbinding en de Zeeweg-Randweg. Als dat drie punten zijn.

De heer Aynan: En de Noord/Zuidlijn?

Wethouder Berkhout: Dat heb ik alleen u horen zeggen. Maar dan zou ik... Kijk, wat wij dan doen, is dat dan even dat bij de raad ligt om aan de griffie maandag een lijstje met punten op te stellen. En die kunnen dan aan stukken als zienswijze vanuit de raad worden toegevoegd.

De voorzitter: Duidelijk. En als je dan toch iets mist, staat u natuurlijk altijd nog vrij om in de raad zelf daar nog actie op te ondernemen. Dat kan ook omdat het een hamerstuk met stemverklaring is. Dan wil ik dit punt ...
De heer Aynan, gaat ...

De heer Aynan: Nog even procedureel. Is de Noord/Zuidlijn nou meegenomen nu of niet?

De voorzitter: Nee.

De heer Aynan: Dus dan moet ik toch...

De voorzitter: De wethouder heeft gezegd dat hij dat niet...

De heer Aynan: Moet ik alsnog met een motie komen?

De voorzitter: Ja. Dat betekent...

De heer Aynan: Dat is toch zonde? Dat hebben we hier toch met zijn allen afgesproken? Er is draagvlak voor, voorzitter. Of u wilt u mij gewoon aan het werk zetten?

De voorzitter: Ik heb de wethouder drie punten horen noemen, daar zat niet u of de Noord/Zuidlijn in, dus u moet inderdaad...


Wethouder Berkhout: Als ik heel even mag. Volgens mij gaat het om een zienswijze van u hè, het is een raadsstuk. Dus als u zegt, wij vinden en ik heb dan drie punten gehoord. Dus ik hoor actie, meer versnellen, de Velsenverbinding meer prioriteit en Zeeweg-Randweg, daar willen we eigenlijk geen, streep er doorheen. En ik hoor u zeggen, Noord/Zuidlijn. Als uw medecollega's zeggen, ja, die moet ook opgenomen worden, dan voegen we hem toe. Maar dat is even aan u dus, hè? Het is uw zienswijze. Maar dan heb je gewoon die vier, voeg je die toe, ben je klaar.

De heer Aynan: Voorzitter, het lijkt me hartstikke logisch met een breed gesteunde motie.

De voorzitter: Nou, dan gaan we even, als u dat ook goed vindt, een soort met voice-achtige stemming eventjes houden. Is er brede steun voor het voorstel van de heer Aynan om de Noord/Zuidlijn daarin op te nemen? Ja, nou, nu zie ik brede steun, dus dan kan de wethouder dat ook meenemen, hebben we dat geregeld in ieder geval. De heer Hulster, wilde u nog iets van de orde zeggen of is het zo klaar? Ja?

De heer ...: En ...

De voorzitter: De heer Dreijer nogmaals?

De heer Dreijer: Even een nieuwe serie. Ik zeg niet dat we geen Zeewegaansluiting , we willen geen aansluiting door het Westelijk Tuinbouwgebied. En als er andere variant komen, kunnen we het erover hebben. Zo wil ik hem zien.

Wethouder Berkhout: Wat ik u zou willen voorstellen, even praktisch, wilt u ... Nou, goed, heel makkelijk, wilt u even het mailtje naar de griffie sturen met de punten? En dan is hij volgens mij gewoon, dan is het goed geregeld.

De voorzitter: Dat lijkt me een prachtig aanbod. Dames en heren, het is bijna half zeven. Ik zie u graag om zeven uur terug, want we hebben nu pauze. Eet smakelijk voor straks. Zeven uur terug graag. En dames en heren, hartelijk welkom bij het tweede gedeelte van de commissie Beheer.

7. 19.00 uur 1e Begrotingswijziging 2020 en Begroting 2021 Omgevingsdienst IJmond zienswijze Raad (RB)

De voorzitter: We gaan naar agendapunt 7 en dat is de eerste begrotingswijziging 2020 en begroting 2021 van de Omgevingsdienst IJmond. De Haarlemse taken voor milieutoezicht inclusief de horeca niet zijnde acties

vanuit de Drank- en Horecawet, alsmede de verlening van milieuvergunningen zijn ondergebracht bij de Omgevingsdienst IJmond, de ODIJ. De belangrijkste financiële besluiten die nu worden gevraagd, zijn één, de financiële gevolgen van deze begrotingswijziging zijnde een verhoging van de bijdrage aan de Gemeenschappelijke Regeling ODIJ van 32 duizend euro als tegenvaller ten laste van algemene middelen mee te nemen in de bestuursrapportage 2020. En als tweede, op basis van de begroting 2021 van de Omgevingsdienst IJmond, de raming van de bijdrage aan de Gemeenschappelijke Regeling ODIJ vanaf 2021 te verhogen met 21 duizend euro. Het is een bevoegdheid van de gemeenteraad om akkoord te gaan met deze begrotingswijziging en de begroting 2021 en daar een zienswijze op te geven. Dit plan staat ter advisering op de agenda en de commissie zal dus vanavond bepalen of dit voorstel rijp is voor behandeling in de raad. Wie wil als eerste het woord? Niemand? Toch, mevrouw Moison van de SP.

Mevrouw Moison: Ik had maar een kleine vraag en dat is een vraag, de SP vraagt al een aantal jaren om de begroting bij de salarissen, het percentage medewerkers in vaste dienst zichtbaar te maken. En meestal wordt het dan wel nagestuurd, maar het zou fijn zijn als het ook een keer daar dan structureel in terugkwam, dat we niet elk jaar dezelfde vragen hoeven stellen. De SP vindt het namelijk heel belangrijk dat het aantal vaste banen zichtbaar is, omdat we eigenlijk de flexwerkplekken zo veel mogelijk terug willen brengen. Dus zo min mogelijk flexwerkers, maar omdat moet je in zicht houden of dat niet uitbreidt of niet, of wel inkrimpt of wat dan ook, is het fijn als dat gespecificeerd wordt. Dus in twee dingen wordt gezet. Dus het percentage vaste medewerkers noemen in de tekst van de begroting. En het is elk jaar gevraagd en klaar. Dank u wel.

De voorzitter: Dat was uw termijn?

Mevrouw Moison: Ja, dat was het.

De voorzitter: Dan mag u uw microfoon uitzetten. Dan ga ik de volgende het woord geven. Mevrouw Schneiders van GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel, voorzitter. Die Omgevingsdienst IJmond, dat is natuurlijk een goed, heel goed instituut, vind ik, vinden wij als GroenLinks. Ze doen heel veel, ze doen veel aan controles, milieucontroles en dat is gewoon hartstikke belangrijk dat daar een onafhankelijke dienst is die wat boven de, buiten de gemeente staat die die controles doet. Want anders dan zou het nog kunnen dat wij dat gaan beïnvloeden op een of andere manier, de een of de andere kant op. Wij zijn het eens, die extra bijdragen, daar gaan we mee akkoord, dat kan ook eigenlijk nauwelijks anders. Dat vinden we belangrijk. Alleen willen we dan de wethouder vragen of hij dan niet kan bewerkstelligen dat de omgevingsdienst toch nog eens een extra controle doet op de grafietregens bij Tata, wan daar hebben wij ook last van als de wind onze kant op staat. En ook de rest van de uitstoot van Tata trouwens aan fijnstof, stikstof en CO2. En een andere vraag die wij hebben, dat is, het, de Omgevingswet, het staat in alle stukken dat dat allemaal nog onzeker is. Maar dat is voor de begroting van de omgevingsdienst natuurlijk best wel heel belangrijk en wij hebben als Haarlem natuurlijk ook nog niet gezegd wat we daarvan vinden, wat we daarmee gaan doen. Dus ik zou willen vragen aan de wethouder, is er al een soort plan van, van hoe gaan we dat bepalen? Oftewel of ODIJ dat voor ons gaat doen, die Omgevingswet of dat we dat zelf gaan doen. En wanneer gaan we daarover beslissen, zodat zij hun begroting daar eventueel op aan kunnen passen?

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Wij zijn ook heel erg blij dat er zoiets bestaat als een Omgevingsdienst IJmond. Wij hebben ook één vraag en dat gaat over het meten en handhaven van de luchtkwaliteit. We weten

dat de wetgever daarmee bezig is, dus we zijn benieuwd of de wethouder een update kan geven van de stand van zaken. En wat de rol van de omgevingsdienst gaat worden in dit proces, want zij zullen waarschijnlijk moeten gaan handhaven en is daar rekening mee gehouden?

De voorzitter: Wie wil dan het woord?

De heer Hulster: '...' gemeten natuurlijk.

De voorzitter: Dan ... Dat was niet goed te verstaan.

De heer Hulster: En de omgevingsdienst zal in ieder geval moeten gaan meten natuurlijk. De wethouder fronste, dus ik dacht, misschien moet ik nog iets meer zeggen.

Mevrouw ...: Mijnheer Rijbroek.

De voorzitter: Ja, mijnheer Rijbroek, Trots Haarlem.

De heer Rijbroek: Dank u wel, voorzitter. Allereerst even een paar vragen. Het gaat even over de risico's, er zijn er een paar te benoemen die ik opmerkelijk vind. Dat is onder andere de bijdrage die de gemeente levert, de een na hoogste, het verschil van de komende begrotingen ruimt 51 duizend euro. Velsen nog meer. Waarom is dat? En het tweede is, wat ik zie, dat er problemen kunnen worden verwacht. Daar hebben ze een soort keurige staat van gemaakt van risico's, oorzaak en eventueel wat daarvan de gevolgen zijn. En wat mij opvalt bij punt 5, dat gaat over die renteswaps ter financiering van de nieuwbouw, 3,7 miljoen bij Rabo. Hoe zit dat precies? Men zegt, dat loopt af 2022-2023 en heel wat overheden, universiteiten hebben ook renteswaps, monetary breaks. En dat kan dan weleens een risico in de toekomst zijn. Iets anders is natuurlijk Tata Steel. We horen veel, in hoeverre daar de omgevingsdienst op acteert, wat Actiepartij ook zegt, de luchtkwaliteit. En met Tata spelen een paar dingen, dat is die grafietregen. En dan speelt natuurlijk de giftige chroom-6-verf of chroom-6-stof. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. En sommige vragen zijn behoorlijk technisch, dus ik ga ervanuit dat die wet, dat de wethouder ze dan ook technisch laat afdoen. Maar... Wie kan ik het woord geven? De heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter en ook collega's, wat een prachtig punt ligt hier voor ons, want hier zit een technische wijziging, namelijk dat door een cao, dat de salarissen hoger zijn. Dus volgens mij moeten we gewoon gaan betalen. En zoals ook in het stuk staat, wij gaan nog hebben met elkaar over het uitvoeringsprogramma en daar gaan we opdracht geven aan de omgevingsdienst wat ze allemaal voor ons doen. Daar ga ik vragen stellen over de Wet Milieubeheer, of er nou eindelijk al eens boetes worden opgelegd als mensen die die maatregel niet nemen. Dus wat ons betreft, dit stuk helemaal akkoord. En wij horen graag van de wethouder terug wanneer het uitvoeringsprogramma bij ons terugkomt, want dan gaan we het over wat de omgevingsdienst in 2021 voor ons doet. Dank u wel.

De voorzitter: En wie wil dan het antwoord? Niemand verder? Dan ga ik het woord geven aan de wethouder.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. En D66 geeft eigenlijk in essentie weer wat het nu is. Dit zijn relatief kleine bedragen en die hebben allemaal te maken met de cao-stijging hè, van de medewerkers, dus daarom is het 32 duizend in het lopende jaar en 20 duizend structureel op een bedrag van zo een anderhalf miljoen jaarlijks. Ik ga wel even vragen vooraf, maar de voorzitter gaf wel een schot voor de boeg. Bepaalde

vragen zijn inderdaad, denk ik dat we die schriftelijk eventjes moeten gaan beantwoorden. Ik ga even kijken. SP, u geeft dat aan, u zegt, ik wil eigenlijk een onderscheid tussen vaste medewerkers of vaste contracten en tijdelijke contracten, dat moet ik ook eventjes voor u navragen of dat mogelijk is. Wat ik wel weet, maar het is dus even het andere, dat is dan externe inhuur. Ik weet dat in 2019 er gewoon geen externe inhuur was en in dit jaar er wel een 12% externe inhuur is. Dat u dacht, misschien vindt u dat een belangrijker punt. Dat is helaas, omdat het arbeidsmarktkrapte is en specialistische kennis is vereist. Dus kijk... En daar probeer je altijd weer terug te gaan naar dat niveau van geen externe inhuur, dus gewoon wel medewerkers in eigen dienst. Maar als u zegt, binnen dat eigen dienst wil ik ook nog weten of het vaste of tijdelijke contracten zijn. Dan moet ik dat toch eventjes ambtelijk nagaan hoe dat in elkaar zit.

Mevrouw Moison: Ik zal, ik wil dat graag zien, maar dat krijgen we ook elk jaar, dus het is ook inzichtelijk. Maar... En dit vind ik ook trouwens belangrijk. Dank u wel.

Wethouder Berkhout: Dankjewel.

De voorzitter: Sorry, maar ik vond dit hartstikke leuk, maar het is nog altijd mijn taak om mensen het woord te geven, dus daar ben ik heel erg op gespitst. Dank u wel.

Wethouder Berkhout: Ik gaf ook geen antwoord, hè? Ik knikte eigenlijk meer. Want ik zou niet durven, voorzitter. Even kijken, GroenLinks, grafietregens en ook de Trots heeft het eigenlijk over Tata Steel. Moet wel zeggen, in algemene zin, er zijn twee omgevingsdiensten in deze regio. Je hebt ook de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en die heeft als primaire taak eigenlijk Tata Steel. Dus de Omgevingsdienst IJmond zit daar niet in dat gebied. Wel kunnen we natuurlijk voor onze regio kijken of in Haarlem Noord, denk ik, dat dat een beetje uw vraag is, mevrouw Schneiders, of daar dan ook sprake is van grafietregens. Voor zover ik weet, is dat dus niet eerder geconstateerd, dus is dat niet aan de orde. Maar voor die specifieke vraag of dat dus nog eens, of wij, even kijken, als ik goed heb gehoord, gaan wij daar nog eens op meten. Of hoe doen we dat, hè? Het kan ook zijn dat we op melding doen en dat er geen meldingen binnen zijn gekomen, dus dan hoeven we het ook niet te meten. Maar ook dat ga ik dan eventjes voor u uitvragen, komen we dan schriftelijk op terug hoe dat dan zit. Maar dat is het antwoord wat ik u daarmee kan geven. En de omgevingswet is dus uitgesteld naar 1 januari 2022 op dit moment, dus dat is helaas nog even weg, hè? We weten dat de omgevingswet, dat dat vaker is voorgekomen, dat die is uitgesteld, dus nu weer uitgesteld. Maar u zegt, maak toch wel, ga toch wel aan de slag met die voorbereidingen. Dat geldt zowel voor de gemeente zelf als de omgevingsdienst. Ik denk, ik ga dat eventjes ook mee terug nemen. Als ik gewoon weer bij de omgevingsdienst ben, zal ik eventjes gewoon daar het weer bespreekbaar maken. Ik denk dat dat wel goed is, om te kijken hoe gaan we daar nou mee om, met dat uitstel keer op keer? Maar gaan we toch plannen maken om dat in 2022 in te voeren. En voor hier is dat natuurlijk de portefeuille van collega Roduner en die heeft u daar ook al over geïnformeerd naar ik meen. En even kijken, dan heeft de Actiepartij het over ook luchtkwaliteit meten en toen zag u mij inderdaad fronsen, want daar zat ik toch eventjes ook te kijken. Daar moet ik eerlijk gezegd ook, weet ik ook niet precies, hoe dat technisch in zijn werk gaat. Welke, hoe de rol, hoe de ODIJ die rol op zich neemt. Dus ik zou u nog eventjes willen vragen wat uw vraag precies was. Ik vrees dat ik dus niet kan beantwoorden op dit moment en dat we daar dus ook schriftelijk op terug moeten komen. Dus tot zover, voorzitter. En in januari 2021 komt het uitvoeringsprogramma, mijnheer Van Leeuwen.

De voorzitter: Zijn er nog partijen die een tweede termijn wensen? Ja, de heer Hulster, Actiepartij. Nee, niet? Zag ik nog een hand van de heer Van Leeuwen, D66 of? Ja? Dan heeft u nu het woord.

De heer Van Leeuwen: Dan vrees ik dat ik nu de stukken al gesloten had, omdat ik had gedacht dat ik bediend zou worden door de wethouder, voorzitter. Want u zegt, januari 2021 komt het Uitvoeringsprogramma 2021. Dat lijkt mij voor deze raad bijzonder moeilijk om bij te sturen op wat de Omgevingsdienst IJmond voor ons gaat doen in 2021. Ik meen ook in het stuk te lezen dat dat het voor 2021 aan ons aangeboden wordt. Maar ik had het stuk dus al gesloten, dus ik kan het even niet reproduceren, maar het lijkt mij dus wel heel wenselijk, of dat nou gaat op een concept of op een definitief uitvoeringsprogramma, dat we wat kleuring mee kunnen geven. Want wij betalen hiervoor, wij vragen daar dingen voor ons te doen die wij voorheen zelf deden. Al jarenlang pleiten wij voor een meerderheid in de raad om bijvoorbeeld echt te gaan handhaven op die Wet Milieubeheer, hè? Daar staat in als u duurzaamheidsmaatregelen kan nemen die zichzelf binnen vijf jaar terugverdienen, dan moet u dat doen. Nou, de rapportage daarop, die is ook altijd wat wankel te noemen. Dus wanneer gaan wij nou met elkaar bespreken wat deze organisatie voor ons doet?

De voorzitter: Zijn er nog ander commissieleden die een tweede termijn wensen? Nee? Dan ga ik het woord geven aan de wethouder.

Wethouder Berkhout: Ja, nee, helemaal helder. En kijk, ik ben ook blij dat u het onderscheid maakt tussen gewoon eigenlijk de begroting die minimaal is en nu even cao-gerelateerd en de inhoud. En ik ken u ook als iemand die al jarenlang bepleit van, we hebben de wortel en de stok bij de Wet Milieubeheer, maar misschien wordt het weleens tijd voor de stok, dat is ook helemaal helder. Maar dat is echt inderdaad inhoud en uitvoeringsprogramma. Ik moet zeggen, ik heb hier op de app de ambtenaar, ik zit ook even te zoeken hoe we dit goed doen. Ik neem ook aan dat wij gewoon voor 2021 in ieder geval een conceptversie van het uitvoeringsprogramma uw kant opsturen. Dus ik zal, denk ik, even ... Als we een aantal vragen, ik heb een aantal vragen hier nu voorbij horen komen, in dat staatje ook eventjes ... Nou, kijk, ik word op mijn wenken bediend. Het komt eerder op hoofdlijnen, het uitvoeringsprogramma naar u toe. Dus dan kunt u daar nog iets over meegeven, met name op de Wet Milieubeheer. Dus dat komt goed. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Nou, dat is dus een duidelijke toezegging dat het Uitvoeringsprogramma 2021 nog naar u toe komt, zo snel mogelijk uiteraard. Volgens mij is dit stuk zo voldoende besproken. Dan aan u de vraag, hoe zullen we dit naar de raad sturen? Hamerstuk? Ja, ik zie mensen knikken, dan gaan we dat doen. Dank u wel.


8. 19.30 uur Beschikbaar stellen krediet voor uitvoering vervolgfase Schoterbos (MS)

De voorzitter: Dan ga ik met u naar agendapunt 8, wethouder Snoek is onderweg heb ik gehoord. Dus ik ga u alvast meenemen in de inleiding en dan hopelijk is de wethouder beschikbaar als ik klaar ben. Het is agendapunt 8 en dat is het beschikbaar stellen van het krediet voor de uitvoering vervolgfase Schoterbos. Het Schoterbos is Haarlem-Noord, is een groene enclave met veel potentie. Er was echter sprake van achterstallig onderhoud, een te laag kwaliteitsniveau en wateroverlast. Om dit aan te pakken, is in 2016 een schetsontwerp gemaakt voor een gefaseerde aanpak van het hele park. In de periode 2017-2019 is fase één uitgevoerd. De raad heeft de wensen uitgesproken om aansluitend de vervolgfase uit te voeren. Het voorlopig ontwerp voor de vervolgfase heeft van 9 maart tot en met 16 april ter inzage gelegen. En de ingeplande inloopavond op 16 maart is vanwege Corona niet doorgedaan. Na afweging van de 35 ingediende zienswijzen is het definitief ontwerp vervolgfase opgesteld. Met de uitvoering van het definitieve ontwerp vervolgfase wordt de aanpak van het Schoterbos voltooid. Doelstelling van het bespreken van dit stuk is dat het college voorstelt aan de raad een krediet van 4 miljoen en 50 duizend euro beschikbaar te stellen voor de realisatie van het definitieve ontwerp Schoterbos vervolgfase en dit bedrag te dekken uit het **IPGOB 43**. En de tweede doelstelling is om de lasten van de arealuitbreiding openbare ruimte van 8 duizend euro te betrekken bij de Kadernota 2022. Door

het vrijgeven van het uitvoeringskrediet kan men met bij de voorbereidingsfase van de uitvoering worden gestart en kan nog in 2020 met de daadwerkelijke uitvoering van de vervolgfase begonnen worden. Dit plan staat ter advisering op de agenda en de commissie zal vanavond bepalen of dit voorstel rijp is voor behandeling in de raad. Ik zie dat wethouder Snoek inmiddels is aangeschoven, hartstikke fijn dat u er bent. We zijn, liepen ietsje voor dus ik heb de mensen even beziggehouden met een lange inleiding. Maar nu zijn we ook echt waar we willen zijn. Wie kan ik als eerste het woord geven? Ja, mevrouw Schopman van de Partij van de Arbeid.

Mevrouw Schopman: Dank u wel, voorzitter. Nou, heel fijn inderdaad, want ik kan heel veel achterwege laten, want u heeft een prima inleiding gehouden. Kort samengevat, wat u al zei, het Schoterbos in Haarlem-Noord was een groene stadslong met wat ademhalingsproblemen. Zo heeft u hem ook aangegeven, met achterstallig onderhoud, een laag kwaliteitsniveau en wateroverlast. Dus hoog tijd om met de vervolgfase aan de slag te gaan en tot een afronding te komen. De SOR die is hier keurig bij ingepast, klimaatadaptieve maatregelen, daar zijn we helemaal druk mee bezig, ook toegepast. Twee fietsroutes en waar wij als PvdA ook heel blij mee zijn, want daar hebben we onze afgelopen jaren raadsperiodes ook druk en hard voor gemaakt, zijn ook het natuurlijk spelen en een hangplek voor jongeren, want jongeren worden heel vaak vergeten, terwijl ze helemaal niet vergeten horen te worden. Ook voor hen ruimte en een plek in dat mooie en nieuw te creëren Schoterbos. Een gedegen participatietraject, complimenten daarvoor, ook in coronatijd. Wat ons betreft, kunnen we dan ook zo snel mogelijk zoals gewenst in 2020 starten met die vervolgfase wat ons betreft. Wij zeggen, ga los met het Schoterbos. Deze mooie nieuwe groene stadslong voor Haarlem-Noord van harte gegund, maar natuurlijk voor iedere Haarlemmer. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Ja, de heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. Iedereen in deze stad heeft weleens zo een plek waarvan je dan denkt, deze plek kan zo veel beter, deze plek verdient zo veel beter en deze plek moet eigenlijk zo veel beter. En dat was deze plek als ik daar dan ook een jaartje of tien nog langsfietste, zo een donker gat waar je overdag en 's avonds niet per se heel graag wilde lopen, want je voelde je er verweesd. En wat goed dat we elkaar als raad hebben besloten dat we deze plek beter gaan maken voor Haarlemmers en ook voor de natuur. Want ook de biodiversiteit gaat toenemen met deze inrichting. Dus tot zover heel goed dat we dit doen en heel goed dat we dit blijven doen. Een paar aandachtspunten op basis van dit plan. Eerst is eigenlijk heel technisch bijna. Bij ons raadsvoorstel staat dat de lasten van de areaaluitbreiding oftewel we gaan iets meer onderhouden dat het 8 duizend euro per jaar is. Als we inderdaad echt het natuurvriendelijke spelen gaan doen, als wij mooie dingen aan gaan leggen, wethouder, klopt dan dat het ons als gemeente maar 8 duizend euro per jaar extra kost? Wij konden ons het bijna niet voorstellen bij D66. Dan nog een heel praktisch puntje waarvan we vragen, wethouder, kom op, mag het een onsje meer zijn? Mag wat meer ambitie. En het kwam eigenlijk uit de beantwoording van de zienswijze. Daar zaten heel veel mooie vragen bij en ik til er twee even uit. En ik zal alvast hier zeggen, ik ken de persoon die de vraag heeft gesteld niet. Maar  vroeg van, hoe zit het nou eigenlijk met die sporttoestellen? En zoals u weet, D66 is groot voorstander van sport in de openbare ruimte. En is de reactie van het college zienswijze, samen met de afdeling Jeugd, Onderwijs en Sport wordt bekeken of en hoe de huidige trimtoestellen kunnen worden vervangen of aangevuld. Wethouder, we moeten toch gewoon kunnen zeggen dat we dit gaan doen? Of wees duidelijk en dat het niet gebeurt, want dan kunnen we met een motie komen. Want dit antwoord was voor ons vlees noch vis. Een andere, toevallig ook van diezelfde indiener, zei ook van, hoe zou, zou horeca hier niet mooi zijn? En daar was het antwoord op, het openen van een horecavoorziening is afhankelijk van particuliere investeringen en de kans van slagen die ondernemers hiervoor zien. Het is zeer de vraag of de omgeving van de, het Schoterbos voldoende draagvlak

biedt. Het is zeer de vraag, stel dan die vraag. Vraag aan onze Haarlemse ondernemers of vraag aan de omwonenden of hier behoefte aan is. Want dan kunnen wij het nu in deze plannen intekenen. Als wij het nu niet intekenen dan komt het er sowieso niet. En eigenlijk heel veel mensen zeiden van, zou een mooie horecaceplek hier niet van toegevoegde waarde zijn? Dus kom op, wethouder, benader via wethouder Berkhout misschien wel de horecaondernemers. Zien ze heil in een horecaceplek in het mooie park? Dan nog een laatste en dat is ook nog graag een reactie van de wethouder. Er stond ook iets in over de breedte van het Oostwestfiets- en voetpad, ook daar waren er antwoorden op in de zienswijze. Gaat een oostwestverbinding doorheen, die heeft een diameter voor een recreatieve fietsverbinding. Tegelijkertijd zal het ook een doorgaande fietsverbinding worden, omdat het daar richting een tunnel gaat. Het is ook een wandelpad, want dat wordt samengevoegd. Wat is dan een geschikte breedte en moet het misschien niet een onsje meer zijn? Want ook een van de antwoorden in die zienswijze was dan, nee, als later blijkt dat het te druk is met wandelaars en fietsers, dan leggen we er nog wel een metertje naast. Dat was ongeveer kort samengevat het antwoord. Moeten we dat nu niet in een keer goed doen? Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Mooi. De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel. Wij sluiten ons aan bij de woorden van D66 wat betreft het Oostwestfietspad. Het antwoord is dat het niet aansluit op de SOR, maar ondertussen wordt een, sluit het fietspad keurig aan op de Sportlaan, Sportweg moet ik zeggen. En daar wordt een gigantische sporthal gebouwd. Dat betekent dat er in de toekomst echt meer fietsers over deze route gebruik gaan maken en aan de noordkant van Jan Gijzenkade loopt ook een fietsroute, maar die weg is gewoon veel te smal en dat zou altijd veel te smal blijven. Dus we zullen heel veel mensen als deze fantastisch nieuwe verbinding er is daar gebruik van gaan maken. Dus ik zou graag toch horen of toch zien dat daarnaar gekeken werd. En dan wil ik nog een opmerking maken over het hondenstrand, dat leek ons eigenlijk niet zo handige ingreep. Want er wordt van alles aan gedaan om het over de watervogels goed te maken en aantrekkelijk. En wij denken dat een hondenstrand daar toch al snel weer mee in strijd is, dus wat ons betreft, is dat nou niet echt een toevoeging.

