

TRANSCRIPT VAN DE RAADSCOMMISSIE BEHEER VAN GEMEENTE HAARLEM
d.d. 9 september 2021

Vragenuur – ingediende raadvragen

1. 17.10 uur Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter: Dames en heren, goedemiddag. Hartelijk welkom bij de commissie Beheer van donderdag 9 september. Ook uiteraard hartelijk welkom voor de mensen die digitaal meeluisteren of meekijken. We hebben een volle agenda, dus dat is mooi. Ik ga ook gelijk beginnen met de mededelingen van de voorzitter. Ik heb er drie voor u. De eerste is dat de heer Van Leeuwen afwezig is en dat hij vervangen wordt door de heer Krouwels. Hartelijk welkom bij de leukste commissie van Haarlem. Dus veel plezier de komende vijf uur. De tweede mededeling, die is ietsje minder vrolijk zal ik maar zeggen. Dat gaat over mevrouw Van der Sluis. Sommigen hebben dat al van u begrepen, maar zij zal vanwege persoonlijke omstandigheden haar raadswerk neer moeten leggen. Zij is vandaag dan ook niet meer bij de commissie aanwezig, maar op deze plek in de raadsvergadering zal hier vast ook nog wat over gezegd worden, want we vinden het natuurlijk heel erg jammer dat dit de reden is dat ze moet stoppen. En ze heeft altijd een hele prettige en vaak compacte bijdrage geleverd aan de commissie en dat vind ik als commissievoorzitter natuurlijk altijd heel prettig. Ik wens haar heel veel sterkte natuurlijk. Dan hebben we ook nog iemand anders die voor het laatst in onze commissie is en dat is de heer De Lint. Voor hem een hele leuke reden, namelijk hij gaat zijn opleiding in het buitenland voortzette. Nou hadden wij natuurlijk in deze commissie al lang door dat de heer De Lint een slimme jongen was, maar hij heeft de behoefte om dat in Duitsland ook te gaan bewijzen. Hij gaat namelijk zijn master doen aan de Technische Universiteit daar in München, dus ik wens hem heel veel plezier en ik hoop dat de biertjes, schnitzels enzovoorts allemaal goed zullen smaken en ik spreek de hoop uit dat als u daar klaar bent en er weer zin in heeft, dat u mooi weer terugkeert in de Haarlemse politiek, want dat zal goed zijn voor Haarlem. Dat waren mijn mededelingen. Dan vraag ik u, zijn er nog andere berichten van verhindering? Nee? Dan heb ik nog twee mededelingen. De ene gaat over de raadsmarkt over de luchtkwaliteit. Die is op donderdag 16 september, dus volgende week. Die is mede voorbereid door de heer Van Leeuwen en de heer Rijbroek. En deze is online van zeven uur tot half acht 's avonds. Voor meer informatie verwijs ik u naar raadzaam. Maar er is slechts één aanmelding, dus dat is op dit moment te weinig. Dan gaat de raadsmarkt niet door. Dus wilt u alstublieft nog even kijken in uw agenda of u daar tijd voor heeft en dan kunt u zich daar nog voor aanmelden. Doe dat wel snel, alstublieft. Dan is er ook nog de open monumentendagen komend weekend. Daar zijn helaas wat commissie- en raadsleden geweest die zich hebben moet terugtrekken als gastheer of gastvrouw om de bezoekers iets vertellen over de geschiedenis van de raadzaal. En er zitten nog wat gaten op zaterdag en zondag. Mocht u tijd hebben, wilt u zich alstublieft daarvoor aanmelden voor het griffiebureau. Het is zaterdag en zondag van vier tot vijf en op zondag van één tot drie uur. Nou, dat waren dan echt mijn mededelingen.

2. Vaststellen van de agenda

De voorzitter: Dan ga ik naar agendapunt twee en dat is het vaststellen van de agenda. Kan de agenda conform worden vastgesteld? Ja? Dat is mooi.

3. Mededelingen commissieleden en wethouder(s)

De voorzitter: Dan ga ik naar agendapunt drie. Dat zijn mededelingen van de commissieleden en wethouders. Kijk eerst beginnen met de commissieleden. Zijn er nog commissieleden met een mededeling? Nee? Dat is mooi. Dan ga ik als eerste naar wethouder Rog. Hij heeft twee mededelingen.

Wethouder Rog: Ja, eerst een mededeling over Bisschop Bottemanneplein. Vorig jaar bent u geïnformeerd over het initiatief omgeving rondom de Koepelkathedraal te vergroenen. We hebben toen besloten als gemeente om eerst het Bisschop Bottemanneplein aan te pakken. Er zijn dit jaar verschillende participatiebijeenkomsten gehouden. De aanwezigen waren daar toen te spreken over het ontwerp. Er waren een aantal mensen die hebben ook hun zorgen geuit over het verplaatsen van de opstelplek voor touringcars op het huidige parkeerterrein van het Emmaplein. En we willen de omwonenden graag betrekken bij de plaatsing van de opstelplek voor de touringcars en daarom hebben we vier mogelijke opstellocaties onderzocht, die middels een enquête onder omwonenden nu wordt getoetst. En bij een duidelijke voorkeursvariant kan het ontwerp voor het Bisschop Bottemanneplein in oktober de inspraak in worden gebracht en dan staat de uitvoering van het project in 2022 gepland. En dan voorzitter, met uw welnemen nog een mededeling over het startbrieven overleg. Dat vindt niet meer plaats. En er is in goed overleg met het groenplatform en andere stakeholders afgelopen periode een nieuwe werkwijze bedacht, waarbij het groenplatform en die andere stakeholders, zoals de fietsersbond in een vroeg stadium al betrokken worden bij beleidsvraagstukken en de voorbereiding van projecten. De startnotities worden dan ook met hen gedeeld en eventueel besproken in de vergadering van het groenplatform. En tevens is afgesproken dat de belangenbehartigers in de definitiefase nogmaals gehoord worden als er sprake is van keuzes of varianten die in een opinienota naar de raad gaan zodat hun mening ook kan worden meegenomen. En dit zal worden verwerkt in het HCPP en het HRPP. Nou.

De voorzitter: Ik zie een vraag van de heer Mohr.

De heer Mohr: Wat is dat, die laatste twee?

Wethouder Rog: Het Haarlems Civiel Plan Proces.

De voorzitter: Dan ga ik over naar wethouder Berkhout. U heeft ook een mededeling.

Wethouder Berkhout: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, die mededeling gaat over het warmtenet Meerwijk. Daar hebben we het in het afgelopen halfjaar bijna elke commissie over gehad. En zoals u weet was ook de beoogde datum van besluitvorming eigenlijk volgende maand gepland. Helaas schuift dat verderop in de tijd naar het eerste kwartaal van volgend jaar. Meer informatie daarover kunt u vinden in de raad informatiebrief die gister in de raadzaam is geplaatst. Maar de voornaamste reden is eigenlijk de aansluiting van het vastgoed op de woningcorporaties op het warmtenet. Dat blijkt helaas complexer te zijn dan eerder voorzien. En zoals ook eerder voor de zomer gezegd, kwaliteit gaat boven kwantiteit boven deze grote infrastructurele opgave die we met elkaar hebben. Dus vandaar het uitstel dus. Verdere details vindt u in het raadzaam. Dank u wel.

4. Agenda komende vergadering(en), Jaarplanning en Actielijst

De voorzitter: Mooi. Dan ga ik naar agendapunt vier en dat is de agenda voor de komende commissievergaderingen en de Jaarplanning en de Actielijst. Zoals eerder aangegeven,, in ieder geval de volgende stukken op de agenda van 7 oktober. Dat zijn de bomenverordening, het initiatiefvoorstel Haarlems

Civiel Plan Proces, de RKC afdoeningen met betrekking tot de Waarderhaven, de startnotitie Prins Bernardlaan, de Rustenburgerlaan en mogelijk ook de kwaliteitsimpuls halve verhaaldingen. Kortom, de agenda is al behoorlijk vol en dan heb ik het nog niet eens over alle stukken die we moeten nog gaan ontvangen volgens de Jaarplanning. Enfin. U heeft nu de mogelijkheid om nog stukken te agenderen bij de ter kennisnamestukken. Zijn er commissieleden die dat willen? Ja, ik zie de heer Hulster van de Actiepartij. Gaat uw gang.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Ja, het gaat niet zozeer om het agenderen van ter kennisnamestukken, maar meer over vragen wanneer er die ter kennisnamestukken komen? Want de wethouder heeft tijdens de laatste raadsvergadering gezegd dat hij in de commissie zou komen met de mededeling of een stuk over de kruising bij de Amerikaweg en hoe dat opgelost zou kunnen worden op een veilige manier voor de fietsers en voetgangers. Dat zit nu niet bij de stukken, dus dat verbaast mij een beetje. En een ander stuk is dat bij de Oude Weg schijnt het ontwerp voor de tunnel onder voor de fietsers onder de Oude Weg gereten zijn. Dat heb ik althans vernomen toen ik daar technisch om vroeg. En dat zou na de zomer naar de commissie komen en ik hoor dat die er vandaag niet is en volgende keer nog niet, dus ik ben benieuwd wanneer dat stuk dan naar deze commissie komt.


De voorzitter: Wethouder Rog, wilt u daar op reageren?

Wethouder Rog: Ja, dat zou ik wel willen, maar ik weet even nu niet of dat de volgende keer er ligt. Dus ik ga dat na en daar zal ik u over informeren.

De voorzitter: Ik begrijp dat u natuurlijk de commissie bedoeld, dat die geheel wordt geïnformeerd.

Wethouder Rog: Zeker, ik keek de heer Hulster al vriendelijk aan.

De voorzitter: Mooi, dat is prima. Zijn er andere commissieleden? Ja, de heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, ik zou graag 4.2 willen agenderen, beantwoording artikel 38 vragen. En de beantwoording is zo dat ik daar eigenlijk de commissie wilde vragen of zij het ook daar mee eens zijn zoals het college heeft geantwoord. En ik heb weer gelezen dat er weer problemen zijn met onder andere de huizenaanpak. En ik denk dat we toch een betere positie moeten aannemen, beter moeten communiceren waarvoor de gemeente staat. Dat waren dus mijn vragen binnen met deze '...'.


De voorzitter: Is het voor de commissieleden duidelijk wat de motivatie is van de heer Dreijer van het CDA? Het gaat dus om agendapunt 4.2, beantwoording van artikel 38 vragen over DRZM en SHA. Is daar voldoende steun voor? Wilt u uw hand opsteken als u dat verzoek wil steunen? Ja, daar zie ik voldoende steun voor, dus dat gaan we agenderen. Dan zou ik ook de heer Visser van de ChristenUnie.

De heer Visser: Ja voorzitter, ik constateer net dat bij 5.2 er eigenlijk een stuk ontbreekt. Maar de griffier mailt mij één seconde geleden dat het nu is toegevoegd. Maar volgens mij is dat een stuk wat sowieso moeten bespreken, omdat het een adviesstuk is. Dus hoe zit dat? Beleidsvisie Zuid-Kennemerland.

De voorzitter: Ik geef even het woord aan de commissiegriffier.

Griffier ...: Nee, u heeft gelijk, maar dit is een beetje lastig om uit te leggen misschien. Maar dit is de bestuurder die zet in het bestuur van de bereikbaarheid Zuid-Kennemerland die aankondigt dat er een

wijziging gaat komen. En over die wijziging, dat is zeker een aanpassing die langs de raad moet, ja. Dus dit is een soort van vooraankondiging en die moet er dus zeker aankomen, want daar heeft u gelijk in.

De voorzitter: Maar goed, dat lijkt me niet iets om in de commissie dan nu te bespreken. Dat bent u hopelijk met mij eens. Ja, fijn. Zijn er nog andere commissieleden die iets willen agenderen? Nee? Mooi.

5. Transcript commissie d.d. 10 juni en 17 juni 2021 (alleen n.a.v.)

De voorzitter: Dan ga ik door naar agendapunt vijf en dat is het transcript van de vergadering ... Als er ook geen opmerkingen trouwens zijn over Jaarplanning en Actielijst. Nee. Dan ga ik wel nu verder naar agendapunt vijf en dat is het transcript van de vergadering van 10 juni en 17 juni. Zijn daar op- of aanmerkingen over? Nee? Zeer perfect gedaan. Mooi.

Ter advisering aan de raad.

6. 17.20 uur Vrijgave krediet herstel fietspad Rijksstraatweg/Schoterweg (MR)

De voorzitter: Agendapunt zes dan. En dat is het vrijgeven van het krediet, het herstel fietspad Rijksstraatweg/Schoterweg. In het raadsstuk geeft het college aan dat de fietspaden langs de Rijksstraatweg en de Schoterweg voor de gebruikers een voortdurende bron van ergernis en gevaar zijn. Door de snelle opdruk van de boomwortels is er al veel schade en opdruk van asfalt. Na meerdere onsuccesvolle experimenten om deze overlast tegen te gaan, is er eind 2017 gestart met een pilot met gekoppelde tonnen fietspadplaten en dit op voorstel van de Fietsersbond. Na een ruim jaar is dit systeem succesvol geëvalueerd. Dit systeem vraagt om een verdere uitrol en dat wordt ook ruim onderschreven door de gebruikers. Met deze eerste vrijgave wordt het startsein gegeven om het gehele fietspad gefaseerd, veilig, comfortabel en duurzaam te herstellen. Het college vraagt de raad om een krediet van drie miljoen euro vrij te geven voor de voorbereiding en uitvoering van het herstel van het fietspad. Het plan staat ter advisering op de agenda, dus de commissie zal vanavond bepalen of dit voorstel rijp is voor behandeling in de raad. Voordat we overgaan tot behandeling, zijn er nog twee insprekers. Dat is mevrouw Geerlings en Mieke van Hees. U bent beiden al aanwezig, als ik het goed heb begrepen. Dus als ik u mag vragen om hier voorin plaats te nemen. Er staan hier twee tafeltjes klaar. Hartelijk dank voor de komst naar commissie Beheer. Fijn dat u de moeite heeft genomen om te komen inspreken. Ik krijg zo meteen van mij drie minuten de tijd om uw bijdrage te leveren. Als uw tijd bijna op is, dan geef ik u een seintje. Dan kunt u het belangrijkste zeggen en afronden. Ik ga beginnen met mevrouw Geerlings. Als je het knopje, grote knopje van en drugs, ja, gaat er een rood lampje branden en heeft u het woord. Gaat uw gang.

Mevrouw Geerlings: Als fijn dat wij de gelegenheid krijgen om te praten. Ik spreek hier namens een groepje landschapsarchitecten uit Haarlem. Wij zijn heel blij om te horen als er iets gaat gebeuren aan het fietspad, want het is inderdaad een drama met alle hobbels. Maar wij maken ons wel grote zorgen over het ad hoc karakter van het voorgestelde ingreep. Wat ons betreft heeft het niks te maken met een goed lange termijn perspectief wat wel wordt nagestreefd, namelijk een duurzame inrichting. Ik wil een aantal zaken noemen die van belang zijn voor de duurzame, ruimtelijke en functionele kwaliteit van deze echt heel belangrijke fietsroute van Haarlem Noord. Allereerst vinden we de bomen een groot aandachtspunt. Deze zijn van groot belang voor de kwaliteit van deze weg als hoofdstructuur van de stad om een goede, beschaduwde route te bieden voor dit stadsdeel, want die ontbreken echt totaal. Je hebt ook geen alternatief voor de Rijksstraatweg. Maar tegelijkertijd weten we dat de groenomstandigheden van de bomen heel slecht zijn, anders zouden die wortels niet opdrukken. Dus we denken dat het hoogste prioriteit heeft om daar eerst iets aan te doen, anders

zullen opnieuw deze problemen gaan voordoen of zullen de bomen achteruitgaan in de loop der tijd. Dat zie je nu al, grote verschillen in de kwaliteit van de bomen. Ten tweede vinden het belangrijk dat ook aandacht wordt besteed aan de breedte van de fiets- en voetpaden. Nu is het al eigenlijk onmogelijk om elkaar te passeren. Als het aantal fietsers zal toenemen, wordt het probleem alleen maar groter. Plus alle bakfietsen, elektrische fietsen, noem maar op, die zich steeds meer voordoen in de stad. Tot slot maken ons zorgen over de uitstraling van de weg als geheel. Het is een hoofdlijn, hoofdstructuur van de stad en verdient dan ook extra aandacht. Dat wordt ook beschreven in jullie eigen plannen, zoals de structuurvisie openbare ruimte. Maar als er betonplaten komen met een armoedige uitstraling, ook nog niet eens over de hele lijn, dan denken we dat het alleen maar meer zal verrommelen en in kwaliteit zal achteruitgaan. Nou, zoals ik al zei, al deze punten worden in jullie eigen of gemeentelijke beleidsplannen genoemd. SOR, de mobiliteitsvisie en omgevingsvisie. Klimaatadaptatie, de fietser op één en de voetganger op één. Het zijn allemaal onderwerpen die heel goed allemaal zijn opgenomen. Maar tegelijkertijd zien we er buiten weinig van terug helaas. Je ziet kwijnende bomen, scheve bomen, verharding, opgedrukte boomwortels, straten en stoepen vol met auto's, voetpaden met opwippende tegels. Ook de rekenkamer wijst erop in de mobiliteitsvisie, er is nog een kloof tussen visie en praktijk. Wij hopen natuurlijk dat er nu erkenning zal komen en dat er toch middelen zullen ontstaan en inzet zal plaatsvinden om wel al die verschillende dingen bij elkaar te brengen. Dus dat gaat echt om die integrale aanpak van de openbare ruimte en om een soort basiskwaliteit te realiseren die in ieder geval voor voetganger en fietser op orde is.

De voorzitter: Mevrouw Geerlings, wilt u afronden?

Mevrouw Geerlings: Ja. We hebben een aantal concrete voorstellen. Zet allereerst in op de groeiomstandigheden van de bomen. In de tweede plaats, zorg voor een eenduidige uitstraling van de fietspaden met asfalt, zoals ook in het HIOR is opgenomen. Leg de paden op een niveau en onderzoek wat het strevend profiel zou moeten zijn voor de lange termijn, zodat je in ieder geval stap voor stap er naartoe werkt. Oké nou, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dat was keurig binnen de tijd. Als u uw microfoon even wil uitzetten. Dank u wel. Dan ga ik het woord geven aan mevrouw Van Hees. Gaat uw gang.

Mevrouw Van Hees: Ja, dank u wel. Ik ben een van de landschapsarchitecten die heeft meegewerkt aan de vorige verklaring, maar ik zit hier vandaag vooral als buurtbewoner. Ik woon namelijk aan de Rijksstraatweg en hoewel onze straat dus in al die beleidsstukken wordt benoemd in termen van hoogwaardige inrichting, zie ik daar dus in de praktijk weinig van terug. En daarnaast moet ik via de krant vernemen dat de fietspaden in mijn straat vernieuwd gaan worden. Dus ik duik daar natuurlijk meteen in. Ik lees en het college besluit en ik ben verbijsterd over de plannen. Drie zaken die ik daar nog even wil uitlichten. Allereerst het gebrek aan participatie. Dus als direct aanwonende ben ik de afgelopen vijf jaar nooit geïnformeerd of geconsulteerd door de gemeente Haarlem. In het college besluit wordt gesproken over unaniem positieve reacties. Er wordt een stukje vlakfietspad aangelegd. Er wordt een bordje naast gezet en men vraagt: wat vindt u van dit stukje fietspad? Ja, als dat het enige vlakke stukje fietspad is in de hele straat, dan is het antwoord unaniem ja, want de rest van de straat die is natuurlijk in erbarmelijke toestand. Dus er is geen alternatief voorgesteld aan ons als bewoner en er is ook geen uitleg bij voorzien. De wortelopdruk werd ook al genoemd, maar die wordt veroorzaakt door iets. En nou ja, onze vraag is eigenlijk, onderzoek eerst die oorzaak, want deze oplossing die mijns inziens geen oplossing is, zal de kwaliteit van de bomen verder doen achteruit gaan en het zou jammer zijn als we binnen vijftien jaar op dezelfde manier dit gesprek weer moeten voeren en de straat opnieuw moet worden ingericht. Een begin zou zijn om alle overtollige verharding die rondom die bomen tot tegen de

stamvoet vaak is aangebracht te verwijderen en de boomspiegels te vergroenen. Ondergrondse verbeteringen zullen ook nodig zijn, maar dat moet onderzocht worden door gespecialiseerd bureau of een bedrijf. Daarnaast hebben de recente aanpassingen aan de Rijksstraatweg, met name de kruisingen voor de doorstroming van het busverkeer al gezorgd voor veel meer onveilige situaties. Een comfortabel fietspad is een mooi streven, maar dat leidt ongetwijfeld ook tot meer gebruikers en met al die verschillende gebruikerssnelheden, elektrische scooters en fietsen, vaak ook heel stil, wordt het voor mijn deur moeilijker om met de kinderen op een veilige manier de straat over te steken. Concluderend, er is geen participatieproces geweest waarin de direct aanwonenden, waarin met de direct aanwonenden of stadsdeel breed is overlegd over deze ingreep en het zou alsnog moeten gebeuren met volledige informatie over de gevolgen op lange termijn. Daarnaast lijkt het me essentieel om de groeiomstandigheden van de bomen zijn verbeteren, zodat er niet last blijven houden van de wortelopdruk. We hebben ook in onze bijlage die meegestuurd is als het goed is twee referentieprojecten opgenomen, die laten zien hoe ook op een andere manier de fietspaden verbeterd zouden kunnen worden ...

De voorzitter: Mevrouw Van Hees, wilt u afronden?

Mevrouw Van Hees: Ja, uiteraard. Waarbij ook de levenskwaliteit van de bomen verbeterd zou worden. En tenslotte vraag ik aandacht voor de verkeersveiligheid van de voetganger en de fietser, want het is absoluut noodzakelijk dat het fietspad wordt verbeterd, maar deze manier wordt er tekortgedaan aan de eigen ambitie van de gemeente en daarmee opnieuw kapitaal vernietigd. Ik wil nog even, ik ben al heel snel aan het praten, nog één ding noemen, want ik zit hier vandaag ook als landschapsarchitect, maar vooral als moeder. Ik gun mijn kinderen een straat met toekomstbestendige bomen en een veilige leefomgeving. Dus daar wil ik uw aandacht extra voor vragen. Dank u wel.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. U beide hartelijk dank voor het inspreken van deze commissie. Dank u namens de hele commissie hiervoor. Er is nu nog een mogelijkheid voor commissieleden om een verduidelijkende vraag te stellen. Ja, ik zie de heer Rijbroek van Trots. Gaat uw gang.

De heer Rijbroek: Mevrouw Van Hees, dank voor uw inbreng. Er is ook sprake geweest van een experiment van een jaar met die betonplaten om die worteldruk te verminderen. Dat zou succesvol zijn, maar dat is in contrast met wat u ons verteld. Hoe zit dat met dat overleg met de gemeenten, dat experiment, en wat u nu ons zit te vertellen? Want ja, daar zet ik dan vraagtekens bij. Kan u dat uitleggen?

Mevrouw Van Hees: Nou ja, de betonplaten die duwen de wortels naar beneden, maar als de wortels omhoog willen blijven komen dan zullen ze opnieuw die betonplaten opdrukken. Dus dat probleem gaat zich herhalen en eigenlijk is deze periode te kort om te kunnen beoordelen of deze ingreep ook effectief is.

De voorzitter: De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: U noemt als referentie een project in Purmerend waar met een worteldruk gewerkt zou worden. Volgens mij hebben we eerder bij de Rijksstraatweg ook al een project gehad met een soort plastic kratten die onder het asfalt werden gedaan. Is dat hetzelfde als een wortelbrug of is dat wat anders? Want dat eerdere experiment is ook mislukt. Dus bent u er wel zeker van dat die wortelbrug waar u het over heeft, dat die hier wel zou gaan werken?

Mevrouw Van Hees: Nou, 100% zeker natuurlijk nooit, maar het is een vergelijkbaar systeem als met de kratten. Ik weet dat kratten worden vaker toegepast bij nieuw aangeplante bomen en deze bomen die staan

er natuurlijk al een tijdje en ik hoop dat ze nog een tijdje mee kunnen. En dan is een wortelbrug dus effectiever dan een krattensysteem volgens mij, ja. Met de informatie die ik heb.

De voorzitter: Zijn er nog andere commissieleden? Anders gaan we over tot behandeling. De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ja, dank u wel. En dank u wel u beide voor uw komst. Mevrouw Van Hees, als ik het goed heb, u had het over de nieuwe kruisingen vanwege het HOV die gevaarlijke situaties opleveren. Kunt u daar wat meer over vertellen?

Mevrouw Van Hees: Nou ja, ik woon schuin tegenover de kruising met de Van Nesstraat en überhaupt voordat de kruisingen werden aangepast, ik woon nu vijf jaar aan die straat, heb ik voor mijn deur twee ongevallen meegemaakt met mensen die aan elkaar raakten met inhalen, dus fietsers op het fietspad. En ik denk dat ik in totaal al vijf keer naast iemand heb gezeten die bij de kruising Spaarnhovenstraat Van Nesstraat aangereden werd door een auto of ten val kwam vanwege een conflict met een auto.

De heer Aynan: Ja, heeft dat, want op mij kwam het over in uw eigen bijdrage als, het heeft een op een directe maken met een nieuwe herinrichting. Maar zoals u het nu vertelt, is het gewoon een kwestie van het kruispunt dat onveilig is en was.

Mevrouw Van Hees: Het was al gevaarlijk en het is nu nog gevaarlijker. Precies, ja. Ik benoem nu de ongevallen met fietsers, maar er zijn ook minstens één keer in de twee weken is er een ongeluk met blikshade of bijna ongeluk, dat er getoeterd wordt, in ieder geval een manoeuvre moet uitgevoerd worden vanwege de veiligheid door gebrek aan overzicht.

De heer Aynan: Dank u wel. Voorzitter, mag ik nog één vraagje stellen aan mevrouw Geerlings? Want die had het over de groeimogelijkheden voor bomen, dat die beter moeten worden. Maar stel dat we een onderzoek gaan laten doen en daaruit blijkt dat het fietspad, misschien zelfs inclusief trottoir, dat die om de bomen groeimogelijkheden te bieden, dat die dan smaller moeten worden. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw Geerlings: Dat zal nooit het geval zijn. Je kunt sowieso ondergrondse verbeteringen treffen zonder de bovengrond werkelijk aan te passen. Je hebt het over de voorbeelden die mevrouw net aangaf, maar je kunt ook denken aan andere grond in plaatsen. Ik ben geen bomenspecialist, maar er zijn echt meerdere mogelijkheden om ondergrondse verbeteringen te treffen zonder de bovengrond aan te passen. Het kan makkelijker zijn om bovengrondse aanpassingen ook te doen, dat het een combinatie moet worden. Maar dat vraagt echter nader onderzoek.

De heer Aynan: Dank u wel.

De voorzitter: Ik zou eigenlijk willen overgaan tot behandeling van het stuk. Mijnheer Bloem, SP.

De heer Bloem: Ja voorzitter, dat ik het echt even goed begrijp, de vragen van mevrouw Geerlings. Als ik het goed begrijp zegt u, die betonplaten, dat gaat echt niet op lange termijn een goede oplossing zijn. Sterker nog, dat probleem gaat blijven en komt weer terug. Maar als wij ruimte geven aan de bomen in de bodem maatregelen treffen, dan lossen het probleem veel beter en effectiever op. Is dat ook een goede samenvatting?

Mevrouw Geerlings: Ik denk dat het een voorwaarde is dat je de bomen helpt, want die zijn zo belangrijk. Als je dat niet doet, dan gaat het probleem met de bomen zelf in de toekomst. Nu al. Die gaan gewoon achteruit in kwaliteit. En je lost het probleem van de verharding niet op. Dus ik denk, dat is de basis om daarmee te beginnen. En daarna moet je nog steeds iets aan het fietspad en het voetpad doen, maar dat komt daarna dan, afhankelijk van het geld natuurlijk.

De voorzitter: Mijnheer Mohr als laatste. Trots. Oh nee sorry, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja, dank u wel voorzitter. Ik ben onder de indruk van de kennis die u hier vanavond tentoonspreidt. Mijn vraag is, als wij vanavond dit voorstel steunen, bent u dan ook bereid om in het vervolg van dit traject, die kennis die u heeft, niet alleen als bewoner, maar ook heel professioneel beschikbaar te stellen aan de verbetering van uw straat?


De voorzitter: Aan wie vraagt u dat?

De heer Mohr: Nou, beide deskundige sprekers geloven.

Mevrouw Geerlings: Nou ja, het spreekt voor zich. Ik doe graag mijn werk. Tenminste, zeker ook voor de eigen stad.

Mevrouw Van Hees: Ja, en ik ook, afhankelijk van de planning, want ik ga bijna met verlof, dus. Maar ik stel mijn kennis ter dienst van de gemeente door actief te zijn in het vergroenen van de Indische buurt noord in Haarlem Noord, de buurt achter mijn huis. Dus graag.