De voorzitter: De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me aan bij het pleidooi van D66 en de Actiepartij wat betreft fietsroute. En D66 was nog bescheiden met het stellen van een vraag, moet dat niet? Wat ons betreft, is gewoon het antwoord, het moet. En dan niet zozeer ook breder, maar gewoon ook een duidelijke scheiding tussen voetgangers en fietsers, zoals het met het andere pad ook wordt gedaan. Want anders gaan ze elkaar echt in de weg zitten en krijg je onveilige situaties. Een hele mooie route die inderdaad populair kan worden, dus wethouder, maak het ietsjes breder en scheidt de voetgangers en de fietsers zoals bij het andere pad. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Amand, Trots Haarlem.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Het is mijn oude buurt, Schoterbos, ik heb er jaren gespeeld, gevoetbald en wij kunnen ons helemaal vinden in wat de wethouder precies bedoelt. Horeca zal mooi zijn, maar dan moet er natuurlijk ook de wijkraden het ermee eens zijn, want dat is natuurlijk wel een hele stille plek. Heb nog een ander punt, de drainage is natuurlijk altijd een ondergeschoven kindje daar geweest. Ik hoop dat het nu opgelost is, maar dat was natuurlijk altijd een tricky ding, dat je met je voetjes in het water stond als het even geregend had. Voor de rest hebben wij geen opmerkingen. Aan de natuur moet je nooit zo veel doen, je moet de natuur zijn gang laten gaan. Ik hoorde D66, je moet horeca, nou, je moet natuurlijk helemaal niks, daar gaan de bewoners zelf uitmaken. En alle partijen, die kunnen dat natuurlijk allemaal

bedenken, maar we hebben daar hele sterke wijkraden en die moeten ook meegedacht en gedachten daarover laten gaan wat daar juist is in die buurt. Dus daar wil ik het bij laten. En ik hoop dat de wethouder ook met de wijkraad daar in contact gaat in Haarlem-Noord. Dank u.

De voorzitter: Uw microfoon staat nog aan, mijnheer Amand. Dank u wel. Ik zie de heer Aynan van Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Wat ons betreft een goed plan. Het bos of eigenlijk het park wordt vergroend, het wordt biodivers. Nou, het is allemaal gezegd. De fiets wordt bediend, de voetganger krijgt de ruimte, wij zien dat conflict helemaal niet. Volgens mij is dat ook gewoon in het plan niet de bedoeling. Dus compliment daarvoor. Een puntje, want als D66 een wensenlijstje heeft, dan hebben wij dat ook. We zien een logweide, nou, dat is natuurlijk hartstikke goed, maar er is ook behoefte aan een, nou, stadstrandje. En dat wordt, dat is een beetje een kortaffe reactie en dat is jammer, want als we het, als we toch die logweide daar gaan faciliteren, laten we dan ook het water erbij nemen. En volgens mij is daar ook behoefte aan. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Van der Sluis van GroenLinks.

De heer Visser: Voorzitter, ik had een interruptie.

De voorzitter: O. Ja, dan mag u eerst natuurlijk. De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Want ik heb toch een vraag voor Jouw Haarlem. U zag het conflict tussen voetgangers en fietsers niet, maar als u in een park of een pad loopt, loopt u dan meestal helemaal keurig aan de rechterkant of loopt u als u aan het wandelen bent in het midden?

De heer Aynan: Als ze gele hartjes daar gaan verven, dan loop ik keurig netjes rechts.

De heer Visser: Nou, ik hoop niet dat ze die gele hartjes in het park gaan aanbrengen, maar over het algemeen lopen mensen op wandelpaden in het midden en krijgen ze dus wel een conflict met fietsers. En ik denk dat we dat in dit park niet moeten willen, dus vandaar ons pleidooi voor een apart voetpad en fietspad, omdat een doorgaande route wordt.

De heer Aynan: Volgens mij wordt daar in het stuk iets over gezegd, maar laten we de beantwoording door de wethouder even afwachten.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Dan ga ik nu het woord geven aan mevrouw Van der Sluis van GroenLinks.

Mevrouw Van der Sluis: Dank u, voorzitter. Nou, fase één heeft al veel opgeleverd, met fase twee gaat het nog beter uitzien in het Schoterbos. Betere waterhuishouding, meer biodiversiteit en meer afwisseling in het park. Het is een uitnodigend park geworden en net als de heer Amand, ik heb daar vroeger ook veel gespeeld en ik was er laatst en het was prachtig nu geworden. Dus vandaar mijn uitnodigend park, die keuze, woordkeuze. Ook het fietspad inderdaad, scheiding tussen fietser en wandelaars, dat kan ook wat mij betreft, wat ons betreft beter. En wij hebben, ik heb, we hebben toch wel een beetje moeite met het kappen van de gezonde essen langs de doorgaande fietsroute. Voorop staat dan natuurlijk dat de onveilige bomen gesnoeid of gekapt moeten worden, afhankelijk van de conditie. In bijlage 6 in het Voorlopige Ontwerp Beplantingen vervolgfase staat op pagina 11 een alternatief genoemd. Wachten totdat de essen voor het merendeel vanwege de essentaksterfte zullen zijn verwijderd en op dat moment er nieuwe bomen voor de laan aan te planten. Dit

alternatief wordt eigenlijk verder niet uitgewerkt. Wat is de reden waarom? Waarom is deze keuze niet gemaakt? Dat was het.

De voorzitter: Zijn er nog andere commissieleden die hebben gespeeld in het Schoterbos? Nee? Of een termijn, mag ook. Ja, de heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Dank u wel, voorzitter. Het wordt een mooi park, duurzaam, toegankelijker, schoner, veiliger. Er wordt rekening gehouden met de ecologie, natuurlijke oevers. Dat is natuurlijk prachtig. Ik kan me aansluiten bij nou, de trimtoestellen, ik denk dat het, er is heel veel vraag naar de jongeren hè, dus heb daar aandacht voor wat D66 ook vraagt. Er is geluisterd naar de bewoners of die zienswijzen ingediend hebben. De bankjes, in het centrum worden bankjes bijgeplaatst, dus er wordt goed naar gekeken. De heuvel wordt verhoogd, het is er ontzettend mooi. Ik heb alleen nog een vraag, ik lees in het stuk dat de, dat er fietspaden komen en er bromfietsen worden daar geweerd. Ik zou graag willen voorstellen om daar gewoon een onverplicht fietspad van te maken, dan kun je namelijk ook de scooters met verbrandingsmotoren daar gaan weren. En het lijkt me voor een park echt heel goed om daar geen verbrandingsmotoren meer te hebben. Dus graag daar aandacht voor. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Aerssens van de VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Eigenlijk als een van de laatsten, al een heleboel gezegd. Zeer interessant punt wat genoemd wordt door onder andere D66 over het splitsen van het fiets- en voetpad. Ben daar erg benieuwd naar wat de wethouder daarvan vindt. En verder kunnen wij hier zo mee instemmen, vinden we het fijn dat dit wordt aangepakt.

De voorzitter: Zijn er nog andere commissieleden die het woord wensen? Ja, mevrouw Baas van de OPH of Baas-Oud van de OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Wij vinden het prima, OPHaarlem, dat deze plek wordt aangepakt. Er zijn mooie plannen en er is aan heel veel gedacht. We willen echt wel alleen de aandacht vragen voor het hoge bedrag wat hieraan wordt uitgegeven. Als je kijkt naar het totaalbedrag van uiteindelijk 7 miljoen als alles afgerond is, het stuk wat al gedaan is en het stuk wat nu gaat komen, hebben wij daar toch echt wel onze vraagtekens bij of het nou, misschien ook aanpassingen gedaan kunnen worden dat er wel veel uitgevoerd kan worden. Maar moet het echt zo een hoog bedrag zijn? Kunnen er nog aanpassingen aan dat het iets minder gaat kosten? Inderdaad de fietsroute, prima, ik heb er niet gespeeld, ik woon er heel dichtbij, mijn kinderen hebben er gespeeld en spelen er nog. Maar zo een fietsroute, perfect, er zijn natuurlijk, is een brug bijgekomen. Maar er is nog een oude brug. Zijn die niet her te gebruiken, her in te richten? In plaats van dat je zo een nieuwe brug, fietsroute aanlegt. Dus we kunnen ons geld maar één keer uitgeven, er zijn ook andere projecten die niet doorgaan. Zeker in deze tijd is het misschien goed om kritisch te kijken of dit bedrag echt nodig is om het tot een heel fijn park te maken of dat het ook ietsje minder kan. Dat was het.

De voorzitter: Iemand anders nog het woord? Mevrouw Moison, SP.

Mevrouw Moison: Ik vind het ook een heel goed plan, heel goed stuk. Het park kan er alleen maar mooier op worden of het is al een stuk opgeknapt. Ik had wel een vraag eigenlijk over de veiligheid. Het fietspad wat meer Zuid-Noord wat al langer ligt, dat is voorzien van verlichting. Maar het recreatieve fietspad, volgens mij niet als ik goed op de tekening kijk. En ik denk dat als dat gebruikt gaat worden, ook 's avonds of in ieder geval

als het donker is, is het wel belangrijk dat daar ook wat verlichting komt vanwege veiligheid en ook het goede zicht. Dank u wel.

De voorzitter: Dan heb ik volgens mij iedereen gehad. Dan ga ik het woord geven aan de wethouder. Wethouder Snoek, gaat uw gang.

Wethouder Snoek: Dank u wel. En dank ook voor de steun die velen van u uitspreken voor het opknappen van het Schoterbos. We kennen allemaal nog de oude versie, ik heb er ook niet als kind gevoetbald, maar ik weet nog wel hoe het was en daar ging je gewoon niet naartoe. En alleen nu al die eerste fase zie je dat er een plek gekomen is in Noord met gebruikskwaliteit, een plek waar je naartoe wilt gaan en waar je op verschillende manieren kunt recreëren. En met het uitvoeren van die tweede fase kunnen we dat afmaken, dus wij gaan los in het Schoterbos zoals de PvdA ons aanmoedigt. Aantal specifieke vragen gesteld, ik ga proberen de meeste ervan te beantwoorden, maar een paar, denk ik ook dat we even de ruimte moeten nemen tussen nu en de raadsbehandeling waarbij ik u ofwel technische informatie nog kan geven of wat punten kan geven ter afweging. Eentje daarvan is bijvoorbeeld die areaaluitbreiding, 8 duizend euro. Ik zal nog een checkvraag erop uitoefenen. Zit dat goed in? En mogelijk kunnen we u ook wat informatie bieden, de onderbouwing ervan die u comfort kan geven dat we hiermee inderdaad voldoende de meerkosten hebben afgedekt. De trimtoestellen, die worden vervangen waarbij ook gekeken wordt naar dat ze beter aansluiten bij oudere gebruikers. Dus dat is, denk ik, een verderstrekkend antwoord dan dat u in de zienswijzenotitie heeft gelezen. De horeca is een wat lastigere vraag. Er is bij het tot stand komen hè, dat wil ik misschien ook nog wel een keer benadrukken, dit plan is met een breed participatietraject tot stand gekomen. Daar spreekt u ook uw waardering voor uit. Ik denk dat we, als we hier vanavond, als u zegt van nou, zouden we dat nog wat anders kunnen doen of wat anders willen, dat we ons goed rekenschap van het participatieproces moeten geven. Het sluit niet uit dat het laatste woord aan u gewoon als raad is, maar dan moeten we af en toe ook even terugkomen, kijken. De vraag van de horeca is eerder in beeld geweest vanuit onze afdeling Economie wordt gezegd van nou, op deze plek zelfstandige horeca is misschien lastig. Een andere overweging is tijdelijke horeca, mobiele horeca, om daar een plek voor te creëren. Maar u zegt dat D66 nou, je zou ook actief de boel op kunnen gaan en een uitvraag doen. Er is nu niet meer een speciale plek voor ingetekend. Er zijn plekken waarvan je kunt denken, nou, die zijn daarvoor geschikt of minder geschikt. Ik denk dat nou, u, ik kan mij voorstellen dat u als raad bij de behandeling hiervan in meerderheid uitspreekt dat u vindt dat het college daar actief op moet inzetten. Normaal gesproken zou ik dat niet doen, vind ik het aan de ondernemers om te ondernemen. Maar als u zegt, in het kader van placemaking of iets anders wilt u het college aan het werk zetten, dat kan, dat gebeurt weleens vaker. De breedte van de oostwestverbinding, de breedte van het fietspad en de combinatie van de stromen. Dat is een van de dingen die uit dat participatieproces komen, het is voor shared space. Maar u vraagt ook aandacht voor de groei van het oostwestverkeer wat er in de toekomst zou kunnen zijn. En wil je dat dan nu niet meteen ontvlechten? Ik denk dat dat kan, ik denk dat een deel ook steeds overwegingen zijn geweest om dat niet te doen. We krijgen gewoon weer een pad erbij en doorkruising van groene gebieden. Meer verharding, minder groen. Maar het kan wel, dus misschien is het goed dat ik u ook hierop nog even de plussen en minnen op een rijtje zet en dat we dit betrekken bij de raadsbehandeling, omdat ik niet denk dat het niet mogelijk is, omdat ik ook zie waarom u dat vraagt, snap ik ook. En ik denk dat we daar gewoon met elkaar knopen over moeten kunnen doorhakken. De Actiepartij, het hondenstrand. Ik begreep dat dat iets is wat inderdaad uit het participatieproces naar voren gekomen is waar belangstelling voor is. Jouw Haarlem gaat dan weer wat verder, doe dan meteen een stadstrand. Ik laat me vertellen dat de waterkwaliteit, laat ik zeggen, goed genoeg is voor honden, maar Rijnland niet controleert over of het ook goed genoeg is om te zwemmen. En als we dus actief een stadsstrand aanbieden, dan bied je

eigenlijk aan aan de mensen om daar te gaan zwemmen en we kunnen dat, we garanderen daarvan niet de waterkwaliteit. Dus dat wordt ontraden. GroenLinks vraagt dan nog de essen en de...

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Voorzitter, er is toch alle reden om dat dan wel te faciliteren? Nu te kijken hoe we de waterkwaliteit zo omhoog kunnen krijgen dat mensen erin kunnen zwemmen?

De voorzitter: Wethouder.

Wethouder Snoek: Ik denk dat je daarvoor dan ook aanvullende maatregelen zult moeten nemen die nu niet in de scope van het project zitten.

De heer Aynan: Bijvoorbeeld honden er uit te laten.

Wethouder Snoek: Dat is uw suggestie, zou niet die van het college zijn, denk ik. GroenLinks vraagt, kun je nou anders met die essen omgaan? Vergeeft u me dat ik af en toe even op mijn telefoon kijk, omdat de ambtelijke ondersteuning hè, zo min mogelijk hier aanwezig is en dat gaat overall prima. Dat is een afweging. Je kunt het beetje bij beetje doen, heeft nadelen, want dan moet je steeds opnieuw plantgatten maken en dat zou ook niet bevorderlijk zijn voor het wortelstelsel van de aanwezige bomen en het fietspad. Maar dat is een afweging. U zegt dan van, die essen, we weten dat ze beperkte nog levensduur zijn. Dan denk ik, ga nu de stap met elkaar vooruit maken, we vergroenen, de kwaliteit wordt echt beter. Maar ik denk dat het niet, het is niet onmogelijk. Ik zeg u niet van, dat kan niet, hè? Maar het is een afweging die we hier maken, waarbij we juist denken ook hè, door nu planten op de juiste manier aan te planten, dat er gewoon nieuw groen komt wat ook een betere en langere termijn heeft. Even kijken, het CDA zegt, naast bromfietsen ook scooters weren. Dat is onze ambitie, uiteindelijk doen we dat met het Verkeersbesluit. Doet suggestie van onverplicht fietspad. Die wil ik meenemen. Ik kan u alleen niet op voorhand toezeggen, want daar wil ik ook afstemming met verkeerspolitie over hebben over of het onverplicht fietspad dan de juiste maatregel is. Ik geloof dat je met verschillende bebording hetzelfde doel moet kunnen realiseren. En ik wil u in ieder geval toezeggen dat ik me daartoe inspan, dan wel met een onverplicht fietspad, dan wel op een andere wijze, dat mocht je bromfietzers noch scooters met een verbrandingsmotor daar gebruik van maken. De OPH zegt, daar, mag het een onsje minder? Nou, in ieder geval zo kennen we onze OPH, dus het onversneden geluid. Dat kan, maar dan moet u ook bereid zijn om een aantal kwaliteiten op in te leveren, hè? Dus als u zegt, ik kijk naar het plan en wat betreft het OPH hoeft dat niet, dan kunt u dat inbrengen, aan deze raad voorstellen. Maar ook daarbij zeg ik wel, je zoekt naar integraliteit, je gaat in een participatieproces proberen tot een mooi ontwerp te komen wat ook breed gedragen is. Dan wil ik u wel vragen zorgvuldig daarin te zijn als u daar zomaar elementen uit gaan snijden. Uiteraard kijken we wel bij de realisatie of je zo efficiënt mogelijk kunt werken. Zijn er optimalisaties te bereiken? Maar die kan ik u niet aan de voorkant toezeggen, zonder dat je op kwaliteit gaat inboeken. En dan de SP-vraag nog, zou het recreatieve fietspad ook niet verlicht kunnen zijn? Dan wil ik daartegenover zetten hè, dat zou voor de veiligheid nog goed kunnen zijn. Maar nog meer licht is dan wel in verband met de fauna dan weer minder positief. Er worden wel belijningen aangebracht voor de zichtbaarheid, maar we proberen één hoofdroute te creëren ook met het licht en op andere plekken juist weer fauna, de ecologie de ruimte te geven. En ik begrijp dat ook in afstemming met groenstakeholders, zo zijn de Bomenwachters hè, in de participatiegroep vertegenwoordigd geweest. Dat zij ook voor, dat in ieder geval binnen die groep ook gezamenlijke keus gemaakt is om op deze manier de essen te vervangen.

De voorzitter: U heeft nog een interruptie van de heer Visser van de ChristenUnie.

De heer Visser: Voorzitter, de wethouder zegt terecht iets over de verlichting en de invloed van flora en fauna. Maar tegenwoordig kan je ook met sensoren heel veel doen en zou je die verlichting bijvoorbeeld 's nachts uit kunnen zetten en dat de verlichting alleen maar aangaat als er een toevallig een fietser passeert. Zowel licht kan nu zelfs bij het pad waar wel verlichting is gepland zelfs daar minder licht hebben zodat het nog beter wordt voor de flora en fauna. Dus misschien kan de wethouder daar nog naar kijken.

De voorzitter: De wethouder.

Wethouder Snoek: Instinctief zeg ik, volgens mij verstoort je daar de flora en fauna nog veel meer mee met licht wat in één keer aanflitst een paar keer per nacht. Maar u vraagt aan mij, kijk daar nog eens naar. Dat kan ik u toezeggen.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder. Is er behoefte aan tweede termijn vanuit de commissie? Nee? Dan ga ik eventjes, wethouder, opnoemen wat u allemaal heeft toegezegd. Volgens mij heeft u vier dingen toegezegd, maar even om het scherp te krijgen. U gaat nog terugkomen op die 8 duizend euro, dat klopt. U gaat nog terugkomen over bromfietsen of fietser die niet op het, die had ik niet helemaal scherp, dus zegt u eens.

Wethouder Snoek: Ik heb toegezegd dat de ambitie hè, om ook scooters te weren. Dus niet alleen brommers, maar ook andere met verbrandingsmotor. En dat ik kijk naar het, sorry, onverplichte fietspad, maar dat mogelijk in afstemming met de verkeerspolitie ook een andere maatregel getroffen kan worden. Een ander type bebording wat tot hetzelfde resultaat leidt. En ik wil de commissie informeren over de uitkomst.

De voorzitter: En volgens mij gingen we ook nog terugkomen over de breedte van het fietspad met plussen en minnen, klopt dat ook?

Wethouder Snoek: Ja.

De voorzitter: En inderdaad u, de ...

Mevrouw ...: ...? (Buiten microfoon).

De voorzitter: De discoverlichting.

Wethouder Snoek: Daarvan heb ik toegezegd daarnaar te kijken, maar niet actief toegezegd daarop terug te komen.

De voorzitter: Dan komt u daar niet actief op terug, daar gaat u naar kijken. Nou. Dan rond ik dat zo af met uw goedkeuren. Dan wil ik eventjes met u bespreken, hoe zullen we dit dan naar de raad sturen? Ik denk dat het dan verstandig omdat de wethouder nog op een aantal punten terug moet komen en u de ruimte te geven om daar nog iets mee te kunnen doen als u het niet bevalt. Een hamerstuk met stemverklaring, kunt daarmee instemmen? Ik zie daar heer Aynan zijn hand opsteken.

De heer Aynan: Voorzitter, ik hoor de wethouder heel lief allemaal dingen toezeggen, maar dat stadstrandje van mij, dat zit er niet in? Ook niet als ik lief kijk?

Wethouder Snoek: Ik vond u al zo lief kijken.


De heer Aynan: Daar hebben ze bij het CDA ervaring mee.

De voorzitter: Nou, volgens mij heeft u uw antwoord. Is dat met, is dat goed, hamerstuk met stemverklaring? Ja, dan gaan we dat...

De heer Hulster: Ik zou ...

De voorzitter: Ik... Nog iets van de orde, de heer Hulster?

De heer Hulster: Gezien de grote hoeveelheid toezeggingen en stukken die we nog krijgen, zou ik voor de veiligheid toch denken dat het een bespreekpunt is.

Mevrouw ...: . (Buiten microfoon).

De voorzitter: Nee, inderdaad, ik doe het hamerstuk met stemverklaring en mocht nu alles niet naar uw wens zijn, dan kunt u het nog opwaarderen, dat is, denk ik, verstandiger. De heer Visser van de ChristenUnie.

De heer Visser: Nog even qua proces, dat verbreden van het fietspad, wanneer krijgen we dat te horen? Want ik kan me voorstellen dat dat nog tot een motie toe kan leiden. Dus krijgen we dat tijdig te horen, zodat we eventueel nog een motie kunnen indienen?

Wethouder Snoek: Mijn inzet zou zijn om te zorgen dat u dat de maandagmiddag voor de raadsbehandeling krijgt zodat u dat maandagavond in uw fractie kunt bespreken. Maar dan moet ik wel eerst even ambtelijke afstemmen. Maar ik denk dat die plussen en minnen vrij eenvoudig even op een rijtje te zetten moeten zijn. En het echt gewoon voor uw politieke afweging is wat dan voor u de voorkeur heeft.

De heer Visser: Dank u wel.

De voorzitter: Mooi. Dan is dat zo afgerond. Gaan we naar agendapunt 9, daar zijn een aantal insprekers voor. We lopen iets voor op schema, dus ik wil eventjes checken of de insprekers er allemaal zijn voordat we gaan beginnen met het agendapunt. Dus even ... Ik pauzeer of schors de vergadering heel even. Momentje alstublieft. Dames en heren, dank u wel voor uw geduld.

9. 20.10 uur Groot onderhoud Zuid-Schalkwijkerweg (MS)

9.1. (Inspreek)bijdragen m.b.t. groot onderhoud van de Zuid-Schalkwijkerweg.

De voorzitter: De drie insprekers zijn er, dus we gaan beginnen met agendapunt 9 en dat is het groot onderhoud Zuid-Schalkwijkerweg. Op 16 mei 2019 is de commissie Beheer middels een informatienota geïnformeerd over de start van het project Groot Onderhoud Zuid-Schalkwijkerweg. Dat begon als een project ter vervanging van de asfaltweg. In het afgelopen jaar is gebleken dat een uitbreiding van de scope nodig is. En dat is voor een noodzakelijke versterking van de taluds. Voor en door hoogheemraadschap Rijnland noodzakelijk geachte ophoging van de dijk en voorvoorzieningen die de bereikbaarheid van de omgeving tijdens de uitvoeringsfase moeten verzekeren. De meerkosten van deze scopewijzigingen zijn geraamd op 1,4 miljoen euro en worden volgens een afgesproken verdelingssystematiek gedragen door Rijnland en Haarlem gezamenlijk. Als de uitvoering nog dit jaar start, is Rijnland bereid 840 duizend euro bij te dragen. Het college geeft voorts aan dat de dekking van de gemeenschappelijke meerkosten plaatsvindt vanuit het investeringsprogramma Maatschappelijk Nut, zoals opgenomen in de exploitatie van de programmabegroting. De benodigde extra middelen worden gevonden door te schuiven met de programmering van andere onderhoudsprojecten. Voor de werkzaamheden aan de dijk en de taluds doorloopt Rijnland een

projectplanprocedure en de inspraak. Het ontwerp wordt in mei besproken en afgestemd met de omgeving. En voor het gemeenschappelijke aandeel, het grote onderhoud aan de weg vindt geen inspraak plaats, het wegprofiel wijzigt namelijk niet. Voordat we overgaan naar de behandeling zijn er nog drie insprekers. Ik wil de insprekers vragen om hier naar voren te komen, er staan hier groene stoelen. Mijnheer Buiten, mevrouw Ooms en mijnheer Vonk, als u zo vriendelijk wilt zijn om naar de voorkant van de zaal te komen. Dan kunt u daar plaatsnemen. Als u even achterlangs, als u even zo langsloopt. Ja. Zijn hier de groene stoelen, daar mag u plaats op nemen.

De heer ...: '...'. (Buiten microfoon).

De voorzitter: Jazeker, de Zuid-Schalkwijkerweg. Mijnheer Buiten. Welkom, mijnheer Buiten, mevrouw Ooms en mijnheer Vonk. Zeker in deze tijd wordt het zeer gewaardeerd dat u moeite heeft genomen om naar deze zaal te komen en de commissieleden toe te spreken. Zoals u... Ik zou u willen vragen, mijnheer Vonk en mijnheer Buiten, omdat u beiden aan de buitenkant, om mevrouw Ooms een beetje de ruimte te geven, want we houden hier nog steeds de anderhalve meter aan. Dank u wel. U heeft straks alle drie drie minuten de tijd om uw insprekbijdrage te geven. Als de tijd bijna om is, dan zal ik u een seintje geven. Ik zou willen beginnen met mevrouw Ooms van, die is voorzitter van de wijkraad Molenwijk. Als u de grote knop in het midden aandrukt, gaat er een rood lampje branden en dan heeft u drie minuten de tijd. Gaat uw gang.

Mevrouw Ooms: Dank u wel. Geachte leden van de commissie. Zuid-Schalkwijkerweg is aan een opknopbeurt toe. Zeker, deze noodzaak zal niemand ontkennen. De wijkraad Molenwijk is van begin af aan van, met alle plannenmakerij steeds betrokken geweest. Overleggen met de projectleider, de uitvoerder en de anderen. Er is samen met de wijkraad een klankbordgroep in het leven geroepen zodat ook de inspraak van de bewoners van deze weg goed geregeld was en is. Daar zijn we heel blij en tevreden mee. Het feit dat de weg voor een groter gedeelte een dijklichaam is, was bij ons bekend. Dus we waren ervan op de hoogte dat ook Rijnland in dit project betrokken is en als verantwoordelijke voor dijken in onze regio zeker eisen van de aanpak aan dit project zouden gaan stellen. Er is in dit hele gebeuren één punt waarover de wijkraad zich verbaast. Er worden tijdens de reconstructie meteen nieuwe leidingen gelegd, water, gas, elektra worden vernield. Dat was ook wel nodig na zo vele jaren. Maar als dan toch alles openligt en u heeft waarschijnlijk mijn brief aan de wethouder ook gezien, waarom dan niet meteen glasvezel erbij? We hebben er enkele malen naar gevraagd en we kregen als antwoord dat het niet in opdracht staat. Vreemd, heel Molenwijk beschikt over glasvezel en nog vreemder, er wordt een nieuw wijkje gebouwd op het voormalige terrein van Tjaden, Haarlem Buiten. En in die huizen zal men niet over snel internet kunnen beschikken? Vandaar onze brief vorige week ook aan de wethouder en nu ons appel op uw commissie. Laat dit niet gebeuren dat we straks, dat we nu geen kabel aanleggen, maar dat we over twee jaar lekker de boel weer allemaal open gaan halen, omdat er dan een kabel moeten gaan komen. We zien het echt als een gemiste kans als dit niet in één keer wordt meegenomen. We rekenen erop dat het alsnog in orde kan komen. Dank u wel.

De voorzitter: U ook bedankt. Nou, dat was keurig binnen de tijd. Dan ga ik het woord geven aan de heer Buiten. Als u de grote knop in het midden indrukt, ja, inderdaad. Gaat uw gang.

De heer Buiten: Kan iedereen mij verstaan zo? Geachte raadsleden, wethouder en andere aanwezigen. Ik ben Nico Buiten en wil mijn kennis en ervaring als vrijwillig natuurbeheerder en onderzoeker graag inzetten en gebruiken bij renovatieprojecten in Haarlem. Vanavond bespreekt u het groot onderhoud van de Zuid-Schalkwijkerweg. Ik zelf ben als stakeholder groen niet eerder bij dit project betrokken. Dat is een gemiste kans. Afgelopen dagen zond ik u enkele e-mails toe waarin ik onderwerpen naar voren bracht die mijns inziens alsnog in het project dienen te worden opgenomen en ten uitvoer gebracht. Deze onderwerpen zijn het in het

project en direct daarbuiten voorkomen van invasieve exoten die voorkomen op de Unielijst en die dienen te worden bestreden om schade aan de lokale, inheemse flora en fauna te voorkomen. Het gaat om posteleinwaterlepeltje, waterteunisbloem, reuzenberenklauw en reuzenbalsemien. Mogelijk ook een duizendknoop. Het gaat... Nee, gedurende werkzaamheden moet voorkomen worden dat deze soorten zich in het projectgebied verder vestigen en zich daar verder uitbreiden. Bij de uitvoering van optie b in het plan wordt de huidige sloot gedempt en een nieuwe sloot met oevers aangelegd. Dit biedt nieuwe kansen voor versterking van de biodiversiteit en ecologie en ruimte voor de aanpak voor klimaatverandering, klimaatadaptatie. Namelijk door a, de aanleg voor natuurvriendelijke oevers voor lokale, inheemse flora en fauna. B, vorming van moeras door het verlanding waardoor CO2 wordt vastgelegd en c, het over de gehele lengte van de nieuwe sloot met oevers vermijden van hindernissen voor lokale inheemse flora en fauna, zoals amfibieën en vissen zodat ze zich vrij kunnen voortbewegen en voortplanten. In het projectgebied worden bomen herplant. Voorkomen moet worden dat exoten worden herplant. Lokale inheemse soorten bomen zoals es en zwarte els moeten vanwege hun belang voor lokale inheemse flora en fauna worden herplant. Ik verzoek u over deze punten vragen te stellen aan de wethouder en aan te dringen op uitvoering van mijn voorstellen. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Buiten. U was ook keurig binnen de tijd. Dan ga ik als laatste het woord geven aan de heer Vonk. U heeft drie minuten de tijd als u het knopje indrukt. Ja, gaat uw gang.

De heer Vonk: Ik begin eerst maar even met het slechte nieuws. De Haarlemse Bomenridders kunnen zich in geen van de drie voorliggende opties voor de dijkverbetering vinden. Er wordt te veel schade toegebracht aan de bomen en karakter van dit gebied. We zullen dus zeker bezwaar gaan maken. Dan het goede nieuws. De Zuid-Schalkwijkerweg is een van de meest pittoreske weggetjes van Haarlem met zeer grote ecologische en onschattelijke waarde. Momenteel wordt deze weg door zeer veel fietsers, wandelaars en hardlopers gebruikt, zowel als doorgaande weg als voor recreatief gebruik. De afgelopen tien jaar is de drukte op deze weg wel fors toegenomen door allerlei luxe villabebouwing. Inmiddels wordt helaas het Tjadenterrein ontwikkeld voor woningbouw. Hierdoor wordt een eerder niet-noodzakelijke urgentie gecreëerd om deze dijk aan te pakken. De vraag of het verstandig is geweest om in zulk groengebied woningen te willen bouwen waardoor de versnippering van het landschap steeds groter wordt, laat ik maar even in het midden. Hoe dan ook zal de verkeersdruk in deze weg enorm toenemen en er wordt, wanneer er niet wordt ingegrepen. Sorry. De dijk, het talud en de weg moeten om de te verwachten verkeersintensiteit het hoofd te kunnen bieden stevig worden aangepakt. Dit zal ten kosten gaan van de beleving en rust van dit gebied. Ook vrijwel alle bomen zullen worden opgeofferd, juist in het gebied waar het afgelopen decennium al zeer veel groen door nieuwbouw verdwenen is. Om nu ook nog deze groene oase te slopen, gaat mij, de Haarlemse Bomenridders en vele anderen een brug te ver. De Haarlemse Bomenridders hebben een even simpele als briljante oplossing, een brug over de Ringvaart aan het zuidelijke uiteinde van de Zuid-Schalkwijkerweg, alleen bestemd voor de bewoners van de nieuw te bouwen wijk, ter hoogte van het huidige pontje. Belangrijk is dat er een knip in de weg te zitten zodat er geen sluiproute van Cruquius naar Schalkwijk en vice versa, vice versa kan ontstaan. Dat bespaart enorm veel autoverkeer op de dijk waardoor die dijkversterking mogelijk een heel stuk milder kan uitpakken. Boven blijven gespaard en de recreatieve waarde en de rust van dit gebied blijven intact. Het autoverkeer op de dijk zal niet meer toe kunnen nemen, een absolute win-winsituatie die ook nog eens gedeeltelijk door de projectontwikkelaar kan worden gefinancierd zoals vaker gebeurt wanneer er een nieuw gebied ontsloten moet worden. Voor bewoners van deze wijk zal het een groot voordeel opleveren wanneer zij moeten forenzen naar Den Haag bijvoorbeeld. Een onnodige omweg via Schalkwijk en Heemstede is dan niet meer noodzakelijk. De huidige bewoners van de Zuid-Schalkwijkerweg kunnen de weg natuurlijk normaal blijven gebruiken. Zo een brug kost natuurlijk wel wat, maar die kosten kunnen dan begroot worden

uit de lagere kosten verbonden aan de dijkversterking. Ideaal is het allemaal niet. Ecologisch gezien, hoort die wijk daar helemaal niet te zijn. Maar helaas zijn de mogelijkheden om daartegen in te gaan inmiddels uitgeput. De Bomenridders vragen u dringend dit alternatief serieus op te pakken, want het is doodzonde wat er anders dreigt te gebeuren zoals ook het Haarlems Dagblad al beschreef. Dank u wel.

De voorzitter: Nou mijnheer Vonk, ik kan merken dat u een professionele inspreker bent, want dat was bijna op de minuut of op de seconde drie minuten. Ik wil u alle drie hartelijk danken voor het inspreken. De commissieleden hebben nu nog de mogelijkheid om verduidelijkende vragen aan u te stellen. Zijn er commissieleden die nog een vraag willen stellen en een van de sprekers? De heer Hulster van de Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel. Ik heb een vraag voor de heer Buiten. U zegt de ingrepen zullen grote schade toebrengen aan de flora en fauna en het risico opleveren dat er exoten over, de kop opsteken. Welke van de drie varianten, ik weet niet of u ze heeft gezien, heeft uw voorkeur?

De voorzitter: Als u even uw microfoon aanzet weer.

De heer Buiten: Optie b.

De voorzitter: Dank u. Als u uw microfoon weer uitzet en even ter geruststelling, de microfoons zijn allemaal keurig schoongemaakt voor u kwam en ze worden ook zometeen weer schoongemaakt als u weggaat. Maar dan weet u dat eventjes. Zijn er nog andere commissieleden die nog een vraag hebben voor een van de sprekers? De heer Amand, Trots Haarlem.

De heer Amand: Dank u wel. Ik wil iedereen even bedanken voor het inspreken. Het is natuurlijk een apart natuurgebied daar. Ik had wel een vraag aan mijnheer Vonk. Heeft u een begroting ergens gedaan voor een brug, hebt u dat al berekend of kunt u daar geen antwoord op geven?

De heer Vonk: Nou, ik ben geen verkeersdeskundige, maar ik denk dat over het algemeen de kosten niet zo hoog hoeven te zijn aangezien, ik ben zelf een roeier, ik ken dat gebied extreem goed, ik heb deze duizenden keren langs dat Tjadenterrein gevaren met mijn skifje. Dat stuk van de Ringvaart wordt niet gebruikt door beroepsvaart, dat is dus eigenlijk een recreatieve route. Dat betekent dat er geen hoge bruggen hoeven te komen, het kan, men kan eigenlijk volstaan met een simpel autobruggetje. Een paar honderd meter oostelijk ligt al een fietsbrug, zo een vergelijkbare brug met een iets zwaarder wegdek zou wat mij betreft kunnen. Ik heb geen idee van de kosten daarvan, maar volgens mij moet dat zeer binnen de perken kunnen blijven. Sterker nog, ik zat zelfs te denken, misschien is het mogelijk die brug te verplaatsen. Het pontje gaat... Ik weet niet wie de kosten, wie voor de kosten van het pontje opdraait, maar dat kan weg. Dus er kan een brug weg, een pontje weg en daarvoor een simpele brug terug. Er hoeft geen zwaar autoverkeer over, alleen maar personenvervoer van dat wijkje. Dus het is ... Volgens mij kan dat beperkt blijven.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Zijn er andere commissieleden die nog een vraag hebben?

De heer Amand: Ik had nog een vraag aan mevrouw Ooms. Ik weet dat u er al jaren mee bezig bent. En het is natuurlijk ook zo dat dijke, dat weet u ook wel, dat is heel erg smal. Maar stel dat er geen brug zou komen, de oplossing natuurlijk om bomen te kappen daar, dat wil helemaal niemand natuurlijk. Want dan staan ze weer bij de wethouder zometeen. Dus heeft u nou de oplossing dat u zegt waar u zich in kan vinden, want u kan die omgeving goed. Ik constateer u weleens daar. Dus mijn vraag is, dat definitieve oplossing dat u zegt, daar gaat die buurt helemaal in mee. Kunt u mij dat nou eens nader uitleggen?

De voorzitter: Mevrouw Ooms.

Mevrouw Ooms: Er zijn twee zaken. Mijnheer Buiten stelt voor een brug. Nou, ik heb in een aantal van de vergaderingen... Mijnheer Vonk, sorry, stelt voor een brug. Ik heb in een paar vergaderingen datzelfde al voorgesteld. Alleen nou, daar is, daar ben ik niet in geslaagd, laat ik het zo zeggen. Ik weet ook niet of dat ook een oplossing is voor de dijk. Want kijk, dan moet je ook met Rijnland gaan praten en vragen van, levert dit ook een oplossing? We hebben in eerste instantie tegen Wibaut, de projectontwikkelaar ook gezegd van, wil je nou de mensen op de weg meekrijgen in dit project en dat ze niet allemaal dwars gaan liggen, dan zou zo een oplossing met een brug hè, met hetzelfde systeem als bij de brug van Vijfhuizen waar je een camera op hebt staan. Die registreert welke mensen wel en welke niet over de brug mogen. En wie er niet over mag, die krijgt een bekeuring thuis. Maar goed, dat is, daar ben ik toen niet in geslaagd, dus uw geweldige idee was ook al een keer eerder besproken. Maar ik denk toch, ik weet niet of het dan voor de dijk, want als ik de technische verhalen zie over de dijk en de dijkverzwaring en hoe de dijk verzakt. Nou goed, u zegt het zelf, ik woon er dus al 51 jaar dus ik fiets al 51 jaar over die weg. En ik heb hem al zo vaak zien verzakken en zo vaak weer zien opknappen en steeds, het gebeurt steeds weer en weer. En ik denk dat daar toch aan die weg ook iets flinks moet worden gedaan, maar uiteraard, ik heb gisteren ook meegewandeld met de Bomenwachters en de Bomenridders en ik heb ook echt bij een aantal bomen echt stilgestaan en gevraagd van, ga die alsjeblieft behouden, want dit zijn zulke gezichtsbepalende bomen op de weg. En ga me nou alsjeblieft niet aandoen dat we hetzelfde krijgen als wat we een tijd, jaren geleden bij Vijfhuizen hebben gehad, dat een hele rij bomen langs de Vijfhuizerdijk hè, langs de Ringvaardijk. Die waren van de ene dag op de andere waren ze weg. En dat is echt een verarming van het gezicht, maar weet je, ik ben ook geen deskundige. Als die bomen ervoor zorgen dat die dijken steeds wegzakken en als ik eerlijk ben, vroeger stapte ik mijn woonboot uit en dan moest ik 30 centimeter omhoog de dijk op. En nu loop ik mijn boot uit en ik loop de dijk op naar beneden. Dus hij zakt echt en of dat door de bomen komt, ik hoop het niet, want ik hoop ook niet dat alles weg moet.

De heer ...: '...'. (Buiten microfoon).

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Ja, laatste vraag, mijnheer Amand.

De heer Amand: Ik zou een, aan de wethouder, moeten wij dat vragen, een onderzoek willen hebben, hoe dat precies zit, de verzakkingen. Hoe en wat de verkeersdruk. Bent u het daarmee eens dat we dat tot de mogelijkheden zou moeten en kunnen behoren? Als ik dat vraag aan de wethouder, bent, zou u dat willen?

De heer ...: '...'. (Buiten microfoon).

De heer Amand: Ja, dat ga ik zo doen.

Mevrouw Ooms: Ik denk dat er sowieso moet worden onderzocht of die dijk zakt en hoe ver die zakt, want weet je, een dijk is zo sterk of een ketting is zo sterk als de zwakste schakel. En veiligheid in Nederland en water, dat is toch best wel heel belangrijk en soms moet daar wat voor wijken, dat realiseren wij ons ook.

De voorzitter: Ik denk niet dat het heel schokkend is als we gewoon kunnen vaststellen dat die dak of die dijk aan het verzakken is, want daarom bespreken wij dit nu, hè? Maar goed, zijn er nog andere commissieleden die een vraag hebben voor de sprekers? Nee? Dan wil ik u alle drie nogmaals hartelijk voor het inspreken. En dan mag u als u wilt rechtsom naar de achterkant van de zaal lopen, dan kunt u daar... Nee, dat doen wij voor u zometeen. Dat wordt gedaan. Hartstikke fijn. En mag u rechtsom achterin de zaal nog plaatsnemen, want

dan kunt u volgen wat wij hier verder over gaan bespreken. Mooi. Dan ga ik voorstellen of vragen aan u wie als eerste het woord wil. Ja, ik zie heel erg in de verte de heer Visser van de ChristenUnie. Gaat uw gang.

De heer Visser: Dank u wel, voorzitter. Ik ben het lang niet altijd met de heer Vonk eens, maar vanavond vond ik hem een aantal zinnige dingen zeggen. Eigenlijk zou er inderdaad bij het Tjadenterrein een brug moeten liggen. Ik beseef wel dat dat niet in dit project valt en idealiter hadden inderdaad die woningen daar moeten bijdragen. Maar daar zijn de deals nu al over gesloten, dus daar kun je nu niet meer regelen. Dus dat gaan we vanavond ook niet regelen, want dat kost denk ik gewoon te veel geld. Maar ik ben wel benieuwd hoe de wethouder het in de toekomst ziet, want wij zien dit ook wel als een belangrijke fietsroute. En nu moet je inderdaad behoorlijk omfietsen om bij dat bruggetje verderop te komen of het pontje gebruiken. En deze dijk zou eigenlijk een ideale fietsstraat kunnen zijn. Ik heb op een gegeven moment in de participatie dat ook genoemd, dus onder andere de Fietsenbond en ik gaf ook Platform Groen. En ik zie het in de varianten nu een beetje terugkomen, van we hebben een a-b-c-variant. A is smaller en dan wordt er gezegd, is niet realistisch. Dat is misschien niet realistisch vanwege die auto's van het Tjadenterrein. Maar je kan ook inhaalpunten voor de auto maken. Maar zelfs al zou je het wegdek niet versmallen, ook met de huidige inrichting of bij de huidige gekozen breedte willen wij toch pleiten voor een inrichting als fietsstraat. Al was het maar dat daardoor auto's zien van hé, we moeten hier rustig rijden. En over het algemeen zijn er alleen bewoners, maar toch voor bezoekers is het toch ook wel van belang dat ze het weten, hier ga je niet racen. En het is een belangrijke recreatieve route, dus wat ons betreft, laten ze hier misschien wel de langste fietsstraat van Haarlem van maken, rood asfalt. Dank u wel. O en het pleidooi van de internetkabels vonden wij ook een heel goede, dus misschien kan de wethouder daarop ingaan.

De voorzitter: Dank u wel. Wie wil het woord? De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dit is wel een beetje wat we voorspeld hebben, namelijk toen er het plan kwam om het Tjadenterrein te gaan bebouwen, heeft de Actiepartij samen met onder andere GroenLinks erop gewezen dat dat zou betekenen dat de Zuid-Schalkwijkerweg dan op termijn zou moeten worden verbeterd. En nu zijn we zover, nu gaan we de Zuid-Schalkwijkerweg verbeteren. En daar zijn we niet blij mee, dat hebben we altijd al gezegd, dat vinden wij een heel slecht plan. Wat ons betreft, is dus optie a de enige realistische optie, want dan hoeft je niets aan de dijk zelf te doen. Dus dan kunnen de bomen behouden blijven en de planten en het leven wat daar is, kan behouden blijven. Het enige wat je dan hoeft te doen, is de dijk een beetje op te hogen en daar een nieuwe laag asfalt op te leggen. En daarmee sluiten we ons aan bij het pleidooi van de ChristenUnie. Wat ons betreft, kan het dan gewoon rood asfalt worden met hier en daar een plaatje van een bord waarbij je een fietser voor de auto ziet rijden. Dank u wel.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Niemand? O, mevrouw Moison, SP.

Mevrouw Moison: Dank u wel, voorzitter. Naar aanleiding van het groot onderhoud Zuid-Schalkwijkerweg zijn er meerdere overleggen geweest met boer Van der Nes die daar zijn boerenbedrijf heeft. Bij verbreding van de dijk wordt de sloot verlegd en komt, dat is dan plan b, in het land van de boer te liggen. Hij verliest hierdoor grond. Hem is toegezegd dat hij er wel wat grond bij krijgt op het nieuwe talud waar daar gelegd wordt. Dit ligt echter aan de overkant van de verplaatste sloot. Boer Van der Nes heeft daar niets aan, want hij kan er niet bij, omdat de sloot ertussen ligt. Raadsleden van SP en CDA hebben meerdere gesprekken gehad met de boer. Ook hebben zij, ook zijn er overleggen geweest tussen de boer en andere betrokkenen. En boer Van der Nes heeft aangegeven tevreden te zijn als de sloot gedempt kan worden. In december is een overleg geweest tussen ambtenaren, raadsleden en boer Van der Nes. Daarom is, en daarin is afgesproken dat met Rijnland contact zou worden opgenomen over het vraagstuk dempen van de sloot, of dit kan. Tot op heden heeft boer


Van der Nes hier geen antwoord op gekregen. Hij geeft zelf aan dat zodra hoogheemraadschap Rijnland helderheid heeft gegeven er een nuttig gesprek kan plaatsvinden over de aanleg van de weg. Gezien de overleggen met de boer waardoor er vertrouwen ontstaat, kun je daar nu niet ineens overheen stappen. Het antwoord van Rijnland is dezen heel belangrijk. Rijnland heeft zelf aangegeven haast te willen maken met de start van de werkzaamheden, dat is ook de gemeente Haarlem bekend, vanwege ook het geld wat de gemeente Haarlem krijgt voor januari of na januari van Rijnland, waardoor er ook bij Haarlem een groot belang is. Dan is het ook belangrijk dat Rijnland zo snel mogelijk met een antwoord komt, zodat het traject niet onnodig vertraging oploopt. Ik denk dat het belangrijk is om Rijnland in dezen dus aan te sporen tot een antwoord. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Allereerst missen we een deugdelijke financiële onderbouwing. We gaan schuiven met de programmering, maar het is geheel onduidelijk waar dat geld dan vandaan moet komen. En het college blijkt, die heeft dat als een nieuwe werkvorm ontdekt of zo. Dat zagen we bij de Prins Bernardlaan, dat zien we straks bij het Houtplein, dat zien we vanavond. Dat kan echt niet. Als wij een voorstel doen, dan wordt er altijd om dekking gevraagd. En het college kan dat dus gewoon ongestraft doen. Dat vinden wij onacceptabel. En dan voorzitter, even de inhoudt. De verbreding van de dijk, ik heb daar technische vragen over gesteld, gaat plaatsvinden op particuliere grond. En dat gaat ook gepaard met financiële compensatie, wie gaat dat betalen? Dat is ook onduidelijk. En we hebben de drie insprekers net gehoord over de drie gemiste kansen. Groenbeheer, glasvezel en een brug. En daar zit wat Jouw Haarlem betreft bij die laatste, namelijk de brug, zit de crux. Er komt een volledig nieuwe woonwijk, dat betekent enorme toename van verkeersdrukke. En er wordt gezegd, we kunnen er geen eenrichtingsverkeer van maken, maar wij denken dat je op een gegeven moment echt niet anders kan, wil je de verkeersveiligheid garanderen. Want dat wordt inderdaad heel goed gebruikt door fietsers, ook voor recreatie. Daar moeten we echt naar kijken. En mijn oproep zou zijn van, probeer te kijken of je dat verkeer niet via een andere route, of het nou een brug is of misschien een pontje of wat dan ook, of je dat niet via een andere route eruit kan laten rijden. Want op deze manier gaat het gewoon een keer verkeerd. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Schopman van de Partij van de Arbeid.

Mevrouw Schopman: Dank u wel, voorzitter. Nou, de Partij van de Arbeid was voor die woningbouw bij Tjaden, omdat iedereen graag wil wonen in Haarlem en omgeving en er een chronisch tekort is. Maar toen hebben we ook aangegeven dat we de afwikkeling, de verkeersstromen, dat dat wel goed geregeld moest worden. En dat werd ons door de wethouder toegezegd, dat zou helemaal goed komen, de ontwikkelaar heeft dat beaamd. En dan is mijn vraag aan de wethouder van, is die hele verzakking en deze aanpak nou gerelateerd aan Tjaden of was het ook zonder Tjaden sowieso nodig geweest? Dan die tempobonus, dat vinden wij een interessante. Is dat omdat Rijnland vindt dat Haarlem altijd zo traag is of waarom een tempobonus? Het klinkt een beetje als een bijzondere move. En die 42 is natuurlijk hartstikke fijn, maar waarom? En is het dan een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting, want stel dat er iets tussenkomt of we hebben nog wat extra tijd nodig, zijn we dan de sjaak of niet? Glasvezel, daar horen we graag antwoord op waarom die niet wordt meegenomen. Wij denken, de brug, een ludieke oplossing, maar nu nog even een brug te ver. En ik neem aan dat alle invasieve exoten, natuurvriendelijke oevers, voortbewegen, voortplanten, postelein-waterlepelkje ook in dit project keurig meegenomen worden op de manier zoals ze moeten mee worden genomen of erbuiten worden gelaten. Tot zover onze bijdrage. Wat zeg je?

De heer ...: . (Buiten microfoon).