De voorzitter: Nou, dat is heel mooi om te horen. Dan gaan wij nu over tot behandeling van het stuk. Mag ik u beide vragen of u met een van de doekjes die voor u ligt, of u even de microfoon zou willen schoonmaken? Dan is dat weer helemaal coronaproof. En dan mag u via links de zaal verlaten, dan gaan wij over tot behandeling ... Of u mag achterin blijven zitten. Als u dat wil, dan mag dat ook. Gaan wij over tot behandeling van het stuk. Wie kan ik als eerste het woord geven? Ja, mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ja, dat probleem van die fietspaden, dat is natuurlijk absoluut aanwezig. Dat weten wij ook. Wij hebben ook toch aan de wethouder, naast de vragen en de opmerkingen die de sprekers hebben gesteld, ook een paar vragen over dit project. In de eerste plaats is natuurlijk dat Rijksstraatweg sowieso heringericht zou gaan worden. Dat moet tot een stadsstraat, en er staat al in de SOR dat , of in het uitvoeringsprogramma van de SOR dat we niet precies weten wat een stadsstraat is. Maar, en daarom is het project uitgesteld naar 2022 begrijp ik in het uitvoeringsprogramma. Maar dat is ook weer niet heel ver. Dus is het wel verstandig om nu drie miljoen uit te geven aan een fietspad, terwijl we volgend jaar of misschien het jaar daarna dat hele fietspad gaan aanpakken, of die hele Rijksstraatweg gaan aanpakken? Dat lijkt me kapitaalvernietiging, dus hoe zit dat? En is er dan een relatie tussen inderdaad het uitvoeringsprogramma van de SOR en dit fietspad? Of is er sprake van no regret maatregelen of iets dergelijks? En mijn tweede vraag is natuurlijk of die, hoe die bomen het zullen gaan houden onder de betonnen platen en of u hebt gekeken of er ook andere mogelijkheden zijn, boombunkers of iets dergelijks, om de bomen te redden? Want ik begrijp van de mensen die hier inspreken dat er ook andere mogelijkheden zijn. Ik begrijp van andere bomenwachters en -redders en dergelijke, dat het vaak ligt aan het soort boom wat er staat en dat sommige omhoog gaan en sommige omlaag met de bomen, met de wortels. Maar misschien kunt u daar antwoord op geven. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Krouwels, D66.

De heer Krouwels: Dank u wel, voorzitter. D66 denkt dat elke Haarlemmer die ooit over Rijksweg heeft gefietst blij is met het herstel van deze belangrijke fietsverbinding. We sluiten ons wel aan bij de eerste vraag van GroenLinks over de herinrichting. Ook het ondergronds onderzoek voor de bomen. De situatie is gewoon ronduit gevaarlijkaanstaande snel mogelijk iets aan gedaan kan worden, dan is heel Haarlem daar blij mee.

De voorzitter: Mooi. Mevrouw Schneiders, zou u ook uw microfoon willen uiten? Ja. De heer Rijbroek, Trots.

De heer Rijbroek: Dank u wel, voorzitter. Even over wat betreft de Rijksweg. Gefaseerd gaan we dit laatste kwartaal, of zijn we mee bezig geweest om dat te herstellen. Is ook wel hoog tijd na zo'n dertig, veertig jaar. En dat zetten we door de komende jaren, fase twee en drie. En echter sluit ik me er ook bij aan, laten we dat vooral voortzetten, hoewel de SOR aangeeft om dit project bijvoorbeeld eruit te halen. Ook is Trots blij dat er aandacht is voor Schalkwijk, als je het hebt over HOV, als je het hebt over groen. Hoewel wij signalen hebben vanuit de wijk gaan de dagen dat zij blij verrast zijn tussen aanhalingstekens met de betrokkenheid van de gemeente naar de wijkraden toe. Dus wat dat betreft is misschien in participatieverordening wel op zijn plaats. Daarnaast wat betreft de snelheden. Ja, je hebt voors en tegens. Er zijn mensen die zeggen dat die snelheid ...

De heer Visser: Voorzitter, volgens mij is meneer met een ander agendapunt bezig.

De heer Rijbroek: Nee ...

De voorzitter: Het is sowieso als u het woord wil, kunt u gewoon uw hand opsteken en dan geef ik dat. Als we gaan zitten schreeuwen, dan zou dit een slecht begin zijn van deze commissievergadering. Maar de heer Rijbroek heeft het woord, dus gaat u vooral door.

De heer Rijbroek: Om daar een antwoord op te geven, de mensen geven ook aan en dat is van verschillende wijken uit en bewoners, van die leefbaarheid moet voorop staan, herstel die fietspaden. Maar waarom moet dat dan een snelheid zijn van vijftig kilometer per uur? Dat zullen we inderdaad, mijnheer Visser, behandelen in de SOR, agendapunt tien, maar we bespreken hier de Rijksweg. En ik wil dat toch gemeld hebben, omdat men daar frictie in ziet, ook voor de oversteekplekken. En ook wat dat betreft de bomen, toekomstbestendige bomen. Dus dat is in verband met die wortelopdruk. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Wie wel dan het woord? Ja, de heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel. Ja, het is overduidelijk dat dit fietspad aangepakt moet worden bij de Rijksweg bij Haarlem Noord, niet bij Schalkwijk. En dat betekent dat er iets moet gebeuren. De '...' lijkt positief. We begrijpen dat het ingewikkeld is, maar we hopen ook dat de wethouder de suggesties van de insprekers meeneemt bijvoorbeeld om toch een asfalttoplaag op die betonplaten te leggen, want erg mooi ziet het er niet uit. En misschien ook te kijken of er aan de boomspiegels rond de bomen toch wat ruimte gewonnen kan worden, zodat die bomen toch wat meer betere leefomstandigheden krijgen.

De voorzitter: De heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Ja, het gaat toch gebeuren. We gaan afscheid nemen van het mountainbikeparcours op de Rijksweg en dat vindt iedereen heel fijn. Maar laten we dat dan wel in één keer goed doen. Nou,

natuurlijk stemt de SP in met krediet. Dit geld gaat goed besteed worden. Maar de insprekers te schudden ons toch wel wakker en ik word toch even vragen aan de wethouder, neem ons mee in hoe de bewoners meegenomen worden en wat er nog aan opties zijn. Is het per se alleen niet laten of komt er inderdaad nog een toplaag overheen? Hoe gaan we om met die bomen? Is er maatwerk nodig vanuit dit budget? Hoe staat dat proces voor ons?

De voorzitter: De heer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Ja, dank u wel voorzitter. Ik heb niet veel toe te voegen aan de vorige sprekers. Wel een concrete vraag aan de wethouder. Die betonplaten, naast dat ze inderdaad niet heel mooi zijn, worden die ook niet spekglad als het geregend heeft of gesneeuwd heeft? Dus wordt er toch niet over nagedacht om er inderdaad een asfalt laag overheen te doen? En inderdaad, wij zijn heel positief, dus wij zullen het zeker steunen dat er krediet wordt vrijgegeven. Maar ik zou het ook heel fijn vinden als de wethouder reageert op de vragen van de insprekers. Dus niet direct, maar aan ons laat weten wat voor effect de betonplaten op het welzijn van de bomen hebben. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Dank u wel, voorzitter. Eindelijk worden fietspaden te Rijksstraatweg aangepast, maar toch verbaast het ons dat er wel een soort project komt waar we voor een jaar in plan van aanpak hebben en dat project gaat juist over herinrichting, dus dat kan ook gevolgen hebben voor het profiel. En ja, een betonplaat die leg je nou eenmaal neer. En misschien is dan na de herinrichting wel de conclusie dat het fietspad bijvoorbeeld breder kan conform het verkeersveiligheidsbeleid wat we later vanavond bespreken, waar een norm van tweeënhalve meter staat, terwijl deze fietspaden, het drukste van Haarlem, maar twee meter breed zijn. Dus nu wordt eigenlijk voor het huidige profiel gekozen. Is dat verstandig als we dus dat plan van aanpak volgend jaar gaan bespreken? Wat ons betreft moet het natuurlijk zo snel mogelijk aangepakt worden, dus wel steun. En wij zien ook wel dat op de meeste plekken van de Rijksstraatweg dat het fietspad niet breder kan dan die twee meter, omdat de stoep dan te smal wordt. Maar het drukste punt is natuurlijk als je dicht bij het station komt en daar is wel de ruimte. Daar liggen twee begraafplaatsen. Ik heb het al voor de zomer bij de kadernota gezet en daar is wel zeeën van ruimte. En ja, een betonplaat leg je maar één keer neer. En ik wil dus vandaag verwijzend naar de verkeersveiligheidsnota die we later vanavond gaan bespreken, waarin de norm staat van tweeënhalve meter zeggen van, hier kan het tweeënhalve meter. Het is het drukste punt van het fietspad. Er staan fietsfiles bij de Kleverlaan. Alstublieft wethouder, alleen dat stuk is geloof ik drie, vier ton, laten we die drie, vier ton goed besteden en maakt daar het fietspad tweeënhalve meter. Er zijn twee knelpunten, bij de bushalte, maar dat is oplosbaar, en bij de Kleverlaan. Daar is een tuin, maar die is eigendom van de gemeente en er is al beleid om die tuin voor die fietsfile te gaan gebruiken. Dus alstublieft wethouder, maak het fietspad van Soendaplein tot Kleverlaan aan de westzijde tweeënhalve meter. Graag een toezegging en anders zullen wij onze motie indienen. Deze wethouder is ook enthousiast over steenbreek. Nou, als je ergens steenbreek kunt doen, is het de Rijksstraatweg, want de stenen smeken er gewoon om om eruit gehaald te worden. Ze komen gewoon vanzelf omhoog. Dus wethouder, alstublieft, beperk u niet tot die betonplaten, maar ga zoveel mogelijk stenen er weg halen. Sommige zijn al gebroken, dus hoeft u ze niet eens meer te breken. Maar zaai er ook wat mooie bloemen in, maak die Rijksstraatweg groener en wacht niet tot het plan van aanpak. Van ik heb ook begrepen dat het geld voor de uitvoering daarvan pas na 2025 zal zijn. Maar maakt de Rijksstraatweg nu al groener en dat kan heel goedkoop. Gewoon als u toch die betonplaten komt brengen, gelijk retour de stenen terug. Dank u wel. Voorzitter, nog één ding. Je hobbelt ook door de putjes. Een stuk heeft echt bij elk huis een waterputje. En dat maakt het project erg kwetsbaar, want dan krijg

je nog steeds hobbels. Ons pleidooi is, haal het liefst al die putjes weg, want ik begreep vanmiddag van de ambtenaar dat er veel putjes gaan verdwijnen, maar die kwam er nog niet vertellen hoeveel putjes. Maar liefst moeten gewoon alle putjes daar weg. Dat lijkt ons ook veel duurzamer en dan kan dit pad langer mee. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Krouwels, D66. Ik weet niet of u dat al van mij had gehoord, maar even voor uw informatie. Als de spreektijd op is, dan is die ook echt op en dan krijgt u niet meer het woord. Dus dan weet u dat alvast. Dan ga ik nu het woord geven aan de heer De Lint, CDA. Sie haben das Wort.

De heer De Lint: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik heb wel vaker gezegd dat Duitsland het land van de VVD is vanwege de auto's. Maar goed, dat terzijde. Ja, het fietspad langs de Rijksstraatweg Schoterweg is al jaren een hoofdpijndossier. En het is heel goed dat we nu eindelijk bezig zijn met een echte oplossing. Tegelijkertijd is het ook moeilijk. Als raad moet ik telkens weer belangen afwegen. Zie ook hier, we komen je met een oplossing die misschien niet de fraaiste is, maar die wel echt gaat kunnen leveren. Dan is het fijn om de suggesties te horen van de sprekers en dan sluit ik me aan bij de vragen van volgens mij de PvdA onder andere, hoe het college daar tegenaan kijkt tegen de suggesties die de sprekers hebben aangedragen. Maar in principe zijn wij ook voor het vrijgeven van het krediet. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Ja, ik hoop dat de heer De Lint veel goede ideeën opdoet en Duitsland, het land van de VVD'ers. Wie weet hoe hij terugkomt. Over dit stuk, voorzitter. Het is goed dat er eindelijk wat aan het fietspad gaat gebeuren, maar ook de VVD hoort die sprekers luid en duidelijk. En één punt van die sprekers zou ik er graag willen uitlichten en dat is het punt met betrekking tot participatie. Opnieuw lijkt het iets te zijn, een plan te zijn van de gemeente waar te weinig is gedaan aan participatie waar bewoners die in de buurt wonen aan de straat niet meegenomen zijn. Ik hoor graag expliciet van de wethouder hoe hij dit in dit plaatje ziet en hoe hij dat in de toekomst gaat verbeteren. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja voorzitter, wij sluiten ons aan bij iedereen, ook de putjes van de heer Visser. Wij zijn ook benieuwd naar de reactie van de wethouder op de sprekers en ik hoor ook graag van de wethouder hoe hij de deskundigheid van deze sprekers, maar wellicht zijn er nog meer, in het vervolgtraject gaat aanwenden. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Baas-Oud, OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Ja, wij sluiten ons ook aan bij de vragen en wij zien de noodzaak dat het gaat gebeuren op de Rijksstraatweg, die ziende. Dus we zijn blij dat het gaat gebeuren, maar dan natuurlijk wel op de juiste manier. Dus de vragen over de bomen en het behoud van de bomen en de diverse mogelijkheden, daar zijn we ook benieuwd naar de antwoorden. Bedankt.

De voorzitter: Mevrouw Otten, Liberaal Haarlem.

Mevrouw Otten: Ja, Liberaal Haarlem sluit ook aan bij alle vragen die gesteld zijn. En vorige keer zei ik het ook al, u mag blij zijn dat ik hier nog zit. Maandag ben ik gewoon geluk op de Rijksstraatweg terechtgekomen. Meestal rij ik om. En ik begrijp echt niet dat een college wat zo tegen de auto is niet in staat is om een fietspad

fatsoenlijk aan te leggen. Het is een schande dat het fietspad al zo lang zo slecht is. En een aanvullende vraag, hoe ziet de wethouder de toekomstgerichtheid van het fietspad? Daar wil ik ook graag nog wat extra over weten.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel. Ook Jouw Haarlem vindt het goed dat dit op wat eindelijk aangepakt wordt. En de eensgezindheid is helemaal compleet. Ook Jouw Haarlem sluit zich aan bij onder andere het verzoek van de ChristenUnie om te kijken of het fietspad zo richting het station wat breder gemaakt kan worden, want daar is inderdaad de ruimte. En ook wij willen graag een reactie van dit college op toch wel bij heldere voorstellen van de insprekers. Dank u wel.

De voorzitter: Volgens mij heb ik iedereen gehad. Dan ga ik over naar wethouder Rog.

Wethouder Rog: Ja, dank u wel voorzitter. En dank natuurlijk ook vanuit mijn kant voor de insprekers. Mevrouw Geerlings en mevrouw Van Hees, die hun betrokkenheid tonen bij hun leefomgeving. En het is natuurlijk waar dat dit soort, en vele fracties van u hebben dat ook aangegeven, dat dit soort deskundigheid uit onze gemeenschap natuurlijk graag betrokken wordt bij herinrichtingsprojecten. En ik wil dan ook beginnen met meteen toe te zeggen dat wanneer we daadwerkelijk overgaan tot herinrichting, we ons ook in verbinding willen stellen waar deze landschapsarchitecten die nadrukkelijk zo die betrokkenheid hier hebben neergelegd en volgens mij ook hele goede suggesties hebben gedaan. Maar vandaag spreken wij niet over een herinrichting. We spreken over dagelijks onderhoud. En dagelijks onderhoud, was weliswaar al in 2017 door mijn voor, voorganger, mevrouw Sikkema, met uw raad besproken is en op advies, op initiatief van de Fietsersbond gekeken is naar, hoe kunnen we nou die vermaledijde opdruk in een van de drukste fietsroutes van noord naar centrum, hoe kunnen we die nou tegengaan op een succesvolle manier? Er is van alles geprobeerd inderdaad onder andere met kratjes en toen is er een proef gedaan met deze betonplaten. En die proef is eigenlijk vrij goed verlopen. Ook mijn voorganger, de opvolger van mevrouw Sikkema, de heer Snoek, heeft daar met uw raad, met uw commissie in ieder geval over gesproken. En vandaag ligt aan u voor het verzoek om aan de raad voor te leggen in te stemmen met die kredietaanvraag van drie miljoen voor dagelijks onderhoud. Dus niet voor herinrichting. En dat maakt ook direct geef ik aan dat wij dus inderdaad die inspraak en participatie die wij anders altijd doen en die wij natuurlijk zeer voornemens zijn om te gaan doen wanneer we mogelijk toe gaan naar die stadsstraat inderdaad nadrukkelijk zullen doen, waarbij dus ik hier toezeg ook de betrokkenheid voor deze insprekers om die mee te nemen. En volgens mij is er iemand die een interruptie heeft.

De voorzitter: Nou, dat hoeft niet. Nee, gaat u vooral zelf door aan laat u zich niet afleiden door handen. Dat doe ik wel en soms heb ik mijn redenen om er even niet naar te kijken. Gaat uw gang.

Wethouder Rog: Ik ga niet in uw orde, tegen uw orde aan bemoeien. Dus inderdaad, later een toekomstbestendige straat met bomen, met voldoende ruimte voor de fiets en al die noodzakelijke functies die deze op zichzelf smalle route heeft. En dat is precies waar die nu ook misgaat. We willen bomen, we willen wandelen, we willen fietsen. We hebben een straat waar ook auto's en bussen overheen moeten. En dat wringt. Dat is waar die op dit moment gewoon knel loopt en waarom we dus inderdaad straks in die structuur van de openbare ruimte te willen werken naar een andere modaliteit. Daarvoor heeft u weer de kaderstellende en budget vrijgevende taak. En op dit moment hebben we alleen veertigduizend euro bestemd voor onderzoek. Dus we kunnen nu vooruit. Als u de bon naar voren zou trekken, dan is dat nu geen oplossing, want dan moeten we ook een participatie- en inspraaktraject in. Maar dit gaat echt pas na 2024 op zijn

vroegst in de uitvoering. Dus dat duurt echt lang en ik zou dus ook heel nadrukkelijk willen aangeven, dit duurt al veel te lang en het is een onveilige situatie. Dit is een situatie waar heel veel Haarlemmers gigantisch te balen van hebben dag in dag uit. Duizenden Haarlemmers die op de fiets lopen te hobbelen en te bobbelen over dit traject en dat moeten we echt wat mij betreft zo snel mogelijk veranderen en dat gaan we dus ook doen met dit dagelijks onderhoud. En dan zetten we daar die platen in waarvan in die proefperiode blijkt dat het werkt en het lijkt mij dus ook heel prettig. En waarvan we ook weten dat wanneer we in een stadsstraat komen of in andere vormgeving, een andere herinrichting van deze openbare ruimte komen, dat ze er ook weer uit kunnen en eventueel zoals de heer Visser steeds vraagt, ook verbreed kunnen worden. Maar op dit moment is dat niet aan de orde, omdat het geen herinrichting is en dat zijn ook de kaders die u als raad zelf aan mij meegeeft en waar ik mij dus ook aan heb te houden.

De voorzitter: Nou, dat heeft nogal wat reacties opgeroepen. De heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Voorzitter, dagelijks onderhoud wordt nooit behandeld in de commissie Beheer. Dat wordt uitgevoerd. Dagelijks onderhoud staat ook nooit in het investeringsplan. De wethouder is hier abusief. De wethouder wil heel snel hier wat aan doen en dat wil volgens mij iedere Haarlemmer, ook degenen die ingesproken hebben. Het is echt zonde, zonde om niet te willen luisteren naar deze mensen, ook nu dit gebeurt.

De voorzitter: Mijnheer Bloem, ik ging er vanuit dat dit een interruptie was. Als dit een tweede termijn is, dan is dat ook prima, maar dan ga ik gewoon een hele tweede termijn nu doen. Oh nou, perfect. Dan is dat ook voor iedereen duidelijk. Gaan we een tweede termijn doen. Ja, gaat u vooral door. Nee, dan neemt u mee in het tweede termijn. Mijnheer Bloem.

De heer Bloem: Voorzitter, dit klopt dus niet en ik vind het echt heel erg jammer dat de wethouder zo star erin zit door te zeggen: het is dagelijks onderhoud. Nou, dat is het dus niet. En niet wil luisteren en deze fase ook bij deze werkzaamheden. Er is geen enkel moment, geen enkel moment dat het stadsbestuur niet moet luisteren naar zo'n constructief advies ook als het gaat om werkzaamheden die u niet als herinrichting ziet. Nee, dat is het misschien niet, maar het is zeker geen normaal dagelijks onderhoud. Dit is verstrekkend. Dus of de wethouder zegt toe, ik ga alsnog gewoon wel met bewoners praten, ik ga wel dat meenemen, ik ga dat krediet wat wij u geven daar ook voor inzetten. Of er komt een amendement om dat bij die manier te regelen van de SP.

De voorzitter: Nou, ik weet eigenlijk eventjes niet wat hier gaande is. Nee hoor, ik heb de heer Bloem maar even een tweede termijn gegeven. Het leek me handig. Ik ga er vanuit dat u nog even antwoorden wil geven. Als u dat in een soort van samenvatting wil doen.

Wethouder Rog: Dat zal ik doen. Ik zal kort een paar punten waar ik nog niet op het geantwoord doen. De putjes van de heer Visser, die nemen we mee. Ja, ik kan even niet garanderen dat het alle putjes zijn, maar ze gaan uitdrukkelijk meegenomen worden en het lijkt ook te kunnen met die betonplaten. Toch dan eventjes een korte reactie op de heer Bloem, want als wij dus nu een dagelijks onderhoud. Moet u zich even voorstellen hoe u daar mee om zou gaan, als ik dagelijks onderhoud ineens op eigen initiatief of op initiatief van door mij zeer gewaardeerde bewoners ineens zou verwerken in dagelijks onderhoud. Dan krijg u tegenover mij dat ik aan het herinrichten ben en daar zou u groot gelijk in hebben. Dus ik vind dat echt ingewikkeld. En ik heb aangegeven, we gaan naar die herinrichting toe, alleen dat duurt gewoon nog een jaar of vier. En ik denk dat wij die duizend Haarlemmers die deze noord centrumroute dagelijks afleggen, dat we die niet in de steek kunnen laten. Er is gevraagd van een suggestie van kun je dan met asfalt over die

betonnen? Ja, juist ook met het oog op hergebruik lijkt me dat een suggestie die ik misschien begrijp, maar nu niet zou willen overnemen. En ja, voor de rest is er nog aangegeven van met name door de ChristenUnie, wil je dan niet op een stukje toch wel overgaan naar herinrichting? Dat debat heb ik eerder met u gehad en ik begrijp uw verzoek. En tegelijkertijd zeg ik: laten we nu dit doen wat nodig is en laten we ze snel mogelijk aan de slag gaan. En dat gebeurt al volgend jaar met de startnotitie over hoe we deze lange route van zeven kilometer op een goede manier, op een leefbare manier kunnen verwerken.

De voorzitter: Dan gaan we nu een tweede termijn doen die al was begonnen. De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ja voorzitter, ik snap de wethouder wel, maar ik snap hem eigenlijk ook weer niet, want we moeten niet toe naar een soort kunstmatige tegenstelling tussen onderhoud en herinrichting. Want u zegt zelf, herinrichting is over vier jaar. Het onderhoud is 2024. Als we ergens elkaar in het midden kunnen tegenkomen. Wij pleiten ook niet voor uit stellen, want we zien ook gewoon dat het heel hard nodig is, maar juist voor opwaarderen. En straks komen er bij de nota mobiliteitsbeleid. Het is gewoon heel hard nodig dat we daaraan werken. Het is heel hard nodig dat we ook mensen verleiden om de fiets te nemen. En volgens mij pleiten de insprekers en ook hier commissie breed voor om te kijken wat mogelijk is om voor herinrichting op te, nee, dus onderhoud op te waarderen richting herinrichting. En kijkt u alstublieft naar de mogelijkheden, want drie miljoen is geen klein bier.

De voorzitter: De heer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, ik vind het toch jammer dat het dan weer een technische discussie wordt wat voor type discussie dit is, terwijl het heel belangrijk is we dat de Rijksstraatweg zo snel mogelijk aan gaan pakken. En we hebben een keer insprekers die met heel veel expertise hiernaartoe komen en ons uitleggen wat voor effect dit heeft. Dus ik zou toch nog graag van de wethouder willen horen, wat voor effect hebben deze betonplaten op het welzijn, noem ik maar, van de bomen? Kunt u daar nog op terug komen?

De voorzitter: De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Voorzitter, ja, ik snap de wethouder echt niet voor dat stuk ter zuiden van het Soendaplein, want als je eenmaal een betonplaat van twee meter legt, ga je niet een paar jaar later die betonplaten weer vervangen door een betonplaat van tweeënhalve meter. Het kost, qua geld zal het verschil niet zijn. Het is het drukste punt van de Rijksstraatweg. De wethouder zit heel zwart-wit te denken wat betreft, wat is onderhoud, worden is herstructurering. Maar gelukkig heeft de wethouder vandaag een grijs pak aan, dus ik wil de wethouder toch uitdagen om de wens van de raad te honoreren en ik hoop eigenlijk vandaag al een toezegging, anders komt er gewoon een motie. Oh ja, en ik heb de wethouder nog niet gehoord over steenbreek.

De voorzitter: De heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja voorzitter, we spelen weer gemeenteraadje. Wat ik vooral zie en ook hoor, is dat de wethouder op een adequate manier antwoord geeft op vragen die zijn gesteld. Op een adequate manier in het vervolgetraject de deskundigheid van bewoners en andere wil betrekken. Dat de wethouder doordrongen is van de urgentie en zijn best gaat doen en dat is meer dan deze wethouder doorgaans laat zien, dus ik ben ontzettend blij. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ik hoor van de wethouder dat hij zegt dat die plaat er inderdaad ook weer uit kunnen, maar dat betekent niet dat ze dan hergebruikt kunnen worden. Dus betekent dat dat het dus inderdaad toch een soort no regret maatregel is alleen voor ergens anders? Dat wil ik nog graag even horen.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, Actiepartij sluit zich aan bij de mening die door een aantal andere partijen is verkondigd, dat we hier inderdaad wel een beetje de grens mogen opzoeken van de tegenstelling die de wethouder aangeeft. Er kan best in de randen al wat herinrichting gebeuren, als dat inderdaad voor de lange termijn past. En dat staat ook in het stuk. We gaan ook kijken als er onderweg al herinrichting mogelijk is om het mee samen op te laten lopen. Maar, en ik denk dat dat ook heel belangrijk is, want voor je het weet vergeten we het straks weer en ligt het er straks weer tien jaar en dan hebben we tien jaar een betonplaten weg liggen door Haarlem Noord en dat kan toch echt niet de bedoeling zijn. Dus laten we proberen het zo goed mogelijk te doen en volgens mij krijgt u van de meerderheid van de commissie daar ook ruimte toe.

De voorzitter: De heer Rijbroek, Trots.

De heer Rijbroek: Ja, toch even richting de wethouder een opmerking. Het blijft dus als ik heb me realiseer nu de komende tijd, in ieder geval tot 2024, zal ik dan maar zeggen, bandjes plakken, herstellen ongelukken. En als ik dan kijk naar het eerdere project van de Rode Loper, Kruisweg Kruisstraat. En als we dus nu onderaan de streep kijken wat dat gekost heeft, dan lijkt het mij gewoon dat we de fasering zoals we die hebben opgesteld, en dat zullen we ook nog tegenkomen in de SOR, agendapunt tien, dan lijkt het me toch beter dat we met dit als wetenschap gewoon moeten beginnen. Dank u wel, wethouder.

De voorzitter: Volgens mij heb ik iedereen gehad. Klopt dat, voor de tweede termijn? Ja? Dan ga ik het woord geven aan de wethouder. Wethouder Rog.

Wethouder Rog: Voorzitter, volgens mij is er veel draagvlak in de commissie om in ieder geval dit vreselijke fietspad aan te pakken. Dat was er natuurlijk al in 2017 en ook mijn twee voorgangers hebben daar nadrukkelijk met u over gesproken en gezocht naar een oplossing die we vandaag presenteren met het verzoek om dus die drie miljoen uit die reserve daarvoor te halen. Ik zit ... Of uit het investeringsplan te halen. Ik zit toch een klein beetje met, ik heb vaak discussie met uw commissie en er zijn hele initiatieven gekomen over op welke wijze de commissie en de raad moet worden betrokken bij herinrichting, bij onderhoud et cetera. Wat we hier dus doen, is dus inderdaad wat u zelf ook vaststelt op het snijvlak van dagelijks onderhoud en groot onderhoud. Dat is waarom we het inderdaad met elkaar bespreken. Maar omdat het onder die titel valt, kunnen we aan de slag en kunnen we die duizenden Haarlemmers gaan helpen. Als u nu gaat vragen om er ineens een soort herinrichting van te maken, dan beseft u hopelijk ook dat dat in ons georganiseerde landje en onze georganiseerde gemeente gepaard zou gaan met inspraak, participatie, met alle stakeholders bij elkaar et cetera en zo verder, enzovoorts. Dat betekent gewoon dat we ongeveer straks dus in 23 zitten of 24 dat we daadwerkelijk die platen in de grond kunnen leggen en ik zou u dat niet adviseren. Ik zou u adviseren, zorg ervoor dat we dit geld vrij spelen, zorg ervoor dat nu zo snel mogelijk die platen neer kunnen leggen en een veilige fietsroute kunnen creëren in de wetenschap, ja, dat we later als uw raad daar de budgetten voor vrij speelt binnen die SOR een ander, nog mooier project te maken en met elkaar nadrukkelijk het gesprek aangaan, het dialoog aangaan over al die verschillende functies. Want één ding, dit gaat verduveld ingewikkeld worden, want het is een relatief smalle corridor waarin we heel veel functies willen laten samenkomen. En

iedereen die nu denkt, ach, geeft de wethouder maar even wat mandaat om daar een halve herinrichting van het maken of een aantal zeer gewaardeerde landschapsarchitecten te vragen om wat toe te voegen. Het gaat hem niet worden en het kan ook niet in onze, in de procedures die u zelf heeft vastgesteld en waar u mij steeds aan houdt en wat ook terecht is. Tegen mevrouw Schneiders van GroenLinks zeg ik nog, is het dan geld, vraagt zij, wat verspild is? Nee, want wat we dus nu doen, die platen. Ze kunnen er ook weer uit en op een andere plek gebruikt worden. Dus in die zin, ja, ze moeten er ook weer in. Dat kost geld. Het hele traject kost geld, maar dat doen we vooral die Haarlemmers die zoveel last hebben van deze vreselijke fietscorridor. En dus als antwoord op Trots, we blijven dus niet bandjes plakken, want over een paar maanden zijn we dus de eerste platen in de grond aan het leggen en dat kan met onze procedures zoals we die hebben maar dagelijks onderhoud op de wijze waarop we dat nu hier aan u voorstellen. En ik zou het heel fijn vinden als we daartoe in staat worden gesteld.

De voorzitter: Dank u wel. Dat was een duidelijk verhaal. Doe ik een korte derde termijn. De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Ja, ik snap de wethouder wat betreft de procedures. De grap is natuurlijk dat het project in allerlei stukjes geknipt is, dus je kan ook zeggen van nou, het grootste deel doen als dagelijks onderhoud. Maar het stuk waar die verbreding wel urgent is en mogelijk is, daar doen we wel misschien als er per se participatie nodig is een mini participatie. Dat kan, want het project bestaat uit allemaal deelprojecten. Dus dan roep ik de wethouder op toe, dat grote onderhoud. Maar doe ik dat stuk dan even langs de begraafplaats apart.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ja, heel kort voorzitter. Kijk, u zegt zelf, in 2024 gaan we dat onderhoud doen. Dus volgens mij is er in de tussentijd echt wel tijd voor participatie. En kijk, ik loop ook al een aantal jaar mee. Het risico met het onderhoud nu voor die drie miljoen is dat u over een paar jaar zegt als de herinrichting aan de orde is, ja, we hebben net dat onderhoud gepleegd voor drie miljoen, dus laat dat nu maar even zitten. Het heeft nu geen prioriteit. Zo werkt het ook helaas en daarom zeggen we van joh, kijk even wat er mogelijk is. Maar ja goed, u heeft al uw zienswijze met ons gedeeld en misschien kunnen we dat zelf in de raad met u delen via een motie of amendement.

De voorzitter: Volgens mij heb ik iedereen gehad voor de derde termijn. Kort nog de wethouder en dan ga ik afronden.

Wethouder Rog: Ja, ik had het over na 2024 en u weet dat soms projecten ook iets langer duren dan we van tevoren hopen. En ik stel nog maar een keer vast dat we op dit moment nog geen dubbeltje, behalve onderzoek, hebben vrij gespeeld. Dus uiteindelijk, u bent het orgaan, althans uw collega's in de raad, de gemeenteraad is het orgaan wat de budgetten vrij speelt en wat bepaald wat we gaan doen. Dus in die zin staat u zelf aan het roer en kan het. Maar op dit moment heeft uw raad er nog geen budgetten voor vrij gespeeld, dus we praten over iets wat mogelijk in de toekomst gaat plaatsvinden, maar wat we ook dus niet zeker weten aan waarvan we ook het tijdstip niet zeker weten.

De voorzitter: Mooi, duidelijk. Ik wil eerst eventjes met u vaststellen of dit beleidsplan zoals dat voorligt, of dat zo klaar is om naar de raad te sturen. Ik zie mensen knikken, dus dat is in ieder geval in orde. Dan wil ik met u bespreken, hoe zullen we dit naar de raad sturen? Als bespreekpunt? Ja. Dan noteer ik dat.

7. 17.35 uur Beslissing op bezwaar inzake een verzoek tot opheffing van geheimhouding (MR)

De voorzitter: En dan gaan wij door naar agendapunt zeven en dat is de beslissing op bezwaar inzake een verzoek tot opheffing van geheimhouding. Op diverse momenten zoals opgesomd in het raadsstuk, heeft de raad de geheimhouding bekrachtigd van de opgelegde geheimhouding op de aankoop- en verkoopprijzen van de straatstenen van het Floraplein. Een bekrachtiging was mede nodig vanwege het door de heer Mooijekind gedane WOP-verzoek, dat in dit geval tevens moest worden opgevat als een verzoek tot het opheffen van geheimhouding. Mooijekind. Dank u. Tegen de besluiten van de raad is bezwaar en later ook beroep ingesteld door de heer Mooijekind. En naar aanleiding van een uitspraak van de rechtbank op 28 juni 2021 wordt een nieuwe beslissing op bezwaar genomen, inhoudende het opheffen van geheimhouding van de aankoop- en verkoopprijzen. Het college stelt de raad voor om over te gaan tot opheffing van de geheimhouding van de prijzen van de straatstenen en dus ook alleen dat. Dat zeg ik er ook even duidelijk bij. Zoals opgenomen in het meer minder werkrapport van de heer Heijemans van de datum 20 april 2018. En om publicatie en daadwerkelijke opheffing van de geheimhouding twee weken uit te stellen nadat de beslissing is bekendgemaakt, dus er is nog mogelijkheid tot bezwaar mogelijk als de raad instemt met het opheffen van de geheimhouding, dus vandaar dat u nu niet de prijzen nog kunt noemen van de straatstenen. Mocht u dat wel willen tijdens deze bespreking, dan zullen we dat in beslotenheid moeten doen, maar dan hoor ik dat graag nu van. Is behoefte om dit in beslotenheid te bespreken? Nee? Mooi. Dan gaan we over tot het behandelen van dit stuk. Wie kan ik als eerste het woord geven? De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Dit is een hele tijd terug, hebben we dit al een keer kort besproken en ook nu kan ik er heel erg kort over zijn. De rechtbank heeft het terug verwezen naar ons om te bespreken met een hele duidelijke argumentatie. VVD die volgt het college in dat deze cijfers gewoon publiek mogen zijn en moedigt het college dan ook aan om dat standpunt in te blijven houden voor nu en in de toekomst. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Krouwels, D66.

De heer Krouwels: Dank u wel, voorzitter. Ja, uitstekend besluit van het college. Dank u wel.

De voorzitter: De heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Dank u wel, voorzitter. Zoals de heer Aerssens al zei, de klinkers van het Floraplein hebben we al vaak besproken in deze commissie, maar voor het laatst een tijd geleden. En in het licht van mijn aanstaand vertrek uit de raad, reflecteerde ik laatst terug op mijn tijd in de gemeenteraad en toen dacht ik ook terug aan de bespreking over het Floraplein en over de klinkers en dat ik daar geen goed gevoel aan heb gehouden en dat ik dat destijds niet goed heb gedaan. Ik ben dan ook blij dat ik nu in mijn laatste vergadering dat dan alsnog recht kan zetten, enigszins dan. De uitspraak van de rechter tikt de gemeente op de vingers en de geheimhouding dient opgeheven te worden. Daar gaan wij in mee en we stemmen dus in met opheffing van de geheimhouding. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ja, dank u wel voorzitter. Helemaal geen goed besluit van het college. Dit had u echt gewoon veel eerder moeten doen. Wij hebben toen ook aangegeven, het is echt gewoon waanzin om hier geheimhouding op te leggen en daar moet u ook gewoon mee ophouden. Alleen bij persoonlijke en bedrijfsgevoelige gegevens mogen we geheimhouding opleggen. Dit heeft er niets mee te maken. En in het

commissiebestuur is ook weer een stuk dat vrijgegeven moet worden. Dit kost ons tijd, dit kost ons geld en dit is echt gewoon heel slecht voor het imago van het openbaar bestuur. Het heet niet voor niets openbaar bestuur. Openbaar, alles tenzij. En hier moeten we echt mee ophouden en leer in trekken en wat mij betreft neemt u de heer Mooijekind in dienst, want die weet waar WOP over gaat. En hier moeten we echt mee ophouden. Ik ben hier echt gewoon heel erg teleurgesteld in. En uiteraard akkoord dat dit vrijgegeven wordt, voorzitter. Had al twee jaar geleden gemoeten.

De voorzitter: De heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja voorzitter, een blamage voor dit college. Ik lees even uit het oordeel van de rechter, verweerder is er niet in geslaagd om inzichtelijk te maken wat het belang van verweerder is. Wisten wij natuurlijk een tijd geleden al. Het is een schofterige manier om om te gaan Haarlemse helden als de heer Mooijekind. We betreuren het ook dat er een dure advocaat op wordt gezet. Dat kost een duit. Dat kost de Haarlemmer een duit. Een landsadvocaat is niet de minste en dan toch dit resultaat. Voorzitter, een blamage voor dit college en wij steunen uiteraard het voorstel. Had veel eerder gemoeten.

De voorzitter: De heer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. De heer Mooijekind is natuurlijk een luis in de pels voor het college. Dat moet eens gezegd worden. Maar hij heeft meestal nog gelijk ook en dat is het gekke. We hebben laatst aan de burgemeester gevraagd, de honderdduizend euro aan '...', het is eigenlijk te gek voor woorden. Het is een belachelijk iets. Openheid voor zaken. Ik hoor ze allemaal roepen: nieuwe democratie. Nou, ik zie het in Den Haag. Zet het maar bij de vuilnisbak, want er komt niks van terecht. Je moet open zijn, zuiver zijn en eerlijk antwoord willen geven, maar dat doet het college niet en dat zijn ik heel jammer. Maar de verkiezingen zullen het uitmaken. Dank u.

De voorzitter: Volgens mij heb ik iedereen gehad. Nee. Mevrouw Baas-Oud, OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Ja, voor Open Haarlem heeft het, hebben we ons vanaf het begin af aan al verbaasd over dit dossier en wij zijn ook voor openheid van zaken.

De voorzitter: Ik zag nog mevrouw Schouten, PvdA.

Mevrouw Schouten: Dank u wel, voorzitter. Ik kan er ook heel kort over zijn. Partij van de Arbeid stemt ook in met opheffing van de geheimhouding.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dat geldt ook voor GroenLinks. Wij zijn zeer voor openbaarheid. Altijd en nu helemaal.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Actiepartij was toen voor openbaarheid en is nu ook voor openbaarheid.

De voorzitter: Ik zag nog een interruptie. Sorry, mevrouw Schneiders, uw uitspraak loopt nog wat uit. Ik zag eerst de heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja, het wordt een bijzondere avond. U was altijd voor openbaarheid, maar in 2018 niet. Kunt u dat uitleggen, mevrouw Schneiders?

Mevrouw Schneiders: Ik zeg: ik ben in het algemeen altijd voor openbaarheid. Maar wij hebben inderdaad voor de geheimhouding gestemd. Klopt.

De voorzitter: Volgens mij heb ik nu iedereen gehad. Dan wethouder Rog, wilt u nog iets zeggen? Of uw standpunt van het college is op mij betreft duidelijk.

Wethouder Rog: Ja, ik proef eensgezindheid, nu in ieder geval tussen het college en commissie, dus dat is verheugend.

De voorzitter: De heer Aynan, interruptie.

De heer Aynan: Ik had ook iets gezegd over in het vervolg omgaan met geheimhouding. Trekt u lering hieruit of blijven we doorgaan met overal de stempelgeheimhouding op drukken?

De voorzitter: Wethouder Rog.

Wethouder Rog: Dat kan ik niet aan de voorkant zeggen. Wij zullen ieder WOP-verzoek gewoon zorgvuldig moeten wegen. Dat hebben we hier gedaan, toen een conclusie getrokken. Zijn door de rechter, die heeft ons opdracht gegeven om nu voor openbaarheid te gaan. Dat hebben we dus gedaan. We zullen iedere keer opnieuw die afweging moeten maken.

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Aynan: Dit gaat niet over WOP-verzoek, want met een WOP-verzoek ben je eigenlijk al te laat. Dit gaat helemaal aan het begin, dat u ons aan de raadstukken van het collegebesluit met geheimhouding ter kennisname meegeeft. En wij zeggen, gebruik dat dan alleen in de uiterste noodzaak. En ook de wet is daar heel helder in. Alleen als het om persoonlijke of bedrijfsgevoelige informatie gaat. Gaat u daar in het vervolg wat beter mee om?

De voorzitter: Wethouder.

Wethouder Rog: Kijk, de heer Aynan slaat hem een beetje plat en maakt hem een beetje makkelijk, want hij geeft terecht ... Nee, maar nu mag ik eventjes een antwoord geven toch? En dat doe ik graag, want u snijdt in de kernen een wezenlijk punt aan. Alleen, wat bedrijfsgevoelige informatie is over de partners waar wij zaken mee doen, dat zullen we toch echt iedere keer opnieuw moeten wegen. En er is kennelijk in het verleden een andere afweging gemaakt dan een groot deel van uw raad toen vond en waarvan wij dus nu door de rechter gecorrigeerd zijn. En dan gaan we dat dus herstellen. En we zullen, en dat zult u denk ik echt wel begrijpen, iedere keer opnieuw moeten afwegen of er inderdaad persoonlijke informatie op bedrijfsgevoelige informatie zich verzet tegen die openbaarheid.

De voorzitter: Laatste keer.

De heer Aynan: Want u legt nu de bal bij de raad, een groot deel van de raad. U heeft toen een voorstel gedaan om het geheim te verklaren. Een groot deel van de raad ging akkoord. U doet nu een ander voorstel om het openbaar te maken. Een groot deel van de raad gaat akkoord. De raad is volgend ons verzoek aan u als

college is om daar dus heel secuur mee om te gaan, want openbaarheid is echt gewoon van levensbelang voor een democratisch bestel als de onze.

De voorzitter: De heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja, dank u wel. Ik ben benieuwd, zou u in anekdotische zijn, wethouder Rog, kunnen vertellen hoe de reactie van de heer Mooijekind was toen u hem persoonlijk belde als sportief verliezer om hem te feliciteren met deze uitspraak? Hoe reageerde de heer Mooijekind op uw telefoontje?

De voorzitter: Nou, ik weet niet wat daar helemaal de plek voor eens. De heer Amand, Trots. Laatste.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Trots wil graag weten, wat heeft dit de Haarlemmer gekost financieel, dit grapje met die dure advocaat? Dat wil Trots wel even weten van u.

De voorzitter: Dat is een technische vraag. De heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Ja voorzitter, ik had hier niet per se het woord over willen voeren, maar natuurlijk steunen wij ook het openbaar maken hiervan. Maar ik schrik wel natuurlijk een beetje van de houding van GroenLinks die zonder enige toelichting draait. Goed, kan gebeuren. Maar wat ik vooral jammer vind, en ik zal het nog een keer proberen, als het college gecorrigeerd wordt, is dat niet een teken voor het college om te gaan reflecteren? Heeft het college naar aanleiding hiervan gereflecteerd? En wat voor stappen zijn ondernomen om ervoor te zorgen dat het niet meer nodig is dat de rechter ons gaat corrigeren op dit vlak?

De voorzitter: Ik laat mevrouw Schneiders van GroenLinks even reageren. Wilt u reageren? Ja?

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ja, wij gaan niet zomaar om. Daar is natuurlijk een rechter voor nodig geweest. En ik vind inderdaad dat geheimhouding moeten we voorzichtig mee omgaan. Moeten we niet te snel doen. En we krijgen die dingen vaak in het begin van een vergadering van de raad en dan zijn we allemaal eigenlijk best wel geneigd van oh nou, daar zal wel goed over nagedacht zijn. Een paar keer geleden is er ook gezegd van, we gaan er nu beter naar kijken. We gaan het gewoon veel beter aanpakken, beter controleren en beter opletten. Nou, dat ondersteun ik van harte. Laten we dat doen, laten we alstublieft daar beter op letten. Ook wij allemaal, maar natuurlijk ook het college. En waarom wij nu daarmee om zijn gegaan, is wij dachten toen van nou ja, dat moet dan maar, geheimhouding, omdat er toen belangen leken te spelen bij Heijmans. Nou, nu is dat in ieder geval niet meer zo, want het project is ook afgerond. Dus dat argument telt niet eens meer. En het gaat alleen maar over de prijzen van de steentjes. Nou, dat is ook heel erg ingeperkt en dat is ook een reden om het toch openbaar te maken.

De voorzitter: Dan ga ik nu ...

De heer Bloem: Voorzitter, ik wil daar een korte reactie op.

De voorzitter: Ja, ga uw gang.

De heer Bloem: Ik neem heel even afstand ervan dat wij als raad met zijn allen dan mag geneigd zijn om iets als geheim te verklaren. Dat is blijkbaar iets wat bij GroenLinks speelt en ook bij een hele hoop andere coalitiepartijen, maar niet bij de SP.

De voorzitter: Wethouder Rog, wilt u nog reageren of is dit zo, is er voldoende gezegd?

De heer Bloem: Ik heb een vraag gesteld, voorzitter.

De voorzitter: Ja, maar ik stel ook vast dat dezelfde vraag op een heleboel andere manieren wordt gesteld en ik heb de wethouder nu al een paar keer horen antwoorden op diezelfde vraag.

De heer Bloem: Ik heb echt geen antwoord gekregen. Ik heb een specifieke vraag gesteld. Ik heb daar geen antwoord op gekregen en u kapt dat af. Ik vind dat echt zonde. Waarom zit ik hier dan?

De voorzitter: Nou wethouder, in specifieke vraag die u niet heeft beantwoord.

Wethouder Rog: Nee, maar dat komt misschien nog wel, omdat ik hier namelijk over een specifiek onderwerp uitgenodigd ben om in de commissie te spreken. En dat gaat over dit agenda onderwerp, over dit WOP-verzoek en deze rechterlijke uitspraak. En daar beperk ik mij ook toe, want de discussie over de algemeenheid van hoe het bestuur daarmee omgaat, ja, het spijt me, dat is nu niet waarom een naar de raad, overigens ook niet mijn portefeuille.

De voorzitter: De heer Bloem.

De heer Bloem: Voorzitter, ik vind het toch echt even een stukje te makkelijk. Als het niet lukt om even ... Als het als een soort prikkeldraad achter ergens stelt en het wordt niet weggehaald, dan reflecteert u, durft u wel te reflecteren. En als het gaat over iets belangrijks, over openbaarheid, dan zegt u ja nee, nu ben ik even geen portefeuillehouder. Dit gaat alleen even hierover. Dan had het helemaal in het bestuur moeten zijn. Ik vind het heel erg makkelijk van het college en daar laten we het dan maar bij.

De voorzitter: Fijn. De heer Mohr, u wenst ook nog een uitsmijter.

De heer Mohr: Nee hoor, ik wens je een uitsmijter. Ik wens gewoon een antwoord op de vraag over het telefoontje. En die vraag is van belang, omdat we hier drie jaar strijd voeren met een burger. De burger wint de zaak en dan wil ik weten hoe dit college omgaat vervolgens met die overwinning door de burger. Is er telefonisch contact geweest, ja of nee?

De voorzitter: Wethouder Rog, is er telefonisch contact geweest, ja of nee?

Wethouder Rog: Ik zeg de heer Mohr hier dat ik mij ter verantwoording heb te roepen richting de raad. En ik heb tal van contacten en daar ga ik niet het over hebben nu. Ook niet in dit specifieke geval of ik daar wel of niet contact over heb gehad. Ik leg aan uw commissie en uiteindelijk aan uw raad verantwoording af.

De voorzitter: Mooi. Ik wil met u bespreken hoe we dit naar de raad gaan sturen. Kan dit als hamerstuk na de raad of als hamerstuk met stemverklaring?

De heer ...: Stemverklaring graag.

De voorzitter: Met stemverklaring. Dan gaat het als hamerstuk met stemverklaring naar de raad. Dank u wel.

8. 18.00 uur Vrijgeven uitvoering vervangen Schalkwijkerbrug (MR)

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt acht, en dat is het vrijgeven van het uitvoeringskrediet vervangen Schalkwijkerbrug. De Schalkwijkerbrug moet vervangen worden en bij de kadernota 2022 heeft de

raad het in het IP beschikbare bedrag voor deze brug opgehoogd tot 1,950 ... 1.950.000 euro. Hiervan is in 2020 reeds 200.000 euro beschikbaar gesteld als voorbereidingskrediet en aan de raad wordt nu gevraagd om een krediet vrij te geven van 1.750.000 euro voor de uitvoering van de vervanging van de brug. En extra krediet beschikbaar te stellen van 950.000 euro vanuit de uitbreiding van het IP. Dit wordt verwerkt binnen de budgettaire kaders van het IP actualisatie programmabegroting 2022-2025. Met dit besluit kan de brug daadwerkelijk deels vervangen worden met een verwachte levensduur van honderd jaar. Wie kan ik als eerste het woord geven? De heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Dank u wel, voorzitter. In het kort komt onze bijdrage erop neer dat we kunnen instellen met de uitvoering. Maar ik wil toch één opmerking plaatsen over DAO. Bij de oversteek voor voetgangers en fietsers richting de Herensingel zit nu een kleine, vierkante betonrand en wat ons betreft is die gevaarlijk. En toch staat in het DAO deze rand weer ingetekend. Het zou heel makkelijk kunnen zijn om die er gewoon uit te halen en niet terug te plaatsen en dan wordt het een stukje veiliger. Dus ons verzoek is om die rand niet terug te plaatsen, zodat fietsers niet meer onverwachts uit hoeven te wijken of er niet tegenaan hoeven te rijden. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ja, dank u wel voorzitter. Het is inderdaad nodig dat de brug vervangen wordt, dus ook goed dat dat ook gaat gebeuren. Maar als we kijken naar veiligheid in het stuk wordt er alleen maar gerefereerd aan de constructieve veiligheid van de brug zelf. En ook een beetje in het verlengde van de vorige discussie Rijksstraatweg wil Jouw Haarlem u vragen om ietsje verder te kijken dan de brug zelf, want een paar meter verderop bij het stoplicht richting de school wordt al jarenlang gevraagd om de verkeersveiligheid daar vooral voor de schoolgaande kinderen, het is een basisschool, om die ook mee te nemen. Het is echt een paar meter verderop en bij het volgende agendapunt, vaststellen mobiliteitsbeleid, wordt daar ook dus beleid van gemaakt om even verder te kijken dan wat we nu voor ogen hebben, dus of u dat mee te nemen.

De voorzitter: Iemand anders nog het woord? Ja, de heer Rijbroek, Trots.

De heer Rijbroek: Ja, dank u wel voorzitter. Wat betreft de risico's kanttekeningen. Kijk, er wordt gesproken over chroom zes verf, bestaande leuningen werk. Ik neem aan dat daar de veiligheid gewaarborgd wordt. Dan wordt het vrij technisch. Dat is in het project de RI, risico-inventarisatie, evaluatie is wel belangrijk. En daarnaast, milieuonderzoeken zijn geweest en er zijn verontreinigingen aangetroffen. Nu is mijn vraag natuurlijk, want dat zit er niet bij gestopt, welke verontreinigingen dan? En vertraagd dat dan het werk? En tijdens de opgravingswerkzaamheden archeologische begeleiding noodzakelijk moet zijn? Wat voor tijd vraagt dat? En wat ik mis, is eigenlijk, omdat er gesproken wordt dat de brug heel dicht gesitueerd is bij de bestaande bebouwing, zes meter tot afstand, dan vind ik het vrij verbazingwekkend waarom er geen maatregelen worden genomen in het kader van monitoring, dus meting vooraf voor vendaties van bebouwing eventueel te overhellen van gevels. Dank u wel.

De voorzitter: Uw vragen waar ook behoorlijk technisch van aard. Dat geef ik even mee. Als u ze van tevoren stelt, dan helpt u de vergadering en de bespreking van dit stuk. De heer Krouwels, D66.

De heer Krouwels: Dank u wel, voorzitter. Ja, akkoord met het krediet. Ook met de budgetverhoging. We zijn wel benieuwd naar het antwoord van de vraag van Jouw Haarlem en ik kom toch op bezoek vanuit de commissie ontwikkeling. En wij zijn erg blij met de passage dat de brug ook rekening wordt gehouden met de toekomst van de tram.

De voorzitter: De heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Voorzitter, toen ik denk ik vier jaar geleden vroeg bij het bespreken van de werkzaamheden Buitenrustbruggen. Goh, hoe kan het nou dat het opeens zoveel duurder is? Toen zei ze ja, we hebben alles nagekeken. We hebben echt herzien. We hebben daar gewoon fouten in gemaakt, maar dat gaat niet meer gebeuren. Ik verzeker u, alle posten die in het investeringsplan staan, die kloppen. En nu zijn we bij de volgende brug en moet er alweer meer geld bij. Natuurlijk stemt de SP en met die brug. Die is gewoon aan het einde van zijn leven, dus daar moet wat mee gebeuren. En ja, dat kost veel geld en ik heb niet de mogelijkheden om in te schatten of dit nou veel is. Ik weet wel dat alles in de bouw duurder is, dus het verbaast me niet. Maar wel de vraag aan de wethouder, hoe zit het met al die andere posten, naar aanleiding van uw portefeuille natuurlijk, want daar kunt u nooit overheen kijken, over die schaduw, hoe het daarmee zit? Zijn die kosten nog reëel? En is deze overschrijding aanleiding om dat nog eens goed te herzien? Heeft u dat al gedaan of gaat u dat nog doen?

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Ja, nou, kort. Wij steunen, wij stemmen in met het investeringsbudget, omdat we inderdaad ook denken dat deze brug snel vervangen moet worden, omdat hij aan het einde van zijn levensduur is. We zijn blij met de opmerking van het CDA. Inderdaad, daar moet natuurlijk een vergevingsgezinde stoeprand, zoals dat ook in de HIOR en de SOR is opgeschreven. Dus het is wel vreemd dat dat hier ontbreekt. En dan inderdaad, de eerdere opmerking van eigenlijk ook bij dit project zou je ook willen uitzoomen, inderdaad de bereikbaarheid van de school, maar ook het ontbreken van het fietspad aan de oostkant van de Schalkwijkstraat is natuurlijk heel bijzonder. Maar goed, we gaan nu eerst een brug doen en zo te zien wordt het niet onmogelijk gemaakt om dat later op te passen, maar het is duidelijk dat de verkeerssituatie op dit punt echt erbarmelijk is.

De voorzitter: Heb ik iedereen gehad? Mevrouw Baas-Oud, OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Ja, wat ons betreft ook, dat moet gebeuren. Dus zeker instemmen met het krediet. Ook met de verhoging, maar wij zijn net als de SP daar ook kritisch op en wij vragen inderdaad ons af, wat de heer van de SP ook al zei, wordt het investeringsplan dan wel nagekeken op vergelijkbare investeringsposten, waarin deze onderdelen misschien nog niet zijn opgenomen, dus daar ook de kosten weer hoger op uitvallen? Wordt dat gecheckt, zodat we niet weer voor verrassingen staan? En natuurlijk nogmaals stemmen we in, maar het is wel fijn dat het niet, het is bijna het dubbele. En dat het iets hoger is, dat lijkt me duidelijk in deze tijd, maar het dubbele is wel behoorlijk.

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Ja, goed dat deze brug aangepakt gaat worden. Inderdaad, einde van de technische levensduur van de brug, dus goed. En ook wij zullen instemmen met het krediet. Wel een opmerking. In dit punt en ook in andere onderwerpen die we bespreken, gaan we telkens weer dingen vooruitschuiven van oké, hoe gaan we dit nou betalen? Er wordt nu over de actualisatie van de programmabegroting gesproken. Ik wil de wethouder vragen of hij al op een veel eerder moment kan komen met kijken van oké, wat hebben we nu allemaal ingestemd? Welke bedragen staan er al in? En of we daar alvast iets vooruit kunnen kijken van oké, hoe gaan we dit nou bekostigen? Dank u.

De voorzitter: Iemand anders nog? Mevrouw Schouten, PvdA.

Mevrouw Schouten: Dank u wel, voorzitter. Partij van de Arbeid die dan ook van harte instemmen met het beschikbaar stellen van dit krediet, zodat de brug weer prachtig nieuw kan worden voor de toekomst.

De voorzitter: Mooi. Dan ga ik het woord geven aan de wethouder.

Wethouder Rog: Ja, dank voor uw bijdrage. Dank voor de instemming ook voor de vrijgave voor krediet. Tegelijkertijd denk ik terecht een heel aantal opmerkingen over de kostenoverschrijdingen. Daarover een paar dingen. In 2015 is er dat eerste, op basis van een bestek, een doorkijkje gegeven. Dat is uiteindelijk gewoon heel beperkt geweest. Daar zijn allerlei elementen niet in meegenomen, zoals het verleggen van kabels en leidingen, vooronderzoek, vergunningen, leges, dat soort zaken. Dat doen we inmiddels anders. Dus dat geef ik ook richting de SP, die zegt van, dat hebben we vaker gehad met bruggen. Dat doen we dus nu anders. Dus we nemen dit soort zaken mee. En we hebben tegenwoordig bij procesopdrachten door een technisch adviseur, kijken we ook al die bijkomende kosten, brengen we in kaart. Tegelijkertijd is er dan dus nog een vraag gesteld, ook bij andere projecten gaat dit nooit meer gebeuren. Nee, dat kan natuurlijk niet toezeggen. Er zijn verschillende omgevingsfactoren, bijvoorbeeld het tekort aan chips, bijvoorbeeld de grondstoffenprijzen, schaarste in de markt et cetera. Die maken dat er wel degelijk overschrijdingen kunnen zijn. Tegelijkertijd heb ik nu een aantal elementen op genoemd waar we dus echt gewoon nu rekening mee houden in onze processen en die gewoon straks wel op orde zijn.

De voorzitter: Interruptie van de heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Maar betekent dat ook dat alle posten die nu in het investeringsplan staan, dat die nog een keer nagekeken worden met deze methodiek?

Wethouder Rog: Dat vind ik een terechte vraag en als de voorzitter mij toestaat, wil ik die vraag waarvan ik me heel goed kan voorstellen waarvan ik getergd ben en zin zou hebben om nu ja te zeggen, wil ik eventjes op terug komen in de technische beantwoording. En voorzitter ja, als u het goed vindt, wil ik dat ook doen met de overige vragen. Er zijn heel veel, of heel veel, er zijn een aantal uiterst technische vragen gesteld en ook over het meenemen dan van meer werk in de omgeving. Daar heb ik op dit moment gewoon niet een beeld bij, dus ik kom daar op terug voorafgaand aan de behandeling waarvan ik hoop dat die door kan gaan.

De voorzitter: Ja, voor en dan liever nog voor de maandag natuurlijk, dat de fracties daar over vergaderen. Dat dat even duidelijk is. De heer Aynan nog een interruptie.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Ik ga de wethouder ook tergen, want ik heb geen reactie gehad op de oversteek naar de Veronicaschool.