Mevrouw Schopman: En wellicht een duizendknoop. Dank u wel, mijnheer Aynan.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Amand, Trots Haarlem.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Wij hebben toch de vraag, is het niet mogelijk toch voor de brug om te kijken wat de mogelijkheden zijn. Kijk, die boer, die gaat dat stukje grond, daar hebben jaren mee we aan het hakketakken geweest, niet voor niks wegdoen omdat wij Haarlem zijn. Dus dat wil ik even meteen rechtgezet worden, rechtgezet hebben, dat dat niet voor niks gaat gebeuren. Wij krijgen daar een aparte wijk en ik hoor nou, fietsen prachtig, maar die mensen die daar wonen in die huizen, die komen allemaal met een of twee auto's, daar ga ik al vanuit. Dus dan kan je twee dingen doen, je kan zeggen, we gaan deelauto's invoeren, wat overall gebeurt. Willen we dat? Dat is ook aan de wethouder, dat is ook een goede vraag aan u. Hebt u daar ook overwogen om aan te prijzen? Bij wie bouwt en de bouwer? Dat lijkt me een goed ding. Die dijken, nou, dat weet natuurlijk iedereen. Mevrouw die insprak van de wijkraad, die woont er zelf. Dus je verzakt al, dat is wat mijnheer De Boer ook graag wil horen, dat klopt. Je kan hem ook ophogen, maar kost ook weer geld. En dat wij hebben er moeite mee, die bomen die er staan. De natuur daar, die moet je eigenlijk proberen toch zo te houden als het is, dan zou je de weg of op moeten hogen. Maar is dat het allemaal waard? Als je dat afweeg tegen een brug eventueel, wat is dan het verstandigst? Dat is ook een vraag binnen het, naar u toe binnen college, hoe denkt u erover? Want we horen natuurlijk ook financieel een begroting, er zit weinig bij dat je zegt nou, dat gaat het worden. Dus mijn vraag is aan u, komt u nou eens met antwoorden en onderzoek het wat het beste is, want we gaan natuurlijk toch een autoprobleem krijgen daar. Dus dat wil ik toch even horen van hoe u daarin staat. Dank u.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Dank u wel, voorzitter. Ik zal eerst even ingaan op het voorstel van de heer Vonk over de autobrug. Interessant voorstel, zou ik wellicht ook wel willen, maar ik denk dat het echt veel duurder is dan dit hele onderhoudsproject gaat kosten. Als je al kijkt naar wat vige brug en een fietsbruggetje van twintig meter overspanning heeft gekost, dat is al meer dan dat dit hele onderhoudsproject heeft gekost. En hier hebben we het over een autoburg met een twee keer zo grote overspanning, dus ik denk niet dat we dat moeten gaan onderzoeken. Wat ons betreft, is het optie b wel het meest interessante, maar wat mij niet helemaal duidelijk was, bij optie a stond dat de weg nu al niet aan de geldende richtlijnen voldoet qua breedte. Ik lees eigenlijk in optie b niet dat daar expliciet wordt gezegd dat het nu aangepast wordt naar de geldende richtlijnen. Kunt u daar iets over gaan zeggen? Nou, net als al voorgesteld wordt, het is natuurlijk ook een recreatieve route, dus nou, het zou heel mooi zijn als die als zodanig ook ingericht wordt. En misschien dat een fietsstraat ook wel het onderzoeken waard is. Nou, we krijgen dus de kans om tegen geringe meerkosten de scope uit te breiden. Nou, die kans moeten we, denk ik, wel grijpen. Maar goed, niet ten koste van alles. Boer Van der Nes is ook al, is onder andere ook al genoemd en er is ook wel gesproken vorig jaar over dat er peilbuizen geplaatst zouden worden om te kijken wat de noodzakelijke verhoging zou moeten zijn volgens mij. En ik ben benieuwd of dat al inmiddels gebeurd is en wel bepaald is dat inderdaad die verhoging noodzakelijk is. De weg is slecht, ik fiets er zelf ook heel regelmatig en het moet echt aangepakt worden. Maar ik wil niet zeggen dat dit daarmee ook de dijk moeten ophogen, want ik laat dat aan de experts over. Even kijken, nou, die eigendomssituatie, dat vind ik ook wel een hele interessante. Hoe gaan we dat oplossen? Want zoals het bij boer Van der Nes overkwam, we gaan een stukje sloot meer richting jouw terrein leggen. Dan krijg jij een stukje extra aan de andere kant van de sloot. Daar kan je natuurlijk geen koe op laten lopen, lijkt mij. Want dan moet je ook weer een afrastering langs de weg zetten, dus ik denk dat, klopt dat die daar niks aan heeft. En nou, wellicht kun je dus wel meer gebruik maken van duikers en die sloot daar gewoon niet meer hebben. Of half-half en dan kun je nog een

beetje grondruil doen. Dus misschien is dat een optie om ook over na te denken, want het is natuurlijk nog steeds een soort verkenning wat we aan het doen zijn. Nou en ik '...' ook niet dat we natuurlijk gaan doorschuiven, want we gaan wel meer geld investeren en dat moet toch wel ergens weer vandaan komen. Maar dat zullen we later wellicht wel te weten gaan komen. En er zijn nog wel heel veel stukken van de gemeentegrond, dus en ik heb daar ook gezien dat er heel weinig bomen op staan. Dus ook dat nog even meegeven, onderzoek die plek eens om daar nog dat extra bomen neer te zetten. Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Ik zie de heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Dank u, voorzitter. Een aantal vragen aan de wethouder. Wij sluiten ons bij Jouw Haarlem aan ten aanzien van de financiële onderbouwing, althans het ontbreken daarvan. Graag een reactie van de wethouder. Graag ook antwoord op de vraag waarom Rijnland alleen dit jaar bereid is tot het doen van een verhoogde bijdrage. Daarnaast, hoe zit het met de bestrijding van de door de heer Buiten genoemde exoten? Daarover maakt Hart voor Haarlem zich ongelooflijk grote zorgen en we zijn de heer Buiten erkentelijk dat deze via hen, via hem een stem krijgen. We zijn voorstander van de brug, graag een reactie van de wethouder. En is verzwaaring alleen nodig om de wijk te ontsluiten? Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Van der Sluis, GroenLinks.

Mevrouw Van der Sluis: Dank u wel, voorzitter. Ik heb al eerder een aantal technische vragen gesteld en naar aanleiding van de afgelopen week heb ik toch een paar opmerkingen of vragen. GroenLinks gaat ervanuit dat de dijk niet aangepakt gaat worden in verband met de aanleg van de nieuwe wijk van het Tjadenterrein. Bijvoorbeeld de aanvoer van bouw materiaal, hoeft toch zeker niet over deze weg plaats te vinden? Bij een wijk omringd door de Ringvaart en het Spaarne, klopt dat? En we zitten met een dilemma, naar verwachting ...

De voorzitter: U heeft ook een interruptie van de heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. GroenLinks gaat ervanuit dat dat de verbetering van de dijk niets te maken heeft met de woonwijk. Waar is...

Mevrouw ...: '...'. (Buiten microfoon).

De heer Aynan: O, is een vraag.

Mevrouw ...: Ja. (Buiten microfoon).

De heer Aynan: Nou, die vraag ondersteunen we van harte.

Mevrouw Van der Sluis: Verder zitten we met een dilemma. Naar verwachting zullen er bij optie b 65 bomen verdwijnen en bij optie c 51. Maar staat er, het kunnen er ook meer zijn. En in het ongunstigste geval zijn het er 99. Daar zitten ook 23 tot 31 bomen zijn met een toekomstverwachting van meer dan 15 jaar. En het verplaatsen naar aanleiding van de vraag die ik heb gesteld, is het verplaatsen van bomen technisch mogelijk. Nou, welke mogelijkheden zijn er en kunnen die onderzocht worden? Nou, de inspraakbijdrage van Nico Buiten sluit zeker aan bij de recent genomen afspraak om natuurvriendelijke oevers te beschrijven in startnotities en daarbij de stadsecoloog te betrekken. Dus zijn rijtje is, ziet er heel goed uit. En we... Ook wat

de wijkraad, mevrouw Ooms aangaf over de glasvezel en ik denk dat daar ook nog wel misschien iets te verdienen valt, omdat een commerciële partij dat aan zal leggen.

De voorzitter: Wie wil dan aan het woord? Of heb ik iedereen gehad? Mevrouw Otten, Liberaal Haarlem.

Mevrouw Otten: Sorry. Liberaal Haarlem is ook erg benieuwd naar de reactie van de wethouder op het voorstel om een brug aan te leggen. Ook wil ik graag weten wat GroenLinks ook vroeg, de aanvoer van bouw materiaal. Gaat het over het water? Want ik voorzie dat de verzakking en de problematiek alleen maar groter wordt op de dijk met al die zware vrachtverkeer. En verder ben ik ook even benieuwd wat de overweging is om niet direct glasvezel aan te leggen. Dank u.

De voorzitter: Wie dan? De heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. De waterkering van Nederland, dat is al een eeuwenoud ding, sterker nog, daar zit natuurlijk ons oudste democratisch gekozen bestuur, op de hoogheemraadschappen. En onze waterstaat moet gewoon goed blijven, laat dat boven water staan. Ook ik ken natuurlijk deze plek als geen ander, als hardloper, als fietser, maar ook omdat ik daar altijd jarenlang bij de scouting heb rondgelopen. Dus dat is een van de plekken van Nederland, van Haarlem die ik als allerbeste ken. En inderdaad, die dijk, die zakt, er komen scheuren in het asfalt en dat is ook al voordat die nieuwe woonwijk gebouwd is. Dus ja, er moet hier gewoon wat gebeuren. Graag aandacht, wethouder, ook antwoord los van boer Van der Nes, maar ook alle andere bewoners. Heeft u al een beeld hoe die hierin zitten? Want dat is toch heel bepalend voor de variant, want als iedereen daar nee tegen zegt, dan gaat er helemaal vrij weinig gebeuren, vrezes wij. Ook daarna inderdaad dank aan de heer Buiten, aandacht voor de invasieve exoten. Die willen we niet, want we willen gewoon een goede biodiversiteit. We hebben planten, bomen en waterplanten nodig uit onze eigen omgeving. En daarnaast, dit is natuurlijk een weg waar echt de auto te gast moet zijn. Waar fiets, wandelaars en hardlopers voorrang moeten krijgen, dus welke inrichting ziet de wethouder daarbij voor zich? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Heb ik iedereen gehad? Ja? Dan ga ik het woord geven aan de wethouder en wethouder, voordat u van start gaat met het beantwoorden van alle vragen enzovoort, wil ik u vragen, misschien is het toch wel even handig om nog even uit te leggen van hè, de inspraak wordt gedaan door Rijnland en er vindt geen inspraak meer plaats door de gemeente Haarlem. Dat we even de verwachtingen ook duidelijk hebben naar de commissieleden toe.

Wethouder Snoek: Terecht dat u dit opmerkt hè, dat Rijnland natuurlijk hier de verantwoordelijkheid heeft voor de verbreding van de talud en wij voor het deel van de weg. Maar we trekken ook intensief samen op met Rijnland en de gesprekken vinden ook plaats in de aanwezigheid van de projectleider van de gemeente. Dus ik ga wel proberen een aantal punten te adresseren, maar ook in de wetenschap dat we niet als gemeente voor alles de verantwoordelijkheid kunnen dragen. Allereerst, laat ik meteen maar zeggen, dit is zo een project dat als je dat op je bureau krijgt, dat je denkt, jeetje en dan fiets je daarnaar toe en dan fiets je eens door die straat, het is er prachtig. En de zorgen die er dan zijn over wat doet dat met de natuur, die deel ik ook. Ik ben uiteindelijk ook samen met Rijnland en met de projectleiders van de gemeente gaan kijken en ik wil u verzekeren dat wij ons tot het uiterste willen inspannen om zo veel mogelijk te behouden. Dat is ook de reden dat er, begrijp ik gisteren nog, met Bomenwachters, met Bomenridders gekeken is. Dat er al afspraken gemaakt zijn over waar kun je die sloten nou net anders leggen om proberen bomen te behouden. Natuurlijk hè, u hoort me altijd zeggen, en we brengen nog meer zo veel mogelijk ook weer terug. Maar wat daar staat, heeft ook een enorme waarde. En daar willen we ons maximaal voor inspannen samen met Rijnland ook. Door

de insprekers is ook gezegd, neem nou meteen die kabel mee, dat klinkt dan ook als no-brainer. Natuurlijk moet je dat willen. We hebben nogmaals contact met KPN daarover gezocht van, willen jullie niet nu mee. Zij kunnen dat nu nog niet, zij hebben hun plannen onvoldoende klaar om te weten wat en hoe zij willen. Ze zeggen nog een keer toe, in 2023 wordt hier glasvezel ontsloten, maar nu kunnen zij nog niet mee. En ik kan ze niet dwingen nu mee te gaan. Het is niet zo dat de weg dan opnieuw open moet als ze later wel gaan. Dus ze kunnen in dat talud naast de weg de kabels en leidingen leggen. Maar wel jammer dat dat niet nu meteen kan. Qua invasieve exoten, goed dat daar aandacht voor is en de heer Buiten doet ook een aantal suggesties met name met betrekking tot experts die we erbij kunnen betrekken. Ook mensen die we intern hebben, onze stadsecoloog, ook andere mensen van de afdeling, dus dat gaan we ook zeker doen. Belangrijk punt, dan denk ik dat naar voren is gebracht, de brug en eigenlijk in samenhang met de vraag, waarom doen we dit nu eigenlijk? Ik denk dat, een aantal van u heeft die vraag gesteld en een aantal hebben die vraag ook beantwoord. Maar ik denk dat door de insprekerster, de bewoonster aldaar ook duidelijk is gezegd, die weg verzakt. Tjaden ligt er nog niet, de bewoners van Tjaden rijden er nog niet overheen en die weg verzakt nu al. dus er moet wat gedaan worden, dat is onafhankelijk van de ontwikkeling van Tjaden.

Wethouder Snoek: Los je dat dan op met een brug? Nee. Want we moeten aan de slag daar, die dijk moet versterkt worden, die weg moet aangepakt worden en je kunt dus niet zeggen, laten we dan maar een brug aanleggen. Ik begrijp dat bij er de ontwikkeling van Tjaden destijds ook gesproken is over een brug, dat is door uw collega's in de commissie Ontwikkeling uiteraard dat soort gesprekken gevoerd. Daar is niet voor gekozen, is gewoon een hele dure oplossing.

De voorzitter: Mijnheer Vonk, u weet best als professionele inspreker dat dit niet de bedoeling is, alstublieft. Wethouder Snoek, gaat u verder.

De heer ...: '...'. (Buiten microfoon).

De voorzitter: Mijnheer Vonk, alstublieft. Ik heb het nu... Ik laat u verwijderen, hoor. Alstublieft, houdt u uw mond. Wethouder Snoek, gaat u verder.

Wethouder Snoek: En ook die brug zorgt er dus niet voor dat we dit niet hoeven te doen, want ook als daar een brug komt, zullen we die dijk moeten aanpakken. Wel is bijvoorbeeld door de ChristenUnie de suggestie gedaan, kunnen we dit inrichten als fietsstraat? Het project is een onderhoudsproject, daarbij doen we geen andere profielen etcetera. Maar ik wil toch nog en doe ik eigenlijk een beetje hetzelfde als ik met het Schoterbos heb proberen af te spreken, daar nog een keer goed naar kijken. Wat zouden dan meerkosten zijn? Moeten een andere kleur asfalt neerleggen, maar misschien nog een paar bordjes ophangen. Ben ik er dan? Of gaan we echt naar hè, van een onderhoudsproject naar een herinrichting en hebben we het dan over heel andere bedragen? Als het mogelijk is om dit met beperkte aanpassingen te doen hè, een beperkte budgettaire effecten, dan wil ik daarnaar kijken en dan ga ik proberen u daar voor de raadsbehandelingen ook antwoord op te geven om te kijken of dat dan een optie is die binnen de scope van dit project uitvoerbaar is. De SP en ook het CDA vraagt aandacht voor afstemming met boer Van der Nes. U zegt, u schetst de hele problematiek, maar zegt, maar spoort u dan Rijnland nog een keer aan om tot antwoord te komen? Ik zal uw signaal overbrengen en ook wat van de CDA die zegt, hoe staat het nou met die peilbuizen die aangepast zouden worden of gebruikt zouden worden om te kijken hoe hoog het opgehoogd moet worden? Jouw Haarlem zegt, hoe zit het nou met die dekking? In het IP vindt u verschillende regels, sommige projecten zoals het Houtplein is van een andere orde, bespreken we vanavond ook. Maar er staan ook stelposten in zoals investeringen met maatschappelijke nut, een stelpost van ongeveer zo een drie miljoen per jaar. Daar wordt dit uit gedekt en er worden ook andere investeringen met maatschappelijk nut uit gedekt. Dat is dan binnen, hè, dat mandateert

u aan het college en daarbinnen kunnen wij schuiven en vaak zie je dat er ook onderbesteding is binnen het IP en dan kun je een andere ruimte opvangen. Dit is dus een ander type discussie dan die we bij de Prins Bernardlaan hebben gehad, maar hier is die ruimte om te schuiven. En soms hoeft je niet eens actief andere projecten naar achteren te brengen omdat je op een realisatiepercentage zit wat lager ligt dan wat in die stelpost is opgenomen. Financiële compensatie vraagt u ook aandacht voor, die maken onderdeel uit van een projectbudget. De vraag van de PvdA, ook zonder Tjaden was dit nodig geweest? Die heb ik, denk ik, bij mijn inleiding al beantwoord. En u vraagt ook nog, waarom die tempobonus? Dat is eigenlijk hetzelfde, denk ik, maar ik kan niet helemaal in de boekhouding van Rijnland kijken. Maar ik kan niet uitsluiten dat zij net als wij met onderrealisatie te maken hebben en ook daar met jaarlijkse budgetten gewerkt wordt, waarbij het een voordeel kan zijn om in een bepaald jaar nog tot uitvoering te komen om zo de middelen die daarvoor beschikbaar zijn ook weg te zetten. Zo veel zelfs dat ze een ander willen prikkelen om daar de vaart mee in te houden. Nou, daar ben ik wel gevoelig voor, ook als wethouder Financiën, dus die kans willen we pakken. En u vroeg nog, is dat dan een inspanningsverplichting of een resultaatsverplichting? Dat is een resultaatsverplichting, dus we zullen echt ons best moeten gaan doen, niet alleen maar hè, het uitstralen, maar het ook echt doen. Trots vraagt, heeft u de auto's overwogen bij de ontwikkeling van het Tjadenterrein? Daar ben ik niet als portefeuillehouder bij betrokken geweest, dus dat weet ik niet. Kijk, mevrouw Schopman, die is daar toentertijd, denk ik, allemaal bij geweest. Dus zij kan u misschien nog meer vertellen dan ik. Maar als u het echt wilt weten, dan moet ik er later bij u op terugkomen. Het CDA zegt van, en die weg is dan te smal volgens de geldende richtlijnen. Maar u gaat hem ook niet verbreden. Dat klopt hè, dus we zullen ook in de nieuwe situatie niet voldoen aan de richtlijnen. Wil je de weg verbreden, dan heb je meer ruimte, heb je ook kans dat er harder gereden zal worden en is de inbreuk op de omgeving ook weer groter. Zoals gezegd, we beschouwen dit als een onderhoudsproject waarbij we niet actief profiel aanpassen, geen herinrichting doen, maar wel doen wat nodig is om te voorkomen dat de dijk verder verzwakt. 🟡.

De voorzitter: U heeft een interruptie van...

Wethouder Snoek: GroenLinks.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Voorzitter, de dijk wordt toch verbreed? Daar is het toch het verplaatsen van die sloten voor nodig?

Wethouder Snoek: Het talud van de dijk wordt verbreed, de weg zelf op de dijk wordt niet verbreed. Het talud moet verbreed worden, omdat het talud nu te smal is, te stijl is om de druk op de weg, op de dijk tegen te gaan. Daarom moet die verbreed worden, maar het wegprofiel blijft even breed. GroenLinks en het CDA roepen op, krijg ik nou extra voor het behoud van de bomen? Ik denk dat de groenstakeholders goed aangehaakt zijn, dat we kijken om zo veel mogelijk te behouden, maar ook zo veel mogelijk bij te kunnen plaatsen, planten.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Nog even over die, dat talud verbreed moet worden. In de tekst staat zonder de weg zou de dijk stabiel zijn, dus dan hoeft hij niet te worden verbreed. Is het nou niet ook zo dat als de... Dus dan is de vraag is, als de weg nou smaller gemaakt wordt, is de dijk dan wel breed genoeg?

De voorzitter: Wethouder, u heeft het woord, gaat uw gang.

Wethouder Snoek: Dank u wel. Het antwoord wat ik nu voor je heb, is nee, want dan zou die maximaal 1,50 meter breed mogen zijn. Maar anders moet ik even bij u op terugkomen. Liberaal Haarlem vraagt nog, hoe gaat het met het aanvoeren van het bouw materiaal, zo veel mogelijk over het water. Proberen ook nog combinaties te leggen met de tijdelijke weg die maar aan moet leggen als we de dijk aanpakken en of dan daar ook voor het bouwverkeer voor Tjaden van gebruik gemaakt kan gaan worden. En D66 vraagt aandacht voor het gesprek met de bewoners. Uiteraard spreek ik met bewoners aan de oostzijde, waar het effect het grootste is, hè? Want daar moet de talud verbreed worden. Dat gesprek is opgestart, daar waar de taludverbreding ertoe zou leiden dat we inbreuk maken op de voortuinen van de bewoners gaan we de sloot achterom brengen. En we proberen zo in goed overleg met de bewoners ook hun belangen zo goed mogelijk een plek te geven. De behoefte altijd afstemming, dat gaat over mensen hun persoonlijke levenssfeer, dus ik sluit niet uit dat er nog zeker in het proces ook momenten zijn dat mensen zeggen hé, heeft u daar wel aan gedacht? Maar het gesprek is opgestart met de bewoners en vooralsnog denk ik dat dat in goede sfeer gebeurt.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder. Voordat we naar een tweede termijn gaan, eventjes nog voor de duidelijkheid. U zei van u gaat nog met informatie terugkomen voor de raad, waarschijnlijk bedoelt u daar gewoon mee even dat tijdstip, want het stuk zelf komt natuurlijk niet terug in de raad.

Wethouder Snoek: Nee, klopt, maar dat zou dan... Ik veronderstel dat een partij een motie vreemd zou kunnen overwegen, dus wij hebben volgende week nog een commissie dan, 25 juni de raad, dus dan zou ik ook weer net als bij het Schoterbos maandag 22 juni als richtdatum willen aanhouden.

De voorzitter: Mooi. Dat dat duidelijk is. Gaan we nu beginnen aan een tweede termijn. Ik zie een vinger van de heer Smit van OPH.

De heer Smit: Mijnheer de voorzitter, dat was eigenlijk bedoeld, ik had de wethouder uit laten spreken en dan even nog een korte vraag willen stellen. En die vraag stel ik dan nu. Is KPN de enige provider voor glasvezel of kan bijvoorbeeld ook Vodafone Ziggo dat zijn of een derde?

De voorzitter: We gaan even een tweede termijnronde doen als daar behoefte aan is. De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. De weg blijft even breed, dat betekent dus dat de verkeersproblemen ook even groot blijven. Ik had daar eerlijk gezegd wel een andere oplossing voor verwacht, want u geeft ook geen alternatieve verkeersroute. En volgens mij moeten we dat echt gewoon proberen te bekijken. De brug, die wordt eventjes zo snel afgeschreven vanavond, omdat die te duur zou zijn. Nou, ik heb nergens een financiële onderbouwing gezien, dus ook dat is dan de vierde gemiste kans van vanavond, voorzitter.

De voorzitter: Iemand anders nog het woord? Nee? Wethouder, dan ga ik u nogmaals het woord geven.

Wethouder Snoek: Dus de vraag wordt gesteld, vooralsnog is KPN de partij die in deze stad bezig is met een de uitrol van een glasvezelnet, maar u zegt, is er dan niet een andere partij die dat nu ook zou kunnen doen? Dus daar wil ik nog navraag op doen voor u.

De heer ...: Dank u wel. (Buiten microfoon).

De voorzitter: Mooi, dan is het stuk zo voldoende besproken. Het gaat niet door naar de raad, dus dan hebben we nu...

De heer Aynan: Wat hebben we dan besloten hier? Wat hebben we besproken hier?

De voorzitter: Dit stuk is ter bespreking, mijnheer Aynan.

De heer Aynan: A, b, c, d.

De voorzitter: Zoals dat wel vaker gebeurt.

De heer Aynan: A, b, c, d, dat gaat de wethouder doen.

De voorzitter: Sorry, gaat u door mij heen praten? Momentje alstublieft. Mijnheer Aynan, u heeft nu het woord.

De heer Aynan: Wat hebben we vanavond nou besproken hier? A, b, c, d, wat gaat de wethouder doen met de inbreng van ons?

De voorzitter: Wethouder, er wordt gevraagd wat u gaat doen met de inbreng van de commissieleden.

Wethouder Snoek: U heeft een informatienota besproken van het college, ik heb op een punt van u gehoord dat u zegt van nou, college heroverweeg, neemt dat mee in uw overwegingen, dat gaat over de fietsstraat, daarvan heb ik u aangegeven, daar geef ik u ook nog informatie over. Ik heb niet de meerderheid gehoord dat deze commissie zegt, u moet voor een heel andere scope gaan. Dus in die zin gaan wij snel vooruit met Rijnland om goed uitvoering hieraan te geven.

De heer ...: '...'. (Buiten microfoon).

De voorzitter: En dan... Mijnheer Vonk, alstublieft, mijnheer Vonk, gedraag u, mijnheer Vonk, gedraag u. Wilt u alstublieft uw mond houden en de zaal uitgaan? Ik sta u echt niet toe als u zo onbehoorlijk schreeuwt en het is helemaal in de coronatijd onverstandig om dat te doen. Gaat u alstublieft weg. Dank u wel. Dames en heren, dat antwoord van het antwoord was, wat mij betreft duidelijk. Het staat u altijd nog vrij natuurlijk om moties vreemd in te dienen als u dat wenst. De... Dan gaan we nu pauzeren en dat doen we tot negen uur, dan hebben we even de tijd om hier de boel schoon te maken en u een kop koffie te drinken of iets anders. Tot negen uur, dank u wel. Dames en heren, hartelijk welkom bij het derde gedeelte van de commissie Beheer.

Ter advisering aan de raad

10. 21.10 uur Beschikbaar stellen krediet realisatie Definitief Ontwerp (DO) voor herinrichting Houtplein (MS).

De voorzitter: We gaan naar agendapunt 10 en dat is het beschikbaar stellen van het krediet realisatie Definitief Ontwerp voor de herinrichting van het Houtplein. Dit onderwerp is al diverse malen in de commissie en raad besproken. Kort samengevat heeft het voorlopig ontwerp van 2 oktober 2018 tot en met 12 november 2018 ter inzage gelegen. Op het voorlopig ontwerp zijn 118 zienswijzen ingediend naar aanleiding waarvan er een aantal substantiële wijzigingen zijn doorgevoerd in het ontwerp. Hoewel de zienswijze over diverse onderdelen van het plan waren verdeeld, zijn er vier onderwerpen uit het voorlopig ontwerp waar veel kritiek op was. De rijrichting bij de Geldelozepad, de bereikbaarheid en laden en lossen winkels Houtplein,

bereikbaarheid en laden en lossen winkels Wagenweg en inrichting Tempeliersstraat. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn een aantal wijzigingen waaronder bij bovengenoemde kritiekpunten doorgevoerd in het ontwerp. De ingekomen zienswijzen zijn beantwoord in de bijgevoegde reactienota. Ook is er sprake van een scopewijziging. De raad wordt verzocht akkoord te gaan met geheel en ongefaseerd uitvoeren van het project Houtplein en omgeving overeenkomstig het definitief ontwerp dat door het college is vastgesteld en hiervoor een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen. Dit zou inhouden dat de raad zou besluiten dat het beschikbare krediet op post GOB.62 in het Investeringsplan verhoogd wordt met 1,2 miljoen, 42 duizend euro en dat deze verhoging verwerkt wordt bij de actualisatie van het IP bij de Kadernota 2021, Kaderbrief 2021 en uiteindelijk de Programmabegroting 2021. En dat het uitvoeringskrediet inclusief het aanvullend krediet van 5.348.000 euro vrij wordt gegeven als budget voor het realiseren van het definitief ontwerp voor de herinrichting van het Houtplein en omgeving. We gaan voordat we dit gaan behandelen, eerst het woord geven aan de insprekers. Maar voordat ik dat ga doen, ga ik eerst nog ook even het woord geven aan de wethouder. Die wilde ook nog een mededeling doen en dan gaan we naar de insprekers. Wethouder Snoek, u heeft het woord.

Wethouder Snoek: Dank u wel. Ik wou u informeren over het feit dat bij het, sorry, verzenden van de zienswijzenotitie wij een fout hebben gemaakt. Zoals u weet, hebben wij een geanonimiseerde zienswijzenota waar alleen de namen in staan, tenzij mensen die een zienswijze hebben ingediend, gevraagd hebben dat het niet gebeurt. En we hebben ook op uw verzoek een zienswijzenota met ook NAW-gegevens etcetera. Bij het anonimiseren van de zienswijzenota zijn niet alle namen correct of alle NAW-gegevens correct verwijderd. Dat is geconstateerd doordat een van de mensen, iedereen die een zienswijze heeft gegeven, krijgt dan een zienswijzenota toegezonden. En iemand heeft ons daarop gewezen, wij hebben daarop gehandeld, we hebben de nota aangepast, een nieuwe toegezonden, mensen verzocht de andere te verwijderen, ook in de publicatie de juiste versie gepubliceerd. Ook een melding gemaakt van een datalek. En ik wil hier zeggen dat ik dat allemaal betreurt en wat mij betreft ook aanleiding om nog een keer met elkaar goed na te denken over hoe we om willen gaan met name etcetera bij zienswijzenota's. Want als we komen tot één versie waar en de raad voldoende informatie uit krijgt... Nou, dat is een discussie voor een andere keer, maar die ga ik met de griffie en met het presidium ook aan. Maar ik denk dat het goed is dat u hiervan op de hoogte bent.

10.1. (Inspreek)bijdragen m.b.t. Beschikbaar stellen krediet realisatie Definitief Ontwerp (DO) voor herinrichting Houtplein

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu over naar de insprekers. We hebben vier insprekers die hier fysiek aanwezig zijn, dat zijn de heer Snijders, de heer Maas, de heer Stuip en de heer Tebbens. En we hebben vijf schriftelijke inspraakreacties gekregen en die zijn natuurlijk ook bijgevoegd bij dit stuk. U heeft zometeen drie minuten de tijd om uw inspraakreactie te geven. Als u de grote knop in het midden van de, het microfoonsetje indrukt, dan gaat er een rood lampje branden en dan bent u goed voor ons te verstaan en kunt u uw gang gaan. Ik ga beginnen met de heer Snijders als dat goed is. U heeft drie minuten de tijd. Fijn dat u er bent en dat u de moeite heeft genomen om hierheen te komen, zeker in de deze tijd, wordt echt heel erg gewaardeerd. U heeft het woord, gaat uw gang.

De heer Snijders: Dankjewel. Goedenavond iedereen hier en leden van de commissie Beheer in het bijzonder. Ik ben de, ik ben zoals gezegd Gerard Snijders en ik woon sinds 1993 in de H.J. Koenenstraat in Welgelegen. Bewoners zijn enorm betrokken bij de leefbaarheid van onze wijk en ze doen heel veel moeite voor participatie. En wat levert dat tot dusver op? Dat is de vraag. Het is zo weinig. De bustrein raast maar door. Het lijkt alsof jullie, volksvertegenwoordigers, weinig gelegen is aan onze leefbaarheid. Bij bewoners slaat de moedeloosheid toe, heeft betrokkenheid nog zin? Maar ik waag een poging. Op pagina 17 van uw

coalitieprogramma Duurzaam Doen staat, we gaan met nieuwe vormen van participatie aan de slag, waarbij we zoeken naar mogelijkheden om zeggenschap over te dragen aan buurt, wijk of stad. Wel aan, hier doet zich een mogelijkheid voor voor echte participatie. Vanavond ligt een plan voor de herinrichting van het Houtplein ter tafel, een ingrijpende herindeling ten behoeve van massaal busverkeer, het busverkeer dat wij niet willen. Voetgangers en fietsen krijgen weinig ruimte, oversteekplaatsen verdwijnen helaas. En waarvoor? Voor secondes tijdswinst van het busverkeer. Is dat duurzaam doen? Volgens uw coalitieprogramma is 30 kilometer per uur het uitgangspunt voor woonstraten, daarvan zie ik in de plannen niets terug. Het is een voortzetting van te snel verkeer in een kwetsbare stedelijke omgeving. Heel Haarlem zucht onder het geraas van grote lege en vaak lege bussen en logge bussen. Die liefst met 50 kilometer per uur door de stad rijden. Geef als bestuurders alsjeblieft gehoor aan een minder belastende oplossing. De enige juiste oplossing van station tot gedempte Oude Gracht, van Tempeliersstraat tot Schipholweg en terug met transfers bij station en Schipholweg. Daartussen een hoogfrequente dienstverlening met lichte bussen, liefst elektrisch, zuinig en stil. Met zo een dienstverlening zijn megabushaltes zoals op Houtplein en Rustenburgerlaan helemaal niet nodig. Want een aantal lijnen en trouwens ook de lengte van de bussen zal sterk gereduceerd worden. En zo bewijst u ook nog dat u uitvoering geeft aan participatie, zoals uw coalitieakkoord beoogt. Want we worden het hier in de wijk goed zat met die verschrikkelijke bussen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel voor het inspreken. Dan gaan we naar mijnheer Maas. U heeft ook drie minuten de tijd, gaat uw gang.

De heer Maas: Geachte leden van de commissie en ook wethouders, want het is niet mijn gewoonte om met mijn rug naar u toe te spreken, maar het zijn bijzondere omstandigheden. Velen kunnen vanavond door de coronamaatregelen hier niet aanwezig zijn en velen hadden deze week actie willen voeren tegen gemaakte keuzes in het DO. Daarom wil ik eerst benadrukken dat onze inspraakreactie hier wordt gesteund door vele, vele bewoners, ondernemers, wijkraden en de directie en medezeggenschapsraad van de Dreefschool. Vanavond is het moment van de waarheid, u wordt gevraagd kleur te bekennen. Kiest u voor verkeersveiligheid en het behoud van zebrapaden of kiest u voor secondenwinst voor 1200 bussen? De heilige graal voor de provincie Noord-Holland zoals allemaal hebben kunnen lezen in het raadsstuk, daar waar het over subsidies gaat. Kiest u voor invoering van 30 kilometer zoals vele steden u zijn voorgegaan in Nederland of kiest u nog steeds voor een onveilige Tempeliersstraat waar de bussen straks met hoge snelheid fietsers blijven dichtbij passeren? Of kiest u voor fietsers, voetgangers, kinderen die veilig naar onze mooie groene parken kunnen of kiest u voor een betere doorstroomsnelheid? Het Houtplein moet en snel ook worden aangepakt, want de situatie is onveilig en geen waardige entree. Maar laten we dan er dan wel voor zorgen dat in het nieuwe plan onze kinderen veilig naar school kunnen en fietsers niet met angst op hun fiets hoeven te zitten. Een plan dat past in een tijd, zeker in deze tijd waarin onze groene stadsparken meer toegankelijk worden gemaakt en niet worden afgesloten van de binnenstad. Maar het kan verkeerstechisch niet anders en het is veiliger, zo krijgt u mogelijk vanavond te horen. Niets is minder waar. In vele Nederlandse binnensteden komen raadsleden, collega's van u tot oplossingen om daadwerkelijk de binnenstad het primaat te geven aan de vergroting van de openbare ruimte en de voetganger en de fietser daadwerkelijk op één te zetten. In veel steden vandaag aan de dag wordt 30 kilometer ingevoerd, ook op gebiedsontsluitingswegen waar HOV overheen gaat. Gaat u maar kijken in Groningen, Nijmegen, Eindhoven, Leiden. Trouwens, dat lijkt vaak te worden vergeten, voor Haarlem geldt nog steeds het vigerende HVVP. Daarin is de Rustenburgerlaan, het Houtplein en de Tempeliersstraat als 30km-weg met bus aangeduid. Deze wetcategorie geldt juridisch nog steeds. Maar niemand heeft het hier in Haarlem willen uitvoeren. En ook in de SOR staat dat de fietsers maatgevend is voor de snelheid in dit gebied. Nu is het moment om dat te doen. Tot slot, vanavond neemt u beslissingen die duidelijk maken welke kant wij opgaan in Haarlem. Velen kijken op dit moment vanuit huis

mee, kiest u voor aanpassingen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in onze stad te vergroten of laat u secondenwinst voor bussen prevaleren? Wordt leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze stad slechts met de mond beleden of toont u draagkracht en neemt u nog een aantal acties om verbeteringen aan te brengen in dit deel? Ik dank u zeer.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik het woord geven aan de heer Stuij, namens de Fietsersbond.

De heer Stuij: Geachte commissieleden, wethouder, de Fietsersbond kan zich vinden in het voorliggende DO Houtplein. Het wordt veiliger en comfortabeler voor de fietsers in zowel in de Tempeliersstraat als op het Houtplein. Een minpunt vormt de inrichting van de Wagenweg, daarover later. Na tien jaar lang visies, nota's, ontwerpen, participatie, inspraak, overleggen is dit het optimale resultaat. Onze eerste zienswijze gaven we al in 2011, de toenmalige visie. Sindsdien zijn we voortdurend betrokken via participatie en inspraak, hebben we onze wensen en ideeën kenbaar kunnen maken. Veel is hiervan overgenomen. Bij het VO Plus nog vroegen we om het fietspad aan de oostzijde van het Houtplein te verbreden naar 2,5 meter, echte fietsstroken aan te leggen in de Tempeliersstraat en de fietsparkeer capaciteit te vergroten. Al deze wensen werden ingewilligd, we tellen onze zegeningen. Was er dan niets meer te wensen? Natuurlijk wel. Je kunt nog wel vijf tot tien jaar overleggen over 30 of 50, frequent busverkeer. Maar OV hebben in Schalkwijk '...' een andere verkeerscirculatie. Maar over vijf tot tien jaar is de provinciale bijdrage verdampt en zit de gemeente op zwart Coronazaad. Dit is het moment om er een klap op te geven, het is nu of nooit. Take the money and run. Terugkomend op de Wagenweg, dit wordt een fietsstraat met fietsers in twee richtingen en auto's van Noord naar Zuid. Om bomen te kunnen plaatsen moest de autoparkeerplaats om deze opportunistische reden verhuizen naar de oostzijde van de Wagenweg. Uitparkerende auto's conflicteren dan met tegemoetkomende fietsers. Bij een snelheid 25 kilometer per uur rijdt de fietser of de snorscooter 8 meter per seconde. Een uitparkerende auto heeft nominaal drie seconden nodig om zich in het verkeer te voegen. In drie seconden legt een fietser of snorscooter 24 meter af. Zo ver moet de uitparkerende automobilist om een hoekje vooruitkijken hangend over rijdersstoel en tegelijkertijd achteromkijken naar het achteropkomende verkeer. Dit is onveilig en onacceptabel. Je hebt eigenlijk een periscoop voor nodig. Russisch roulette met de fietser als inzet. In de omliggende landen Duitsland en België is in dit geval links parkeren verboden. Zijn de Duitsers en Belgen nu zo dom en wij zo slim? Inderdaad, want bij ons geldt, alles wat niet wettelijk verboden is, is toegestaan. Maar daarmee wordt het niet verkeersveilig, dus ons advies is, skip de bomen en verplaats de parkeerplaatsen naar de logische en veilige westzijde van de Wagenweg, rechts van de rijrichting. Niet onbelangrijk is ook om te vermelden dat de Bomenwachters in de persoon van mevrouw Prins ook geen voorstanders zijn van bomen op de Wagenweg omdat die naar hun mening te smal is. Resumerend, de Fietsersbond kan zich vinden in het voorliggende DO Houtplein met de kanttekening de bomen te laten vervallen op de Wagenweg en het auto parkeren rechts van de rijrichting. Take the money and run. Dank u wel.

De voorzitter: Als u uw microfoon uit wilt zetten, dank u wel. Mijnheer Tebbens, u heeft het woord. Rover.

De heer Tebbens: Goedenavond, raadsleden. U heeft vast wel een idee wat ik allemaal ga zeggen. Maar er viel mij iets op. Toen ik vorige week op het Houtplein was, zag ik weer leven en energie. De supermarkt is aan het uitbreiden, de slager ook en het pand op de hoek van de Tempeliersstraat wat bijna, naar mijn idee, aan het instorten was. Dat wordt na jaren eindelijk weer opgeknapt. Dus die ondernemers zien het nieuwe plan eigenlijk wel zitten. En is het objectief ook zo? Nou, als ik kijk naar de doelstellingen van de soorten structuurvisie, dan is het antwoord een heel duidelijk ja. Ten eerste komen er namelijk 23 bomen bij en meer groen, ten tweede verdwijnt er maar liefst een derde van het asfalt, waardoor er meer ruimte komt voor de

voetganger en de fiets en ten derde verbeterd OV, omdat haltes bij elkaar komen. Kortom, naar mijn idee draagt het Houtplein dus heel goed bij aan de soort structuurvisiedoelstellingen. 30 kilometer en zebrapaden dan? In de krant las ik dat er drie zebrapaden gaan verdwijnen. Nou, dat klopt niet, dat zijn er vier. Maar het maakt nogal uit waar ze liggen. Op de fietsstraat heeft het niet zo heel veel zin. Maar voor het OV zijn zebra's en 30 kilometer per uur wel een probleem. Want ten eerste wordt het OV een boeltje en ten tweede kost elke minuut vertraging heel veel geld. Met 1200 bussen per dag is dat per jaar ruim een miljoen euro. U kunt zelf uitrekenen, 140 euro per uur, nou, dan kom je ongeveer op een miljoen uit. Dus liever niet doen, die extra zebra's en 30 kilometer per uur. Is het dan misschien weggegooid geld? Want nee, want er zullen altijd bussen blijven rijden, ook als die bushub er komt. Dat staat in de gemeentelijke visie over de Stationsplein. Daar staat letterlijk rigoureus weghalen van alle bussen betekent duizenden uren deur tot deur reistijd erbij per dag. Samengevat, wij hebben nu jaren verpraat. Eindelijk ligt er nu een plan waar het OV verbetert met veel meer bomen, veel minder asfalt, veel meer ruimte voor fiets en voetganger. Een investering die veel bijdraagt aan de structuurvisie. Wij zien dan ook graag dat het afgewogen realistisch ontwerp eindelijk wordt uitgevoerd. En wij niet alleen, want ondernemers geloven er ook in. Ik wens u dan ook veel wijsheid toe.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Alle vier enorm bedankt voor het inspreken. Ik vermeldde dat al eerder, het is best een behoorlijke inspanning om deze tijd fysiek naar zo een bijeenkomst te komen en u heeft dat gedaan, dus dat wordt erg gewaardeerd door de commissieleden. Voordat u begint met het schoonmaken, want dat wordt ook gewaardeerd, hebben de commissieleden nog een kans om wat vragen aan u te stellen. Dus daar wil ik eerst even de kans voor geven. Ik zie de heer Mohr voor Hart voor Haarlem, gaat uw gang.

De heer Mohr: Voorzitter, dank u wel. Een vraag aan de laatste spreker. U zegt, de supermarkt breidt uit, dus de ondernemers zien het DO zitten. Die gevolgtrekking begrijp ik niet helemaal, kunt u dat nader toelichten?

De heer Tebbens: Ik neem aan dat als ondernemers niet geloven in dit plan, dat zij niet hun kansen zien om hun zaak uit te breiden zodat er meer klanten komen. Het is logisch dat...

De voorzitter: Uw antwoord was...

De heer Tebbens: '...' wel het plan.

De voorzitter: Uw antwoord is duidelijk, hoor. Zijn er andere commissieleden die hier nog een vraag hebben aan een van de vier sprekers? Nee? Dan heeft u zeer duidelijk ingesproken. Dan dank ik u nogmaals hartelijk en heel fijn als u... U kunt zometeen als u de boel schoon heeft gemaakt achterin slaap nemen en dan kunt u de rest van de commissie volgen. Kunt u rechtsom lopen. Mooi, dit plan staat dus ter advisering op de agenda en de commissie zal vanavond bepalen of dit voorstel rijp is voor behandeling in de raad. Wie wil als eerste een eerste termijn? De heer Aerssens van de VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. De dag waarvan je wist dat het zou komen, is het een klein beetje. Eindelijk zijn we tot een DO gekomen en wat een bevalling was het. Enorm veel inspraakreacties op het eerste ontwerp en gelukkig hebben we vorig jaar besloten om het er niet als een sneltreinvahrt door te jassen, maar om goed te gaan kijken naar alle inspraak die er nog is in de wijk. En dat heeft geleid tot over de honderd inspraakreacties, die hebben uiteindelijk geleid tot de DO. En de verschillen tussen het VO en DO zijn volgens ons verbeteringen die echt zichtbaar zijn. Ik zal er een aantal bespreken. Een van de punten is ruimte voor ondernemen, er is meer ruimte voor ondernemers, onder andere door de losplaatsen te verplaatsen en te verbeteren. Ook is de rijrichting onder andere aangepast in het Wijde Geldelozepad, waardoor bewoners makkelijker hun eigen parkeergarages in kunnen daar. Dat is allemaal heel goed, maar we hebben ook nog wel

een paar kritiekpunten. Een van de dingen is wat we onder andere missen is een fietsparkeerruimte. Daar is al een heleboel bijgekomen, maar de verwachting is op het Houtplein dat we ook in de toekomst zelfs als we naar de Buitenrust gaan voor het grote busverbruik, dat het verkeer op het Houtplein zal blijven toenemen. We zouden dus graag nog willen kijken waar we aanvullende fietsparkeerplekken kunnen toevoegen in dit onderwerp zonder dat dat parkeerplekken voor de auto kost. Want deze zijn ook nodig, ook voor ondernemers om winkelend publiek die niet makkelijk de winkels kan bereiken de mogelijkheid te geven om hiernaartoe te komen. En die parkeerplekken zijn er nu, dat is goed. Maar we zouden die niet graag zien verdwijnen in ruil voor fietsparkeerplekken. Er is nog voldoende ruimte om die wel in te gaan tekenen. Een ander punt is ook al genoemd en dat zijn die zebra's. Die een wezenlijke makkelijke overstek moeten bieden voor bewoners en gebruikers van het Houtplein. En ook hier zouden we eigenlijk nog willen gaan kijken van, wat ligt er nou nu daadwerkelijk voor en we kunnen we er niet toch nog een zebra in tekenen om het niet gebruiksvriendelijker te maken? En wordt het dan perfect? Nee, dat wordt het niet voorlopig. Er rijden nog altijd te veel bussen over het Houtplein waar we op dit moment geen alternatief voor hebben. Buitenrust is nog altijd niet gerealiseerd waardoor we al die bussen van Houtplein kunnen weren en kunnen overgaan naar kleine bussen. Maar het aanpakken van het Houtplein is ook wel nodig. We zien allemaal, denk ik, in deze zaal de noodzaak van een opgeknapt Houtplein. En met dit plan wat nu voorligt, met de DO, wordt het wel opgeknapt en zien we daadwerkelijk ook wel weer de verbeteringen in. Een issue wat de VVD nog wel heeft, is het financiële plaatje. We zien namelijk dat er een financieel gat is waar we op dit moment eigenlijk geen beslissing over kunnen gaan nemen. We blijven geld uitgeven zonder dat we daadwerkelijk nu weten waar het vandaan moet komen. En die financiële consequentie, we weten wat het is, wat het voor bedrag is, maar we weten niet wat dat uiteindelijk voor onze gemeente zal gaan doen. Daarom zouden we de wethouder graag willen vragen om die financiële consequenties hiervan toch beter in kaart te brengen en ook ervoor te kunnen zorgen dat we beter kunnen monitoren wat we nu daadwerkelijk beslissen. Een helder beeld voor welke uitdagingen we nu staan, zou daarin helpen. Dank u.

De voorzitter: De heer Aynan, wilt u een termijn of interruptie? Termijn? Gaat uw gang.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Ik wil eerst beginnen met de heer Miltenburg te bedanken, is de ambtenaar. We hebben samen op het Houtplein gelopen en gezeten. Dus zo kan het ook, dank daarvoor. Voorzitter, het Houtplein, daar is jaren over gesproken over de herinrichting. En misschien is dat juist de reden dat we, dat zien we ook terug in het ontwerp, dat we iedereen tevreden proberen te houden. En we hebben het ook bij de insprekers gemerkt, tegengestelde belangen. En er wordt gepoogd om en de geit en de kool en de wolf te sparen. Want voorzitter, de auto's, de bussen, de fietsers, de voetgangers, alles mag blijven. En begrijp ons niet verkeerd, we zien echt dat het een hels karwij is. Maar dit is wel echt het moment, sterker nog, het momentum om een keus te maken, een echte keus. Maak van het Houtplein het Goudplein. En Jouw Haarlem zegt, geef het primaat aan voetgangers en fietsers zoals we hier inderdaad ook met zijn allen in de SOR hebben afgesproken. Maar doe dat ook echt en niet, sorry voor het woord mijnheer Miltenburg en mijnheer...

De voorzitter: Pardon, ik ga nu even ingrijpen, want u deed ook, dat was een compliment.

De heer Aynan: Precies.

De voorzitter: En toen werd de naam van de wethouder of van de...

De heer Aynan: ...

De voorzitter: Ambtenaar genoemd en dat is echt niet de bedoeling en zeker...

De heer Aynan: Sorry.

De voorzitter: Geen tweede keer.

De heer Aynan: Sorry, voorzitter, u heeft helemaal gelijk, ik zal me tot de wethouder wenden. Sorry dat ik het woord halfbakken ga gebruiken, want dat is wel een beetje wat we hier zien in het definitieve ontwerp, een halfbakken keus. Wij zeggen, trek het Houtplein inclusief de Wagenweg echt bij het centrum. Maak er net als de Grote Houtstraat van en venstertijden van. Tot 11 uur kun je bevoorraden wat je wilt en daarna is het het domein van voetgangers en fietsers.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Mijnheer Aynan, bent u niet een beetje te laat? Had u dit niet bij het VO moeten inbrengen? Had u dit niet in 2018 en 2019 moeten inbrengen? Waarom wacht u tot 2020 bij het definitieve ontwerp? Bij dit voorstel, waar ik...

De heer Aynan: Voorzitter.

De heer De Lint: '...' kan inzien dat het logisch is?

De heer Aynan: Voorzitter, dat is misschien een argument voor u, voor ons is dat geen valide argument, omdat we bij het voorlopige ontwerp altijd zeggen, de stad is aan zet. En we zien aan de honderden pagina's van inspraken dat er echt tegengestelde belangen zijn. En het is aan het bestuur om daar een keus in te maken. En als we kijken... Nou, er is inderdaad gerefereerd aan het coalitieakkoord en aan de SOR, voetganger op één, daarna de fietsers. En dit is echt het moment om dat te realiseren. Ja, we hadden bij het voorlopige ontwerp kunnen zeggen, maar bij het voorlopige ontwerp is de stad aan zet, voorzitter. Wij zeggen dus, trek het Houtplein aan en de Wagenweg bij het centrum, maar er venstertijden van net als de Grote Houtstraat, van mij part een woonerf en dat is op den duur echt het beste voor iedereen. Er werd ons gevraagd door een van de insprekers om kleur te bekennen, nou, Jouw Haarlem bekennt kleur leefbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit bovenaan.

De voorzitter: U heeft een interruptie van mevrouw Oosterbroek, GroenLinks.

Mevrouw Oosterbroek: Mijnheer Aynan, uw plan klinkt natuurlijk heel goed in de oren, maar wat zou er aan het ontwerp moeten worden gewijzigd als we er zo een hè, als we de auto's gaan weren? In principe is asfalt asfalt, toch? Daar kan... Wat zou dat dan moeten worden gewijzigd eigenlijk?

De heer Aynan: Best een goede vraag. Er hoeft eigenlijk heel weinig voor gewijzigd te worden. Als je vanuit de Vest het Houtplein opkomt, dat wordt nu in het definitieve ontwerp gefaciliteerd. Wij zeggen, sluit dat af, dat je niet meer naar het Houtplein en de Wagenweg af kan. Tempeliersstraat, dat wordt nu, je mag er van één kant in, vanuit het Houtplein. Nou, dat is dan niet meer nodig. Je kunt bij de Wagenweg bijvoorbeeld de rijrichting veranderen, dat de, bijvoorbeeld Van de Boogaard, dat hij wel bereikbaar blijft. Nou, op die manier hoe je eigenlijk weinig te veranderen aan het ontwerp. En het argument van parkeren bij de ondernemers en de winkeliers, weet je, er is aan de overkant een parkeergarage waar altijd parkeerplekken beschikbaar is. Dus dat is hoe wij er in ieder geval in staan. Maar nogmaals, wij begrijpen echt dat het een hels karwij is om hier de

geit, de wolf en de kool te sparen. Maar dit is hoe wij ertegen aankijken. Maak gebruik van het momentum, maak een echte keuze. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: '...'.
...

De heer Aynan: En het spijt me dat ik zo weg moet, want ik moet naar de commissie Bestuur.

De voorzitter: Dat staat dan genoteerd. De heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, dank u wel. Hart voor Haarlem heeft de voorstellen voor het Houtplein altijd beoordeeld aan de hand van drie punten. En dat waren de verkeersveiligheid, de ruimtelijke kwaliteit en enkele aan het Houtplein gerelateerde zaken. En nu het DO voorligt, kunnen we de balans ook echt opmaken. Ten aanzien van de verkeersveiligheid vinden wij het onttrekken van zebrapaden aan het ontwerp onbestaanbaar. Wat ons betreft, moet er tenminste een zebrapad zijn opgenomen aan het einde van het Frederikspark richting de Dreef. Want door het ontbreken daarvan is niet alleen de veiligheid van voetgangers in het geding, ook verlaat het ontwerp hiermee het oorspronkelijke uitgangspunt van zicht- en looplijnen. Vanaf de Dreef naar de het Houtplein en de Raamsingel. Die looplijn wordt onderbroken door het ontbreken van een zebrapad en dat vinden wij ongewenst. Mijn vraag aan de wethouder, heeft het toevoegen van een zebrapad negatieve gevolgen voor de door de provincie beschikbaar gestelde subsidie? Voorzitter, dan de ruimtelijke kwaliteit, die is naar ons oordeel goed, brede stoepen en groen kenmerkend ontwerp. En daar zijn we blij mee. En het liefst houden we ook nog de platanen of behouden we ook nog de platanen. En tot slot, voorzitter, enkele opmerkingen over aan het Houtplein gerelateerde zaken. Te beginnen bij die killerbussen. Hoewel dit niet direct met het Houtplein te maken heeft, faciliteert het DO een hogere frequentie en een groter aantal bussen. Daar zijn wij tegen. En dan de inspraak, de kritiek op het DO is niet mals en dat klonk ook vanavond weer. En daar lijkt niet of slechts in zeer geringe mate geluisterd naar oproepen van omwonenden, gebruikers en anderen om te komen tot een veilig Houtplein. En deze fout rekenen wij de wethouder dan ook aan. En tot slot, de ingediende zienswijzen. Dit college laat geen mogelijkheid onbenut om zichzelf te presenteren als het college van participatie. We kiezen Haarlemmers om mee te denken, we vragen Haarlemmers om mee te doen. En we hebben een ambitieuze wethouder die participatie bevordert en menig fractievoorzitter van de coalitie heeft in het Haarlems Dagblad de noodzaak van participatie onderschreven. En ook bij het Houtplein hebben burgers van zich laten horen, massaal. En daaruit blijkt dat 55% neutraal tot positief staat tegenover het VO. 55%, voorzitter, dat is een 5,5. Als mijn zoon, die hier op het Stedelijk zit, voor een proefwerk bij zijn lievelingsvak een 5,5 scoort, dan baalt hij niet alleen, dan is hij niet alleen boos, maar dan doet hij dat proefwerk opnieuw. Een 5,5 voor een ontwerp van een van de belangrijkste pleinen in Haarlem, in een stad waar het woord participatie met hoofdletters wordt geschreven, voorzitter, mij lijkt dat deze wethouder hier geen genoeg mee neemt en teruggaat naar de tekentafel. Want dat is hij, dat is wel het minste dat hij aan de grote woorden van deze coalitie ten aanzien van participatie verplicht is. Voorzitter, dit definitieve ontwerp is een harde klap in het gezicht van de Haarlemmers die zich zorgen maken over de veiligheid van hun, van zichzelf en van hun kinderen. Het is een wrange demonstratie van de macht, van het groot mobiliteit, het grote geld en de onmacht van de wethouder op dit punt. Kiezen voor dit DO is kiezen voor de ellende van morgen en dat precies is wat Hart voor Haarlem niet doet. Wij verwerpen dit onveilige DO. Dank u wel.