Wethouder Rog: Die was inbegrepen bij mijn toezegging dat ik bij u terugkomen op deze vragen.

De voorzitter: Mooi, dan ga ik aan de ... Ja, de heer Aynan nogmaals.

De heer Aynan: Ik neem aan alstublieft ruim voor de raadsbehandeling.

Wethouder Rog: Dat heb ik net in samenspraak met uw voorzitter toegezegd.

De voorzitter: Dan ga ik nu graag met de raad over met de commissie vaststellen hoe we dit naar de raad sturen, als u daarmee instemt. Commissie, zal ik voorstellen ... Nee, zegt u maar. Wat wilt u? Hamerstuk?

De heer ...: Nou, het hangt er dus vanaf wat het antwoord erop. En het is wel een politieke vraag. Dus in hamerstuk met stemverklaring en de SP zal het opwaarderen als het antwoord niet ...

De voorzitter: Ja, dat lijkt me een uitstekend voorstel. Dat doen we. Hamerstuk met stemverklaring. Dan is het nu zeven over half zeven. Ik zie u graag terug om, nou wat zullen we zeggen, zeven uur? Dat lijkt mij prima. Zeven uur alstublieft. Dan schors ik nu een vergadering.

18.30 tot 19.00 uur Eetpauze

Overige punten ter bespreking

9. 19.00 uur Evaluatie maai-beheer 2020 en voortzetting 2021 (MR)

De voorzitter: Dames en heren, hartelijk welkom bij het vervolg van de commissie Beheer. We gaan naar agendapunt negen en dat is de evaluatie van het maai-beheer 2020 en de voortzetting 2021. In 2020 is het mij de heer omgevormd naar een meer ecologisch maai-beheer. Uit een draagvlakonderzoek onder Haarlemmers naar vergroting van de biodiversiteit is gebleken dat het draagvlak groter, ook al leidt dat tot een ander beeld van het openbaar groen. Kern is dat de uitvoering goed is gegaan en er 10% gazon is omgevormd naar ecologisch beheerd bloemrijk gras. Maar dat voor een verbetering van de biodiversiteit inzet van een ander maaigarnituur nodig is. Het agendapunt is op verzoek van Jouw Haarlem geagendeerd en als doel van de bespreking is aangegeven dat uit de evaluatie blijkt dat slechts 10% van het areaal aan gazons ecologisch gemaaid wordt. Graag bespreken we hoe we dit percentage omhoog kunnen krijgen. Daarom geef ik het woord aan de heer Aynan van Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Een mooie inleiding. Veel leefgebied van soorten is al flink verdwenen of afgenomen en dat merk je ook als je bijvoorbeeld, als ik met de auto op vakantie ga. Waar je voorheen om de paar kilometer moest stoppen om de insecten van je voorruit af te krabben, is mij opgevallen dat het helemaal naar Spanje, dat ik dat helemaal eigenlijk geen een keer hoefde te doen. En dat komt omdat er gewoon minder insecten zijn. Vandaar ook dus hier onze agendarings. Voorzitter, kruidenrijke bermen fungeren vaak als het laatste toevluchtsoord voor deze beestjes, insecten. En bloemen in deze bermen worden gebruikt als voedselbron, langer gras wordt gebruikt als schuilgebied of voor het leggen van eitjes en langere aaneengesloten bermen dienen als verspreidingsroute, de zogenaamde ecologische corridors. En die corridors dienen ook wat ons betreft om perken en parken aan elkaar te verbinden, waardoor je dus een ecologische structuur krijgt door de stad heen. En voorzitter, het voordeel is dat eentonige beeld van bermen veranderd in kleurrijke bermen, dus dan krijgt het oog ook nog eens wat. En deze verandering biedt veel kansen voor vlinders, insecten en andere soorten wat de biodiversiteit weer ten goede komt. En daarnaast wat ik net zei, zijn bloemrijke bermen gewoon aantrekkelijker voor de mensen. Vandaar ook het pleidooi van Jouw Haarlem om meer dan de huidige 10% van de bermen ecologisch te beheren. Want zoals u net zei in uw inleiding, uit de enquête blijkt dat maar liefst driekwart van de Haarlemmers die het ook wil en qua materiaal kan het ook makkelijk, want Spaarlanden heeft inderdaad nieuwe maaimachines gekregen. En onderaan de streep is het goedkoper, dus tel uit je winst. Waarom gaan we dit niet morgen al doen? Graag een reactie van het college. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Wil iemand anders nog het woord voeren? Anders geef ik het woord ... Ja, mijnheer Amand, Trots.

De heer Amand: Maaiplan, mooi, prachtig. Wij krijgen toch wel een heleboel klachten rond de Prins Bernhardlaan dat de mensen ook de borden haast niet kunnen zien, dus wij willen daar toch bij kruispunten dat er toch wel iets aan gedaan wordt, want het zicht wordt eigenlijk ontnomen, dank u.

De voorzitter: De heer Krouwels, D66.

De heer Krouwels: Dank u wel, voorzitter. Eén aanvullende vraag, veel openbare ruimtemeldingen die worden gemaakt door de BuitenBeter-app die staan in het stuk niet genoemd als mogelijkheid om te reageren. Hoe zit dat, wethouder?

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, we zijn blij dat de gemeente begonnen is met duurzaam beheren van de bermen. Het is natuurlijk iets wat je lange tijd vol moet houden want het is niet iets wat in één keer effect gaat hebben, en wat ook gewenning vraagt van de mensen die het onderhoud moeten doen want nu zagen we, en dat staat ook in het stuk, dat er toch zo nu en dan nog eens gemaaid wordt terwijl dat niet de bedoeling is. Wij denken ook dat het echt meer kan dan 10 procent, we hebben gelezen dat juist stedelijke omgevingen de laatste toevluchtsoorden voor heel veel soorten zijn, omdat het buitengebied gewoon compleet industrieel wordt beheerd en daar de insecten gewoon zijn verdwenen, dus dat mijnheer Aynan dat heeft meegemaakt klopt want dat hebben de boeren voor ons gedaan. En dat is heel treurig en afschuwelijk, en we moeten in de stad het maximale doen om dat te doen, en dat moet natuurlijk veilig dus niet op alle plekken, maar wat ons betreft is dit goed beleid en het mag wat ons betreft nog wel een tandje meer.

De voorzitter: De heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Dank u wel, voorzitter. Ja, de richting die we op willen is volgens mij duidelijk, we willen goed verzorgde gazons en goed verzorgde bermen, en we willen tegelijkertijd de biodiversiteit vergroten. Het ecologisch maaibeheer zien we dus ook als een stap in de goede richting. Toch willen wij het volgende opmerken, allereerst natuurlijk aansluitend bij de opmerkingen van de heer Aynan, wij willen investeren in die corridors, in die ecologische hoofdstructuren, dat vinden wij belangrijk. Maar wij vinden het ook jammer dat een aantal plekken in de stad het nieuwe maaibeleid heeft geleid tot een weelde van onkruid, dat soms tot hoger groeit dan een meter. En dat kan toch niet de bedoeling zijn. Een voorbeeld daarvan is bijvoorbeeld het Vlooienveld waar echt heel hoog onkruid groeit. In de stukken die hier voorliggen wordt daar voor zover ik kon zien, voor zover ik kon nagaan, geen woord over gerept, en dat vind ik jammer. Dus mijn vraag aan de wethouder is hoe hij tegen het hooggroeiend onkruid aankijkt en of hij een opdracht ziet om daar ook werk van te maken.

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

De heer Hulster: Kunt u, mijnheer De Lint, kunt u een definitie geven van onkruid, want ik heb begrepen dat dat voor de mensen die in de biodiversiteit bekend zijn eigenlijk een term is die helemaal niet bestaat. Dus eigenlijk alle plantjes zijn gelijkwaardig toch, bijvoorbeeld ook voor de Schepper?

De voorzitter: De heer De Lint.

De heer De Lint: Ja, dank voor uw vraag. Nee, kijk, ik ben verre van een bioloog. Ik benoem alleen wat mij opvalt en wat ik ook vaak terug heb gehoord. En onze stad moet natuurlijk, tuurlijk willen we investeren in die

biologische biodiversiteit en onze groene infrastructuur, maar het moet wel er fatsoenlijk uitzien. En als er ... En als dingen die op het oog, ja, dat gaat niet. Volgens mij begrijpt u precies wat ik bedoel.

De voorzitter: Termijn? Ja, de heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Ja voorzitter, ik schrik wel weer van het CDA. Vorige week waren mensen die 's nachts genoten van het nachtleven waren ongedierte, en nu is het prachtige flora en fauna die in het wild groeit onkruid. Gaat niet helemaal goed, volgens mij. Wat herbezinning is het denk ik wel tijd voor, maar goed, daar hebben jullie ook een congres over, volgens mij. Dus succes daarmee.

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

De heer De Lint: Ja, voorzitter, ik snap de ludieke opmerking, maar ik zou aan de heer Bloem zeggen: ga eens kijken naar het Vlooienveld en ik denk dat u het ook onkruid zou noemen. Dank u wel.

De heer Bloem: Voorzitter, ik ben daar met mijn zoon langsgelopen en ik vond het geen onkruid. Ja, het is mooi dat dit eindelijk lukt, het is vervelend dat het ook best wel vaak misgaat toch nog, we krijgen daar ook best wel veel klachten over, daarvoor of meer klachten over goh, het begint net te bloeien, de nimfen zijn er, we zijn echt op het toppunt, nu gaat het gebeuren, alsnog weg. Jammer, maar goed, nog even misschien te horen hier ook mondeling, college, ga nou daar echt wat harder aan werken om dat te voorkomen. Ja, en de vraag is dus dat vooral maar nou, voor de rest sluiten we ook ons aan bij de vragen van Jouw Haarlem.

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Ja, ecologisch onderhouden van ons groen in plaats van het per se op het oog doen, dat vinden wij ook zeker een goed iets. Alleen iets ecologisch onderhouden moet geen excuus zijn om overal de planten metershoog te laten groeien of om, ik wil het woord onkruid niet noemen want dan krijg ik zo meteen interrupties, of om de gazons die we ecologisch onderhouden vol te laten liggen met afval. Zwerfafval is echt daarzo een groot probleem, een voorbeeld dat ik u wil noemen is een groot stuk groen wat we onderhouden in de Europawijk, daarzo hebben we een heel mooi grasveld waar speeltoestellen middenin staan, wat ecologisch onderhouden wordt en het ligt altijd vol met afval. En we zijn zeker voor het uitbreiden van het onderhouden van onze groenperken op een ecologische manier, maar dan wil ik ook graag van de wethouder horen, als we dat gaan doen, hoe gaan we ervoor zorgen dat zwerfafval op die plekken echt tot een minimum beperkt wordt?

De voorzitter: Interruptie, mevrouw Oosterbroek, GroenLinks.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, ik heb een vraag aan de VVD. Zou het een goed idee zijn dat eventueel dat wij meer inzicht krijgen op wanneer we waar gaan maaien, zodat onze zwerfafvalteams, zeg maar de enorme groepen vrijwilligers die ons helpen met het verwerken van ons plastic afval op straat, beter kunnen zien wanneer ze effectiever afval kunnen rapen? Wat vindt u van dat idee?

De heer Aerssens: Het lijkt me niet per se de noodzaak en de taak van vrijwilligers om de taak van de gemeente op te nemen om het groen op een fatsoenlijke manier te onderhouden, en daarbij met het ecologisch maaien betekent ook dat we veel minder maaien dan in perken die we constant maaien, dit wordt heel veel maaien zo, maar die we niet ecologisch maaien. Je moet daar echt meer aan onderhoud aan doen en het mag geen excuus zijn dat ecologisch onderhouden om geen onderhoud te plegen. Twee keer er dan

overheen per jaar met een maaier is echt iets anders, dat is niet mijn definitie van het goed onderhouden van het groen. Dus het moet echt een groter, breder aspect zijn dan slechts dit.

De voorzitter: Mevrouw Oosterbroek.

Mevrouw Oosterbroek: Toch nog een andere vraag ook, want u beantwoordt die van mij niet helemaal, maar hier kan ik ook een vraag op stellen. Vindt u als VVD dat biodiversiteit ten koste mag gaan van de verzorgdheid van het openbaar groen en de gazons van de Haarlemmers?

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dat biodiversiteit ... Jeetje.

Mevrouw Oosterbroek: Ik kan het wel nog uitleggen, de meerderheid van de Haarlemmers vindt dat een goed idee. Dus ja, dus ik denk eigenlijk dat de VVD dat ook vindt, maar ik dacht: dat is wel handig, want ik kan me voorstellen met plastic en niet onderhouden en het ziet er niet verzorgd uit, maar wat de meerderheid van de Haarlemmers vindt is dat biodiversiteit mag ten koste gaan van de verzorgbaarheid van het openbaar groen. Dus we hebben liever biodiversiteit dan echt nette, keurige, ja, golfbanen in onze stad.

De heer Aerssens: Eén, de VVD heeft niks gezegd over golfbanen in de stad en heeft juist gepleit voor een ecologischer beheerde stad dan wat u mij nu toeschrijft. Ik denk dat ik het daarbij wil laten, voorzitter.

De voorzitter: Ja, ik ga gewoon het woord geven aan mevrouw Oosterbroek, dan kan ze het zelf meenemen in haar eigen termijn. Mevrouw Oosterbroek, wilt u het woord?

Mevrouw Oosterbroek: Ja hoor.

De voorzitter: Gaat uw gang.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, het was ook een vraag, dus ... Nou ja, ik dacht: ik stel een vraag. Ik wilde de VVD niks toelichten, ik was gewoon geïnteresseerd. Nou, ik vind het supermooi, ik ben onwijs blij met de resultaten die we hebben geboekt met het programma Minder maaien, ik hoop dat we nog meer kunnen doen. Het ziet er goed uit, ook de manier waarop de klachten zijn ontvangen. Ja, wij dachten: misschien is het handig, omdat we zo veel mensen hebben die ons helpen met het plastic afval, om als dat, ja, digitaal platform wordt georganiseerd, daar ook informatie over te geven, maar maak er geen doelstelling van. De doelstelling moet zijn om meer ecologisch te beheren en om betere biodiversiteit in onze stad te hebben. En het zou mooi zijn als we de wijkraad nog beter kunnen betrekken zodat, ja, we per wijk participatiegroenplannen kunnen maken zoals wij ook afgelopen kadernota hebben aangenomen in een motie.

De voorzitter: De heer Aynan. Ja, u bent begonnen met dit onderwerp, dus is dit een interruptie? Ja? O, gaat uw gang.

De heer Aynan: Ja, u hoopt dat er meer ecologisch gemaaid gaat worden, het zou mooi zijn dat, maar ik mag van GroenLinks als grootste fractie toch wel iets concreters verwachten dan hopen en dat soort wensdenken?

Mevrouw Oosterbroek: Ja, zeker weten, want u heeft dit voor ons geagendeerd eigenlijk.

De heer Aynan: Ik doe graag uw werk.

Mevrouw Oosterbroek: Ja. Nou ja, ik bedoel, in het Haarlems Dagblad volgens mij het eerste die zei: nou, we zouden wel eens minder kunnen maaien om de stadsecoloog te financieren, volgens mij was dat GroenLinks. Dus dank u wel, mijnheer Aynan. Dit is een concrete maatregel die wij hier in Duurzaam Doen hebben gerealiseerd.

De heer Aynan: Ik doe graag uw werk, maar vindt u 10 procent ecologisch maaibeheer voldoende? Zo niet, wat gaat u concreet voorstellen?

Mevrouw Oosterbroek: Ik wil altijd meer.

De heer Aynan: De tweede vraag, wat gaat u concreet voorstellen? Want hopen en mooi en dat soort dingen, daar komen we niet verder mee.

Mevrouw Oosterbroek: Nou, wij kijken uit naar het ecologisch beheerplan en naar aanleiding van ...

De heer Aynan: Dat heeft u voor u.

Mevrouw Oosterbroek: En naar aanleiding van de inhoud gaan we kijken wat het meest effectief en haalbaar is.

De heer Aynan: Daarom heb ik dit ter bespreking geagendeerd, want dat is, dit is de evaluatie. U ziet het, 10 procent.

De voorzitter: Wilt u nog reageren of laat u het daarbij?

Mevrouw Oosterbroek: Nee, er komt volgens mij nog een groter plan aan, en dit is heel mooi dat we nu deze evaluatie hebben en dan kunnen we zien dat het heel goed gaat. En bij het grotere plan dan zetten we de vervolgstappen.

De voorzitter: Mooi. Dan ga ik als het goed is nu het woord geven aan wethouder Rog. Gaat uw gang.

Wethouder Rog: Ja, dank u wel, en fijn om met uw commissie het nieuwe ecologisch maaibeleid te mogen bespreken. Ik proef veel draagvlak, niet alleen in de samenleving maar ook in uw commissie, voor een ecologisch beheer van onze gazonnen en gelukkig leidt het inderdaad ook tot veel positieve reacties. Tegelijkertijd, en dat proef ik ook bij een aantal van uw inbrengen, zitten er soms ook kanttekeningen aan, wat sommige mensen onkruid noemen en wat welig woeden afgelopen zomer en lente als gevolg van de klimatologische omstandigheden die tamelijk ideaal waren voor onkruid, maar ook fracties die de vinger leggen bij de veiligheid rond verkeerskruispunten. Ook daar moeten we rekening mee houden, net zoals dit ecologische maaibeleid waarbij we dus meer biodiversiteit willen realiseren, meer insecten willen realiseren, ook moeten in verhouding brengen met bijvoorbeeld ook de andere functies die parken hebben. Waar mensen hun honden uitlaten, waar mensen hun kinderen willen laten spelen, of zelf willen recreëren. Dus we hebben 10 procent van het totale gazonareaal nu omgevormd tot bloemrijke parken, maar tegelijkertijd is een heel deel van die gazonnen hebben een andere functie die in zichzelf strijdig zijn met die bloemrijke, dat bloemrijke areaal waar we dus veel meer nu van hebben dan eerder.

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

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Ik ben benieuwd, wethouder, wat is precies uw doel en hoe gaat u meten of u dat doel heeft bereikt? Want ik hoor u spreken over meer insectjes, meer beestjes, hoe gaat u dit meten en wat is het doel wat u gaat bereiken?

Wethouder Rog: Het doel was meer biodiversiteit, en een ander doel waarmee we dit zijn geslaagd en dat zal de VVD aanspreken, was dat we ook een bezuinigingsmaatregel hebben gerealiseerd op het maabeleid. Beide doelen zijn behaald en dat is denk ik echt heel goed nieuws. We hebben minder kosten en een mooiere stad met meer biodiversiteit, en wij monitoren ook inderdaad in die omgevormde gazons de insecten en we zien dus inderdaad daar bijvoorbeeld dat daar zich ook meer bijen weten te vestigen. En dat was ook inderdaad een doelstelling.

De voorzitter: De heer Aerssens nog een keer.

De heer Aerssens: Ja, dank u. Ik ben benieuwd hoe de wethouder meer biodiversiteit heeft gemeten. Bent u bijen gaan tellen in een bos, wat heeft u gedaan? Ik weet het, maar is dat dan daadwerkelijk alleen hetgene waarop u dit punt meet? Alleen maar op de hoeveelheid bijen op een aantal locaties, dat moet toch niet alleen de definitie zijn van meer biodiversiteit, want dan laat ik gewoon een aantal bijen los in Haarlem en dan gaan we eens kijken hoe goed het met de biodiversiteit is.

De voorzitter: Wethouder Rog, u heeft het woord.

Wethouder Rog: Wat ik dus aangaf, weer even terug hè, waarom zijn we dit gaan doen? Omdat we dus inderdaad meer biodiversiteit willen hebben, gericht dus eigenlijk vooral op die insecten. Een van de zaken die we dus inderdaad meten, dat is ook vanuit uw raad in de indicatoren vastgesteld, ik bedenk het allemaal niet, uw raad doet dat, is inderdaad dat we meten hoeveel bijen er zijn, ook hoeveel ... En we stellen ook vast dat daar dus nu ook meerdere soorten zijn. Nou, dat is dus iets wat we zien, wat dus effect heeft, we hebben dus meer insecten en tegelijkertijd zien we ook er, biodiversiteit gaat niet alleen over insecten, dat gaat ook over bijvoorbeeld vogels die soms juist belang hebben bij kort gemaaid gras waar ze zo her en der eens een wormpje kunnen pikken en ook dat is dus belangrijk. Dus eigenlijk is die biodiversiteit ontwikkelt zich juist door diversiteit van hoe we die gazons onderhouden, en daar slagen we dus gelukkig heel goed in met ook draagvlak dus in de samenleving. Dan, ja, dus we zijn ook in ontwikkeling, en dat betekent dus ook inderdaad dat we soms bij kruispunten in moeten grijpen en misschien soms ook vaker, waarbij ik al aangaf dit jaar een bijzonder jaar omdat we echt heel veel grassen ook enorm snel groeiden, gezien de klimatologische omstandigheden, maar we zien ook plekken waar we natuurlijk het nog beter kunnen doen of waar per ongeluk gezien de beperkte materialen die we op dit moment hebben nog hebben gemaaid, waar we dat straks met nieuwe materialen die we gaan aanschaffen erin zullen slagen, onze mensen van Spaarnelanden erin zullen slagen, om die diversiteit van die gazons beter te realiseren. Dan is er nog een vraag gesteld door GroenLinks over een digitaal platform, moet je dan mensen niet aankondigen hoe het zit? En ja, dat gaat hem wel, dat gaat heel lastig worden omdat we ook met weersomstandigheden iedere keer opnieuw even moeten kijken wanneer kun je waar het beste maaien, en dat verandert gewoon om de haverklap, dus helaas zie ik daar niet meteen een kans in. Ecologische verbindingen, veel van de fracties hebben daar ook aandacht voor gevraagd. Nou, dat is natuurlijk ontzettend belangrijk, hè. Dan heb je naast die insecten inderdaad nog veel meer kans op vergroting van die biodiversiteit en dat is een van de punten waar ik heel graag zeer binnenkort bij u op terugkom in het groen beleidsplan en hoe heet het nou, de houtskoolschets. Dus die ontvangt u van mij zodat we inderdaad nog een stapje extra kunnen zetten. Dus kan ik, om dan de vraag van de heer Aynan die deze samenkomst heeft georganiseerd, die hij zelf aan anderen vraagt van wat is dan het niveau wat je moet hebben, kan ik die nu concreet beantwoorden in een ander percentage? Dat kan ik niet, wat ik wel kan

zeggen is: we hebben een hele slag geslagen met die 10 procent van het totale areaal waar dus ook heel veel functies in zitten die gewoon onmogelijk met alle wensen die er in de stad zijn ook ecologisch beheerd te kunnen worden, maar tegelijkertijd zien we wel mogelijkheden en ook met de nieuwe materialen om dat op plekken wel te doen, dus ik zie dit echt als een stap waar we nu twee jaar mee bezig zijn en die we wat mij betreft doorontwikkelen. En ik heb er veel vertrouwen in dat daar ook draagvlak voor is in uw raad.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Aynan nogmaals.

De heer Aynan: Ja, wat ons betreft kan het echt gewoon sneller, want ik ben er vandaag ook een rondje wezen fietsen en je ziet echt gewoon op plekken waar onnodig gemaaid wordt, en dat heeft niets met verkeersveiligheid te maken en niets met de gebruiksvriendelijkheid van onze parken, want dat is echt wel gewoon goed geregeld. Ik heb het niet eens over de oevers van het Spaarne gehad, dat kan echt gewoon een ecologisch corridor worden. Laatste vraag, voorzitter: een houtskoolschets, dat is overigens niet echt ecologisch verantwoord, maar wanneer kunnen we die verwachten?

De voorzitter: De heer Hulster nog van de Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, er wordt tegenwoordig ook gewerkt met het in stroken maaien, dus dat je niet alles in één keer maait maar dat je dat faseert omdat dat dan weer voor verschillende groepen insecten weer beter is, wordt daar ook over nagedacht? En het tweede is, hier en daar staan er bordjes waarop staat: dit maaien we niet voor de bijen, volgens mij wordt dat vooral door buurtbewoners neergezet, is het niet verstandig om dat wat proactiever te gaan doen, ook met het oog op het per ongeluk maaien, dat er echt wat meer uitleg komt ook naar de bewoners die bijvoorbeeld denken dat er onkruid staat?

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Ja, toch de vraag aan de wethouder of de wethouder die bijenindicator nou een goed middel vindt om het ecologisch beheer te gaan meten, of dat het misschien niet veel verstandiger is om, als we willen weten en dus meten, om eens te kijken naar het percentage van het groenoppervlak wat ecologisch onderhouden wordt en daarop te gaan bijsturen? Want wat zegt die bijen nou verder, anders dan slechts de hoeveelheid bijen? De wethouder, of de VVD wil graag de wethouder wel op wijzen dat de wethouder net is vergeten om überhaupt in te gaan op ons punt met betrekking tot zwerfafval, daar horen we de wethouder graag nog echt over. En de wethouder die zegt dat de VVD het fijn vindt om een kostenbesparing te zien, dat klopt inderdaad, maar in dit geval, ja, helaas, dit is een kostenbesparing van GroenLinks want dit komt namelijk verkeerd uit. Het heeft namelijk als effect dat de stad er niet beter op wordt, want het wordt uiteindelijk niet beter onderhouden omdat er zwerfafval komt, ook omtrent bij speelplekken en dergelijken, en dat moeten we toch niet willen? Dan geven wij liever iets meer uit om ervoor te zorgen dat dat wel goed onderhouden wordt, en dan kunnen we ook beter inzetten op ecologisch beheer. Ik wil de wethouder vragen als hij gaat kijken naar uitbreiding om ook te kijken naar de huidige plekken, daar waar speeltoestellen staan, om daar echt op te letten dat we daarzo voorzichtig zijn in het ecologisch onderhouden van ons groen. Dank u wel.

De voorzitter: Kan ik het woord geven aan de wethouder? Ja, heel fijn.

Wethouder Rog: Paar concrete vragen waar ik staccato doorheen zal gaan. De houtskoolschets, november. De Actiepartij had het over die stroken, dat is echt actief gewoon wat we op dit moment doen, hè. Een deel wel, een deel niet. Waarom, omdat je dan dus juist verschillende insectensoorten maar ook verschillende andere,

bijvoorbeeld wormen, dus inderdaad de kans geeft om lekker naar boven te komen, wat vogels dan weer erg leuk vinden. En ja, de natuur is wreed maar uiteindelijk leven we daardoor wel in een stad waar ook naast die bijen en vlinders ook vogels een plek weten te vinden, maar ook veel kleine zoogdieren bijvoorbeeld ook kunnen schuilen. Dus dat is echt heel prettig en we doen dat ook voor bijvoorbeeld de egels en we hebben ook nog prachtige egeltrapjes, nou, je kunt je vingers erbij aflikken. Dan de, ja, de bijenindicator, de VVD heeft mij daar vaker over bevraagd maar dit, en mijnheer De Lint geeft aan dat het CDA die vraag ook vaker heeft gesteld en dat is waar, en dit laat ik echt bij uw raad. U gaat over de indicatoren en ik ben niet uw controleur, u controleert mij, dus ik laat dat echt aan u of u daar een wijziging in wil doen. Ik herhaal nog maar eens dat de heer Aerssens nu aangeeft dat een gedachte in uw raad zou kunnen zijn over het percentage ecologisch beheerd gras in de gemeente, nou, ik laat dat bij u. Zwerfafval, is natuurlijk nu niet het onderwerp hier, maar u betreft het omdat u aangeeft: er kan dus zwerfafval blijven liggen in het hogere gras. En dat begrijp ik, en dit is wel een punt in zijn algemeenheid. De wijze van onderhoud maar ook dit hè, hoe het beeld van hoe we de stad onderhouden, dat wordt een nadrukkelijk onderwerp van gesprek bij de DDO-contracten die wij sluiten met onze partners, en ik heb daar vaker, onder andere ook met de fractie van D66, contact over gehad, zijn moties aangenomen in uw raad en er is ... We moeten gewoon vaststellen dat er vaak frictie blijkt te bestaan tussen wat we afspreken en wat dan lijkt te voldoen, en wat de ervaring is van Haarlemmers. En dit staat op mijn netvlies en dit bespreken we dus ook bij die contracten.

De voorzitter: Mooi. De heer Hulster als uitsmijter.

De heer Hulster: Nee, een interruptie. Komen de DDO's ook naar de commissie toe, krijgen we die ter bespreking?

Wethouder Rog: Voorzitter, ja. Hier wrekt zich dat ik dat niet weet, ik heb nog nooit dat gedaan. En dus ik kan het niet zeggen en er is ook niemand die mij nu redt, dus ik laat het weten. Ik weet het niet.

De voorzitter: U komt er later op terug. Nou, dan ... Ja, ik zou echt heel graag gewoon af willen ronden met dit stuk. De heer Aerssens had ook nog een vraag gesteld dus doen we gelijk ...

De heer Aerssens: Ja, de vraag over de speeltoestellen en daarbij het opletten. Als de wethouder het toch over DDO's heeft, misschien goed om het daarbij mee te nemen en ik wil mijnheer Hulster graag steunen in zijn vraag van net, en de wethouder vragen of hij gewoon wil toezeggen dat die DDO's hier naar de commissie komen.

De voorzitter: Wethouder gaf net heel duidelijk aan dat hij daar wel later op terug gaat komen, denk ik. Mevrouw Oosterbroek, u wilde ook nog een keer?

Mevrouw Oosterbroek: Ik dacht: zijn we nu bezig met de tweede termijn? Want het duurt zo lang, want dan wil ik nog wel een vraag stellen aan de heer Aerssens over de bijen.

De voorzitter: Nou ja, u proefde aan mij dat ik echt gewoon heel graag afronding van dit stuk wil, dus ik had u net al wilde ik u allen bedanken voor het inhouden en dat doe ik dan nu nogmaals een keertje. De heer Aynan, wilt u, of let u ook op uw tijd hè. Is het goed zo of ...