De voorzitter: En wie wil het woord? De heer Abbasi, Partij van de Arbeid.

De heer Abbasi: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, wethouder, laat ik beginnen te zeggen dat ik weet dat er heel veel vooroordelen over de politiek en politici bestaan en een daarvan is dat over politici wordt gezegd dat

zij vooral veel praten en heel weinig doen. Nou, nu zit ik zelf hier anderhalf jaar in deze commissie en ik moet zeggen dat het in praktijk wel meevalt, maar daar is het ook een vooroordeel voor natuurlijk. Maar er is één project hier in Haarlem waarin dit vooroordeel wel van toepassing is en dat is het Houtplein. Wij zijn namelijk al vanaf 2011-2012 aan het praten, nog meer aan het praten en nog meer aan het praten en heeft dat in de tussentijds iets opgeleverd? Nou, nog niet zoveel, want het Houtplein staat er nu in 2020 vergeleken met 2012 nog exact hetzelfde bij. Troosteloos, het is lelijk, het is zeer toe aan groot onderhoud en de verkeerssituatie is op veel plekken voor voornamelijk fietsers. En dat is het resultaat van 8, 9 jaar van alleen maar praten en niks doen. Daarom ben ik en de PvdA uiteraard ook heel erg blij dat uiteindelijk hier een DO op tafel ligt waarin getracht wordt om de situatie te verbeteren. En dit onderwerp is inderdaad een verbetering ten opzichte van de huidige situatie en dat wil ik illustreren door een paar voorbeelden te geven die hier nog niet gegeven zijn. Een is, dat is namelijk de Tempeliersstraat wordt eenrichtingsverkeer. Dat betekent dat er vanuit de Tempeliersstraat geen auto's meer het Houtplein op kunnen rijden, waardoor de intensiteit van auto's fors afneemt. Bovendien kan het verkeer ook niet meer linksaf slaan vanaf de Tempeliersstraat het Houtplein op, want daar is alleen nog maar een fietspad te vinden nu. Aan de andere kant, dus vanaf de Raamsingel helemaal tot aan het Florapark wordt een fietsstraat gerealiseerd. Nou, een fietsstraat houdt in dat de auto te gast is en de fiets de hoofdgebruiker, waardoor de verkeersveiligheid ten opzichte van de fietser heel erg sterk wordt.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: Mijnheer Abbasi, bent u weleens op de Kleine Houtweg geweest?

De heer Abbasi: Ja en dat is ook een fietsstraat.

De heer Aynan: Waar de auto te gast is, heeft u gezien hoe de auto zich daar te gast gedraagt?

De heer Abbasi: Ik kan niet allerlei voorbeelden geven van hoe de auto zich te gast gedraagt, maar ik kan... Kunt u mij een voorbeeld geven van dat daar een keer iets fout is gegaan?

De heer Aynan: Het gaat niet om het fout zijn, het gaat erom dat de fietser per definitie aan de zijkant wordt gedrukt. Het is het vervoermiddel auto dat eigenlijk per definitie nooit te gast kan zijn op een fietsstraat. Daar gaat het om en daarom pleiten wij voor, joh, tot 11 uur ben je van harte welkom op het Houtplein, maar daarna niet meer.

De heer Abbasi: Nou, mijnheer Aynan, u heeft misschien het voorlopig ontwerp gelezen en daarin stond inderdaad dat de Wagenweg afgesloten zou worden voor auto's. Nou, daar zijn de ondernemers daartegen in opstand gekomen. Nou, er mag ook, er is een ander vooroordeel over politici, dat is namelijk dat ze niet luisteren. Nou, dat kunnen we hier ook weer ontkrachten, dat is wel gedaan en er is namelijk naar de ondernemers geluisterd en gezegd, het Houtplein of sorry, Wagenweg wordt ook een fietsstraat. Nou, het liefst had ik ook gedacht dat dat niet zo was, maar de ondernemers wilden iets anders. En daar hebben we naar geluisterd.

De heer Aynan: U heeft toch, u heeft zelf geschreven aan het coalitieakkoord, u heeft toch wel een idee van wat u met deze stad wilt? Kijk, ik was hartstikke met de uitbreiding van autoluwe binnenstad hier. Nou, ik had gehoopt dat dat hier ook zou gebeuren. Maar blijkbaar vindt u van niet. En het is trouwens maar net aan naar wie je wilt luisteren, want er zijn heel veel bewoners inclusief ondernemers die juist heel graag daar een autoluw plein van willen maken.

De heer Abbasi: Nou goed, uiteindelijk is die gekozen voor een fietsstraat en die argumenten die worden gegeven, die vind ik sterk.

De heer Aynan: Nou, voorzitter, er is niet gekozen, er wordt gekozen, er wordt van alles '...' gemaakt.

De voorzitter: Mijnheer Aynan, zo is het wel genoeg en een interruptie is natuurlijk een korte en duidelijke vraag en niet een derde, vierde, vijfde termijn. De heer Abbasi, gaat u verder.

De heer Abbasi: Mag ik door? Ik heb nog een interruptie.

De voorzitter: De heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, de heer Abbasi constateert dat de intensiteit van de auto afneemt, maar is de heer Abbasi het met mij eens dat de intensiteit van de bus toeneemt en dat dit leidt tot potentiële onveiligheid?

De heer Abbasi: De intensiteit van de bus neemt waarschijnlijk toe, want in de vorige commissievergadering die wij hebben besproken, zien wij dat het busgebruik in Haarlem toeneemt, dat is in principe goed, want dat betekent dat mensen vaker de auto laten staan en vaker de bus pakken. Maar er wordt inderdaad ook gesproken over een busstation bij Buitenrust om misschien de bussen beter te gaan verdelen. Maar dat heeft me nu niet zo veel te maken met het Houtplein, we moeten die bussen die nu komen faciliteren en daar is dit plan goed genoeg voor. Mag ik verder?

De voorzitter: Gaat u vooral verder.

De heer Abbasi: Dank u wel. Voor de rest, een volgend punt dat positief is om te bespreken, is dat er een knip komt op het Houtplein waardoor fietsers van de bussen gescheiden worden, ook weer goed voor de verkeersveiligheid voor de fietsers. En bovendien worden de bushaltes van de Tempeliersstraat verplaatst naar het Houtplein waardoor er een overzichtelijkere en betere situatie voor het OV ontstaat. En dat zijn allerlei mobiliteitsverbeteringen, maar er is ook een flinke verbetering in groenvoorziening. Er worden volgens mij als ik het goed heb namelijk ruim twintig bomen gekapt, dat is natuurlijk heel jammer, maar er worden er ruim 60 voor teruggeplant. En die worden overigens op meer logischere plekken geplant waardoor ze beter tot bloei kunnen komen. Dus is dat ook een enorme verbetering. En betekent dit dat we alles in dit ontwerp omarmen? Nee, dat doen we niet, want wij ook horen de zorgen van de sprekers en ook wij zien de zienswijzen die zijn ingediend. Het liefst hadden wij ook gehad dat Houtplein en Tempeliersstraat 30 kilometer per uur zouden worden. Dus ik wil heel graag van de wethouder horen waarom dat niet kan en misschien kan hij ook gaan kijken naar andere oplossingen om snelheid van auto's en bussen daar te verminderen. Zoals bijvoorbeeld de Engelandlaan. Kunnen we misschien op de Tempeliersstraat en Houtplein snelheidsbelemmerende maatregelen nemen zodat we het geen 30 kilometer per uur hoeven te maken, maar waardoor er wel 30 kilometer per uur gereden gaat worden. Ook zijn we heel erg benieuwd wat de wethouder als antwoord heeft op de kritische vragen over de zebra's, dus graag daar ook wat meer uitleg over. Voorzitter, ik sluit af. Ik wil nog wel heel duidelijk zeggen dat het Houtplein een enorm complex project is. Je hebt hier te maken met zo veel verschillende stakeholders, zo veel verschillende actoren, met bewoners, met ondernemers, met openbaar vervoergebruikers. Je moet rekening houden met groenvoorziening, met fietsers, met voetgangers en ook met automobilisten. Dat betekent dat er soms weleens verschillende belangen met elkaar botsen. Maar... En daardoor een plan nooit 100% iedereen tevreden kan stellen. Maar betekent dat we het project weer moeten vertragen en weer moeten uitstellen met het risico dat er weer jaren niks gedaan

gaat worden? Nee, laten we dat niet doen. Laten we zorgen dat voor dit project één vooroordeel over politiek weg wordt gehaald en minder gaan praten en vooral meer gaan doen. Tot zover. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer De Lint van het CDA.

De heer De Lint: Dank u wel, voorzitter. Er moet iets gedaan worden aan het Houtplein, dat is evident. Tien jaar praten is lang, te lang, het is tijd voor actie. Wat er voor ons ligt, is geen perfect ontwerp, een perfect ontwerp bestaat niet. Daarvoor zijn er te veel ruimteclaims, te veel tegengestelde belangen. Het CDA ziet dit DO als geen gedegen plan. Voorzitter, wij zijn blij met de versterkte fietsverbinding tussen de Koninginnebuurt en het centrum. Wij zijn blij met de vergroening van het plein. We zijn blij met het veiliger en leefbaarder maken van de Tempeliersstraat. Het Houtplein, dat nu een ook verblijfsfunctie krijgt, houdt een belangrijke mobiliteitsfunctie. Bij het Haarlem van de toekomst hoort openbaar vervoer en met dat in het achterhoofd zijn wij genoeg tevreden dat het Houtplein toekomstbestendig ingericht wordt. Ik heb nog overwogen, zou ik het doen, zou ik het niet doen? Maar naar aanleiding van de insprekers ga ik toch weer even iets over de bussen zeggen. Ik wil het niet doen omdat ik altijd hetzelfde zeg, maar goed, hier ga ik weer. Het is ook mijn wijk en wij zijn het eens met de insprekers, lege bussen horen niet bij Haarlem, dubbeldekkers horen ook niet bij Haarlem. Wederom een oproep aan het college om hier meer werk van te maken. De zebrapaden, daar vragen wij net als de PvdA de wethouder om een toelichting. Nogmaals, wij zijn ons bewust van de zorgvuldige afwegingen achter dit plan en zullen daarom niet instemmen met ingrijpende veranderingen aan het DO. Wij zien echter nog wel mogelijkheden om het plein verder te vergroeien, te vergroenen. Waar nu de mogelijkheid van een terras is, willen wij graag bomen toevoegen, daartoe overwegen wij een motie.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Mohr.

De heer Mohr: Voorzitter, dank u wel. Vindt het CDA het toevoegen van één extra zebrapad een ingrijpende verandering van de DO?

De heer De Lint: Het CDA wil... Kijk, dat hangt ervan af. Ik kan niet goed inzien hoe die stromen lopen, ik wacht het antwoord van de wethouder af en dan zal ik zien. Even kijken, waar was ik gebleven? Ik wilde het hebben over het financiële plaatje. Het is natuurlijk duur, het is fijn dat provinciale subsidie kunnen krijgen, daar zijn wij altijd blij mee. Wat het CDA betreft, kan de Wagenmakerslaan uit de scope van dit project gehaald worden om toch nog een besparing te bewerkstelligen. Hoe staat het college daartegenover? Concluderend, voorzitter, wat het CDA betreft, kan het krediet worden vrijgegeven voor het uitvoeren van het DO. Dit is geen perfect plan, maar een perfect plan zal er nooit komen, dus een gedegen plan, daar kunnen we mee instemmen. Dank u wel.

De voorzitter: En wie wil dan het woord? Mevrouw Baas-Oud, OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Nou, zoals er al velen gezegd hebben, kan OPH ook niet leven met het feit dat de voetgangers, dat zebra's verdwijnen. Wij zien graag dat deze terug worden gebracht in bij het Houtplein en hoe veel dat het er dan moeten zijn, wat dan de beste optie is, drie, vier, twee. Dat is, denk ik, te bespreken. En ik ben heel erg benieuwd of dit tot de mogelijkheden behoort, want de veiligheid is belangrijk en de voetganger, daar moet zeker aandacht voor zijn en dat missen we hierbij zeker. Dan hebben we nog een punt wat betreft de fietsparkeerplekken, is ook al iets eerder genoemd, daar zijn we ook erg benieuwd naar, want 174 zoals het er nu bij staat, lijkt ons erg weinig. Er wordt wel gekeken inderdaad naar meer plekken in de parkeergarage, maar welke opties zijn er nog meer inderdaad ook om de fietsers die daar wellicht veel

gebruik van zullen maken, ook een fiets kunnen parkeren. Dan hebben we nog een punt en dan wil ik het woord geven aan Frans, de heer Smit, over de financiën.

De voorzitter: Pardon, maar dat kan niet. U kunt niet het, u kunt sowieso het woord niet geven, want dat doe ik. Maar er is maar één woordvoerder per onderwerp en dat bent u, dus dat is, zo is uw termijn. Of wilt u nog iets zelf toevoegen?

Mevrouw Baas-Oud: Als Frans het niet mag doen, die is er beter in thuis, maar dan wil ik het proberen. Ja? Even kijken, wat betreft inderdaad de financiën, is ook al genoemd, er wordt enorm overschreden, de vraag is hoe komt dat precies en is het alleen maar dit of wordt het nog uitgebreid naar nog meer? Dus blijft het bij die 1,42 miljoen? Onze inziens is dat gewoon echt te veel. Naar de specificatie, hoe is daarnaar gekeken? Dat is niet heel er duidelijk hoe dat dan dus precies gedekt wordt. Het geeft ons daarbij niet een heel goed gevoel. Even kijken... Is dit inderdaad voldoende of wordt het nog hoger, dit bedrag? Als de totaalkosten niet heel duidelijk zijn, dan is het moeilijk in te stemmen sowieso. Dat was hem, dank u wel.

De voorzitter: Nou, volgens mij is mijnheer Smit best wel trots op u, hoor, keurig gedaan. Als u uw microfoon trouwens uit wilt zetten, mijnheer Smit, heel fijn.

De heer ...: '...', voorzitter. (Buiten microfoon).

De voorzitter: U bent trots op mevrouw Baas-Hout, dat is hartstikke mooi. Wie kan ik het woord geven? Mijnheer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Dit wordt weer een lange avond als ik het zo goed ga begrijpen. Wij zijn van 50% tevreden, niet met alles, maar dat wist u natuurlijk al. Oversteekplaatsen, veiligheid voor de kinderen voor de scholen, voor de buurt. Maar ik mis de leefbaarheid. Wij zouden van Trots ook weleens willen weten hoe zit het daar met die luchtkwaliteit, want iedereen raast daar maar door. Dat willen wij toch eens even... En misschien kan de wethouder dat ook weer even een onderzoekje loslaten. Ik heb uw ambtenaar een jaar geleden al proberen te bellen en terugbellen gebeurde niet, maar dat ben ik wel een beetje gewend, dus daar kan u niks aan doen.

De voorzitter: Mijnheer Amand.

De heer Amand: '...'.

De voorzitter: Dit valt natuurlijk ook onder...

De heer Amand: Maar ik zeg, ik noem geen namen...

De voorzitter: Nee, ik wil dat gewoon niet hebben in deze vergadering.

De heer Amand: '...' wilde toch even melden.

De voorzitter: U weet dondersgoed, mijnheer Amand, als u door blijft praten... Wilt u even naar mij luisteren?

De heer Amand: Ik luister.

De voorzitter: Ik wil niet dat u zo spreekt over ambtenaren, dan spreekt u de wethouder aan, maar dat doet u gewoon niet in deze commissie.

De heer Amand: '...'. Doe ik een mailtje naar de wethouder. Wij zijn toch wel even een beetje benieuwd, de winkeliers, die zijn gedeeltelijk tevreden omtrent de parkeerhavens. Dat is natuurlijk ook een dingetje. Het plein ligt er nu bij, maar de veiligheid, daar is Trots voor. En wij willen eigenlijk aan de wethouder verzoeken of het mogelijk is dat er kleinere busjes gaan rijden, elektrisch het liefst, dat de hele situatie daar voor de luchtverontreiniging, dat dat beter wordt. Dus de leefbaarheid en dan hoor ik natuurlijk links en rechts, het kost te veel, maar wil je wat, dan zal je moeten betalen. En de bedragen, die kloppen wel aardig, maar wij zijn natuurlijk in Haarlem wel gewend, we beginnen ergens aan en dan komt er zometeen weer een sigarendoos en dan kost het weer een miljoen meer. Dus dat willen, hebben wij al ingecalculeerd. Wij zien verder de bomen, de hele structuur Wagenweg, daar zouden wij toch nog weleens even precies nog een keer naar willen kijken, want de buurt is natuurlijk sommige, we horen het al, de inspraak van de mensen, die zijn toch niet overal mee eens wat er gebeurt. Dus wij willen toch een verzoek, als dit het definitieve plan wordt, dan moet ik het toch eens even met mijn fractie overleggen of wij dat goed kunnen keuren. Dus daar wil ik het even bij laten. Dus misschien dat ik zometeen nog even ergens inschiet, maar dan weet u vast hoe wij er een beetje over denken. Want we luisteren natuurlijk wel graag naar de bewoners, dank u.

De voorzitter: Mevrouw Oosterbroek, GroenLinks.

Mevrouw Oosterbroek: Voorzitter, bedankt. GroenLinks is in de basis positief over het ontwerp van het Houtplein. We vinden het goed dat over elke boom die wordt gekapt, is nagedacht en dat we tegelijkertijd investeren in de bomen die worden geherplant. En dat de nieuwe bomen door het plaatsen een boombunker krijgen. En dat is een toekomstbestendige ontwikkeling van de nieuwe bomen en want met die, door die kratten wordt een druk ontlastende gloeiplaatconstructie gemaakt. Nou, dat is de eerste keer in Haarlem en dat vind ik ontzettend goed, dus hartstikke bedankt, wethouder, hiervoor. Ook wil ik hier toch nog even subtiel benadrukken dat het, dat ik weleens met goede ideeën kom met betrekking tot het groen voor GroenLinks. Nou, we willen, we vinden dit ontwerp ook uitblinken in de vriendelijkheid voor de fietser. Zelfs de Wagenweg die nu wordt ingericht als autostraat heeft een rood profiel zodat wanneer de druk voor, van de grote hoeveelheid fietsers het aanbod van het autoverkeer overstijgt, we het wat GroenLinks betreft gemakkelijk om kunnen zetten naar een fietsstraat. Als de parkeerplekken dan onveilig blijken, is dat wat GroenLinks betreft een goed argument om de auto uiteindelijk te weren. Aansluitend op het betoog van de heer Aynan van Jouw Haarlem. Is het mogelijk om de veiligheid bij de Wagenweg hier in de commissie te evalueren na realisatie? Want dat lijkt mij sowieso een goed idee, ook met zicht op de oversteek naar de Dreef.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank, voorzitter en begrip voor ons idee. Maar er wordt vanavond eigenlijk van ons verwacht dat we hier onze ideeën aan het college meegeven. En ik had eerlijk gezegd van u verwacht dat u zou zeggen van, weet je, laten we inderdaad maar een echte keus maken.

Mevrouw Oostbroek: Ik vind dat hier een echte keus voor ons ligt, we moeten, we gaan wat doen. En we hebben zo veel mogelijk ontworpen in fietsgedachten, in voetganger, in openbaar vervoer. En op het moment dat we ervoor kiezen hè, gezamenlijk vanuit onze democratie om het gebied autoluw te maken, dan ligt hier een goede toekomstige bestendige basis. En daarom kan GroenLinks voor dit Houtplein stemmen.

De voorzitter: U heeft...

Mevrouw Oostbroek: Wij krijgen dus wellicht...

De voorzitter: Nog een aanvullende interruptie van de heer Aynan en daarna nog de heer Mohr. Mijnheer Aynan, u heeft het woord.

De heer Aynan: Dus u kiest ervoor om het eigenlijk een beetje, laat ik het positief zeggen, stap voor stap te doen en te kijken of er ongelukken gebeuren en dan pas er een fietsstraat van te maken?

De voorzitter: Gaat uw gang.

Mevrouw Oostbroek: We krijgen wellicht geen autoluw plein zoals GroenLinks graag wilde, maar wel een heel fietsvriendelijk plein en daar zijn we ook, net zoals de Fietsersbond, erg blij mee.

De voorzitter: Mijnheer Mohr, Hart voor Haarlem, u heeft het woord.

Mijnheer Mohr: Voorzitter, een interruptie aan de vertegenwoordiger van GroenLinks die zelf verklaart wel vaker met goede ideeën te komen ten aanzien van bomen. Wat is uw visie ten aanzien van het verwijderen van de platanen?

Mevrouw Oostbroek: Daar hebben we het in het VO Plus uitvoerig over gehad en toen heb ik daar mijn visie kenbaar gemaakt.

Mijnheer Mohr: Kunt u ons uw goede ideeën ten aanzien van die, van het verwijderen van de platanen nog eens delen?

Mevrouw Oostbroek: Dat heb ik al eerder benoemd in mijn betoog. Wij hebben het ook al eerder gevraagd aan de commissie om fietsparkeermogelijkheden en zijn blij dat de VVD deze bijdrage nu van ons overneemt. En GroenLinks heeft namelijk ook aandacht gevraagd over de circulariteit. En ik heb begrepen dat we circulariteit van de fietspaden vaststellen in de JOR en verder realiseren middels een aanbesteding met een economisch meest voordelige inschrijving. En dat zijn duidelijke antwoorden die ik heb gehad en daar ben ik blij mee, want ik moet nog even bepalen wat dat betekent in de praktijk. Wordt bijvoorbeeld een projectontwikkelaar die aangeeft met 80% circulair materiaal te werken wel voldoende, krijgt die wel voldoende pluspunten zodat die komt bovendien op die economisch meest voordelige inschrijving? Want wat kost de duurzaamste inschrijving? Wat is dat verschil? En blijkt uit dat verschil uiteindelijk duurkoop, omdat we voor het goedkoopste gaan en niet voor de beste investering voor de lange termijn? Want wat GroenLinks betreft, sturen we altijd op de duurzaamste inschrijving. De inschrijving die rekening houdt met de lange termijn zodat de hele inrichting van het Houtplein geen goedkoop, maar duurkoop wordt.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? De heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. Het Houtplein, welke Haarlemmer irriteert zich er niet aan? Als er een steen is waar wij allemaal graag over struikelen, dan is het volgens mij het Houtplein. Bij mij begon het al heel vroeg, toen ik als jongetje op schoolreis ging en daar moest stappen op een bus, volgens mij richting Noordwijk of iets dergelijks. En jeetje mina, wat een onplein. En als voorbereiding op dit betoog van vanavond, voor deze bespreking, ben ik eens een keertje het Hollands archief ingedoken. Ben ik eigenlijk gaan kijken hoelang en hoe erg hebben wij het nou eigenlijk een slechte plek laten zijn? En dan zie je eigenlijk al dat wij in

1957 zie je al 6 stroken asfalt, 4 voor bus en auto's en in het midden nog 2 prachtige rails voor de tram die destijds reed. En eigenlijk misschien wel het toppunt van lelijkheid, 1978 90% van gevel tot gevel is van asfalt. 6 stroken, overal auto's, overal bussen. Want het is niet zo gek, het is eigenlijk een soort station Haarlem-Zuid van Haarlem geworden, ook toen al, want ook toen was het al zo. En dan kijk je naar 1989, ondertussen was er een klein fietspaadje met tegeltjes bijgekomen, was er strookje af, waren er nog 5 stroken asfalt. En ik zal heel eerlijk bekennen waar ik eigenlijk naar zocht, wanneer was het nog een plein? Dat is het in ieder geval op het Noord-Hollands Archief, in de Beeldbank sinds 1957 niet geweest. En dat gaan we er nu wel van maken, want voor het eerst sinds 1957 komt er meer ruimte voor fiets, meer ruimte voor verblijf dan voor de auto en het OV. En dat is dus echt een trendbreuk en dat is een trendbreuk die D66 toejuicht, laat ik daar heel duidelijk over zijn. En het is al vaker gezegd vanavond, is dit ontwerp dan voor D66 ideaal? Nee, dat is het niet, want op deze plek vechten auto's, bussen, fietsers en voetgangers en natuurlijk ook mensen die daar gewoon lekker willen zijn, want het is ook een mooie plek om te zijn. Vechten om ruimte. Maar in dit ontwerp is er meer ruimte voor de fiets, is er meer groen en al met al wordt het een betere plek. Ik zei het net al, eigenlijk is dit station Haarlem-Zuid en of dat in de toekomst zo gaat blijven met de Buitenrusthub, dat moeten we zien. Maar ook deze plek heeft deze ruimte wel nodig ook voor de minibusjes, dus ook als de hub Buitenrust er al zou zijn, dan zouden die minibusjes als je ziet hoeveel mensen hier op de OV stappen, zou wel nodig zijn. Want heel veel Haarlemmers werken in Amsterdam-Zuid, werken in Amsterdam Bijlmer, dus die willen echt die kant op. Dus ja, ook voor minibusjes zou dat hier zijn. En ja, u kunt mij, het liefst zou ik hier nu al 30 kilometer per uur invoeren, want we hebben een initiatiefvoorstel ingediend over 30 kilometer per uur als standaard. Als standaard in de heel stad zodat het normaal wordt, want ja, we juichen verblijf toe. Tegelijkertijd zien we deze plek als een belangrijke plek voor het OV, want wat ik al zei, je gaat ook niet aan een trein bij het station vragen om 30 kilometer per uur te rijden en dit is eigenlijk ons station Haarlem-Zuid, ook al hebben we het nooit zo gezien. Wat is belangrijk voor een OV-hub? Nou, daar hebben we het ook al eerder vanavond gehad met elkaar, bij OV wil je komen. Meer en meer mensen doen dat lopend, blijkt uit de tellingen en meer en meer doen dat ook op de fiets. Daarom zijn wij ook voor het toekomstbestendig maken van het fietsparkeeraanbod. Ja, er zitten 170 of 180 plekken bij, maar ook nu en een fractiegenoot van mij heeft geteld, staat op een willekeurige dag staan er op het plein al 250 fietsen. Laten we alsjeblieft zorgen dat we het voor nu en voor de toekomst goed inrichten en afhankelijk van het antwoord van de wethouder overwegen een motie om dat fietsparkeren en de behoefte daaraan toekomst bestendig maken kracht bij te zetten.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Voorzitter, het is me niet helemaal duidelijk wat D66 tegenhoudt om hier in deze 30km-zone van te maken. Misschien kan de heer Van Leeuwen het nog een keer uitleggen.

De heer Van Leeuwen: Ja, dat kan ik zeker uitleggen. Kijk, uiteindelijk als je gaat kijken wat wij hebben vastgelegd in de Structuurvisie Openbare Ruimte zeggen wij, wij willen verblijf en daarna voet en fiets, staat op één. Daarna komt de OV, maar het liefst hoogwaardig en daarna komt de auto. Om het OV echt een volwaardig alternatief te laten zijn bij de auto, moet je het OV wel ruimte gunnen. Is dat scheuren door de bochten? Nee, zeker niet, daar zal ik zo wat over zeggen. Maar het OV moet wel door kunnen rijden, want anders zullen mensen meer en meer in de auto blijven stappen. We hebben laatst ook met elkaar ook een raadsmarkt gehad en daar zei, een hele onlogische partner zei dat eigenlijk, was een heer van de firma Pon, die toch ook voornamelijk bekend staat om de auto's, maar gelukkig ook iets met swapfietsen, Greenwheels en vergeet er nog eentje, Gazelle doet. En die zei ook, het gaat bij de modaliteitstransitie om comfort. En comfort is toch voor veel mensen helaas nog steeds snelheid. Zou ik liever anders zien in onze stad? Jazeker.

Maar is het nodig om mensen in het OV te laten stappen, dat bussen snel doorrijden, dat ze hoogwaardig zijn? Ja, dat is nodig.

De voorzitter: De heer Aynan heeft nog een vervolgvraag.

De heer Aynan: Voorzitter, het gaat hier in totaal om zo een honderd meter en u gaat mij toch niet vertellen dat je daar snelheid kunt maken? Dus waarom bent u niet consequent en maakt u van dit moment gebruik en zegt u D66 drukt zijn stempel op dit ontwerp 30 kilometer, alstublieft?

De heer Van Leeuwen: Dus uw voorstel is om alleen dit, deze bus in een uitrit 30 kilometer te maken? Snap ik dat goed?

De heer Aynan: Nee, dat snapt u niet goed. Het hele, de hele scope.

De heer Van Leeuwen: Dus u maakt dit plein 30 kilometer per uur, dat alles daarvoor en daarna niet? Dan moeten we daar een keertje...

De heer Aynan: Dat zijn... Dat...

De heer Van Leeuwen: Echt een ander gesprek over voeren.

De heer Aynan: Voorzitter, gaan we hier een beetje ..., dat zijn toch jullie initiatiefvoorstellen? Dit is het moment om in ieder geval in dit gebied, dat betekent dus de Tempeliersstraat tot aan de Dreef, om daar 30 kilometer van te maken. En als het toch een halte wordt, dan stoppen die bussen dus, dan heb je al veel meer minder dan 30 kilometer. Waarom formaliseert D66 dat niet?

De heer Van Leeuwen: Omdat dat hopelijk als raad in een initiatiefvoorstel voor heel de stad als standaard geformaliseerd als u meestemt over de enkele tijd.

De heer Aynan: Ik zal zeker meestemmen, maar dit is wat vanavond aan de orde is, voorzitter.

De heer Van Leeuwen: Ja, dat klopt.

De heer Aynan: Dit is de kans voor D66 om te laten zien dat 30 kilometer, dat ze dat inderdaad serieus nemen. Maar blijkbaar doen ze dat niet.

De heer Van Leeuwen: Dat zijn uw woorden, ik heb net heel duidelijk uitgelegd dat...

De heer Aynan: Zijn inderdaad mijn woorden, ja.

De heer Van Leeuwen: Ja, dat zijn uw woorden. Ik heb net heel duidelijk uitgelegd dat wij kiezen voor Haarlem voor een standaard van 30 kilometer per uur en voor een hoogwaardig OV. En op sommige wegen hoort daar helaas 50 kilometer per uur bij. Ik wil nog afsluiten met een stukje over het huidige systeem, want wij zien wel en dan ga ik grote woorden gebruiken, eigenlijk een corrumperende werking tussen het systeem van concessie, vervoerder en chauffeur. Want en we hebben het hier vaker over gehad, soms moet chauffeurs echt de bocht om scheuren om nog even te kunnen lunchen, om nog even naar het toilet te mogen. Dus een chauffeur zit zo veel in de knel dat ook op plekken en momenten waar hij of zij vanuit haar vak, hij, zij nog haar vakmanschap ook ziet dat je eigenlijk beter langzaam zou kunnen rijden. Voelt deze chauffeur geen ruimte of

heeft hij fysiek qua rijtijden geen ruimte om daar ook langzamer te rijden. Ik zie het zelf regelmatig op de Parklaan, bij de Kinderhuissingel en ook op deze plek. Je ziet soms vanuit de Tempeliersstraat nu al het Houtplein buschauffeurs die bocht om scheuren, dat je ook denkt, doe dit nou niet. Dus ik vraag wel de wethouder, wethouder, ga nou in gesprek met die voornaamste concessiehouder, de Vervoersregio Amsterdam. En wellicht moet, doet uw werk, uw collega-wethouder Berkhout dat. Ga nou in overleg hoe rekenen wij af met vervoerders? Dat gaat ook over reizigerscomfort, dat gaat ook over inpassingen in binnensteden. Dus dat systeem van concessiehouder, vervoerder en chauffeur waar uiteindelijk de chauffeur en de ook de inwoners van Haarlem de pineut zijn, daar moeten we echt een dialoog over gaan hebben. Dat hebben we al vaker gezegd en dat moeten we '...'.

De voorzitter: U heeft twee interrupties, dus ik ga u nu toch even onderbreken. Eerst de heer Mohr van Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, dank u wel. Mijnheer Van Leeuwen, de beste remedie tegen die corrumperende werking op het Houtplein om te voorkomen dat die chauffeurs met 50 de bocht om gaan, is toch het voorstel van de heer Aynan kleur te bekennen en het Houtplein vandaag nog 30 kilometerzone te verklaren?

De heer Van Leeuwen: Nou, dat ben ik geheel oneens, want ook 30 kilometer met een bus een bocht door is ook te hard. Dus bij bochten nemen, maakt het helemaal niks uit welke maximumsnelheid we afspreken. Dat gaat over rust in die cyclus tussen concessiehouder, vervoerder en chauffeur. Want ook 30 kilometer per uur daar een bocht nemen, is ook niet realistisch, echt waar.

De voorzitter: De heer Amand, wilde u nog een interruptie plegen?

De heer Amand: '...'. (Buiten microfoon). Voorzitter, daar zijn we voor. Mijnheer Van Leeuwen, ik heb wel even één vraag aan u en een heel korte. De buschauffeur, die hebt geen etenstijd, die hebt dit niet, die hebt dat niet. Maar dat is toch een vraag voor zijn werkgever om dat te regelen? Dat hoeft u en ik toch niet te regelen of de wethouder? Dat is toch heel normaal dat een werknemer gaat klagen bij zijn werkgever? Daar hoor ik u niet over, dus ik '...' een antwoord alstublieft.

De heer Van Leeuwen: Nou, mijnheer Amand, dan hoort u mij helemaal verkeerd, want daar u mij wel over. Ik heb het over de concessiehouder, de vervoeder, oftewel dat, in uw woorden de werkgever en de chauffeur. En wat gebeurt er nu? De Vervoersregio Amsterdam voor de meeste lijnen naar Amsterdam-Zuid, die rekent de vervoerder af in een bepaald systeem, namelijk reizigersminuten. Oftewel als zij minder snel rijden, dan krijgen ze minder geld of krijgen ze soms wel straf zelfs om het heel plat te zeggen. En dan krijgen ze gewoon minder geld voor de dienst die ze leveren. In die werking, daar is echt een verkeerde prikkel ingebouwd waardoor onze binnenstad eronder te lijden heeft. En over die prikkel dat buschauffeur die heel goed weten wat ze kunnen en moeten zich zo opgejaagd voelen dat ze in de meest rare hoeken de bocht omsjezen, dat gesprek moeten we echt met zowel de provincie als concessiehouder als de vervoersregio gaan voeren.

De voorzitter: Wie wil het woord? De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Het Houtplein is een puzzel waar inderdaad heel veel belangen samenkomen en het interessante is dat, dat komt misschien ook een beetje omdat we er tien jaar mee bezig zijn, hoopt eigenlijk ook iedereen dat hier de ideale oplossing gevonden zou kunnen worden om al die belangen met elkaar te binden. En nou, goed, nu ligt er een ontwerp wat er echt behoorlijk dichtbij in de buurt komt wat de Actiepartij betreft. En natuurlijk zijn er altijd dingen die nog beter zouden kunnen en dingen die

vraagtekens oproepen. Laten we eerst maar beginnen met de vraag die ook speelt van, is dit busstation, is er wel zo veel ruimte voor de bus nodig? Op zichzelf vinden we het eigenlijk heel positief dat hier serieus geïnvesteerd wordt in de bus. En het is ook heel positief dat er serieus geïnvesteerd wordt in toch wel het lelijkste plein van Haarlem. En het is positief dat er in voetganger en fiets wordt geïnvesteerd en in groen. Wat betreft de bussen, het zou natuurlijk heel mooi zijn als de dubbeldekkers binnenkort vanaf de Buitenrustbrug zouden gaan rijden. Maar dan blijft er nog steeds drie buslijnen over die over het Houtplein rijden, namelijk de 80, de 340 en de 50. En dat zijn bij elkaar al heel veel bussen per uur en die gaan echt niet vanaf de oostkant van de stad rijden, want dat is gewoon onmogelijk. Het idee dat er kleinere busjes zouden kunnen gaan rijden, dat lijkt me ook een voorlopig nog echt toekomstmuziek. En in de tussentijd moeten we echt wat doen, dus is het heel belangrijk dat er wat gebeurt op deze plek. Dus we zijn heel blij met het ontwerp wat voorligt. Het ontwerp, er zitten natuurlijk dingen in die ingewikkeld zijn, het is al eerder aangekaart, de fietsstraten zijn vaak ingewikkeld, want automobilisten halen soms toch de vreemdste capriolen uit om een seconde of 5 winst te halen om je toch in te halen op een fietsstraat als je daar aan het fietsen bent. En dat levert soms gevaarlijke situaties op. Misschien dat we over een aantal jaren zeggen, we halen de auto's eraf. Maar dit ontwerp maakt dat volgens mij gewoon mogelijk en daarom denk ik dat het ontwerp robuust is. We kunnen het nu met auto's af en we kunnen de auto's er ook afhalen. Wat betreft de 30 kilometer, als ik kijk naar hoe smal de Tempeliersstraat is gemaakt, zou dat volgens mij al aardig in de richting van een 30 kilometerstraat komen. Drempels en bussen kunnen toch niet, dus wat zou je verder nog kunnen doen om het als een 30 kilometerstraat in te richten. En het voordeel van bussen is natuurlijk als je zegt dat ze 30 kilometer moeten rijden, hopelijk houden ze zich er dan ook aan of je kunt het in ieder geval aflezen. Dus maar wat ons betreft, zouden we het ook uitstekend vinden om het nu bij verkeersbesluit vast te stellen dat het een 30 kilometergebied wordt. Maar moet dat nu al? Nee, want het ontwerp is wat ons betreft robuust genoeg. En dan de oversteekplaatsen, daar de zebra's, daar hoor ik graag een antwoord op. Want met name bij de Dreef is het wel een beetje de vraag of er niet daar een zebra zou moeten. Want nu zien we dat er eigenlijk over de afslaan weg vanaf de Dreef naar de Rustenburgerlaan geen logische oversteek meer is voor fietsers, voor voetgangers bedoel ik. En dan vinden we natuurlijk het slingertje aan de zuidkant van het Houtplein wel erg curieus voor fietsers. Maar goed, laten we dat schoonheidsfoutje maar voor lief nemen. Wat ons betreft, kan het zo door. Maar we zouden zeker voor een 30 kilometerzone zijn en we willen graag het antwoord horen op de zebra's bij de Dreef.

De voorzitter: Mevrouw Otten, Liberaal Haarlem, u heeft het woord.

Mevrouw Otten: Voorzitter, nieuwe democratie, er is inspraak geweest. Maar zeker niet als voldoende ervaren door omwonenden. En dat is erg treurig, zo niet onacceptabel. Zeker nu we zo veel geld uitgeven aan nieuwe democratie. Want is nieuwe democratie u waard als u niet voldoende luistert naar Haarlemmers? Heeft u daar een antwoord op? En het Houtplein, er wordt al heel lang over gepraat en bij uitvoering is het plan mogelijk al achterhaald. De eventuele hub op Schipholweg speelt geen enkele rol in het ontwerp. Het is ingericht op veel te veel en veel te zwaar busvervoer. Wanneer wordt het OV meer op maat gemaakt? En zeker buiten de spits met kleinere bussen te gaan rijden? En het fietsparkeren is wat mij betreft ook niet voldoende geregeld en ook niet toekomstbestendig, het zal een oerwoud aan fietsen worden wat ook de veiligheid zeker niet zal bevorderen. En zeker ook niet bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het Houtplein en de aantrekkelijkheid voor ondernemers om daar te ondernemen. En wat gaat u daaraan doen? Daarnaast heb ik ook nog zorgen om de zebra's, vanavond al enkel malen gezegd door mijn collega-raadsleden. En ook ik ben benieuwd wat u daarop te zeggen heeft. Dank u.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Heb ik iedereen gehad? Nee, de heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Dank u wel, voorzitter. We hebben inderdaad al heel veel gesproken over het Houtplein. De ChristenUnie wil complimenten geven aan de wethouder. Goed, er is goed geluisterd naar het vorige debat en de pijnpunten die toen door verschillende sprekers werden genoemd, heeft de wethouder eigenlijk allemaal overgenomen. Die knip op het Houtplein, daar hadden wij wat andere gedachten over, maar ik snap wel de keuze van de wethouder. We zijn gewoon blij dat met name het profiel van de Tempeliersstraat is aangepast en het fietspad aan de oostzijde, dat het wat is verbreed. En natuurlijk zitten er nog steeds wat minpunten in het ontwerp, zo moeten bijvoorbeeld reizigers in lijn 3 die naar het station gaan straks een rare omweg maken, omdat ze aan de noordkant niet over het Houtplein heen kunnen. Maar alles afwegende is het gewoon een goed ontwerp en je kan gewoon niet alles hebben. De Actiepartij noemde ook al de rare slinger van fietsers aan de zuidzijde, fietsers die vanaf het Houtplein richting de Dreef willen. Misschien kan de wethouder daar de bocht nog een heel klein beetje afsnijden, maar anders wordt het misschien over een paar jaar wel hersteld, die rare bocht. Ik zag wel een nieuw element in de stukken die we eerder niet hebben besproken, dat is namelijk de omleidingsroutes voor bussen. En dat wordt best wel spannend, want het gaat een jaar lang overhoop en het gaat veel drukte veroorzaken. En het is best wel een uitdaging om al die bussen op die tijdelijke haltes te laten stoppen. En ik zou eigenlijk de wethouder willen vragen om daar nog eens creatief naar te kijken, want dat hebben we hier vanuit de raad al eens vaker gezegd van hé, kunnen niet ook wat bussen naar andere bestemmingen? Bijvoorbeeld richting Heemstede. En als er nu toch bussen over die Kamperlaan gaan rijden tijdelijk, is dat misschien juist ook een idee om te kijken van, liggen daar kansen? Hè? We hebben een hele discussie over de Rustenburgerlaan gehad en wij zouden het eigenlijk goed vinden als juist dat jaar van die verbouwing wordt gebruikt om als proef een buslijn naar Heemstede te doen. En misschien een paar van die buslijnen van die bussen van 340, laat er twee per uur bij wijze van spreken niet het station gaan, maar naar Heemstede. En als we dan toch die voormalige bushalte volgens mij bij de Kamperlaan die nu wat wordt hersteld, omdat die niet helemaal aan de criteria voldoet. Als we die dan toch tijdelijk moeten inrichten, doe het dan robuust. Dus kijk wat zijn de criteria voor die bushalte om die in te richten? En zorg dat die gewoon ook na de verbouwing van het Houtplein geschikt is voor busverkeer, zodat als die tijdelijke bus die ik nu voorstel naar Heemstede een succes is of naar Haarlem Zuid-West, dat die kan blijven rijden. En dan krijgen we precies het doel van de wethouder, het spreiden van bussen over de stad. Dus laten we het geld dat we nu investeren in tijdelijke maatregelen zo goed doen dat het ook als een permanente maatregel kan worden toegepast. Dat is eigenlijk mijn verzoek aan de wethouder. En dan het pleidooi van de heer Aynan om het gebied helemaal autoluw te maken, alleen nog maar bussen. Dat spreekt mij eerlijk gezegd wel aan, maar ik weet ook de gevoeligheden van ondernemers daar van laden en lossen en zo. En ik denk dat het hier echt een stapsgewijze aanpak is. Mijn inschatting is over een jaar of tien zijn de auto's van het Houtplein verdwenen en hebben we daar alleen nog maar voetgangers, fietsers en bussen of hopelijk de tram. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Volgens mij heb ik nu iedereen gehad en...

Mevrouw ...: Nee. (Buiten microfoon).

De voorzitter: Nee, sorry, mevrouw Moison, SP.

Mevrouw Moison: Ik wil zeggen dat ik me aansluit bij de Actiepartij. Dank u wel.

De voorzitter: Dat hebben we dan genoteerd, dat is een mooie bijdrage. Dan heb ik volgens mij wel iedereen gehad en dan ga ik het woord geven aan de wethouder. Wethouder Snoek.

Wethouder Snoek: Dank u wel. Inderdaad een project waar we al lang over praten, niet alleen ik in deze periode, maar mijn voorganger, -ster ook al in vorige periode. En ik ben zelf niet zo ver teruggegaan in de tijd als de heer Van Leeuwen, maar ik nou, ik denk dat we met elkaar op een punt staan om hier een stap te zetten, hoe dan ook de goede richting in. Een stap waarbij we allemaal als we over twee jaar op dat Houtplein staan, zeggen van nou, het is echt een stuk mooier geworden. Dat wil niet zeggen dat ik de zorgen van de insprekers niet snap en de zorgen die ook door een aantal van de fracties naar voren is gebracht. Dus ik wil daar zorgvuldig antwoord op geven en kijken of ik u zorgen op die punten ook kan wegnemen. Maar daarbij zeg ik aan de voorkant, het is een plein van compromissen, een aantal van u zeiden dat ook al. En dat is het natuurlijk, want er komen meerdere verkeersstromen bij elkaar. Het is een project wat we ook samen met de provincie doen. De provincie betaalt meer dan de helft van de bijdrage, dat doen ze niet omdat ze ons zo aardig vinden, dat doen ze omdat zij hun verantwoording nemen voor goed hoogwaardige OV. Daar zijn we blij mee, want iedere bus die door de stad rijdt, zijn een stuk minder auto's die er rijden. Iedere bus die hier over dit plein rijdt, zijn een stuk minder auto's die er rijden. En zij stellen daar ook nou, laat ik zeggen, wensen aan, aan zo een bijdrage. En dat gaat over goede doorstroming van het OV. Ik zal daar zo dadelijk in relatie tot de zebrapaden ook nog wel wat even wat dieper op ingaan, maar ik denk dat het ook goed is om te memoreren dat de provincie zich in dezen ook niet halsstarrig opgesteld heeft. Dat... Ik denk in ieder geval twee jaar na hè, jaar na jaar toen we vroegen, kan die subsidie nog even blijven staan, dat ze niet gezegd hebben nou, jongens, nu is het klaar, dat ze gezien hebben dat we zorgvuldig stappen vooruitzetten, dat we dat met elkaar deden en dat ze die in die zin nou, zich ook een prettige partner getoond hebben '...'...

De voorzitter: U heeft een interruptie van mijnheer Mohr.

Wethouder Snoek: Voor goed hoogwaardig OV.

De heer Mohr: Voorzitter, een korte vraag, maar wel een belangrijke, omdat dat voor mij het beeld kantelt. U zegt, de provincie heeft een aantal wensen kenbaar gemaakt. In eerdere debatten sprak u over eisen of voorwaarden, dat klinkt vandaag minder hard dan het de vorige keer klonk. Kunt u daar een toelichting op geven?

Wethouder Snoek: Ja, hoor, want u heeft daar heel concreet gewoon een vraag over gesteld. Probeer dat een beetje aardig te formuleren, u kent mij, dat is mijn aard. Maar als je als provincie zegt, wij steken hier een paar miljoen in om te zorgen dat hè, dit een beter OV-knooppunt wordt. Dan zeg je dat je daar wensen bij hebt, daar hebben we met elkaar over gesproken, er zijn punten waar we gezegd hebben nou, wij vinden bijvoorbeeld die noord-zuidverbinding voor de fiets echt heel belangrijk. We willen dat de fiets daarin voorrang gaat. Nou, dat zou voor de provincie niet de eerste keus zijn geweest. De provincie stelt weer andere wensen. We hebben het hier ook over 50 of 30 kilometer gehad. Nou, je komt met elkaar dan tot een ontwerp en dat ontwerp is wat hier voorligt. Als je dit alleen voor de voetgangers zou ontwerpen, zou hier een ander ontwerp gelegen hebben. Als je het alleen voor de bussen zou ontwerpen, als je alleen vanuit het perspectief van het OV zou ontwerpen, had er ook een ander ontwerp gelegen. En alleen vanuit de fietser, de Fietzersbond gaf dat ook al aan, zou je ook andere keuzes gemaakt hebben. En om dan te zeggen van nou, alles wat die provincie wil, dat is niet legitiem, dat ben ik gewoon niet met u eens, dat is heel legitiem. En dat doen ze niet omdat ze de kwaai boeman willen zijn, dat doen ze omdat ze hun nek uitsteken voor goed OV in deze stad en daar ook gewoon flink aan meebetalen. Ik ga per fractie even kijken en dan op een gegeven moment nou, ik heb, ik denk dat ik de meeste onderwerpen op een gegeven moment gehad heb, want sommige kwamen vaker terug. De fietsparkeerruimte werd door de VVD ook aandacht voor gevraagd. Sorry. We plaatsen 174 fietsplekken, van die nietjes in, niet aardig klinken, maar u ziet die op verschillende plekken

op het ontwerp ingetekend. En in het Actieplan Fiets wat u volgens mij recent ook nog hier besproken heeft, staat de Houtpleingarage ook als optie ingetekend. Dit ontwerp is hè, dat is in dit ontwerp in te passen, hè? Als we een deel van die Houtpleingarage geschikt zouden maken voor fietsparkeren. En ik denk dat vanuit dat Actieplan Fiets, wat kijkt naar waar is de druk voor het fietsparkeren het hoogste en waar kunnen we die middelen die we daarvoor beschikbaar hebben het beste inzetten? Dat je vanuit dat perspectief verder kunt kijken. Maar we moeten ook zien dat er ook al veel fietsparkeren wordt toegevoegd. De blauwe trams zitten ook om de hoek met 180 parkeerplekken, maar tegelijkertijd weten we die fietsen in onze stad, dat is als een stroom en overal waar je een fietsrek neerzet, staan er binnen no-time drie te veel naast. Dus ik geloof ook wel dat ook met het toevoegen van de 174 plekken die in het ontwerp zitten een vraag op tafel kan blijven over is dat voldoende en welke kans hebben we om nog meer toe te voegen en in het Actieplan Fiets wordt dan gekeken naar een deel van de Houtpleingarage. De financiën. Terecht zegt de VVD, hoe zit dat nou met die IP-consequenties? We vragen u hier weer, net als de discussie die we bij de Prins Bernhardlaan hadden, om meer middelen in het IP. En we weten ook dat er beperkte ruimte is onder de spelregels die we met elkaar afgesproken hebben. En de NSQ vraagt om nou, een bepaalde investeringsruimte en er spelen op dit moment verschillende dingen. Er zijn investeringen die later komen waardoor er ruimte is, er was nog investeringsruimte in de jaren dichtbij. Er zijn ook investeringen die duurder worden. En we zitten laag in onze NSQ, maar dat behoeft een politiek debat. Willen we die ruimte, u heeft dat in de jaarrekening kunnen zien, onder die NSQ gebruiken of niet. Daar moeten we met elkaar de discussie over aangaan. Die hadden we in een normale situatie voorzien om bij de kadernota te bespreken, dat was ook het moment van de herijking, dit is een van de elementen uit die herijking. Maar dat is anders gelopen.

De voorzitter: Ik zie dat u een interruptie heeft en u gebruikt ook woorden die volgens mij niet voor iedereen te volgen zijn met betrekking tot... Dat is misschien voor de mensen die thuis luisteren wel prettig als u daar nog even een korte toelichting anders straks nog op geeft. De eerste interruptie, mevrouw Oosterbroek, GroenLinks.

Mevrouw Oosterbroek: Dat was precies mijn vraag, want ik weet niet wat NSQ is.

Wethouder Snoek: Ik... Terecht. Haarlem heeft gewoon een aanzienlijke schuld. De Trots vroeg mij er vandaag nog naar, 513 miljoen gaf ik u als antwoord. Dat is overigens minder, een stuk minder dan dat die een tijd geleden was toen we echt boven de 600 miljoen zaten. Maar dat is ook de schuld aan volgende generaties. Dus we hebben met elkaar spelregels afgesproken over hoe die schuld, welke omvang die schuld mag hebben. Als je een groot huis hebt, heb je een hoge hypotheek. Een groeiende stad, daarvoor moet je investeren. En bij de aanvang van deze coalitieperiode is door de partners die het coalitieprogramma hebben opgesteld afgesproken dat we naar een netto schuldquote gaan, een NSQ, waarbij, er zit een complexe formule achter, maar als ik hem helemaal platsla, hoe hoog is je schuld ten opzichte van de omvang van je begrotingsreserves die je hebt? Dat om te zorgen dat we wel ruimte hebben om te investeren in een groeiende stad, want je wilt meer scholen kunnen bouwen, je wilt investeren in mobiliteit. Je wilt een Houtplein kunnen opknappen. Maar je wil ook zorgen dat die schuld beheersbaar is en dat je niet zulk hoge rentelasten bijvoorbeeld krijgt dat je die niet meer ieder jaar kunt betalen. Die spelregels zijn bij het begin afgesproken en er is toen gezegd daar hoort een bepaalde investeringsformule bij, een aantal, gewoon een x-aantal miljoen wat je per jaar mag investeren. Maar we zien dat die netto schuldquote daalt en dat er een discussie moet zijn over willen we meer investeringsruimte daardoor gebruiken of niet? Dat is een politiek debat wat we normaal gesproken nu bij de kadernota gehad hadden, dan had u een geactualiseerd investeringsprogramma gekregen, had u precies gezien, als we de Prins Bernhardlaan, het Houtplein invlechten, hoeveel ruimte is er dan nog of is die ruimte dan al op? Als we kijken naar nieuwe wensen die er ook liggen. Ik sprak vandaag nog met mensen over het,

sorry, de Rijksstraatweg en je wil die erin stoppen, waar staan we dan? Wil je dan meer of minder... U... Ik moet het uitleggen en ik moet het kort houden.

Voorzitter: Ja, inderdaad. (Buiten microfoon).