De heer Aynan: Terechte opmerking over mijn tijd maar ik ben een beetje in dubio, voorzitter, misschien dat u mij kunt helpen, want die houtskoolschets in november, gaat dat ook expliciet over het maaibeleid? En dus dubio is van zal ik nou een motie vreemd aankondigen of doen we dat bij de houtskoolschets?

De voorzitter: Ja, het lijkt mij verstandig om te wachten, dit is soortement een voorstapje, een nulmeting was dit, en dat echte beleid komt natuurlijk in november, zoals de wethouder toezegde. Ja. Nou, wethouder, zit maabeleid in die houtschets?

Wethouder Rog: Het ecologisch beheer, en daar valt het maabeleid ook onder, komt daarin terug. En verder, voorzitter, ja, ga ik niet zeggen of iemand wel of niet een motie moet indienen, dus dat zult u me niet kwalijk nemen.

De voorzitter: Ik ga ervan uit dat dit nu voor u duidelijk was, mijnheer Aynan?

De heer Aynan: Ik maak ... Nou ja, goed, u hoort wel van me.

De voorzitter: U heeft altijd de ruimte om een motie vreemd aan te kondigen. Dames en heren, dan concludeer ik dat dit zo voldoende is besproken, en het gaat niet door naar de raad.

10. 19.15 Nota uitvoeringsprogramma SOR 2021 (RB).

De voorzitter: En dan ga ik graag met u naar agendapunt 10 en dat is de nota uitvoeringsprogramma SOR 2021. Het college informeert de raad nu over de SOR 2040 en het stuk is geagendeerd op verzoek van GroenLinks, en als doel van de bespreking is aangegeven dat alhoewel we al een eind op weg zijn we toch graag de nulmeting bespreken en of we in de goede richting gaan. Nou, dan ga ik graag het woord geven aan GroenLinks. Wie, dat is mevrouw Schneiders, zie ik.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ja, klopt.

De voorzitter: Gaat uw gang.

Mevrouw Schneiders: Ja, dank u wel. Ja, dat was de nulmeting die is er, dat is heel fijn dat die er is, maar er waren nog een paar andere dingen die in dat uitvoeringsprogramma werden benoemd waar ik een vraag over heb, omdat ik me afvroeg of dat, ja, waarom we sommige dingen nu op een andere manier gaan doen. En dat gaat erom dat we ons afvragen of we inderdaad op de goede weg zijn. Er zijn een paar projecten die extra moeten worden opgenomen, en dat worden eigenlijk niet zo heel erg duidelijk onderbouwd waarom dat dan zijn, dat is die lobby bereikbare steden en de HOV-studie Haarlem-Schiphol/Amsterdam. Dat is op zichzelf prima, maar daardoor gaan er andere projecten ook weer uit het uitvoeringsprogramma of wordt het vertraagd, en dat is onder andere die stadsstraat Rijksstraatweg. En nou ja, daar hebben we het net over gehad dat die best wel prioriteit heeft, dus is het dan wel goed om die te vertragen? Dus dat vraag ik me af, mijnheer de wethouder. En tweede punt is de Oostersingelgracht, die maakt onderdeel uit van het klimaatadaptatieprogramma want er zou water moeten komen, samen met Papentorenvest en Amsterdamsevaart. Dat is ook een sleutelproject in de SOR, en daarvan wordt nu gezegd, ja, we krijgen nog een klimaatadaptatienota, die komt er blijkbaar nog aan in 2021, maar er wordt nu al gezegd dat dat vertraagd wordt naar 2025-2030 terwijl wij ook als raad eigenlijk geld hebben vrijgemaakt door asfalt weg te laten halen of althans niet te laten leggen bij de Schipholweg-Amerikaweg kruising, om asfalt weg te kunnen halen bij de Oostersingelgracht. En dan is het jammer dat dat project dus vertraagt terwijl het dus ook een klimaatadaptatieproject is, een sleutelproject, en dat het dus hier in dit in het uitvoeringsprogramma staat dat het achteruit wordt gehaald.

De voorzitter: De heer Krouwels, D66.

De heer Krouwels: Dank u wel, voorzitter. Ja, er wordt in het uitvoeringsprogramma 2021 het een en ander gewijzigd, en mijn collega mijnheer Van Leeuwen had daar technische vragen over gesteld en ik kan ze eigenlijk weer opnieuw aan u stellen. We zijn nu negen maanden verder, er valt eigenlijk, ik kon er niet concreets hier veel uit ophalen. Ten tweede, voor het uitvoeringsprogramma voor volgend jaar aan de gemeenteraad, kunt u iets specifiekier zijn dan de eerste helft? Want ja, dan hebben we namelijk echt wat te bespreken hier over wat we dan daadwerkelijk gaan uitvoeren. En dat komt ook een beetje op het volgende neer, dat staat ook in het stuk, dat er projecten zijn die worden opgenomen die moeten ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, en de voorbereiding en realisatie van de projecten loopt achter op de planning. Maar in de beantwoording van de technische vragen staat dat het wel op orde is. Wethouder, kunt u daar iets meer toelichting aan geven? Dat vind ik moeilijk, maar misschien ben ik zelf iets te groen in deze commissie. Mijn collega van GroenLinks heeft ook al gezegd: het doorschuiven van de vergroening van de gedempte Oostersingelgracht, dat snappen we eigenlijk gewoon niet. Dit loopt al zo lang, er zijn twee moties voor aangenomen, de projectgroep Groene Singel naar ons weten staat echt klaar om dit aan te pakken, uit de communicatie van uw ambtenarenapparaat heb ik begrepen wordt voorgesteld om te beginnen begin volgend jaar, maar in de stukken voorsorteert u eigenlijk op de vergroening pas wordt opgenomen in de periode van 2025 tot 2030. Kunt u mij iets wijzer maken, wethouder? Tot zover.

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

De heer De Lint: Ja, ik beperk mij in deze bijdrage even tot wat volgens mij het doel was van de bespreking zoals aangegeven door GroenLinks, de nulmeting van het uitvoeringsprogramma van de SOR. Ik ben erg benieuwd naar de vijf indicatoren van de nulmeting die we nog niet konden zien omdat ze tot nu toe nog niet gemeten worden. En de overige indicatoren die er tot nu toe wel staan, weet ik niet of ik daar echt overtuigd van ben. Een van die indicatoren is bijvoorbeeld de wilde bijendichtheid. Maar de meeste indicatoren gaan namelijk over de perceptie van Haarlemmers over onze openbare ruimte, en nou is dat natuurlijk belangrijk en op zich heb ik daar geen probleem mee, vind ik dat prima, maar ik mis binnen de tot nu toe genoemde indicatoren wel iets echt concreets. Dus ik hoop dat dat binnen die vijf indicatoren die we nog niet hebben gezien, dat het daartussen zit. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, en in aanvulling op wat het CDA zegt valt het ons op dat er wordt gemonitord hoe de Haarlemmers de fiets- en wandelroutes rond Haarlem waarderen, en dat is dan ook nog verslechterd, ik weet niet of ze verdwenen zijn, maar zou het niet handig zijn om te onderzoeken hoe de Haarlemmers de fiets- en wandelpaden binnen Haarlem waarderen?

De voorzitter: Iemand anders nog? Nee? Wethouder Berkhout, dan heeft u het woord.

Wethouder Berkhout: Ja, dank u wel voorzitter. Even kijken hoor, de vragen van GroenLinks, zijn we op de goede weg? Ja, daar lijkt het wel op. We zijn al een paar jaar bezig met het uitvoeringsprogramma van de SOR en in 2019 heeft u ook met ons geconstateerd dat dat wat opstartproblemen had. Ook later nog, vorig jaar heeft u ook geconstateerd: het zijn wel veel onderzoeken, wanneer gaan we nou eens naar die uitvoeringsprojecten? Maar het gaat wel steeds beter, om maar zo te zeggen. We hebben ook toen gezegd: we hebben eerst wat onderzoeken nodig om ook die middellange en die langetermijnprojecten ook een basis te geven. Veel hangt met elkaar samen, dat zie je natuurlijk ook in de visie van de SOR, groen en bereikbaar. Maar het aantal projecten dat nu gerealiseerd wordt dat gaat op zich voorspoedig. U gaf nog eventjes aan, twee van die punten kwamen eigenlijk misschien langszij, de lobby voor bereikbare steden en de HOV-

corridor. Dat klopt hè, het heeft ook deels een adaptief karakter en ik denk dat we ook wel na vorige week in de commissie ontwikkeling ook wel kunnen zien dat daar een bepaalde multiplier achter zit, om het maar zo te zeggen. Het gebiedsplan voor bereikbare steden kan in potentie 300 miljoen euro opleveren, dan is het fijn als we dan eventjes dat momentum pakken om ook maximaal op die cofinanciering in te zetten. En ook voor de HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam is het goed dat we daar nu echt serieus aan de weg timmeren. Dus dat zijn van die aspecten die ook heel erg passen binnen dat adaptieve karakter van het uitvoeringsprogramma. U geeft aan: ja, maar dan gaat wel die stadsstraat op de Rijksstraatweg, eigenlijk schuift die naar achter. Nou, volgens mij had u het er net eerder hier de avond over, het gaat over die betonplaten, dus thank god, er wordt iets gedaan aan de Rijksstraatweg. Deze stadsstraat, dit is het langeretermijnperspectief wat we voor ogen hebben. Maar waar we nu wel achter komen is eigenlijk sorteert die een beetje voort op de uitgangspunten die we voor stadsstraten in het algemeen in Haarlem voor ogen hebben. Dus eigenlijk, eerlijk gezegd, is het ook logischer om eerst een masterplan te hebben voor de uitgangspunten voor stadsstraat om vervolgens hier aan de slag te gaan. En ik ben heel blij om dan in ieder geval te kunnen zeggen: we doen niet niks op de Rijksstraatweg maar we zijn aan de slag. Dus dat zijn de twee argumenten om nu even te zeggen: dan kiezen we voor lobby bereikbare steden en een jaar later voor de stadsstraat. De gedempte Oostersingelgracht, ook vaker hierover gegaan, bij de kadernota nog een motie door u ingediend, natuurlijk, ik heb vernomen dat ... Kijk, eigenlijk geven wij nu aan: dat kan vanaf 2025. Dit is een dusdanig groot project, het is eigenlijk ook ... Het is logisch, het past ook, laat ik het zo zeggen, binnen de mobiliteitstransitie die we in Haarlem voor ogen hebben, het volgende agendapunt. Maar het vraagt wel wat, het vraagt ook wel een integrale benadering van wat voor een consequenties heeft het dan voor de verkeerscirculatie of ook de herrotering van de bussen. Dus ik denk als we met het mobiliteitsbeleid, als u ook daar eind deze maand een richting geeft, dan is het ook weer duidelijk wat kunnen we doen, wat uw keuze is voor de ruimte die we daar hebben. Maar wat ik heb vernomen is: er komt nog een informatienota waar eigenlijk bij u de keus voorligt bij de begroting om dit project naar voren te halen. Wij plannen dit, het is voornamelijk IP ook hè, laten we duidelijk zijn, dus het gaat wel echt om veel geld, in 2025. Als u zegt: dat mag of moet eerder, dan moet u ook ons richting meegeven ten koste van welk project dat in dat tijdpad 2021-2025 naar achter schuift. U heeft al eerder die link gelegd met Schipholweg, kruispunt Schipholweg-Prins Bernhardlaan of Amerikaweg, daar zit in principe geen geld vanuit de SOR voor. Nou, dit wordt u toegelicht bij de informatienota en die keus ligt voor bij de begroting, dus ik denk dat dat van belang is. Dan het CDA had het over de indicatoren, die mogen wel wat concreter want het gaat eigenlijk alleen over beleving. Dat kan ik me deels wel voorstellen, maar ze zijn wel gekoppeld aan de doelstellingen zoals we ze voor ogen hebben van de SOR, en dan ... Dat ziet u trouwens ook vaker bij de P&C-cyclus, dat we dan vaak wel van deze typen indicatoren uitgaan. En wij, ja, ik ben er nog wel ook, wij zijn er ook nog wel zoekende in. Het liefst hebben wij ook concrete meetbare indicatoren, laten we daarop vooropstellen. Hier beginnen we nu mee, en we hopen daar steeds meer informatie over te kunnen hebben, maar op dit moment hebben we die nog niet. En dan zit ik nog eventjes, de Actiepartij had tot slot, die zei: kunnen we eigenlijk ook niet kijken als indicator de beleving van het fietsen en wandelen in de stad, als ik het goed heb. Dat lijkt me goed, dat zou ik willen meenemen. En D66, ja, dus even voor u, u had uw collega die nu ergens in de bergen rondloopt, volgens mij, had deze technische vragen opgesteld. Nou, wij liggen op koers hè, ik kan u dus wel eventjes meegeven, misschien kan ik dat ook nog technisch even nasturen, want ik heb een overzicht van een lijstje, ik denk dat dat voor u altijd ook wel tot de verbeelding spreekt. Dus dat kan ik toezeggen, wethouder, dat we eventjes technisch ... Ik ga ze niet allemaal in het kader van de tijd nu opnoemen, dat hebben, voor de actualisering, ik denk dat dat goed is, daar staat eerste kwartaal, ik denk eerder dat dat later wordt. En dat heeft ermee te maken dat we een nieuwe coalitieperiode ingaan waar ook eventjes de kaders denk ik voor de SOR en de middelen daarvoor weer herbevestigd moeten worden, en tegen die tijd hebben we ook het mobiliteitsbeleid en het groenbeleid

als kaders vastgesteld en kunnen we denk ik met een goede basis een meerjarenuitvoeringsplan vaststellen, dus ik denk dat het logischer is om dat na de zomer volgend jaar te doen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder. Nog een vraag van de heer Krouwels, D66.

De heer Krouwels: Ja, dank u wel voorzitter. Ook de informatienota omtrent de groene Oostersingelgracht, wanneer komt die eraan?

Wethouder Berkhout: In ieder geval voor de begroting, zoals ik zei.

De voorzitter: Volgens mij is dit stuk dan zo voldoende besproken, het gaat ook niet door naar de raad.

11. 19.30 uur Spreektijd voor belangstellenden (over niet op de agenda staande onderwerpen).

De voorzitter: Dan neem ik u mee naar agendapunt 11 en dat is het spreekrecht voor belangstellenden over onderwerpen die niet op de agenda staan. We hebben vandaag drie sprekers, dat is mevrouw 'T Hart van de wijkraad Meerwijk, de heer Schaart en de heer Kortekaas. Als ik u drieën mag vragen om naar voren te komen. Ik heet u alle drie van harte welkom bij de commissie beheer, we vinden het heel fijn dat u bent gekomen om het een en ander toe te lichten. Ik zie twee van u, goedendag. Gelukkig, daar komt mijnheer Kortekaas ook. U krijgt zo meteen drie minuten de tijd om uw verhaal te houden. Als uw tijd bijna op is dan geef ik u een seintje, dan kunt u de belangrijkste dingen nog even zeggen en afronden, en daarna is er eventueel nog tijd om vragen aan u te stellen door de commissieleden. Ik ga beginnen met mevrouw 'T Hart, als u dat goedvindt. Als u de grote knop in het midden aandrukt dan gaat het rode lichtje branden en heeft u drie minuten de tijd. Gaat uw gang.

Mevrouw 'T Hart: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Geachte voorzitter, geachte leden van de commissie. Om te beginnen wil ik mij graag even voorstellen. Ik ben Marijke 't Hart, ik ben voorzitter van de wijkraad Meerwijk. In juni van dit jaar heb ik ook een inspreekbijdrage geleverd bij deze commissie over hetzelfde onderwerp, over IVORIM, misschien herinnert u zich dat nog. Ik heb toen verteld dat ik gezien had dat in het participatieverslag CO de indruk werd gewekt dat er goed overleg met de wijkraad was geweest tijdens de participatiefase, en ik heb toen verteld dat wij dat vanuit de wijkraad totaal anders beleefd hebben. De vragen en kanttekeningen van de wijkraad die we hebben ingediend tijdens de participatiefase zijn niet meegenomen in het participatieverslag. U heeft daarvan dus ook geen kennis kunnen nemen. Wij hebben gevraagd aan de projectgroep wat de reden was dat onze bijdrage niet is opgenomen. Die vraag hebben we meermalen gesteld en daar hebben we tot op heden nog steeds geen antwoord op gekregen. Ik heb een uitgebreide notitie gemaakt en die heb ik aan u gestuurd, en daar staat in dat de bewoners niet goed geïnformeerd zijn over het project en waarin staat dat ik denk dat u ook niet goed geïnformeerd bent over wat de bewoners vinden en wat de klankbordgroep vindt. In de nota masterplan IVORIM staat dat het belangrijk is om de bewoners te betrekken, te informeren en daarbij te betrekken, en dat staat er heel duidelijk in. De eerste keer dat de bewoners een brief kregen van de gemeente met de plannen was in februari 2021. Het masterplan IVORIM is vastgesteld in de gemeenteraad in september 2020, een half jaar daarvoor dus. Bij deze brief was een folder gevoegd dat mensen konden kiezen tussen groen, spelen en ontmoeten. Mensen konden niks zeggen over de indeling van de straten of de plannen om de straten anders in te delen, daar werd niet naar gevraagd. Opvallend is ook dat in het participatieverslag alleen maar staat wat mensen gezegd hebben over groen, spelen en ontmoeten, en dat niet is opgenomen wat mensen vinden over het parkeren. In de folder staat ook dat er geen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. Die verdwijnen natuurlijk wel, de helft van de straten komt groen en geen plekken waar auto's staan. Daar kan je eindeloos over discussiëren en dat gebeurt ook, wat nou

parkeerplaatsen zijn, wat parkeerplekken zijn en wat getelde geparkeerde auto's zijn, maar ik vind dat als je bijdrage verwacht van bewoners of van de klankbordgroep, dat je dan duidelijk moet zijn in de informatie en dat je duidelijk moet zeggen hoe de plannen eruit komen te zien, en dat je daar niet politieke spelletjes of andere spelletjes over moet spelen, maar ik vind: wees dan duidelijk, geef duidelijke informatie. Waar wel overleg plaats mee heeft gevonden is met de klankbordgroep, daar heb ik de vorige keer ook vragen over gekregen, ik heb dat verder uitgezocht. Die klankbordgroep is ingesteld voor Warmtenet. Warmtenet was een project wat in Meerwijk uitgevoerd zou worden en waar alleen mensen voor uitgenodigd werden die eigenaar zijn van een woning, want daar was het voor van belang, want de bewoners van de flats, wat het grootste gedeelte is van Meerwijk, dat ging via de woningcorporaties. Dus in de klankbordgroep zaten eigenaren van woningen en niet mensen uit de wijk die sociaal, die huren, geen mensen van andere culturen, geen mensen van andere afkomst.

De voorzitter: Mevrouw 'T Hart, mag ik u vragen af te ronden?

Mevrouw 'T Hart: Nou, ik ben ... Ik moet nog een heel klein stukje vertellen maar ik doe mijn best. De klankbordgroep heeft in 2019 vergaderd en heeft duidelijk gezegd dat zij kozen voor scenario 2, parkeren aan twee kanten. Wat gebeurd is, is dat er op de een of andere manier in de gemeenteraad niet bekend is gemaakt wat de klankbordgroep vond, dat stond ook niet in het participatieverslag, in het participatieverslag staat niet wat de klankbordgroep vond en is gekozen voor scenario 3, dus niet het scenario wat gekozen is door de klankbordgroep. En de vraag is: hoe kan dat? Hoe kan het dat de gemeenteraad heeft gekozen voor scenario 3 terwijl dat niet de keuze was? En waarom is dat niet terug gerapporteerd? Wij hebben dus geconcludeerd: de bewoners zijn niet goed geïnformeerd en de gemeenteraad is niet goed geïnformeerd over de mening van de klankbordgroep. Wij verzoeken de gemeenteraad dan ook om naar de bewoners te luisteren. Op dit moment worden handtekeningen opgehaald door de groep bewoners waarin zij verzoeken om de indeling van de straten met parkeren aan twee kanten zo te laten. Er zijn inmiddels 440 handtekeningen opgehaald en opvallend is dat bijna iedereen tekent. Ons verzoek aan de gemeenteraad: heroverweeg de besluitvorming over de scenario's voor IVORIM en luister alsjeblieft naar de wensen van de bewoners. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik het woord geven aan de heer Schaart, en het doet me goed een oud raadslid in goede gezondheid weer te zien. Maar, mijnheer Schaart, u heeft ook drie minuten. Gaat uw gang.

De heer Schaart: Dank u wel, voorzitter en commissieleden. Ik ben voorzitter van de verkeersgroep Schalkwijk, dat is een groep die behartigt de belangen voor het verkeer in Schalkwijk, voor de vier wijken. En wij werden natuurlijk gewezen op de plannen die in Meerwijk plaats gaan vinden. Twee dingen wil ik dan toch aanstippen die voor verkeer van belang zijn, en dat is onder andere de inrichting van de Braillelaan. De Braillelaan, dat is een gebiedsontsluitingsweg. Gebiedsontsluitingsweg, daar hebben wij een bepaald idee over, gescheiden fietspaden enzovoort. Dat wordt uitgevoerd op de Briljantlaan, dat wordt uitgevoerd op de Stresemannlaan, en niet op de Braillelaan. Dus maken we nu weer een nieuwe grijze weg erbij. Dus ik zou zeggen: richt dat ook zo in, want we hebben dat nu pas bij de Professor Eijkmanlaan heeft uw raad besloten om daar gescheiden fietspaden aan te leggen, dus doe dat dan ook op de Braillelaan. Nou, dat is één. En dan parkeren. Parkeren in een straat. U woont allemaal waarschijnlijk in een straat waar je haast altijd aan twee kanten kan parkeren. Dat is op zich mooi, dan kan je je auto voor je huis kwijt. Dat is ook in Meerwijk het geval, in alle ringen kan dat. Dan wordt er nu bedacht dat er groen moet komen, en iedereen vindt dat prachtig. Groen in je straat, fantastisch. Dat vind je natuurlijk als je dan een mooie groenstrook maakt vind je dat prachtig als die wel aan de overkant ligt want ik wil wel mijn auto voor mijn deur hebben. Dus u begrijpt wat er gebeurt, maar die

mijnheer aan de overkant die gaat nu zijn auto bij u voor de deur zetten. Dat is natuurlijk vrij logisch. En dan moet ik door dat plantsoentje lopen. Denken we nou, laten we daar dan wat hogere '...' maken, kortom, je kan van alles bedenken om het moeilijk te maken maar aan die kanten woonde ook een manier die een invalideparkeerplaats had. Daar wordt nu een groenstrook neergelegd en hij moet aan de andere kant parkeren en moet de straat uitlopen en dan weer teruglopen om bij zijn auto te komen. Kortom, wij zijn voor groen, maar niet op deze manier, want als u op deze manier 200 parkeerplaatsen weghaalt die op een andere plek aangelegd moeten worden, dat moet ook in het groen gebeuren. Dus wat is de winst? En als het om doorlaatbaarheid gaat van stenen, dat we het water goed kwijt kunnen, er zijn fantastische oplossingen om dat te doen. Kijk naar de Europawijk, daar heeft u ooit mee ingestemd om dat in te richten, daar is alleen de straat bestraat en er wordt netjes op de weg geparkeerd. En niet half op de stoep, nee, op de straat. Het gevolg is dat die doorstroming daar echt niet zo groot is, je kan alleen maar 30 rijden op die manier. Kortom, richt het gewoon in, bestraat het, want het moet vernieuwd worden want het is een slechte, hele slechte weg. Dus we moeten het gaan bestraten en doe daar nou zeker, en dat weet ik nog uit het oude verleden, gebakken klinkers in.

De voorzitter: Gebakken klinkers, dat staat genoteerd. Uw tijd is ook om, maar volgens mij is uw betoog ook klaar, hè?

De heer Schaart: Ja.

De voorzitter: Hartstikke mooi, als u uw microfoon wilt uitdoen dan ga ik het woord geven aan de heer Kortekaas. U heeft ook 3 minuten de tijd, gaat uw gang.

De heer Kortekaas: De klok had juist 12 uur geslagen, buiten gingen de vuurpijlen omhoog. Het waren de eerste minuten van 2021 en ik stond met een blij gezicht te dansen in de kamer. Wat sta je daar nou te dansen en wat kijk je daar zo vrolijk, vroeg mijn man, want ik ben niet zo'n feestvierder. 2021, riep ik, weet je dat dan niet meer? En ik gaf hem de brief uit 2018, die liet ik hem nog eens lezen. Een brief van een vertegenwoordiger van de gemeente Haarlem waarin het zwart op wit stond. De gemeente Haarlem gaat 1.700 bomen extra planten, de door u aangegeven locaties zullen zeker in de herplant worden meegenomen. Het stadsdeel Haarlem-Noord is in 2021 aan de beurt. En nu is het dus zover, riep ik. Dat moet voor Haarlem-Noord, waar wij wonen, zeker 350 bomen zijn. Beste leden van de commissie, het is wel 2021 en er is bijgeplant, maar die aantallen kan ik op mijn vingers natellen. Maar er zijn nog veel meer bomen verdwenen, we gaan achteruit in plaats van vooruit. Het is zelfs zo ver dat er niet eens meer geld is om de huidige bomen die gekapt moeten worden te vervangen binnen de geldende termijn. Als ik nu vraag wanneer een bepaalde boom vervangen gaat worden krijg ik nu telkens hetzelfde antwoord: de gemeente Haarlem kan u helaas geen exacte datum of jaar opgeven wanneer de boom op de door u aangegeven locatie herplant zal worden. Er is een achterstand opgelopen bij herplant van bomen. Voor het inlopen van deze achterstand zal er de komende jaren extra budget vrijgemaakt gaan worden. Zodra, ik weet niet wanneer, zodra dit budget ter beschikking is zal er niet bomen geplant worden, zal er een start worden gemaakt met het inplannen van de inhaalslag. Voor die tijd is het niet mogelijk om een datum of een jaar van herplant aan te geven. 1.700 bomen kun je niet planten zonder budget. Bomen vervangen volgens de regel gaat niet zonder budget. Het aantal bomen in de gemeente Haarlem gaat de komende jaren nog verder teruglopen. Het duurt onder normale omstandigheden al zo lang voordat een boom is herplant, daar kom ik de volgende keer voor terug. Haarlem schijnt bomen een randversiering te vinden, maar we zitten wel midden in een klimaatcrisis. Wat nu, sprak Pichegru.

De voorzitter: Dank u wel, dat was keurig binnen de tijd. Ik wil u alle drie hartelijk danken namens de commissieleden en de wethouders voor het inspreken. De commissieleden hebben nu nog de mogelijkheid

om een verduidelijkende vraag te stellen. Zijn er commissieleden die een vraag willen stellen? Ja, ik zie de heer Amand van Trots.

De heer Amand: Dank u wel, ik wil u eerst danken voor het inspreken. De eerste vraag aan de heer Kortekaas: ziet u het net als Trots dat Haarlem een bijtjesdaggemeente gaat worden?

De heer Kortekaas: Sorry hoor, maar ik hoor slecht. Ik heb het laatste deel van uw zin niet verstaan.

De heer Amand: Vindt u net als Trots Haarlem dat de gemeente Haarlem een soort bijtjesdag gaat worden?

De heer Kortekaas: Pijltjesdag, ik weet niet wat pijltjesdag is.

De heer Amand: Nou ja, dat we allemaal bomen gaan kappen voor de kachel aan te maken.

De heer Kortekaas: O, ja, ja, ja, bijtjesdag, ja, ik verstond pijltjesdag, ja. Ja, dat weet ik, ja. Ja.

De voorzitter: De heer Kortekaas, dit is een beetje een flauwe vraag van de heer Amand, maar of ...

De heer Amand: Serieuze vraag, voorzitter, is dat hè.

De voorzitter: Wat zegt u?

De heer Amand: Het is een serieuze vraag.

De voorzitter: Het is een serieuze vraag.

De heer Amand: Het is ook een serieuze vraag, u geeft een denigrerend antwoord, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Kortekaas, is de vraag duidelijk voor u moet hij nog een keer gesteld worden?

De heer Kortekaas: Nee, want ik hoor heel slecht en ik wist niet waar het vandaan kwam dus ik moest eerst even zoeken waar het vandaan kwam. Ja. Wilt u het nog een keer vragen?

De heer Amand: Ik zal het nog één keer doen voor u. Vindt u niet dat de gemeente Haarlem een bijtjesdaggemeente gaat worden? Er gaan meer bomen weg dan dat er aangeplant worden.

De heer Kortekaas: Ja, helaas. Dat bent u met me eens. Nou, kijk aan.

De voorzitter: Fijn. Zijn er nog andere commissieleden die een vraag willen stellen? Ja, de heer Dreijer, het CDA.

De heer Dreijer: Ja, dank u wel voorzitter. Ik heb even een vraag voor de heer Schaart, u had het over de Braillelaan en ik lees in uw stuk ook dat u vindt dat het nu op deze manier een grijze weg wordt, en u pleit voor gescheiden fietspaden, dat is altijd gescheiden van de rijbaan. Welke snelheid moet daar gereden worden, volgens u? Dat is, als u zegt: het mag geen grijze weg worden, dat betekent dat er dus 50 kilometer gaat gereden worden, dat is een GW.

De heer Schaart: Ja. Ja, op zich zal dat nog de moeilijkheid zijn, want daar rijdt in ieder geval de bus ook hè. Dus maar in principe, bij de Professor Eijkmanlaan heeft uw commissie of de raad heeft besloten om daar 30

van te maken en ook met fietspaden. Dus dat zou op de Braillelaan exact hetzelfde kunnen, dus ... Maar dan heb je in ieder geval, maak daar waar het kan een grijze weg. Trouwens, de Stresemannlaan waar dit op uitkomt, ook een gebiedontsluitingsweg, en de Brillantlaan ook een gebiedontsluitingsweg die daar parallel aan loopt, die worden wel met fietspaden ingericht. En in feite is in de Braillelaan daar ook ruimte voor, dus het is niet een kwestie van geen ruimte hebben maar het is er gewoon.