Wethouder Snoek: Nou, dan was dit het even. Dus veel geld, die afweging. Wat ik u op dit moment zou willen toezeggen, is om bij de kaderbrief, want we krijgen geen kadernota, een kaderbrief wel een geactualiseerd IP te geven waarin u in ieder geval ziet, een aantal van die besluiten die we hier de afgelopen periode hebben gehad, wat doen die met die investeringsruimte die er is? Als mij dat niet lukt, want we zitten in een pressure cooker, in een hogedrukpan, voor het tot stand brengen van die stukken, als me dat niet lukt om bij de kaderbrief bij te voegen, dan wil ik u toezeggen dat u dat overzicht kort na de zomer krijgt, want dan krijgt u het integrale beeld van waar we staan met die investeringen. Maar u heeft gelijk als u zegt, als we dit doen, is dat 1,2 miljoen die je niet ergens anders voor uit hoeft te geven. Dus u moet uzelf de keuze stellen hè, is dit waar uw investeringsprioriteit dan ligt of ergens anders? Dan Jouw Haarlem zegt van, waarom dan niet helemaal autoluw gaan? In het voorlopig ontwerp wat er lag zaten we een stukje autoluw, hè, daar zat een tweede knip in en de Wagenweg was daardoor minder bereikbaar. Een aantal van u zegt, u heeft niet geluisterd naar insprekers, u doet niet aan participatie. Ik zie juist majeure wijzigingen ten opzichte van het VO ingegeven door de discussie die we hier hebben gehad, door insprekers hier zijn geweest, door zienswijzen die zijn gegeven. En dit is er bijvoorbeeld een van. U noemde dat tweede knip, maar dat is ook vakjargon. De doortrek van de bereikbaarheid van de Wagenweg. Het zijn keuzes die we met elkaar maken. U kunt voorrang geven aan autoluw maken, maar we hebben ook de oproep van de ondernemers en andere bewoners gehoord. Het is, dat zijn keuzes die we maken en uiteindelijk mag u zeggen wat dan de juiste is. Ik denk dat er een evenwichtig ontwerp ligt waarbij al die belangen tegemoet gekomen zijn. Want dan toch even, Hart voor Haarlem zegt 55% positief, dan scoort u een 5,5, dat waren de zienswijzen op het VO. Als je dan vervolgens zegt, o, daar zijn, daar is de meeste kritiek op en je past dat aan, dan scoor je dus hoger. En nou zit ik hier niet voor een rapportcijfertje van u, maar als u blijft hangen op het VO en de kritiek is daar is op geweest, dan bent u dus blij met de aanpassingen die we daarop hebben gedaan en geeft u ons daar een compliment voor, denk ik. De PvdA zegt 30 kilometer per uur in de Tempeliersstraat. Verschillende, in het debat is daar ook over gesproken hè, vanuit verschillende perspectieven is daar antwoord op gegeven. Ik heb u het ook de perspectiefschets van de belangen die door de provincie hoogwaardige OV ook worden behartigd, die daar ook wensen of eisen aan stelt. En vinden wij ook belangrijk, maar die discussie gaan we ook nog wel krijgen naar aanleiding van dat initiatiefvoorstel. Als het 30 kilometer per uur is, moet je dan een bordje ophangen, dan moet je het ook inrichten als 30 kilometer per uur. Anders krijg je van die hele grijze wegendiscussie weer en echt inrichten hier als 30 kilometer per uur met drempels etcetera, dat past echt niet bij de OV-functie die gewoon ook bij dit plein hoort. Die bij dit plein hoort nu, maar ook als we, denk ik, de Rustenburgerlaan, de Buitenruststation daar gaan creëren. De suggesties hè, over met kleine busjes rijden. We weten dat mensen hè, liever langer in de bus zitten dan één keer meer overstappen. Het gaat om hoogwaardig vervoer omdat we mensen uit de auto de bus in willen krijgen.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Abbasi, Partij van de Arbeid.

De heer Abbasi: Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp inderdaad dat het heel lastig is om de weg dan helemaal om te zetten naar 30 kilometer per uur, maar wat is uw antwoord op mijn vraag op de snelheidsbelemmerende maatregelen zoals we dat in, op de Engelandlaan gedaan hebben. Dus dan hoeven we niet het hele profiel aan te passen, maar kunnen we dingen doen, sorry, kunnen we zorgen dat de bussen en auto's langzamer gaan rijden.

Wethouder Snoek: Ik zou dat dus niet doen. Kijk, op het Houtplein zelf hè, daar hanteren we dus, daar zal de snelheid nooit hoog liggen, dus dan heeft u het alleen nog over de Tempeliersstraat. Daar hebben we nu de fietspaden aangebracht. Er is alleen nog eenrichtingsverkeer vanuit de auto. Ik denk dat dit een goede invulling is van de Tempeliersstraat en dat die 50 kilometer hiervoor een hoofdontsluitingsweg voor dit OV, voor deze OV-plek die het ook is, de juiste invulling is. Ik wou nog wat zeggen over die OV, want ik zat te vertellen over de busjes etcetera. U spreekt daarover ook met de heer Berkhout hè, als wethouder Mobiliteit, vanuit het Mobiliteitsplan. U heeft en dat wordt hier vanavond door D66 de oproep bijvoorbeeld nog een keer gedaan en ik ga die oproep ook weer doorgeven. Dus ik ga in overleg met de vervoersregio over wat de mogelijkheden zijn. U weet dat de heer Berkhout spreekt over hoe zorgen we dat geen lege bussen hebben rijden. Hoe zorgen we dat er zo veel mogelijk duurzame bussen met, door de stad hebben rijden? En dat we daarin de belangen van goed openbaar vervoer voor Haarlem proberen af te wegen tegen ook de leefbaarheid van Haarlem. En u heeft daar al vaker met hem over gesproken en ik weet ook zeker dat u daar in de komende periode ook met elkaar over gaat spreken. Maar en dat is wel door sommigen van u gezegd, in welke variant dan ook zullen er op het Houtplein bussen komen, meer of minder grotere dubbeldekkers of eenlaags, die zullen er komen en die zullen daar een plekje moeten hebben. Het CDA zegt, zijn er dan nog mogelijkheden om te vergroenen? Ik wil daar met u naar kijken als u concrete voorstellen heeft, concrete plekken. Kabels en leidingen kunnen een beperking zijn bijvoorbeeld om extra boven toe te voegen. Soms is er ook vanuit ontwerp kwaliteit doorgaande lijnen gecreëerd, maar ik kan met u bijvoorbeeld ook nadenken over, zijn er nog plekken waar we groenvlakken kunnen inbrengen zoals die bijvoorbeeld ook voorzien zijn onder de bomen? Dus daar wil ik met u naar kijken, want dat is de ambitie, een leefbaarder en groener plein. De OPH vraagt, en blijft het hier dan bij, deze 1,2 miljoen? Ik zie het belang 🟡.

De voorzitter: U heeft nog een interruptie van de heer De Lint. Ik ben wel voor een levendig debat, daarom sta ik dit allemaal ook toe, maar het is ook fijn, we gaan waarschijnlijk toch ook nog een tweede termijn doen, dus dat wil ik u ook even in uw achterhoofd meegeven. Maar de heer De Lint, u heeft het woord, gaat uw gang.

De heer De Lint: Om een tweede termijn te voorkomen, de Wagenmakerslaan uit de scope halen.

Wethouder Snoek: Ja. Die had ik op een andere plek... O, die, inderdaad. De Wagenmakerslaan uit de scope halen, kan. Het leverde relatief weinig op van het totaal' 🟡, gaat het ongeveer om zo een twee ton. Dus dat bespaart u dan. Ik denk dat er een onderhoud, ik weet niet wat het onderhoudsniveau nu is, maar op een gegeven moment krijg je hem dan toch nog wel een keer. En of je dan goedkoper uit bent als je hem nu eruit haalt dan weer erin, maar dat is een reële optie en als u zegt, die willen we niet doen, dan zou dat kunnen. Ik adviseer het u op dit moment niet. Ik denk, laten we hem nu maar even meenemen en het tikt niet echt aan, maar aan de andere kant, iedere twee ton zijn er twee.

De heer De Lint: En zijn die twee ton voor de gemeente of zijn die ook voor een groot deel dan weer voor de provincie?

Wethouder Snoek: In mijn beeld is het projectbudget niet op dat niveau uitgedeeld tussen de partners, maar dat, maar daarvoor kijk ik even naar de heer Miltenburg naast mij.

De heer Miltenburg: De verdeling is 45, 55. (Buiten microfoon).

Wethouder Snoek: Ja, precies, dus het gaat niet per straatje.

De heer Miltenburg: Nee, dat klopt wel. (Buiten microfoon).

Wethouder Snoek: Dus dat is het, dus 45 minder voor hun, voor ons 55 minder, voor de provincie zelfs de verhouding voor de bijdrages is. Dus voor ons is dat dan weer 45% daarvan, dan zitten we op zo een 90 duizend. De OPH zegt, blijft het hier dan bij? Ik zou dat heel graag willen, maar ik zit nu lang genoeg in de politiek om te weten dat ik dat nooit kan beloven. Naar beste eer en geweten maken we een inschatting van de kosten en naar mate je verder bent in het ontwerp wordt het ook steeds concreter, hè? Dus weten nu meer. We hadden een budget staan in het IP wat er heel lang in stond. Nou, dat is onderhevig aan prijzen, prijs- en kostenontwikkeling. Dit is naar eer en geweten wat ik denk dat het kan zijn, maar als wij in het project bijvoorbeeld hele vreemde dingen onder de grond tegenkomen, dan kan dat tot meer kosten leiden. En ik kan u dat niet op voorhand beloven dat het nooit meer wordt, maar dat ik u bij geen enkel project. Trots zegt, kleinere busjes en de luchtkwaliteit. Ik vind dat toch echt een discussie die u met de heer Berkhout moet voeren, we spreken vandaag over het ontwerp van het plein. En GroenLinks zegt, kunnen we dan de Wagenweg evalueren na realisatie? Dat kan. Wij kunnen... U kunt altijd en ik denk dat we sowieso hè, als het plein weer in gebruik is en beleefd wordt. Ik denk dat we altijd dingen zullen tegenkomen waarvan dan je dan misschien nog zegt, misschien wil je dat anders. Maar ik wil wel ook dat u zich realiseert dat we de keuze nu maken om de Wagenmakerslaan, sorry om de Wagenweg wel toegankelijk te maken voor auto's vanwege dat pleidooi van die ondernemers daar, hè? Dat dat ook, dat doe je niet om vervolgens dan nadat het aangelegd is meteen zeggen nou, we vinden dat belang nu niet meer gelden. Maar dat je ook na realisatie van het Houtplein blijft nadenken over wat werkt en wat werkt niet, dat ben ik met u eens. En over het circulaire aanbesteden, wil ik u toezeggen, we gaan het project aanbesteden, het moet betaalbaar zijn, dat staat ook voor de OPH hoog op het lijstje. Maar ik wil u toezeggen dat, want daarna komen er een aantal andere criteria. Kan de partij het in de planning uitvoeren? Kunnen ze kwaliteit leveren? Maar dat ik circulariteit als tweede belangrijkste criterium zal meegeven in die aanbesteding. Ik denk dat ik daarmee maximaal tegemoetkom om dat hoog op de agenda te houden. D66...

De voorzitter: U heeft een interruptie van mevrouw Oosterbroek, GroenLinks.

Mevrouw Oosterbroek: Bedankt, wethouder, ik ben heel blij met de toezegging om van circulariteit een tweede prioriteit te maken. En ik ben zelf gewoon ook heel erg benieuwd naar ons systeem en of het ook mogelijk is om hè, misschien nu niet, maar in de toekomst te, de prijsopgave van de duurzaamste inschrijving mee te geven. Dus dat we ook echt een afweging kunnen maken van de meest economisch voordelige, maar en die andere kant ook, de meest duurzame. Dat dat echt voor ons een keuze wordt. Wellicht kunt u daar een technische sessie of iets van beide... Ik ben daar gewoon heel erg benieuwd naar.

Wethouder Snoek: Daar wil ik even over nadenken. Ik zit nu heel even te focussen op het Houtplein.

Mevrouw ...: '...'. (Buiten microfoon).

Wethouder Snoek: D66 vraagt om fietsparkeren, ben ik op ingegaan en ook het gesprek met de Vervoersregio Amsterdam hè, hoe reken je af, ik zeg u toe hè, dat signaal geef ik ook door aan de heer Berkhout die die gesprekken voor ons voert. De ChristenUnie zegt zelf, ga nog verder, een proef met een bus naar Heemstede. Ik overzie dat volledig niet op deze plek, dus ik wil u ook toezeggen dat ik dat onder de aandacht van de heer Berkhout breng. Maar mogelijk wilt u dat nog verder bij de raadsbehandeling onder de aandacht brengen. Volgens mij komen we dan bij het meest heikele punt hè, wat nog op tafel ligt.

De heer ...: '...'. (Buiten microfoon).

De voorzitter: Voordat we dan daarnaartoe gaan, is er nog één interruptie van de heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Voorzitter, ik wil best wel met de heer Berkhout praten over andere buslijnen, maar het gaat me nu om concreet in dit project de bushalte bij de Kamperlaan moet worden aangepast voor de tijdelijke omleiding van de busroutes. En als je dan toch geld uitgeeft, is mijn pleidooi, doe het dan robuust zodat die bushalte in de toekomst, anders is het gewoon een parkeerplek, maar in de toekomst als het wel een buslijn wordt, ook blijft gebruikt kan worden. Dat het dan niet weer een prijskaartje krijgt van o, die bushalte moet weer worden aangepast. Doe het dan in één keer goed.

Wethouder Snoek: Ik overzie dat dus niet helemaal of dat hè, of dat kans heeft om dat dan op lange termijn te doen. Ik weet ook niet of als je een tijdelijke bushalte neerlegt, weet ik zeker dat dat makkelijker gaat dan dat we daar een definitieve bushalte meteen neerleggen, ook als het gaat over wat vraag je dan de buurt en qua participatie inspraak. Dus ik overzie dat gewoon nu niet. Ik wil u dat nu niet toezeggen, wel toezeggen dat ik daarnaar ga kijken. Wat er hè, wat de kansen daarop zijn en wat de bezwaren daartegen zijn, maar ik overzie dat gewoon op moment niet. De zebrapaden, daar is door de sprekers aandacht voor gevraagd en door velen van u aandacht om gevraagd. Veel van de zorg, denk ik, over die zebrapaden gaan omdat men denkt uit, vanuit de intensiteit van het huidige Houtplein, een Houtplein waar gewoon nog auto's overheen rijden. En die zebrapaden die er liggen, die gaan hè, die zijn ook ooit bedacht vanuit die intensiteit, maar we gaan naar een heel ander plein. We gaan naar een Houtplein waar behoudens waar die op de fietsstraat dan te gast is, niet meer over het Houtplein rijdt. Er komen vanaf het Houtplein op de Dreef en op het Frederikspark geen auto's, anders dan de auto's die daar de doorgaande weg hebben. En waarom is het nou bezwaarlijk, want aan de noordzijde, als ik even, want we focussen denk ik allemaal een beetje, ik heb het kaartje voor me, maar allemaal beetje op datzelfde knooppunt. Aan de noordzijde ligt het zebrapad, hè? Dat is een van die plekken waar de bus gewoon voorrang geeft aan die voetganger en aan de fietser aldaar. Vervolgens heeft die bus daar gestopt en wil die het Frederikspark op draaien. Wat u zegt, maar laat ik eerst zeggen, de intensiteit daarvan is een stuk lager dus van die bewegingen dan de bewegingen die er nu zijn. Het gaat alleen nog om bussen en hè, Bus-kruit zou zeggen het om veel bussen, maar in verhouding tot de intensiteit met autobewegingen gaat het echt om een stuk minder bewegingen. Dan moet die bus weer stoppen om daar dan de voetganger voorrang te geven. Dan staat hij nog half met zijn, te blokkeren op eventueel ook bussen die daarachter komen waardoor wij denken dat er ook weer verkeersonveiligere situaties kunnen ontstaan op het fietspad en het zebrapad, daarachteraan, want we kennen onze fietsers, ben er zelf ook een van, wij vinden onze weg als water langs het verkeer en dat zal dan ook gebeuren. Als het gaat over het zebrapad aan de zuidzijde hè, dus eigenlijk de kop van de Dreef, is een oversteekplaats een stuk verder op de Dreef ter hoogte van de Dreefschool, die blijft behouden, want daar was natuurlijk eerder ook nog discussie over. Wij denken dat hiermee hè, er voldoende oversteekgelegenheden zijn, veiligere oversteekgelegenheden zijn voor voetgangers. Maar ik zie, ik hoor uw zorgen daarover ook, ik zit hier naar een kaartje te wijzen, ik probeer u uit te leggen hoe die bus draait, dus ik zou u willen toezeggen als daar behoefte aan is dat we specifiek op dit punt en dan ook met behulp van visualisaties nog tussen nu en de raadsbehandelingen een technische sessie toezeggen waarbij we met elkaar kijken naar wat gebeurt daar dan? Wat gebeurt daar? Hoe, welke intensiteit zien we daar? Hoe draait die bus daarin? En waarom denken wij dat dit een verantwoorde wijze is om daar over te kunnen steken? En het wel bezwaarlijk is om daar nog een zebrapad toe te voegen, omdat dat niet alleen ingegeven is vanuit reistijden, maar juist ook van doorstromen. Doorstromen gaat niet alleen over de snelheid van de bus, maar ook over een functionerend plein waarin al die verkeersstromen op een juiste manier om elkaar heen gaan.

De voorzitter: Dank u wel. Is er behoefte aan een tweede termijn? Mijnheer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, ik ben de moeilijkste niet en de wethouder vroeg om een compliment en de wethouder krijgt een compliment. Complimenten, wethouder, want er ligt wel een DO dat in ieder geval voor 90% naar onze smaak is. Complimenten. Maar een compliment krijgt u niet omdat u naar onze opvatting de veiligheidsaspecten verwaarloost die door een groot aantal insprekers zijn aangestipt. Ik heb nog twee aanvullende vragen. In mijn eerste termijn heb ik gevraagd om een zebrapad hè, aan de kop wat u net besprak, om die looplijn vanaf de Dreef naar het plein en ook richting het centrum, om die looplijn in stand te houden. Dat is ook in lijn met de oorspronkelijke gedachte van de architect, die looplijn vanaf het kiezelpad naar het centrum. Niet vanuit het perspectief van de intensiteit, maar van, maar vanuit het perspectief van puur die looplijn. Dus dat was mijn eerste vraag en de tweede vraag is, u stelt dat de provincie een aantal wensen heeft neergelegd. En mijn vraag concreet in eerste termijn was of, even kijken, het toevoegen van dit zebrapad negatieve gevolgen heeft voor de door de provincie beschikbaar gestelde subsidie. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Nog even over de oversteekplaatsen. De wethouder zegt nou, die zebrapaden zijn overdreven, want die bussen die rijden daar al langzaam. Maar wat we nu een beetje missen in het ontwerp, dat zijn ook geen vluchtheuvels. Dus. En ik kan me voorstellen dat dat het comfort voor de voetgangers enorm zou verbeteren als je in ieder geval midden op de straat een vluchtpunt hebt. Want nu moet je inderdaad de hele weg overzien en dan ook nog overzien waar al die bussen van je vandaan komen, van achteren of van voren, van links of van rechts. Dus dat zou ik toch weer mee willen geven of dat niet een optie zou zijn dan.

De voorzitter: De heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Ik overleg net met mijn collega, de heer Dreijer, of de wethouder nou wel of niet heeft toegezegd dat wij nog een technische sessie krijgen over dat zebrapad met een, waar we een simulatie kunnen zien van hoe het oversteken daar zou gaan zonder zebrapad en met zebrapad. Dank u wel.

De voorzitter: Anderen nog? Mevrouw Baas, Baas-Oud, sorry.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Ik wilde eigenlijk de wethouder bedanken, het is in lijn met wat jij net zegt, die technische uitleg. Ik ga ervan uit dat die doorgaat over de zebrapaden en wellicht kunt u meenemen dat er ook gebruik gemaakt kan worden van de CAR bij de zebrapaden en de doorstroom van de bussen. Dat zou wellicht minder opstopping veroorzaken dan een gewone oversteek. En we hebben natuurlijk ook gezien als voorbeeld de Rijksstraatweg is ook een weg waar wel zebrapaden gebleven zijn voor de veiligheid. En er zijn een aantal weggehaald, maar nog steeds is doorstroming oké, dat heeft niet heel veel tijdverlies opgeleverd. Alhoewel ik ook begrijp, doorstroming, tijdsinst, dat dat nou, twee verschillende dingen zouden kunnen zijn. Maar ik ben benieuwd naar de technische uitleg, dank u wel.

De voorzitter: De heer Abbasi, Partij van de Arbeid.

De heer Abbasi: Dank u wel, voorzitter. Een hele korte vraag. Over de Tempeliersstraat, want ik blijf nog heel eventjes doorgaan op die 30 kilometer. Is het bekend hoe hard die bussen en auto's daar eigenlijk rijden? En kan er misschien een onderzoek gedaan worden om te kijken hoe hard die bussen rijden en die auto's? Want als ze geen 50 kilometer per uur rijden, hoeven we deze discussie ook niet telkens te hebben.

De voorzitter: Wie kan ik dan nog het woord geven? Dan ga ik het woord geven aan de wethouder. Wethouder Snoek, u heeft het woord als u wilt.

Wethouder Snoek: Eerst maar even naar de heer Mohr, want die stelt dezelfde vraag waarvan ik toch eigenlijk dacht dat ik hem wel een beetje beantwoord had. Van hoe zit dat dan met die provinciale subsidie? Kijk, het is zo dat wij hier met elkaar met alle verschillende stromen proberen een goed plein te ontwerpen en zo zit je ook met elkaar aan tafel. We proberen ruimte te zoeken voor de fietser, voor de voetganger en uiteindelijk zeg je oké, dan hè, dan gaan we daar de fietser in de voorrang zetten. Dat is slecht voor de doorstroom van de bus. Dan kunnen we daar, kun je op die manier er invulling aan geven. En je zit niet met elkaar aan tafel, maar als je nou dat nog doet, dan gaat dat niet door. Maar je komt met elkaar op iets uit. En u bent ook een onderhandelaar, dat weet ik. En dan weet je ook dat je op een gegeven moment op compromissen uitkomt en dan maakt het niet uit of het nou dat ene zebrapadje is of iets anders. Als morgen de provincie komt en zegt nou, weet je, we willen toch die voorrang van die fietsers vanuit Noord eruit, dan ben je opnieuw met elkaar in overleg. Dus het is niet zo van nou, dat ene dingetje kan wel of dat andere dingetje kan niet. Je komt tot een geheel en een geheel van compromissen en dat, de afweging die wij moeten maken, is dat nou, is dat zorgvuldig? Ik denk van wel.

De voorzitter: De heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, dank u wel. De achtergrond van mijn vraag is om te beoordelen of die technische sessie die u heeft toegezegd, of die nuttig is. Want mocht uit die technische sessie blijken dat de verkeersveiligheid toeneemt op het moment dat dat zebrapad wordt toegevoegd, dan is het prettig om vast te stellen dat dat geen consequenties heeft voor de subsidie die door de provincie is beschikbaar gesteld. Dus... Dank u wel.

Wethouder Snoek: De conclusie die de heer Mohr trekt, komt geenszins overeen met volgens mij de uitleg die ik gaf waar, want dat is politiek. De technische sessie zeg ik toe en ik hoop dat dat nou, dat u in ieder geval inzicht geeft in de overwegingen die er gemaakt zijn. En uiteindelijk trekt u zelf uw conclusie. De looplijn, die snap ik nog niet helemaal. Bedoelt u dan dat het meer westelijk zou moeten liggen om een doorgaande lijn te hebben? Vind ik lastig, maar misschien moeten we dat dan ook maar even in de wandelgangen met elkaar bespreken. Het punt van de Actiepartij over de vluchtheuvel Frederikspark hè, aan het Frederikspark, of dat een optie is, zou ik dan bij die technische sessie willen betrekken. Het eerste wat ik krijg, is dat het vanwege de draaicirkel onvoldoende ruimte is om dat uit te voeren. Maar ik denk dat het goed is om daar dan verder op in te gaan, alsmede de CAR-suggestie, maar dat ging bij de Rijksweg over de verkeerslichten die afgesteld werden op de bus, toch? En wij hebben hier niet te maken met verkeerslichten, maar misschien bedoel, begrijp ik uw suggestie verkeerd. Maar die kom ik dan ook even als we hier klaar zijn bij u ophalen om te zorgen dat we daar bij de technische sessie in ieder geval antwoord op kunnen geven. De PvdA vraagt hoe hard rijden ze daar nu dan op de Tempeliersstraat? Naar ik me laat vertellen, ligt de gemiddelde snelheid onder de 40 kilometer per uur, tussen de 32 en 38 kilometer per uur. Nu, we weten natuurlijk niet hoe hard ze rijden straks. O.

De voorzitter: Ik hoor belletjes. Volgens mij, als er geen behoefte is aan een derde termijn. Mijnheer Mohr nog een keer.

De heer Mohr: Heel kort. Toch nog ten aanzien van die derde, van die technische sessie. Is dit een technische sessie waarin de wethouder het ons nog één keer uitlegt? Of is het een technische sessie waarin de wethouder op basis van de conclusies van die simulatie bereid is om te kijken of dat zebrapad daar dan toch nog in het DO aangebracht kan worden?

Wethouder Snoek: Nou, allereerst is het een technische sessie, dus de wethouder legt helemaal niks uit, hè? Volgens mij moet dat juist geen politiek zijn, maar moet u uitgelegd worden wat de overwegingen zijn geweest. Daar wordt u hè, toegelicht waarom deze afwegingen zijn gemaakt en vervolgens besluit u.

De voorzitter: Zijn er nog anderen die nog iets willen zeggen in de derde termijn? De heer Abbasi nogmaals.

De heer Abbasi: Dank u wel. Ik moet zeggen dat ik heel blij ben met het antwoord van de wethouder dat de gemiddelde snelheid daar tussen de 32 en 38 kilometer per uur is. Kan er misschien zo een onderzoek ook gedaan worden nadat de maatregelen zijn genomen? Dus nadat de herinrichting is geweest om te kijken of dat ook effect heeft?

De voorzitter: Momentje, hoor, want ik ga het nu even afronden. Zijn er nog anderen ook die een derde termijn wensen? Nee? Mooi, dan wethouder, heeft u uiteindelijk toch weer het woord.

Wethouder Snoek: Dank u wel. Ja, dat kan, hè? Dat is eigenlijk hetzelfde als GroenLinks ook vroeg, hè? Als dadelijk het plein is ingericht en we kijken hoe het functioneert, dan kunnen we kijken wat de snelheid daar is. En dat moeten we hè en dan monitoren we ook of het plein functioneert. Dus dat kan.

De voorzitter: Dank u wel. Dan wil ik eventjes met u bespreken hoe we dit stuk naar de raad gaan sturen, als hamerstuk, hamerstuk met stemverklaring of bespreekpunt.

De heer ...: Bespreekpunt. (Buiten microfoon).

De voorzitter: Bespreekpunt, ja. Nou, ik denk, ach, ik probeer het even. Nee, hoor. Een bespreekpunt, dat lijkt me inderdaad het meest logische keuze.

11. 22:45 Sluiting

De voorzitter: Ik wil u dan allemaal hartelijk danken voor uw bijdrage aan deze commissie Beheer. Het is kwart voor elf, perfect op tijd, uitstekend gedaan. Een hele fijne avond. Dank u wel.