De voorzitter: De heer Dreijer nogmaals.

De heer Dreijer: Dus even duidelijk, even voor de duidelijkheid, dus u wil daar eigenlijk gewoon ook 30 kilometer zoals we het bij de Professor Eijkmanlaan besloten hebben.

De heer Schaart: Ja.

De heer Dreijer: Ook met gescheiden fietspaden. Dat betekent dus gewoon volgens de huidige richtlijnen een grijze weg. Maar goed, we gaan die kant naar een GOW 30, dus ... Maar ik ben even zeker weten dat u 30 kilometer wilt hebben daar. Ja?

De heer Schaart: Ja.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, een vraag voor de heer Kortekaas. Is het u opgevallen dat bij de herplant van bomen kleinere soorten worden teruggeplant?

De heer Kortekaas: Ja, zeker, zeker. Het zijn allemaal priegelboompjes, en het gaat juist om bladmassa, we moeten de bladmassa, vanwege de klimaatcrisis moeten we de bladmassa sterk vermeerderen, maar het omgekeerde gebeurt. Dus het is niet alleen zo dat het aantal bomen achteruitgaat maar het is ook zo dat de bladmassa achteruitgaat en dat is heel triest, ja. Ja.

De voorzitter: De heer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Dank u wel. Een vraag voor mevrouw 'T Hart. Ja, ik heb het document dat wij in juni hebben gesproken over IVORIM heb ik erbij gehaald en daar staat dus dat de participatie heel goed was en dat er heel veel contact is geweest met de klankbordgroep. Wat is er volgens u niet goed gegaan dan? Want u zegt het tegenovergestelde.

Mevrouw 'T Hart: Ja, wat ik probeer uit te leggen is dat bij de participatie in het masterplan, dat was dus de fase daarvoor, dus het masterplan, dus dat in de raad aan de orde is geweest, daar staat niet in dat de klankbordgroep een andere keuze had gemaakt dan het scenario wat gekozen is. Daar heb ik het over, ik heb dus vorige keer ingesproken over het participatieverslag van de VO, daar ben ik zelf bij betrokken, ik zat nog niet in de wijkraad in de fase daarvoor. En ik heb alleen uitgezocht omdat ik van bewoners hoorde dat zij zeiden dat zij niet geïnformeerd worden, ik heb klankbordgroep leden gesproken die verbaasd waren in januari toen ze hoorden dat scenario 3 was aangenomen omdat zij gedacht hadden dat scenario 2 voorgesteld zou worden, omdat ze daar geen terugkoppeling op terug hadden gehad. Dus toen ben ik gaan uitzoeken en toen ben ik gaan kijken in het participatieverslag voor het masterplan, dus niet nu voor het CO maar voor het masterplan, en daar is dus de bijdrage van de klankbordgroep is daar niet in meegenomen. Bovendien is het ook zo dat in de klankbordgroep is afgesproken, waar ik wel bij ben geweest, dat aan de raad voorgelegd zou

worden, zo heb ik het begrepen, dat er zijn hertellingen gedaan voor het aantal auto's dat geparkeerd is en er was een afspraak gemaakt dat er een vraag zou worden voorgelegd of er een bepaalde marge aangehouden zou worden. Die vraag is niet voorgelegd aan de commissie beheer, die is wel blijkbaar in B&W aan de orde geweest maar dat wisten wij ook niet. Wij dachten dat dat aan de commissie beheer zou worden voorgelegd maar dat is ook niet gedaan. Want er zijn, het blijkt dus dat uit de tellingen 2018 kwamen anders uit dan de tellingen in 2021. En we hebben gevraagd om daar rekening mee te houden, maar dat is dus ook niet bij u bekend, dat stond ook niet in het verslag. Maar het probleem is de hele tijd dat wij ook de stukken gewoon heel laat krijgen. Dus dat maakt ook dat wij ook, ook in de vergadering van de klankbordgroep kregen wij vaak de stukken gewoon kort en dat zagen we daar, maar het is gewoon moeilijk te beoordelen als leek wat nou precies de consequenties zijn van de plannen die er staan.

De voorzitter: De heer Abbasi nogmaals.

De heer Abbasi: Ja, dank u wel, dat is heel helder. En andere vraag, de VO ligt nu ter inspraak, heeft u nu contact met de gemeente en hoe gaat dat, gaat dat nu wel goed?

Mevrouw 'T Hart: Nou, de VO ligt ter inspraak, op dit moment worden ook de tekeningen nu gemaakt voor het DO, daar zijn ze al mee bezig, met het DO. Het punt is alleen dat ik mij dus zorgen maak dat de inspraak die wij, of de participatie die wij meegegeven hebben voor het VO niet bij u bekend is, en dat ik dus ook denk van er wordt een beetje achter de feiten aangelopen, er worden dus tekeningen gemaakt terwijl er niet goed geluisterd wordt naar wat eigenlijk de bezwaren zijn van de bewoners tegen de tekeningen. En het staat dus ook voorlopig niet meer op de agenda van de gemeenteraad, maar ik denk dus dat het belangrijk is dat jullie weten, of dat u weet, moet ik eigenlijk zeggen, dat u weet dat de bewoners niet geïnformeerd waren daarvoor, dus voor de aanname van het masterplan, het uitgangspunt wat wij steeds te horen hebben gekregen. En we hebben in de wij... Er is een presentatie gehouden in de vergadering van de wijkraad van het masterplan en toen heb ik nog gevraagd, expliciet: is het mogelijk dat er aan twee kanten geparkeerd wordt, ook met het masterplan? Toen hebben ze gezegd: dat is zeker mogelijk. En ineens blijkt dat niet meer mogelijk te zijn en ik krijg nooit meer een antwoord waarom dat ineens veranderd is.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter, en dank u alle drie voor uw komst. Misschien een verzoek aan u aan de griffie, ik zou eerlijk gezegd heel graag willen dat de portefeuillehouder op de bijdrage van mevrouw 'T Hart reageert, want er wordt nogal iets gesteld ook dat wij dus op basis van onjuiste informatie een beslissing, een besluit zouden hebben genomen, dus of u dat alstublieft, ja, op de agenda kunt zetten? En ik had ook een vraag voor mijnheer Schaart, want u heeft eigenlijk hele concrete bezwaren die om maatwerk vragen. En ja, ik zou zeggen, daar is de gebiedsverbinder voor, heeft u dit bij hem neergelegd?

De heer Schaart: Nou, om te beginnen is de gebiedsverbinder is nu pas weer vervangen door een andere gebiedsverbinder, want die is door ziekte afwezig en dat is in ieder geval. Dus dat zou in de wijkraad gebeurd moeten zijn hè, van ... Aan haar voorgelegd, ja, deze dingen zijn in principe allemaal voorgelegd, ja. Ja.

De heer Aynan: Nou, dan ben ik benieuwd naar de reactie daarop.

Mevrouw 'T Hart: Mag ik daar dan toch even op reageren? Kijk, het punt is namelijk, dit project loopt op een andere manier, dat loopt ... Natuurlijk informeren wij ook de gebiedsmanager en de gebiedsverbinder, maar dit project loopt via een projectgroep. Dus er is een masterplan aangenomen en dat plan wordt uitgevoerd.

Op het moment dat wij vragen stellen krijgen wij te horen: ja, maar de politiek heeft besloten dat het zo moet, en dan kunnen wij gewoon daar niks meer tegeninbrengen omdat er steeds gezegd wordt: de politiek zegt dat dit zo moet. Terwijl wij zeggen: ja, maar wij hebben argumenten, kom dan even kijken hoe het eruitziet. En wij lopen tegen een muur op. Anders had ik hier ook niet gezeten. Als ik het ... Ik heb het op andere manieren geprobeerd, ik heb het besproken met de gebiedsmanager, ik heb het andere manieren geprobeerd, het lukt mij niet om duidelijk te krijgen dat wij tegen een muur aan lopen en geen antwoord krijgen op onze vragen.

De heer Aynan: Mevrouw 'T Hart, dat is duidelijk, want u stelt dat wij hier een besluit op basis van onjuiste informatie hebben genomen en daardoor dus ook het verzoek aan de voorzitter en de griffie. Voorzitter, mag ik nog een vraag stellen aan mijnheer Kortekaas?

De voorzitter: Zeker.

De heer Aynan: Ik ken u als regelmatig inspreker, overigens, ik geniet echt van uw bijdrages. Wat doen al die, ja, hoe moet ik het zeggen, waarnemingen van u met uw vertrouwen in het groenbeleid van de gemeente?

De heer Kortekaas: Vertrouwen, mijn vertrouwen is in 2014 al naar de knoppen gegaan toen er drie bomen zijn gekapt zonder dat er een vergunning voor was op de hoek van de P.C. Boutensstraat, en de Jan Gijzenkade, die bomen zijn nog steeds niet herplant. Ik heb eindelijk de belofte dat ze zullen worden herplant bij de reconstructie van de Jan Gijzenkade, en die is nog lang niet in zicht. Ik krijg, ik stel, als ik een dode boom zie stel ik altijd de vraag: wanneer zal deze boom herplant worden? En waarom doe ik dat, omdat ik gezien heb dat er bomen vergeten worden te herplanten. Ik heb zelfs in de Ingenieur Lelystraat heb ik gezien dat een boomspiegel dichtgetegeld is, en ik heb gevraagd: hoe kan dat nou? Daar heeft toch een boom gestaan? Ja, ja, dat wisten ze ook niet zo goed, dat moesten ze eerst maar uitzoeken, maar een antwoord komt er niet. Ik heb niet zo veel vertrouwen, ik ... Aan de andere kant denk ik: misschien doen mensen wel hun best maar als er geen budget is, dan valt er ook niet zo veel te doen voor Spaarnelanden, neem ik aan. Maar ik denk steeds: er moet iemand zijn die oplet, en gelukkig zijn er bomenwachters, er moeten mensen zijn die opletten omdat het anders faliekant verkeerd ... En het gaat even goed faliekant verkeerd, maar omdat het anders nog veel verkeerder gaat.

De heer Aynan: Mijnheer Kortekaas, gelukkig let u ook op en blijf dat doen, blijf ons lekker scherp houden.

De heer Kortekaas: Oké, dank u wel.

Ter advisering aan de raad.

De voorzitter: Zijn er nog andere commissieleden met een vraag? Nee. Dan wil ik u alle drie hartelijk danken voor uw bijdrage. Mag ik u vragen voordat u opstaat, er liggen van die schoonmaakdoekjes, zou u even de microfoon willen schoonmaken, dan is dat weer helemaal in orde voor eventuele volgende gebruikers. En nogmaals dank.

12.119.55 uur Vaststellen Mobiliteitsbeleid (RB).

De voorzitter: Dan gaan wij naar agendapunt 10, en dat is het vaststellen van het mobiliteitsbeleid en het burgerinitiatief Plan B. Dan ga ik verder met de inleiding van agendapunt 10 en dat is dat Haarlem graag een aantrekkelijke gezonde en duurzame, bereikbare stad wil zijn. Tegelijkertijd groeit Haarlem ook en de bereikbaarheid houden, bereikbaar houden van de groeiende stad vormt een grote uitdaging waarop oude

oplossingen als het verbreden of het toevoegen van wegen en parkeerplaatsen geen afdoende antwoord meer bieden. Het vraagt wel om een transitie waarbij voorrang wordt gegeven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen, de mobiliteitstransitie. En met dit mobiliteitsbeleid maakt Haarlem de keuze hoe vorm te geven aan deze transitie. Ook bekijkt de commissie vanavond het burgerinitiatief Plan B van de wijkraad Vijfhoek, waarvan de commissie eerder op advies van de wethouder had aangegeven dit plan te willen aanhouden tot het mobiliteitsbeleid aan de commissie zou worden aangeboden. De mobiliteitstransitie was uitgewerkt in het conceptmobiliteitsbeleid dat tot en met 23 april 2021 openstond voor inspraak. Tijdens deze inspraakperiode zijn 94 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen en de opmerkingen uit de commissie beheer van 18 maart 2021 hebben ertoe geleid dat het conceptmobiliteitsbeleid op een aantal punten is aangepast. Op elf plaatsen zijn correcties aangebracht en op zes punten zijn wijzigingen doorgevoerd. Dit plan staat ter advisering op de agenda en de commissie zal vanavond bepalen of dit voorstel rijp is voor behandeling in de raad. Voordat we overgaan tot bespreking zijn er enkele insprekers. Dat is de heer Geerts dus van de voorzitter van de wijkraad, die sluit aan via Teams maar dat zal hij later doen, en we hebben de heer Blom, de heer Fukken en de heer Nieweg, die zijn hier aanwezig, dus die drie wil ik alvast vragen om plaats te nemen voorin de zaal zodat zij een bijdrage kunnen leveren. En we willen u ook nog eventjes wijzen op de bijdrage van de heer Maas van het platform Buskruit, die heeft een schriftelijke bijdrage geleverd en die zit gekoppeld aan dit onderwerp. Heren, alvast hartelijk welkom bij de commissie beheer, fijn dat u er bent. We gaan eerst proberen om digitaal contact te maken met de heer Geerts die blijkbaar via Teams aangesloten is. En de heer Geerts, ik weet niet of u mij hoort. Ja. Ik verzoek u uw microfoon aan te zetten, u spreekt in ook omdat het burgerinitiatief natuurlijk door uw wijkraad is ingediend, dus u krijgt wat ruimer de tijd dan de drie minuten mocht dat nodig zijn. Maar ik ga u nu het woord geven. Gaat uw gang.

De heer Geerts: Prima. Ik '...' aangegeven vijf minuten te vragen omdat ik ook spreek namens platform Buskruit en de wijkraden Binnenstad, Welgelegen en het Rozenprieel, met name dan over de zaken die zij in een schriftelijke bijdrage ook al in de commissie hebben ingebracht deze avond. Allereerst geachte leden van de commissie, onze wijk '...' is inmiddels 3,5 jaar oud, Plan B een klein jaar. Plan B is een uitbreiding van '...', vijfhonderd bewoners hebben hier hun handtekening onder gezet en centraal stond de oplossing van zes specifieke knelpunten. Ik wil het per knelpunt stilstaan bij de voortgang, maar niet voordat ik het college mijn complimenten wil geven voor de mobiliteitsvisie en de uitvoeringsagenda. Deze dekken in belangrijke mate oplossingen voor door ons genoemde knelpunt 8. De knelpunten die wij hebben benoemd dat betref de Botermarkt, Barrevoetstraat en Keizerstraat. Er komt nu een plan tot een fietsstraat en dat gaat naar verwachting later deze maand in inspraak, de schetsen die wij zien zijn veelbelovend. Dan overlast van de vrachtauto's bij de Jopenkerk, daar is een verkeersmaatregel genomen door de gemeente met een lengtebeperking tot zeven meter en er komt een milieuzone. Knelpunt naar mijn mening graag opgelost, vergaand opgelost. Het zoekverkeer en vastrijdend vrachtverkeer op en rond het Nieuwe Kerksplein. Het college heeft een verkeersmaatregel genomen en die blijkt boven verwachting effectief te zijn, volgens mij en vele andere bewoners. Verkeer '...' in erg smalle straatjes, onder andere Lange Annastraat en de Tuchthuisstraat. De wethouder heeft toegezegd het voetgangersgebied te willen uitbreiden met zeker tien kleine, smalle straatjes. Het is de bedoeling dat handhaving gekoppeld wordt aan een cameraherkenningsysteem voor de milieuzone in plaats van dat fraudegevoelige pasje. Nou, dat kost misschien weliswaar wat tijd om uit te zoeken, dat begrijp ik, maar wij vinden dit gewoon toch heel normaal om dit te vragen van de gemeente. De Gierstraat, helaas heeft niemand daar de graal de afgelopen jaren ingedacht voor de oplossing van dit knelpunt. Maar wel zien wij dat in het kader van actieplan fiets gewerkt wordt aan verbetering van alternatieve routes. De fietsroute Botermarkt, Barrevoetstraat heb ik hier al genoemd, verbetering van de Raaksbrug ziet er echt mooi uit, wat we nu gezien hebben. De fietsstraat '...' in het uitvoeringsplan allemaal maatregelen om toch, die waarschijnlijk een bijdrage gaan leveren om toch de

Gierstraat te ontlasten van verkeer. Ik denk dat het college echt probeert uit de kast te trekken dat het kan. Dan kom ik bij de oversteek Verwulft Gierstraat, want het is niet helemaal rozengeur en maneschijn, laat ik het zo zeggen. Omgerekend naar vierkante meters per passage hebben duizenden fietsers en voetgangers bij deze oversteek heel veel minder ruimte ter beschikking dan de auto. Als je een rekensommetje erop loslaat dan betekent het gewoon dat een fietser ongeveer honderd keer zo weinig ruimte heeft per persoon dan een autopassant. Ja, iedereen kent volgens mij dat beeld wel van dat samengeperst staan op een kluitje terwijl de Gedempte Oude Gracht vrijwel een lege indruk maakt. Ja, die verhouding is verstoord. Adviesbureau Mobycon heeft een concreet voorstel gedaan voor stoplichten, lange wachttijden voor auto's en een prioriteitsregeling van het OV zodat die toch onverstoord door kan rijden. Je kan zoets zelfs al realiseren met het huidige stoplicht op het Verwulft, je hoeft niet eens nieuwe stoplichten te plaatsen in principe. Ik breng u ook nog even in herinnering dat mevrouw Schneiders in deze commissie heeft voorgesteld één groot stoplicht te maken tussen Verwulft en Botermarkt, eventueel in regenboogkleuren. Nou, wij nemen verder aan dat het OV veelvuldig gehinderd wordt door stop en shop-acties van automobilisten op de Gedempte Oude Gracht. Denk aan een hamburger scoren bij McDonald's. Ja, wij denken dat het autoverkeer echt ontmoedigd wordt en langere wachttijden voor auto's ingevoerd moeten gaan worden om de doorstroming aan fietsers en voetgangers en het OV te verbeteren. Wij denken dat het een win-winsituatie kan worden voor ook het OV. Maar helaas hebben wij nog geen zicht op oplossing van dit knelpunt. Naar aanleiding van dit knelpunt vraag ik ook aandacht voor het rapport dat Buskruit en onze wijkraden of andere wijkraden hebben laten opstellen door het bureau Bonotraffics, u heeft dit rapport van ons ontvangen. Dit rapport omschrijft dat het HOV belang heeft bij doorstroming en dergelijke '...' situatie en niet zozeer in hard kunnen rijden. Nou, dat gaat niet alleen om de Gedempte Oude Gracht, dat gaat ook over de Rustenburgerlaan, de Tempeliersstraat, Kenaupark/Parklaan en de Nassaulaan. Wij stellen dat hard rijden door het OV slechts toegestaan mag worden indien meer dan nu de veiligheid geborgd kan worden, bijvoorbeeld door vrijliggende fietspaden en andere maatregelen zoals '...' die dit hebben voorgesteld voor '...'. Nou, naast specifieke knelpunten zijn in Plan B ook algemene knelpunten benoemd. Dit betrof onder andere minder auto's op straat, meer leefruimte op straat, beperking van fijnstof '...'. Wij denken dat de mobiliteitsvisie een hele goede aanzet geeft om deze vijf punten ook aan te vliegen, en wij denken dat invoering van 30 kilometer in de hele stad een hele prachtige maatregel is, aanpassing van de tariefstelling en wachttijsten voor vergunningen, een '...' hub in de Vijfhoek. Wij lezen allemaal hele mooie dingen in deze mobiliteitsvisie. Dus weliswaar wordt niet in de maatregelen niet voorzien in een hek om de wijk, zoals de wethouder het Plan B ooit heeft beeldend samengevat, maar voor de hele stad vinden wij dat '...' instemt met het mobiliteitsbeleid en de uitvoeringsagenda, uitvoering van Plan B '...' onze wijk heel erg '...' gaat worden, dus de uitzondering betreft, dus de situatie op het Verwulft die ik net uitgebreid genoemd heb en in het verlengde daarvan de verkeersveiligheid op de drukke HOV-routes. Maar dat is waar bij ons een nadrukkelijke wens is dat het niet ten koste moet gaan van de kwaliteit van het OV, ook onze wens, en ongeacht of de commissie het Plan B wel of niet doorstuurt naar de raad en wat voor advies zij daaraan koppelen zouden wij graag over dit punt nog eens met de '...' van gedachten willen wisselen. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Geerts, dank u wel voor uw bijdrage. Het was soms een beetje moeilijk te verstaan maar het was gelukkig wel te verstaan, dus ik dank u daarvoor. Dan gaan wij nu over naar de insprekers in de zaal. U heeft zo meteen drie minuten de tijd, als uw tijd bijna op is dan geef ik u een seintje, kunt u afronden en het belangrijkste nog zeggen. Ik ga het eerst als eerst het woord geven aan de heer Blom, als u dat goedvindt. Als u de grote knop indrukt van de microfoon, ja, dan gaat er een rood lichtje branden en dan gaat uw tijd lopen. Gaat uw gang.

De heer Blom: Heel goed, dank u wel. Mijn naam is Marcel Blom. Als bewoners van de Zijlweg, met name het deel tussen de Julianalaan en de Randweg hebben wij in april een inspraaknotitie aan u gestuurd. Aangezien

wij in uw terugkoppeling op deze inspraak helaas zien dat de door ons aangegeven punten niet tot aanpassingen hebben geleid van het beleid, wil ik vandaag wederom een pleidooi houden voor de veiligheid en leefbaarheid voor met name voetgangers en fietsers op de Zijlweg. Wij missen in uw mobiliteitsplan met name de urgentie en integraliteit met uitgangspunten uit onder andere het ruimtelijke en verkeersveiligheidsbeleid. Daarin wordt de veiligheid en het comfort voor voetgangers op de eerste plaats gesteld. In het voorliggende beleidsstuk wordt het belang van de Zijlweg in het gehele mobiliteitsplan onderschat, onzes inziens, en als een ondergeschoven kindje behandeld en vooruitgeschoven. Wij willen dan ook twee dingen duidelijk benoemd in het mobiliteitsbeleid. Eén, dat u het onderzoek naar uitwerking van een veiliger Zijlweg prioriteert in uw mobiliteitsbeleid, en twee, dat u de 30 kilometerzone ook van toepassing verklaart op de Zijlweg. Ik vraag het u er niet op aan te laten komen, gezien de belangrijke rol die de Zijlweg aan de westzijde van Haarlem zal spelen in het beleid. Wij hebben de plannen al klaarliggen. De huidige ideeën over het aantakken van de Randweg op de A9 en de ontwikkelplannen Zijlweg en omgeving zullen onmiskenbaar zijn weerslag hebben op de autointensiteit van de Zijlweg. Daarnaast missen wij in het huidige beleid een visie op een fijnmazig netwerk van hubs op wijkniveau dat de vermindering van de verkeersintensiteit positief kan beïnvloeden in onze omgeving. Graag zien wij ook in het mobiliteitsbeleid meer menselijke maat terugkomen. Overal in het land wordt gesproken over de beloofbare stad, het mobiliteitsbeleid is ook een mobiliteitsbeleid voor voetgangers, en ook met name voor de Zijlweg. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik het woord geven aan de heer ... Als u uw microfoon zou uit willen doen. Ja, dank u wel. De heer Fukken, mag ik u het woord geven?

De heer Fukken: Goedenavond, ik ben Ronald Fukken, voorzitter van de wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder-Penningsveer. Over een eerder concept heb ik namens de wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder-Penningsveer een zienswijze ingediend. Deze is wat ons betreft nog van kracht, daarom zal ik het nu kort houden. Ik zie dat de doelstelling eerste prioriteit voor fietsers en voetgangers, tweede voor OV en als laatste voor autoverkeer in dit beleid wat afgezwakt is ten opzichte van de vorige notitie. Op onderdelen zelfs minder dan de SOR. Zo is de ambitie voor een Mariatunnel vervallen, en wordt gekozen voor faciliteren van de zuidelijke doorgangroute richting Zandvoort. Al veel eerder is gepleit deze route juist te bemoeilijken zodat provincie en aanliggende gemeentes zich gedwongen voelen er aan mee te betalen. Het is een regionale verbinding. Nu staat Haarlem bekend als een vrij slechte onderhandelaar naar andere overheden, maar de optie zou open moeten blijven zodat een toekomstige, wat sterkere wethouder of topambtenaar dit wel doeltreffend kan oppakken, dus de reservering niet verloren laten gaan. Simpler ligt schijnbaar het parkeerbeleid voor u, onder het mom van starters en deelauto's wordt bij projecten als Blauwe Wetering en Oostpoort de parkeernorm zo ongeveer gehalveerd. Vervolgens wordt betaald parkeren de norm voor heel Haarlem. Dat bespaart geld en het levert geld op. Dat zal wel een niet geschreven maar wel bedoeld argument zijn. Ondanks leuke ideetjes als tegelwippen wordt bij nieuwbouw nog veel tuinen betegeld. Groene Linten is wat mij betreft daar een voorbeeld van. Door dat parkeerbeleid zullen veel meer mensen, veel meer inwoners, hun tuinen voor eigen parkeergelegenheid gaan bestraten, en dat is niet goed voor het klimaat. Ik wens u voor de besluitvorming wat meer doortastendheid in dezen. Dank u wel.

De voorzitter: U ook bedankt, en dan als laatste de heer Nieweg. Gaat uw gang.

De heer Nieweg: Haarlem Klem, namens wie ik spreek, is een burgerinitiatief dat is opgezet door de wijkraden Koninginnebuurt en Bosch en Vaart, met als doel debat en kennisuitwisseling rond de mobiliteitsvraagstukken te intensiveren. De aanleiding was de observatie in 2017 dat mobiliteitsproblemen althans in de ogen van de wijkraden en de burgers onnodig lang bleven bestaan, terwijl er wel degelijk verschillende ideeën over

oplossingen bestonden en bestaan. Sindsdien is er gelukkig veel gebeurd, waaronder de vaststelling van de SOR en nu dus de vaststelling van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid, hiermee ontstaat een noodzakelijk overall-regie op mobiliteitsvraagstukken. Ook is er het een en ander gebeurd in de dialoog tussen burgers en bestuur. Inspraakprocedures zijn vernieuwd, burgerparticipatie wordt verder vormgegeven en de gemeente heeft ervaren dat onder de burgers sprake is van deskundigheid en betrokkenheid. Ook verdient de behandeling van de zienswijzen alleen al voor het mobiliteitsbeleid, 94 in een 166 pagina tellend document, veel respect. Dit helpt zeker bij het verkleinen van de afstand tussen burgers en bestuur. We waarderen de openhartige opstelling van de gemeente. In de aanloop tot mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid was er veel ruimte voor participatie en de gemeente presenteerde zich op de mobiliteitstafel van Haarlem Klem zonder enige gêne. Maar na al deze positieve constatering stellen we ook vast dat er nog enkele verschillen van mening bestaan. Er is ons veel aan gelegen dat deze kwesties zich niet tot pijnpunten ontwikkelen waarmee we weer terug zijn in de oude traditie, maar dat zij in samenspraak met de burgers, wijkraden en organisaties worden onderzocht en worden besproken. Een belangrijk punt dat door veel inbrengers van de zienswijzen is benoemd maar niet werd gehonoreerd is de wegen in het centraal stedelijk gebied die qua intensiteit en inrichting afgewaardeerd zouden moeten worden naar GOW 30, blijven GOW 50 omdat de bus erdoorheen rijdt. Veel inbrengers hebben vaak zeer grondig gemotiveerd aangegeven dit onaanvaardbaar te vinden. Het betreft een aantal hoofdontsluitingsroutes waarop geen vrijliggende fietspaden mogelijk zijn. We noemen alleen maar hier de Tempeliersstraat en de Eerste Emmastraat, de eerste inspreker noemde er veel meer, en de Rustenburgerlaan in Haarlem-Zuid. Het zijn er op zich niet veel, maar ze zijn belangrijk en de zorgen zijn er groot om. Deze routes werden ooit door centraal stedelijk gebied geleid, wat toen aanvaardbaar was maar nu echt niet meer. Het voortduren van een onveilige situatie is bovendien tegen de richtlijnen in verschillende rapporten, en het levert bovendien maar zeer beperkte tijds winst op voor het HOV. Wij vragen u deze wegen op te nemen in de studie naar een afwaardering tot GOW 30 zoals bij de kernwinkelgebieden en het station, en ook kan worden gekeken of het mogelijk is deze HOV-routes te verleggen naar volwaardige GOW 50-wegen. Dit kan een hoop van de nu opgekomen onvrede wegnemen. Hartelijk dank.

De voorzitter: Nou, dat was ook keurig binnen de tijd. Hartelijk dank voor het inspreken namens de hele commissie. Zijn er nog commissieleden die een verduidelijkende vraag willen stellen? Ja, mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Sorry. Een vraag voor mijnheer Nieweg. U zegt, dat is eigenlijk uw allerlaatste zin, daarom het makkelijkst om er meteen een vraag over te stellen, u zegt: de weg verleggen naar andere HOV-routes en dat mensen daar dan blij mee zullen zijn, maar het probleem is natuurlijk ook vaak dat mensen die weg, die bus in de buurt willen hebben. Zijn daar dan ideeën over om dat beter te doen?

De heer Nieweg: Ja. Nou ja, we hebben eerder al geconstateerd dat eigenlijk met betrekkelijk weinig overleg tussenliggende haltes al zijn verdwenen, terwijl de tijds winst voor de bussen met vanwege bijvoorbeeld de slimme stoplichten of afname van verkeersintensiteit enorm is, dus er is absoluut ruimte voor het verleggen van die HOV-bussen en je zou kunnen nadenken over of er voor de lokale plekken een andere voorziening is waar weer die oude bushaltes in ere kunnen worden hersteld.

De voorzitter: Andere commissieleden nog? De heer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Ik had aan de beide heren, mijnheer Blom en de heer Nieweg, ik ben zelf een voorstander van de 30 kilometer en het is natuurlijk wel eigenlijk zo, in Haarlem wordt er toch niet veel, nou, handhaven wil ik niet eens, over hebben want er is niemand die wat doet. Dus het is eigenlijk zo, u

bent er ook voorste van. De veiligheid en het voor de oudere en voor de schoolgaande kinderen staat natuurlijk denk ik voorop. Dat is mijn vraag aan u. Ja.

De heer Blom: Bij ons staat die voorop. Maar de Zijlweg is ingericht in een tijd dat dat toch anders was. Inmiddels zie je dat Nova College is toegevoegd, Luzac College is toegevoegd. Als je ziet wat er allemaal is toegevoegd aan dat stukje waar wij wonen dan is er geen veiligheid meer voor ... En er wonen veel kinderen bij ons. En wij vinden dat daar, dat sowieso al aangepast moet worden, maar in dit mobiliteitsbeleid moet dat toch wel onderkend worden. En kijk, ik denk met de vorige inspreker, dan rijdt de bus ook maar even 30, zeg ik dan. En datzelfde geldt voor het feit dat je toch dit mobiliteitsbeleid heel erg op het autobeleid richt, ja, dat is niet meer van deze tijd. Ik zeg: het is passé met de Randweg, en passé met de ringweg in Haarlem. Dat is gebeurd, u moet op een andere manier uw stad inrichten.

De heer Amand: Dank u.

De voorzitter: Als u uw microfoon wilt uitzetten, dank u wel. Zijn er nog andere commissieleden, anders gaan we over tot behandeling van het stuk. Nee, de heer Dreijer, het CDA.

De heer Dreijer: Ja, dank u wel voorzitter. Ik had ook een vraag voor de heer Blom, u had het over wijkhubs. Er staat in het stuk in ieder geval dat wij gaan kijken naar wijkhubs voor deelmobiliteit bijvoorbeeld, en wijkhubs voor pakketdiensten. Ik weet niet of u andere wijkhubs bedoeld, maar er staan er in ieder geval twee in.

De heer Blom: Nou ja, kijk, ik denk dat een wijkhub verder gaat, dat er heel veel parkeerproblemen in wijken zijn en dat je verder moet kijken, ook naar het parkeren van die wijken. Dat levert veel mooiere straten op. Ik zie bij mij in de buurt heel veel kansen liggen, er zijn heel veel kansen vergaan al, want het Nova steekt zijn hand niet uit naar de wijk want dat hadden ze kunnen doen. Nee, ze verhuren wel vrijdag, zaterdag en zondag hun parkeerplaatsen aan de F1, maar de buurt kan er geen gebruik van maken. Dat zijn rare zaken, zeker als je in zo'n woonomgeving zit. En dat geldt denk ik voor meerdere plekken in de stad, dat je meer moet kijken naar de parkeeroplossingen, centraler, en combineer het met die andere voorzieningen want dan komt men er toch langs. En dan krijg je een beloofbare voetgangersstad.

De voorzitter: Dank u wel. Volgens mij kan ik overgaan tot het behandelen van het stuk. Dan wil ik alle drie de sprekers nogmaals danken. En de heer Geerts natuurlijk, wij koppelen u los van de vergadering maar u kunt het digitaal natuurlijk blijven volgen. En u mag als u wilt linksom achter in de zaal plaatsnemen, of ... Ja, heel graag, als u inderdaad het doekje wil gebruiken om de microfoon schoon te maken dan is dat weer helemaal fris voor de volgende gebruikers. En dan nogmaals kunt u plaatsnemen achter in de zaal of u mag naar huis, wat u wilt natuurlijk. Aan wie kan ik als eerste het woord geven? Ik zie de heer Hulster van de Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Laat ik om te beginnen zeggen dat ik eigenlijk heel blij ben met dit mobiliteitsbeleid. Natuurlijk zijn er altijd dingen die je ook nog zou willen of die je anders zou willen en daar ga ik er een paar van noemen, en een aantal dingen die ik echt had verwacht. Maar echt, als we dit mobiliteitsbeleid vaststellen kunnen we in ieder geval een stap voorwaarts maken. De 30 kilometer is natuurlijk ook door de sprekers al genoemd, we zien dat er behoorlijk wat straten naar 30 kilometer worden afgewaardeerd. Wij hadden natuurlijk liever gezien dat er meer straten naar 30 kilometer worden afgewaardeerd. Misschien moeten we die optie toch open houden in het mobiliteitsbeleid want anders, we zitten er toch weer een tijdje aan vast. Dan mis ik echt, en dat is een aantal keren toegezegd door de wethouder, dat er gesproken wordt over een fietsparkeernorm bij nieuwbouw, en dat is wel echt een manier waarop we het fietsparkeren in de stad hanteerbaar kunnen houden. En dat zou je bijvoorbeeld ook bij retail

zou je daar ook afspraken over kunnen maken, ik bedoel winkels, zodat die ook een deel van die opdrachten op zich nemen. Het belangrijkste kritiekpunt is het fietsers te gast, wat voor het centrum van Haarlem wordt ingevoerd. Ik heb even nagedacht, kijk, er gaan 45.000 treinreizigers per dag via Haarlem station, de helft daarvan komt op de fiets. Dat betekent dat er zo'n 20.000, nou, meer dan 20.000 fietsers elke dag komen daar, en de helft zal ongeveer naar het zuiden gaan. Laten we zeggen dat er 10.000 fietsers door het centrum fietsen naar Haarlem-Zuid. Het is een beetje gek om te denken dat die gewoon wel tussen het wandelend publiek kunnen gaan fietsen. Ik denk echt dat we keuzes moeten gaan maken en dat er een aantal straten toch aangewezen moeten worden als fietsstraat, en dat we dat ook niet meer zomaar af moeten laten pakken op het moment dat er heel veel horeca komt of heel veel winkels in zo'n straat. We moeten keuzes maken. En de laatste opmerking die ik wil maken, en dat komt ook straks bij het veiligheidsbeleid nog terug, waar is de speed pedelec? Want dat is echt de nieuwe, we hebben het over de snorbrommers, de snorfietsen gehad, maar de speed pedelecs is echt weer een nieuw genre fietser wat we gaan toevoegen die nu flink in opkomst is, en die gaat een heleboel dingen natuurlijk, daar komt een fantastische wereld van maar het gaat ook een heleboel dingen moeilijker maken en dat is dat mensen er niet op zitten te wachten dat mensen straks met 45 kilometer per uur door zo'n ding door de woonstraten gaan fietsen. Wat is de gedachte daarover?

De voorzitter: Geef ik het woord aan de heer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, de kern van dit mobiliteitsbeleid is een steeds terugkomend woord en dat is mobiliteitstransitie. En ja, en ik vind het zelf heel interessant want wij hebben het afgelopen weekend hier in deze regio een evenement gehad, namelijk Formule 1, waarbij we 210.000 bezoekers hebben zien gaan naar Zandvoort en ondanks dat van tevoren heel veel problemen werden gedacht heb ik persoonlijk en ja, ik noem het maar een mobiliteitsmirakel gezien, we hebben met zijn allen kunnen zien afgelopen weekend dat het mogelijk is om Zandvoort te bereiken zonder dat je daar de auto voor hoeft in te stappen. Mensen hebben vaker de bus gepakt of de trein gepakt, ik fietste zelf op de Randweg, ik zag heel veel fietsers op zondag terugkomen op een bepaalde mobiliteits... Of een bepaald fietshub, zetten ze hun fiets daar neer, gingen ze daar weer verder. En ik met mijn eigen ogen kunnen aanschouwen dat we een mobiliteitstransitie kunnen bewerkstellingen, en dat is nou net de kern van dit beleid. En ik denk dat we als we hiernaar gaan kijken en alle punten die hierin worden besproken steeds maar weer moeten gaan focussen op die mobiliteitstransitie. Meer infrastructuur of andere infrastructuur hoeft niet. Je kan vaak ook heel veel winst boeken als je ander mobiliteits..., ja, ik noem het maar vervoersmiddel zoekt. In de kern heel goed, heel veel dingen die positief zijn. Als ik ook de inspraak bijlages lees, hoor ik dat veel mensen daar ook blij mee zijn. Als ik de zienswijze lees, hoor ik ook voornamelijk, lees ik ook voornamelijk positieve dingen. Toch zijn er ook wel twee dingen die ik hier graag zou willen bespreken, en ik zag een interruptie. Zal ik dat ... Ik zag een interruptie.

De voorzitter: Ja, dat klopt. Fijn, dan ga ik eerst even een interruptie aan de heer Aynan geven. Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ja, Grand Prix is inderdaad echt gewoon goed georganiseerd verlopen, dus alle complimenten daarvoor. Maar heeft u ook gezien wat er gister gebeurde met de toevoerwegen naar bijvoorbeeld Zandvoort en Bloemendaal?

De heer Abbasi: Ja, ik schrok daar ook van. Ik vond het zo bijzonder dat we het wel voor elkaar kunnen krijgen om 210.000 mensen bij een auto evenement met iets anders dan een auto naar het evenement te laten gaan. Maar vervolgens als het weer 25 graden plus wordt, staat het weer tot Haarlem vast. Ja, heel bijzonder. Waarom gebeurt dat? Waarom kunnen we niet ook op warme dagen dat voor elkaar krijgen? Maar goed, ik

denk dat dat een andere discussie is dan nu. Ik wilde vooral het voorbeeld aanhalen dat het kan. Dat de mobiliteitstransitie gewoon kan.

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

De heer Aerssens: Ja, er kan inderdaad heel veel. Er is wel heel erg veel achter de schermen gebeurd wat niet in het eerste al gezien is. Maar wat gaat u ervoor doen om dat daadwerkelijk mogelijk te maken dat die auto niet door Haarlem heen moet, maar dat die bijvoorbeeld voor Haarlem al stopt en dan vervolgens met het OV verder gaat. Want daar hebben we eigenlijk nog amper maatregelen voor gezien. En wanneer gaan we dat, als u daar überhaupt iets voor wilt doen, wanneer gaan we dat dan doen? Voor of na dat we al deze plannen door gaan voeren?

De heer Abbasi: Ja, ik zie dit mobiliteitsbeleid als een, ja, een soort paraplu-beleid waarin we nu met elkaar bespreken wat we willen bereiken. En de concretisering van het beleid gaan we dan via allerlei andere stukken doen. Wat we bijvoorbeeld later vanavond gaan we het hebben over verkeersveiligheid, dat zie ik als een concretisering van dit beleid. Dus we hoeven het nu niet met elkaar te gaan hebben hoe we mensen uit de auto gaan krijgen. We moeten met elkaar afspreken dat we die mensen uit de auto willen krijgen. En hoe we dat gaan doen, dat bespreken we later wel. Kan ik verder?

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Abbasi: Ja, dank u wel. Nou, twee punten die ik graag zou willen bespreken, twee concrete punten. Eén gaat over het invoeren van gereguleerd parkeren door heel Haarlem. In het beleid staat dat dat vanaf 2030 gaat gebeuren. Nu zou ik graag een voorstel willen doen om daar iets in te veranderen. Want gereguleerd parkeren moeten we niet als doel willen zien, maar als middel om parkeerdruk voornamelijk van bezoekende parkeerders, om die af te laten nemen. En gereguleerd parkeren moet niet als een soort, ja, ik noem het maar autopestmiddel gedaan worden, want daar zijn we niet voor. Daarom zou ik willen voorstellen om te gaan kijken naar een zogenaamd nultarief. Als het kan om dat ook in het beleid op te nemen. En een nultarief betekent dat de huidige bewoners voor hun eerste auto geen parkeervergunningsgeld hoeven te betalen en voor een tweede en derde dan wel. Maar dat alleen bezoekers dan moeten betalen voor parkeren, zodat de parkeerplaatsen in de wijken in Haarlem voornamelijk gebruikt worden door de bewoners zelf, en niet door mensen die hier naartoe komen om vervolgens daarna door te fietsen of door te lopen naar hun eindbestemming.

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Twee vragen, voorzitter. Eén, gaan we dat dan invoeren in de hele stad? En twee, wat gaat u doen met bezoekersparkeren in de rest van de hele stad. Want als u het nu al heeft over bezoekers wel laten betalen. We hebben altijd een groot hart gehad voor alle bezoekers die bij onze bewoners op bezoek komen. Hoe gaat u dan daarmee om?

De heer Abbasi: Ja. Op de eerste vraag, ja, door heel de stad. En de tweede vraag. Ja, zoals we het nu doen. Je hebt volgens mij een bezoekersregeling waar je voor een gereduceerd parkeer... Gereduceerd geld kan parkeren. Volgens mij kost dat uit mijn hoofd, en als dat niet waar is, €0,25 per uur. En volgens mij nog wel minder hoor ik net. Dus dat is absoluut geen probleem.

De heer Aerssens: Top, die motie dienen we dan samen in om direct het parkeergeld af te schaffen. Geen betaald parkeren meer voor vergunningen. Fijn, voorzitter, dank u.

De heer Abbasi: Ja, ja, zeker, dat noem je een nultarief. Dus voor jouw eerste auto geen betalingsvergunning meer aanvragen.

De heer Aerssens: '...' na de vergadering.

De heer Abbasi: Ja, ja. Als de wethouder nu geen toezegging doet, kunnen we dat zeker wel doen. Dat is het eerste punt. En het tweede punt is ... Kan ik doorgaan, of ... Ik zie namelijk een tweede interruptie.

De voorzitter: Ja, ga uw gang.

De heer Abbasi: Ja, kan ik doorgaan? Oké. Nou, het tweede punt is, ja, ook wel een heikel punt wat steeds terugkomt als we het over mobiliteitsbeleid hebben, en dat is de snelheid van HOV bussen in voornamelijk de binnenstad. De discussie die steeds gaande is gaat over, ja, wij willen dat mensen dus vaker de bus gaan nemen. En de HOV moet een goed alternatief zijn voor de auto. Dan horen wij vaak vanuit het college, dan moet hij een bepaalde tijd aankomen op een eindhalte, het moet betrouwbaar zijn, het moet comfortabel zijn. En daarom moet er op de HOV-routes 50 km/u worden gereden. Nu snap ik dat dat voor een bepaald gedeelte, voor een groot gedeelte van die routes dat geldt, als je bijvoorbeeld een vrije busbaan hebt. Toch zou ik de wethouder willen vragen of er ook een onderzoek kan komen of het terugbrengen van de snelheid voor de HOV-routes in de Haarlemse binnenstad, of dat daadwerkelijk effect op de halteringstijden van een bus. En of mensen eerder dan de auto gaan pakken omdat de bus op de Parklaan dan 30 km/u rijdt. Is dat echt ...

De voorzitter: U heeft ...

De heer Abbasi: Sorry?

De voorzitter: Ja, maak uw zin af en dan heeft u een interruptie.

De heer Abbasi: Ik zou echt graag een onafhankelijk onderzoek daarnaar willen, zodat deze discussie 30-50 op HOV-routes in de binnenstad een keer, eindelijk een keer voorbij is.

De voorzitter: Daar heeft een interruptie van de heer Amand, Trots.

De heer Amand: Ah, dank u wel, voorzitter. Ik zou niet zeggen, ik val van mijn stoel, maar het gaat er wel een beetje op lijken. Het is natuurlijk wel zo, de autoverkoop is zodanig gestegen dat de mensen haast niet met de bus gaan. Dat is punt één, maar daar hoor ik mijnheer niet over. We gaan toch niet automobilistje pesten in Haarlem? Daar gaan we wel een beetje op lijken. Iedereen die ons al mailt van, nou dit wordt wel een beetje te gek in Haarlem. En dat vinden wij juist dat we moeten luisteren wat de Haarlemmer wil. En dan hoor ik wel sommige collega's een briefje in de bus doen in bepaalde wijken van, wij gaan een enquête houden. Laat de Haarlemmers nou eens mee beslissen met een referendum. En dan ...

De voorzitter: Heeft u nog een vraag voor mijnheer Abbasi, want daar ...

De heer Amand: Voor de heer Abbasi heb ik ook nog een vraag. Die heb het steeds maar over ... We hebben het nou steeds over deelauto's. We hebben het over hier over alles moet veranderen, de bus moet anders. Ik

zie nooit ... De bus rijdt altijd te hard en daar is ook niemand die wat doet, en dat is hoor ik ook niemand en ik zie ze ook nooit, de mensen die echt protesteren ertegen. 30 kilometer ...

De voorzitter: Mijnheer Amand, u had een interruptie voor de heer Abbasi, ik hoor geen vraag.

De heer Amand: Mag ik nog even. Mag ik nog ...

De voorzitter: Nee, nee, u mag nu niet meer.

De heer Amand: Mag ik nog even verder gaan?

De voorzitter: Nee, nee, dat mag niet meer.

De heer Amand: Waarom niet?

De voorzitter: Ik ga nu het woord geven aan de heer Abbasi.

De heer Amand: Dan gaan we '...'.

De voorzitter: Die kan zijn betoog afmaken en dan kunt u in uw termijn verder gaan. De heer Aynan, interruptie voor de heer Abbasi? Ja, ga uw gang.

De heer Aynan: Ik moest het ook even laten bezinken. Hoor ik nou de PvdA zeggen dat stadsbreed de eerste auto gratis wordt?

De heer Abbasi: Niet in alle wijken. In de hui... In de wijken die toegevoegd gaan worden via die mobiliteitsplan. Want wij hebben nu al wijken waar mensen een parkeervergunning nodig hebben, dat is nu gewoon zo. Maar in de nieuwe wijken kunnen we gaan voor het nultarief.

De voorzitter: Mijnheer Abbasi, gaat u verder.

De heer Abbasi: Ja, ik denk dat mijn antwoord toch duidelijk is?

De heer Aynan: Nou, het eerste antwoord was echt volledig niet helder.

De heer Abbasi: Oké. Nou maar nu is het duidelijk hoor ik. Goed, dus ik zou graag van de wethouder willen horen of er een onderzoek kan komen naar de HOV-routes en of nultarief in het beleid toegevoegd kan worden. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Amand, gaat u uw termijn doen.

De heer Amand: Ja, dank u wel. Ik ben blij dat ik nog hele goede collega's heb. Want dit is natuurlijk het plan voor de eerste auto gratis, een plan van Sander van den Raadt. En dat is natuurlijk een dingetje wat ons natuurlijk een beetje raakt nu, dat een ander het een beetje wil gaan kapen. Dus wij maken daar toch wel een beetje bezwaar tegen. Wij willen ook, en dat kom ik toch weer een beetje op terug, voorzitter, een referendum willen wij toch voor al die mensen die daar tegen zijn. Want die hoor je niet, die spreek je hier niet, die spreek je enkel op je adres waar je woont, of je krijgt mailtjes. Dus wij zouden dan toch wel een verzoek willen doen om dat toch nog eens een keer goed te bekijken. Om heel Haarlem nou betaald parkeren

te maken, dat gaat Trots een beetje te gortig worden. Wij willen eventueel met de bewoners samen beslissen. En niet dat wij het eventjes hup in de mand gooien van, dit is het. Dus dank u.

De voorzitter: De heer Krouwels, D66.

De heer Krouwels: Dank u wel, voorzitter. Ja, het mobiliteitsbeleid, een prettig en veilig Haarlem met een brede invoering van 30 km/u in de staat. Het had zomaar uit het verkiezingsprogramma van D66 gehaald kunnen worden. Complimenten, wethouder, voor dit lang verwachte stuk. Fiets komt heel erg goed terug, goed opgenomen. En dingen zijn verduidelijkt, zoals de Gedempte Oostersingelgracht. Ook kunnen wij ons in brede zin vinden in de hoofd ontsluitingsstructuur, als een soort van ruggengraat in het zogenaamde gewenste eindbeeld voor de 30 km/u, die mijn college Bas van Leeuwen altijd lang voor heeft gestreden. Staat er ook prominent in. We hebben wel wat vragen aan de wethouder en ook eigenlijk aan de commissie. En laat ik beginnen met betaald parkeren, of gereguleerd parkeren. De PvdA zei het ook al eigenlijk goed. Gereguleerd parkeren mag wat D66 Haarlem betreft niet een doel op zichzelf zijn. En daar lijkt het een beetje op, en dat heeft ook te maken met de einddatum van 2030. Hoe zijn wij op die deadline gekomen, wethouder, van 2030 in de hele stad gereguleerd parkeren. Want gereguleerd parkeren moet problemen oplossen in de wijk waar het wordt ingevoerd. En dat is nu niet altijd het geval. Is dat handig voor het draagvlak? D van D66 staat voor democratie, en dan zoeken wij altijd naar draagvlak. Aan de andere kant, we hebben ook meegelezen met de inspraakbijdrages. En hoeveel weerstand u krijgt, dat valt eigenlijk best wel mee. U krijgt net zoveel complimenten op dit idee. Zou het misschien zo kunnen zijn dat Haarlem toch doorkrijgt dat we het in de toekomst minder met de auto moeten doen? Maar ik denk aan de andere kant ook aan de Nieuwe Groenmarkt. Daar hebben we met succes de auto's weggehaald uit de openbare ruimte. Maar vervolgens is er geen budget om het plein te vergroenen of te verfraaien. En nu kan D66 daar wel inkomen als het gaat om het centrum, gewoon daar de auto's weghalen voor de ruimte. Maar ...

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

De heer Aerssens: En de VVD staat voor Volkspartij voor Vrijheid en Democratie. En democratie hebben wij hoog in het vaandel. Want we hebben een afspraak gemaakt over het invoeren van betaald parkeren.

De heer ...: Microfoon.

De heer Aerssens: Ja kijk, nu wel. Voorzitter, dank u. De Volkspartij voor Vrijheid en Democratie, de VVD, staat voor democratie, de laatste D. En wij staan ook enorm voor de afspraken die wij gemaakt hebben omtrent de invoering van die democratie. De heer Krouwels van D66 heeft het eigenlijk helemaal niet over democratie, want die steunt nu het idee wat hier voorligt, namelijk om de afspraken met betrekking tot gereguleerd parkeren helemaal opzij te schuiven. Waarin afgesproken is dat een wijk om invoering vraagt, en dat we dan een referendum houden in die wijk. In dit stuk gaat u zomaar aan die afspraak voorbij en gaat u het gewoon doodleuk in de hele stad invoeren. Hoe durft u dan u nog een democraat te noemen?

De heer Krouwels: Ik vraag juist om dat draagvlak te onderzoeken. Het niet in één keer over de hele stad te doen. En er zijn, kom ik ook zo meteen op terug in mijn betoog, waar er ontwikkelingen plaatsvinden, waar meer woningen worden toegevoegd, dat dat nodig is om, nou het staat ook in het mobiliteitsbeleid, om de parkeernormen te verlagen. Maar nee, dat we altijd op zoek gaan naar draagvlak en participatie, dat moeten we altijd blijven doen. En volgens mij doen we dat ook goed. Is ook gebeurd met dit mobiliteitsbeleid.

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD, nogmaals.

De heer Aerssens: Maar met het verlagen van parkeernormen creëren we juist nog meer problemen. Die problemen die dit college al heeft gecreëerd in andere wijken, die gaan we alleen maar meer creëren. En u heeft het nog doodleuk over het verlagen van de parkeernorm. In de commissie ontwikkeling snap ik dat u het daarover heeft. Maar hierzo in beheer moet er over fatsoenlijk parkeren worden gesproken. En het onderzoeken van draagvlak werkt andersom. De wijk vraagt erom en dan gaan we een referendum houden. En niet andersom, zoals het nu in dit stuk staat, dat wij het gaan vragen.

De heer Krouwels: Nee, volgens mij staan we daar ook gewoon nog steeds zo achter. Dat is niet veranderd en dat heb ik ook niet in mijn betoog benoemd. Mag ik door, voorzitter?

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

De heer Aynan: Om het scherp te krijgen, want het kan nog helderder. Nu is het zo dat we bewoners vragen in enquête of ze voor of tegen de invoering van betaald parkeren zijn, en de meerderheid besluit. Staat u daar nog steeds achter na vanavond?

De heer Krouwels: Ja, daar staan wij zeker ... Daar staan we zeker nog steeds achter. Er zijn wel dingen in ontwikkeling waar we een andere tactiek moeten plaatsen, omdat we ook rekening moeten houden met de nieuwe Haarlemmers die daar gaan wonen.

De heer Aynan: Nee, helder, dan verwacht ik ook steun voor een amendement.

De heer Krouwels: Die zijn wij graag tegemoet, mijnheer Aynan. Dit dossier roept al heel veel emotie op, u kunt het zien. Het is, kunnen we de deadline van het gereguleerd parkeren niet overlaten aan een nieuw college, wethouder? Ik ben niet het meest ervaren raadslid, maar wel een ervaren campaigner. En dit is een uitgelezen onderwerp voor een verkiezingscampagne. We hebben hier ...

De voorzitter: De heer Aynan nogmaals.

De heer Aynan: Vraagt u nou advies over uw campagne aan de wethouder?

De heer Krouwels: Nee, ik heb ... Wij hebben moeite met de deadline van 2030 in heel de stad gereguleerd parkeren.

De heer Aynan: Ik zal u helpen, het antwoord staat in één van de zienswijze. Ja, het wordt onderdeel van de campagne. Ja, het wordt onderdeel van de coalitieonderhandelingen.

De voorzitter: De heer Krouwels, gaat u verder. Nee, u heeft nog twee interrupties. Eerst de heer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Mijnheer van de D66 heeft het steeds maar 30 kilometer, maar ik hoor en zie hem nooit ergens in een wijk waar hij dat gaat propageren. Dus waarom doet u dat niet? Ik zie u helemaal niet in die wijken van 30 kilometer.

De heer Krouwels: Ik vind dit echt vervelend om te horen. Ik ben hier geen vast woordvoerder op, maar mijn collega Bas van Leeuwen heeft echt in de wijken in Haarlem hard gestreden voor zijn initiatiefvoorstel. Dus ik vind dit echt misplaatst, mijnheer Amand.

De voorzitter: De heer Abbasi.

De heer Abbasi: Mijnheer Krouwels, wat vindt u van een nultarief?

De heer Krouwels: Goed bespreekbaar. Ik kijk ... Ik wil graag weten wat de wethouder daarvan vindt. Vind ik een hele mooie tussenoplossing. U suggereerde een beetje dat het over de hele stad moet, daar zijn wij het als D66 het niet helemaal mee eens.

De voorzitter: De heer Krouwels, gaat u verder met uw betoog.

De heer Krouwels: Dank u wel. Ik ga even kijken waar ik ben. Ja, gereguleerd parkeren. Nou nogmaals, het moet ... Gereguleerd parkeren moet problemen oplossen en iets doen voor de leefbaarheid. En in Schalkwijk hoeft dat niet altijd zo te zijn. Graag een reactie. Ik heb in ieder geval genoeg reactie gekregen van mijn commissieleden. Dan vervolgens het dilemma voor hoogwaardig openbaar vervoer en de 30 kilometer. D66 begrijpt goed dat hoogwaardig openbaar vervoer een belangrijke pijler is van deze belangrijke energietransitie. Het is ook de bedoeling dat het OV een volwaardig alternatief voor de auto moet zijn. En een aantal wegen die een uitzondering krijgen, dat begrijpen wij op zich goed. We hebben hier ook aandachtig de inspraakbijlage van het Bus-kruit meegenomen. Maar hier wordt echt wel heel veel gedaan om de 30 km/u te doen. Anderzijds, en mijnheer Abbasi zei het ook al, kunnen we een onderzoek doen wat de impact echt is op de OV routes, zonder eigen busbaan dan, naar 30 km/u te krijgen en wat de impact dat is. Misschien weet u het antwoord zelf al. Ik heb ook technische vragen gesteld over 50 km/u-wegen dicht bij scholen. Zet er alsjeblieft prio op voor de uitrol van de 30 km/u. Ja, heel veel inspraakbijdrages zijn geleverd, 160 pagina's daarvoor. Dat helpt ons sterk in onze afweging. De Fietsersbond zei het wel goed, op sommige plekken lijkt dit eerder een visie dan een beleidsplan. Wij kijken dus heel erg uit naar de vele beleidsstukken die u nog gaat aanleveren. Ik zie ook veel in de bijdrages. Het versnellen van een autoluwe binnenstad krijgt hele grote duim omhoog. En ik wil toch even inhaken op de inspraakbijdrage van mijnheer Blom expliciet. De ruimtevraag bij de Zijlweg is ontzettend lastig, dat begrijpen we. Maar wat is hier nog meer mogelijk als we kijken binnen dit mobiliteitsplan om hier toch 30 km/u te handhaven. Zoals mijnheer Blom het zelf zei, dan rijdt hij dan maar even op dit stukje 30 km/u. Ik heb een ... Ik heb wel drie punten als dat mag, voorzitter. Mijn hoofdredactrice van het partijprogramma voor de volgende gemeenteraadsverkiezingen, An-Jes Oudshoorn, die keek ook even met mij mee. Op pagina 27 staat, kunnen we kijken of er een tussenoplossing mogelijk is voor gebied ontsluitingsweg van 30 km/u. En als dat niet mogelijk is, dat er toch gekozen kan worden voor 50 km/u als maximum snelheid. Ja, dit lijkt D66 een verkeerd signaal en een beetje de omgekeerde wereld. Want 30 km/u moet we gewoon handhaven. Dit is ... Dit match ik niet goed met 30 km/u tenzij. En dit is wel een vrij makkelijke tenzij. Graag een reactie van de wethouder. In het stuk daarna staat dat de standaard inrichting van 30 km/u zal sluipverkeer in de wijken zal ontstaan. Maar er is weinig ambitie getoond om daar wat aan te doen. Is er nagedacht over inderdaad huidige woonstraatjes waar 30 km/u mogelijk is naar 15 km/u te verplaatsen, eenrichtingsverkeer toe te passen. Daar had D66 graag wat meer ambitie willen zien. Ik zie een ...

De voorzitter: Ja, de heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Weet u wat er nodig voor is om straten naar 15 km/u? Dan moet de volledige inrichting veranderen en dan moeten de tuinen gelijk worden aan het wegdek. Is dat daadwerkelijk wat u wilt en de hele stad daarmee om willen gooien?

De heer Krouwels: Nou, dit is een mobiliteitsbeleid met hele grote ambities, ook om die ontsluitingswegen. Als dat moet gebeuren om dit goed te regelen, dan hadden we die ambitie best kunnen uitspreken. Ja, dat mag,

die ambitie hier uitspreken. Tot sluit, het staat wel in de uitvoeringsagenda, maar niet zozeer in het mobiliteitsbeleid, de snorfiets naar de rijbaan, dat wordt onderzocht. Maar als we 30 km/u gaan uitrollen, dan moet dit toch echt een no-brainer zijn. Graag een reactie van de wethouder. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Voorzitter, ik denk dat ik het mee ga maken als ik een beetje oud wordt, dat wij allemaal auto's ergens aan de rand van de stad hebben staan die alle Haarlemmers op komen halen, zelfbesturend, en ze brengen naar de plek waar ze moeten zijn. Bumper aan bumper en toch veilig en elektrisch, zonder uitstoot. Dat is de droom voor mobiliteit. Dat is wat technologisch eigenlijk nu al zou kunnen, maar wat nu maatschappelijk nog lang niet geaccepteerd is. En dat gaat nog wel langer dan 2030 duren. En dan hebben we hier een soort tussenstuk tot 2030. En ik moet allereerst een compliment geven aan de wethouder, ook wat de signalen die uit de binnenstad komen, hoe die daaraan ... Dat wat aan geluiden terugkomt, die mag je zeker in zijn zak steken. Fantastisch, draagvlak organiseren. Dat compliment kan ik niet geven voor één klein stuk waar het eigenlijk al veel te veel over gaat. Want dit stuk staat vol met goede ideeën voor mobiliteitshubs en hoe die ingericht kunnen worden. Daar staat de SP volledig achter. De SP staat absoluut voor het investeren in openbaar vervoer in brede zin, maar we er natuurlijk niet altijd over hè. Dat gaat naar de provincie. En sterker nog, als de SP een motie indient om de bezuinigingen die er gedaan zijn terug te draaien, om daartoe op te roepen, dan ontraadt het college die. Ja, dat is de praktijk. En de praktijk is ook dat dit goede beleid, al die goede ideeën om openbaar vervoer beter te maken, aantrekkelijker, aantrekkelijker te maken, toch weer hier in de schaduw staat van het P-woord, parkeren. Daar gaat het toch weer het meeste over en dat vind ik zo jammer. Het invoeren van gereguleerd parkeren, c.q. betaald parkeren in de stad is echt een maatregel die het draagvlak onder de rest vandaan haalt. En daarom is het extra zonde. Maar ik heb er ook al een vraag over gekregen.

De voorzitter: U heeft eerst nog een interruptie van mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Maar, mijnheer Bloem, u zegt net dat het zo mooi zou zijn als alle auto's naar de rand van de stad zouden gaan. Dus dat betekent de auto's uit de stad. En dan wilt u toch niet dat we gaan gereguleerd parkeren en dus minder auto's op de straat krijgen.

De heer Bloem: Nou ja, kijk, ik schets echt een visie en een toekomstbeeld die kan op langere termijn, op zeer langere termijn. Maar hoe je daar komt is heel belangrijk, en daar moet je draagvlak voor organiseren. En dat is juist niet wat je doet met deze maatregelen. Ik kreeg ... Want ik krijg positieve reacties om auto's allemaal uit de straten te krijgen. Maar dat zijn toch andere signalen die de SP binnen krijgt. Zo kreeg ik ...

De voorzitter: U heeft nog twee interrupties zelfs. En dat is de heer Abbasi en daarna de heer Hulster. Maar eerst de heer Abbasi.

De heer Abbasi: Ja, dank u wel. Ja, mijnheer Bloem, u suggereert dat er geen draagvlak is voor gereguleerd parkeren. Maar er zijn buurten waar daar wel draagvlak voor is. Eén voorbeeld daarvan is de Sportheldenbuurt, de Tubergen, dat is echt wel draagvlak voor gereguleerd parkeren, omdat daar een enorme parkeerproblematiek is.

De heer Bloem: Voorzitter, daar is de SP natuurlijk ook voor. Als mensen er zelf om vragen, tuurlijk doe het dan als het de meerderheid is. Daar heb ik het niet over. Ik heb het erover als generiek in een beleidsstuk

neerzetten, heel Haarlem betaald parkeren. Dat is een probleem, dat haalt het draagvlak teveel weg onder al die goede maatregelen.

De heer Abbasi: Ja, en dan vraag ik ook aan u. Als je daar een nultarief van maakt, zal daar dan geen draagvlak voor zijn?

De heer Bloem: Kom ik op terug.

De voorzitter: De heer Hulster.

De heer Hulster: Ja nou, kijk, als gemeente heb je niet zo heel veel sturingsinstrumenten om het autoverkeer terug te dringen in je stad. Je kent vast wel de situatie in Amsterdam vroeger voordat er betaald parkeren was? Toen stonden namelijk overal files. En nu kun je gewoon met de auto de stad in rijden. Maar u suggereert eigenlijk een beetje dat gereguleerd parkeren ervoor zorgt dat er meer auto's in de stad komen.

De heer Bloem: Suggereer ik niet, dus ik weet niet waar u dat vandaan haalt. Ik wil eigenlijk meer terug naar de mensen waar het om gaat. Want het stond al in de krant dat dit stuk er komt. En ik kreeg een bezorgde mail van een verpleegster uit Haarlem-Noord die zegt van, ja, ik werk bij het OVG in Oost en ik heb onregelmatige diensten. Ik moet invallen als een collega uitvalt, dat moet snel. Hoe kom ik daar dan? Die deelauto is niet gegarandeerd daar. Openbaar vervoer? Ik heb even gekeken, dat is twee tot drie uur. Fiets is ook nog wel iets. Zelfs een speed pedelec wordt nog best wel een lange rit. Moeten wij diegene dan uit de auto gaan pesten met gereguleerd parkeren? En dan kunnen we zeggen, ja, dan doen we nultarief. Maar we weten allemaal, gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, eerst goedkoop en dan wordt het steeds duurder. Dat is de praktijk en dat is het wantrouwen wat we met dit beleid creëren. Dus ik kan niet antwoorden aan deze verpleegster dat zij het vertrouwen kan hebben dat als we dit goed uitvoeren dat zij niet de pineut kan zijn. Ja, want zij verdient ook niet genoeg om bijvoorbeeld een dure vergunning te betalen. Dat is het probleem met deze specifieke maatregelen. En ik vind het zo jammer dat zo'n mooi stuk hiermee bevuurd wordt. Dus nou, op zich kun je dat als raad oplossen, wij gaan het er gewoon uithalen wat ons betreft.

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

De heer Hulster: Heeft u enig idee hoe de verpleegsters in Amsterdam dat dan doen?

De voorzitter: Nou, als je ernaast woont dan kun je op de fiets erheen, dat is iets dichterbij. Ja, ik vind het een beetje rare vraag.

De heer Hulster: Ja, Amsterdam is ...

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Wil ik toch ook, maar ik wou het al laten zitten. Maar kunt u zich niet voorstellen dat we juist om die reden voor die verpleegster gereguleerd parkeren invoeren. Want dat betekent dat als zij uit haar werk komt, dat ze haar auto vlak bij haar huis kan parkeren omdat het gereguleerd is. En dat als ze weggaat, dat ze dan dus niet eerst drie wijken verder haar auto moet gaan ophalen. Dus het is ...

De heer Bloem: Dat gaat uit van de illusie dat gereguleerd parkeren leidt tot minder auto's. Het is niet in de Leidsche buurt gebeurd, dat is nergens gebeurd, is niet het geval. U kunt het duur maken, dan gaan mensen die het goed kunnen betalen, die leggen dat gewoon neer. Dat zijn met name de thuiswerkers die wat beter

verdienen. GroenLinks gaat hiermee voorbij aan de mensen die wij de essentiële werkers hebben genoemd toen we ze nog nodig hadden in de COVID-dienst, de COVID-tijd. En nu zijn ze niet meer onmisbaar en pakken we ze met gereguleerd parkeren. En dat vind ik zonde. Het hoeft niet, het kan uit het stuk. Het verrijkt het stuk wat mij betreft door het gewoon eruit te halen. En dan kunnen we het echt hebben over het verleiden van mensen om uit de auto te gaan. Om mensen in staat te stellen hun auto de deur uit te doen, want daar zult u de SP altijd aan uw zijde vinden.

De heer Abbasi: Ja, mijnheer Bloem. Ja.

De voorzitter: Mijnheer Abbasi die had nog een interruptie.

De heer Abbasi: Wat mij opvalt, is dat u zelf inderdaad heel erg focust op dat gereguleerd parkeren, terwijl dat maar één van de maatregelen. We moeten als we dit invoeren, gereguleerd parkeren met een nultarief, dan moeten we gelijk OV als een goed alternatief aanbieden. Moeten we tegelijkertijd goede fietspaden aanleggen. Moeten we tegelijkertijd allerlei andere dingen doen om die verpleegster dus de kans te geven om op een goede comfortabele manier op haar werk te komen. Gereguleerd parkeren is niet van, hier heb je gereguleerd parkeren en zoek maar uit hoe je verder komt. Bovendien wordt het over negen jaar ingevoerd, als het gedaan wordt. Dus ik ga er vanuit dat het college alle tijd gaat nemen en gebruiken om ook die alternatieven toch neer te zetten. Dus waarom alleen maar focussen op gereguleerd parkeren?

De heer Bloem: Voorzitter, omdat bij mobiliteitstransitie, bij alle transities, het altijd van belang is ... Net zoals wij ... Toen we de vorige energietransitie heeft de overheid gewoon alle kosten genomen. Die leg je niet bij de burgers neer om dat draagvlak ervoor te organiseren. Dat moeten we ook niet doen in de mobiliteitstransitie door de lasten meteen al vooraf neer te leggen. Nee, verleiden, voorwaarden creëren waardoor anderen mobiliteit, normaal openbaar vervoer, deelauto's, beter zijn, objectief beter zijn. En we kunnen dat. Dat kunnen wij doen en daar hebben we geen gereguleerd parkeren voor nodig.

De voorzitter: Wie dan. De heer Visser. Nee sorry, ik ga eerst het woord geven aan mevrouw Schneiders, GroenLinks, die zit al een paar keer met haar hand omhoog.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ja, ik wil ook heel graag wat zeggen, omdat ook ik vind dat dit echt een prachtige nota is met een opzet die echt helemaal past bij een moderne stad. Klimaatdoelstellingen voorop, veel ruimte voor stoepgangers en voor de fiets, en tegelijkertijd ook voor groen en leefbaarheid. En ik ben ook heel blij met het vooruitstrevende uitvoeringsprogramma wat we erbij hebben gekregen nu. Er zijn wel een paar vragen natuurlijk aan de wethouder. En dat zijn wel natuurlijk de onderwerpen die hier iedereen al heeft aangehaald, dus ik zal het wat korter doen dan ik eerst van plan was. In de eerste plaats die 30 kilometer. Dat is een mooi uitgangspunt, daar hebben we als raad natuurlijk ook om gevraagd om die 30 kilometer in te voeren. Maar ik zou u willen vragen, mijnheer de wethouder, om dat nou te versnellen. Is het niet mogelijk om het hele stedelijk gebied wat we ook gaan gebruiken in de milieuzone, die op 1 januari van kracht gaat, om dat een 30 kilometerzone te gaan maken. Want dat kan, je mag dat ... De SWOV die zegt dat ook. Je moet dan een soort poort maken. De toegangswegen moet het duidelijk zijn dat dit dertig is. En dan hoeft je eigenlijk niet binnen die wijk allerlei maatregelen te nemen. Nou, ik wil het u maar meegeven. Misschien is het een oplossing. Het voordeel is dat je dan niet overal drempels hoeft te leggen, zodat de nooddiensten niet meer bij mensen kunnen komen. En dan kun je daarna maatregelen, zo nodig kun je dan nog extra maatregelen doen. Utrecht is ermee bezig. Stationsgebied hebben dat al gedaan. En we zouden dan zeker ook de Rustenburgerlaan, de Gedempte Oude Gracht en ook het N200, als ik het goed zeg,

achter het station langs, meteen gewoon 30 kilometer kunnen maken. Dat is de eerste vraag. Tweede gaat over de bus.

De voorzitter: U heeft ... Voordat u uw tweede vraag stelt, heeft u nog een interruptie van de heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ja. Dank u wel, voorzitter. Ja, u zegt iets interessants, en ik wilde eigenlijk weten of dat klopt. U zegt van, maak het een 30 kilometerzone en dan hoeft u geen drempels et cetera, dus maatregelen, te nemen die de weg inrichten zoals het bij een 30 kilometerweg zou moeten passen. Klopt dat wel? Want volgens mij is er nog steeds zo het beleid, of de richtlijn, dat je een 30 kilometerweg moet inrichten dat het er ook uitziet als een 30 kilometerweg. En daar doet een zone niets aan af, want overal zijn eigenlijk zones.

Mevrouw Schneiders: Nou, onze politie die zegt natuurlijk dat ze niet willen handhaven op een weg die geen 30 kilometer ... Die er niet zo uitziet. Maar dat SWOV, en dat zijn de deskundigen, die zeggen dat het wel kan. Dat je dus zo'n zone kan maken. En dan is het wel de bedoeling dat je op termijn binnen die zone, dus als je een keer een weg gaat herstellen of gaat renoveren, dat je hem dan ook aanpast. Maar dan kun je wel in één keer die zone aanleggen. En er is ook wel geconstateerd dat soms binnen de zones niet zo heel erg alle wegen worden aangepast, maar dan heb je wel gewoon een zone. En straks als dat ook nog landelijk beleid wordt, dan is het helemaal goed. Maar goed, misschien dat de wethouder daar wat ...

De voorzitter: De heer Dreijer wil nog een aanvullende vraag stellen.

De heer Dreijer: Ja, laatste korte vraag. Nou ja, het klinkt natuurlijk allemaal fantastisch. Maar is de politie het daar ook mee eens wat het SWOV daar voorstelt? Gaan zij dus handhaven in dit soort zones?

Mevrouw Schneiders: Ja, uiteindelijk kan ... De politie is natuurlijk ook niet weer de baas. We hebben ... Dan moet ... Of nou, tenminste, ja, die moeten natuurlijk ook een beetje handhaven. Dat moet ook samen, daar moeten we misschien de burgemeester op inzetten die over de handhaving gaat. Dus daar zouden we wel mee samen kunnen werken om zoiets voor elkaar te kunnen krijgen. En dan zou je misschien eisen kunnen stellen. Dus volgens mij is het wel iets wat uitgewerkt zou kunnen worden door het college. Als u het goed vindt ga ik door, want ik kan ook niet alle vragen daarover beantwoorden. De bus en 30 kilometer. Nou, ook volgens mij kan dat prima. Ik heb het al eerder gezegd, het sneller door langzamer. De doorstroming goed verzorgen met de '...', groene golf op 30 kilometer. Zorgen dat zij voorgaan, dan ga je veel sneller, ook al rijdt je 30, dan als je 50 mag en de hele tijd weer moet remmen en optrekken, remmen en optrekken. Dus wij vinden wel dat het HOV betrouwbaar en snel moet zijn, als GroenLinks. Maar we vinden ook dat het beter is dat het smooth door de stad glijdt met 30, dan dat het alsmaar af en toe eens heel eventjes 50 kan rijden. In Hillegom, mijnheer de wethouder, daar rijdt de bus 80 op een ... Rijdt bus 80 op een 30 kilometerweg. Hij rijdt niet 80. Maar nou, misschien weet u hoe dat daar geregeld is en of wij dat op diezelfde manier kunnen doen. Dus Hillegom wel Zuid-Holland, maar we kunnen misschien toch het voorbeeld volgen. En dan, ja, toch iets over gereguleerd parkeren. Wij zijn het er van harte mee eens. De ruimte in de stad wordt steeds kleiner doordat we meer mensen moeten en willen huisvesten. En voor de leefbaarheid is het gewoon noodzakelijk dat er ook groen komt in zo'n versteende stad. De ruimte op de openbare weg om te parkeren wordt dus steeds schaarser. En als je dat dan gaat reguleren, dan help je Haarlemmers om toch een plekje voor die auto te kunnen vinden. Want dan is het misschien niet zo dat iemand vier auto's heeft en de ander daarom zijn ene auto niet kan parkeren. Je zorgt dat dan iedereen, dat het gelijk verdeeld wordt, eerlijke verdeling van autoparkeergelegenheid in de stad. En ...

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Ja, voorzitter, kijk, ik kan best een eind meegaan met de redeneertrend. Maar ik zag in de krant GroenLinks al zeggen, nou misschien Schalkwijk niet. Dat is opgetekend in ieder geval. Of het waar is, is een tweede. Maar meer specifiek op mijn voorbeeld. Degene die ik ken die woont in Delfwijk, daar speelt dit ... Dat is ook groen. Dat kan wel veel beter groen hoor wat mij betreft. Maar dat is best wel groen, daar is en parkeerruimte. Dus om nu geen generiek te zeggen om het over de hele stad heen te doen, doet u daarmee recht aan de verscheidenheid die onze stad kent?

Mevrouw Schneiders: Oké, daar wil ik graag op reageren, want ik vind dat we wel zo snel moeten beginnen, zo snel mogelijk moeten beginnen met de invoering ervan. Er zijn wel acht wijken, daar hebben we het al eerder over gehad, die het verzoek hebben ingediend voor gereguleerd parkeren en die dat maar niet krijgen, omdat het nu veel te langzaam gaat. Dus zo snel mogelijk beginnen. Frustratie bij de mensen kwijtraken, zodat ze niet alsmat rondjes moeten rijden om hun auto kwijt te raken. Maar ik kan me ... Logischerwijs zal dat toch een soort van gefaseerd moeten plaatsvinden. En dan zou ik dus ook heel graag willen weten van de wethouder of hij daar al een beeld bij heeft van, hoe zou die fasering er dan uit kunnen zien? En dan ben ik het er helemaal mee eens dat je zou moeten zeggen van, nou we beginnen bij de wijken waar de schaarste het grootste is. Bijvoorbeeld om ontwikkellocaties heen met kleine parkeernormen, waardoor allemaal in de buurten eromheen gaan parkeren. En we eindigen bij de wijken waar heel veel ruimte is en waar dus de behoefte nu nog niet zo heel erg groot is, maar misschien tegen 2030 langzamerhand wel heel groot wordt.

De voorzitter: U heeft verscheidene interrupties. Eerst de heer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Ik heb wel even een vraag aan mevrouw Schneiders. Uw wethouder zegt altijd dat de jeugd minder interesse heb in de auto's, die laten hun auto's meer staan. Hoe rijmt u dat dan?

Mevrouw Schneiders: Nou ja, ik hoop dat dat waar is, dan zijn we makkelijker van de auto's op straat af. Dus ...

De voorzitter: U had nog meer interrupties. Ik zag de heer Aynan van Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel. Hebben we in de stad al gereguleerd parkeren in bepaalde wijken?

Mevrouw Schneiders: De B en C wijken, dat is natuurlijk ook gereguleerd par... Ja, het is natuurlijk vergunning parkeren, dus we hebben gereguleerd parkeren.

De heer Aynan: Is daar nou zoveel meer ruimte en groen in de wijken waar niet gereguleerd parkeren is? Is in de wijken waar al gereguleerd parkeren is, nu al, is daar nou zoveel meer ruimte en groen gekomen door het gereguleerd parkeren?

Mevrouw Schneiders: Ik denk dat dat ... Daar willen we natuurlijk naartoe, maar daar zijn we nog niet. We moeten beginnen met te reguleren, zodat iedereen weer een plekje in ieder geval voor zijn eerste auto heeft, en misschien voor de tweede. En daarna ...

De heer Aynan: Maar u doet alsof ...

Mevrouw Schneiders: Gaan we ... Willen we natuurlijk verder en willen we hopen dat mensen vaker ook die tweede auto eruit doen en in een deelauto gaan rijden. Of misschien zelfs de eerste eruit doen en met een

deelauto gaan verdergaan, zodat we langzamerhand meer groen krijgen. Maar dat zal inderdaad ... Dat duurt nog even. Daarom hebben we iets tot 2030.

De heer Aynan: Ja, u schetst hier in deze commissie en voor alle mensen die meeluisteren, schetst u het beeld alsof invoeren van gereguleerd parkeren, alsof dat gepaard gaat met het creëren van meer ruimte en meer groen. Daar is gewoon helemaal geen sprake van.

Mevrouw Schneiders: Nou, misschien niet direct, maar ik denk wel op termijn. Kijk, we hebben het ... U hebt het over 2030. Nou, ik hoop dat we met dit gereguleerd parkeren vooral eerder klaar zijn eigenlijk, voor die tijd. Dus bijvoorbeeld al in 2026. Maar dan zijn we in die tijd, dan komt er wel ruimte voor groen. En misschien wel veel sneller. Misschien als mensen, als we het gaan reguleren en dat mensen meer moeten betalen voor hun derde of hun vierde auto, dat ze dan zeggen, nou dan doe ik die eruit. En dan komt er langzamerhand ook ruimte voor groen.

De voorzitter: Ja, laatste keer.

De heer Aynan: Maar kijk, u staat veel sterker in uw verhaal als u kunt, zeg maar de mensen kunt overtuigen met het huidige gereguleerd parkeren in de huidige wijken, als zegt van, kijk, er is door het gereguleerd parkeren is er ruimte ontstaan, is er meer groen, is het leefbaarder geworden. Dat was ook de argumentatie om het gereguleerd parkeren in te voeren. Nou, daar is dus helemaal niks van waar gebleken. Dus weet ... U doet hier valse beloftes.

Mevrouw Schneiders: Nee, dat is zeker niet waar, want ik moet zeggen, in mijn straat is gereguleerd parkeren, en dat heel raar, want ...

De heer Aynan: In mijn straat ook.

Mevrouw Schneiders: Nou goed, precies. Dus mijn straat was een eilandje. Maar daar is het gevraagd en hebben we het gekregen. En er is inderdaad meer ruimte. Er stond ... Alles stond aan twee kanten van de weg stonden allemaal auto's, en dat is gewoon niet meer zo. Dus er is nu ruimte voor kinderen om te voetballen.

De voorzitter: Laatste.

De heer Aynan: Er is bij het invoeren van het nieuwe parkeerbeleid is er inderdaad ook onderzoek gedaan, gemonitord, en er is niets van waar gebleken. In de wijken waar betaald parkeren is ingevoerd is de parkeerdruk alleen maar toegenomen. Nogmaals, u doet hier valse beloftes.

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Ja. Dank u, voorzitter. Ja inderdaad, mevrouw Schneiders doet valse beloftes ook op de afspraak die gemaakt is bij het invoeren van betaald parkeren. Maar even, de vraag die ik wil stellen is en hele anderen. Mevrouw Schneiders, ik vind altijd dat we het goede voorbeeld moeten geven als wij hierzo als volksvertegenwoordigers zijn. Hoeveel auto's heeft u zelf?

Mevrouw Schneiders: Nou, ik heb er eigenlijk geen één. Maar mijn echtgenoot die heeft er één en één voor de kinderen, dus een anderhalf. Met zijn vier kinderen, met drie kinderen en hij zelf.

De heer Aerssens: Dat noemen we er toch twee. Misschien moet u bij uzelf beginnen.

Mevrouw Schneiders: Met drie kinderen erbij.

De voorzitter: Mevrouw Otten, Liberaal Haarlem.

Mevrouw Otten: Nou, zoals jullie weten ben ik al heel lang het goede voorbeeld, en ik ben niet eens GroenLinks. Maar ik heb ook een vraag aan mevrouw Schneider. U geeft geen antwoord vind ik op de vraag van de heer Aynan over of het nou echt bijdraagt aan extra groen als we minder gaan parkeren of gereguleerd gaan parkeren. Vanavond werd al eerder het voorbeeld Nieuwe Groenmarkt genoemd. Nou dat ziet er troosteloos uit. Echt een hele ... Ik vind het een heel naar plein geworden. Ja, ik zou toch iets meer, dat u iets meer de diepte in zou kunnen gaan. Of u willen vragen of u iets meer de diepte kan ingaan over het groen wat in de plaats komt van parkeren.

Mevrouw Schneiders: Heel veel tijd voor diepte hebben we hier meestal niet. Maar ik vind het een aardig aanbod op dat te doen. Waar we natuurlijk naartoe kunnen en wat misschien ook wel aardig is in combinatie met het voorstel van mijnheer Abassi, wat ik ook al een aantal keer heb gedaan, en inderdaad samen met mijnheer Van den Raadt ook een voorstel voor in elkaar had gezet, die eerste auto gratis in die D-wijken. Je zou ook kunnen zeggen dat het geld dat we ophalen ... Ik heb het over D-wijken, want ik heb het dus over wijken ... Ik denk, we hebben nu B en C, als we nu de andere wijken D noemen, dan kunnen we daar zeggen, daar is de eerste auto gratis. Maar we kunnen ook zeggen, het geld dat we ophalen met die parkeervergunningen, want door het reguleren, daar moet je natuurlijk iets voor betalen, dat wordt meteen weer geïnvesteerd in groen in diezelfde straten en wijken.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ja, voorzitter, wat voor beeld geeft u nou als GroenLinks dat u zegt, in die D-wijken mogen mensen hun eerste auto gratis parkeren. Wat voor beeld geeft u richting de mensen in die C en die B-wijken waar ze wel voor hun auto moeten betalen? Dat moeten we toch niet willen? U bent voor de ongedeelde stad, en hier creëert u weer een tweedeling.

Mevrouw Schneiders: Maar er is ... Nou ja, kijk, er zijn plekken ... Als je midden in het centrum wilt wonen, dan weet je gewoon dat je eigenlijk niet een auto kunt hebben. Dus dan weet je ook dat als je die dan toch wilt hebben en in de buurt wilt hebben staan, dat je daarvoor moet betalen. En als je daar iets omheen woont in plekken waar het druk is, waar smalle straatjes zijn, waar het onhandig is, dan is dat ook zo. En hoe verder je weg woont, nou ja, dan kan je zeggen van, nou dat moeten we meer faciliteren, dan is er dus meer ruimte om misschien een eerste auto gratis te doen. Het zou ook kunnen dat je dat bijvoorbeeld een termijn doet voor de mensen die er nu wonen, en dat je dat niet meer doet voor de nieuwe mensen. Maar dat is iets wat een voorstel wat we mee kunnen geven aan de wethouder om een voorstel over te doen. Ik denk dat er gewoon toch geen nieuwe dingen meer komen, mijnheer de voorzitter, dus misschien mag ik gewoon mijn verhaal afmaken?

De voorzitter: Ik ga je zo ... Ja, de heer Aynan gaat toch nog zijn interruptie doen. Maar ik ga even in het algemeen zeggen, let u alstublieft op uw spreektijd, want er komen nog twee belangrijke onderwerpen aan. En u weet zelf, ik ben dol op betaald parkeren en discussies daarover voeren. Dus wat mij betreft gaat u hier nog uren over door, maar dan kunnen we het straks niet over de verkeersveiligheid hebben of over het havenkantoor. Dus let u daar even op. Mijnheer Aynan, u mag gewoon uw interruptie doen. En mevrouw Schneiders, u kunt daarna verder met uw verhaal.

De heer Aynan: Verschillende fracties hebben het gehad over de eerste auto gratis. Maar weet u hoe, onder andere door de woningnood, mensen noodgedwongen kinderen bij hun ouders inwonen en dus ook sprake is van een noodgedwongen tweede, derde auto. Wat gaat u daarmee doen?

Mevrouw Schneiders: Er is natuurlijk ... Daar heb ik ook wel over zitten denken, en dat was eigenlijk ook een vraag aan de wethouder waar ik nog niet aan toe ben gekomen. Dat idee waar ook mijnheer Bloem over had van, zou je ergens aan de rand van de stad, of zou er ergens een plek zijn misschien waar je nog wel gratis zou kunnen parkeren? Misschien is het aan de rand van de stad en kun je daar met een bus heen? Dus dan zouden daar ook mensen die zouden eventueel daar hun auto neer kunnen zetten.

De heer Bloem: Voorzitter? Ik wil alleen zeggen dat dat ...

De voorzitter: De heer Bloem. Ja, zullen we wel gewoon afspreken dat als ik u zie dat ik u het woord geef? Ga uw gang.

De heer Bloem: Ik wil alleen even zeggen dat dat niet mijn idee was.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, gaat u verder met uw verhaal.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Nou, mijnheer de wethouder, misschien kunt u nog iets daarover zeggen of u daar ook over na hebt gedacht over zo'n mogelijkheid van een transferiumachtige plek die we nu bij Oostpoort hebben. Maar misschien straks niet meer als daar huizen komen. Er waren nog twee dingetjes. Die fietsers te gast, daar ben ik op zichzelf helemaal voor. Hoewel ik, wat de Actiepartij zegt, er wel mee eens ben. Maar wij hadden daarom wel bedacht dat als er dan zo'n ringetje om de stad komt, een klein ringetje zeg ik daarom, dat het wel fijner zou zijn als we dan ook kunnen zien waar die ring precies loopt, dat je daarnaar verwezen wordt. Zodat je weet, als je sneller gaat, hoe je dan moet rijden. En als je langzamer gaat dwars door de stad, wat dat dan betekent. En nog één klein puntje. We hebben het indertijd ook gehad over de trein. Toen heb ik ook weleens gezegd van, kunnen we niet zorgen dat voor een treinverbinding Utrecht-Haarlem, want volgens mij zijn er veel forenzen die naar Utrecht moeten en daarom met de auto gaan, omdat ze dat dan die overstap in Amsterdam veel te groot vinden. Dat kan nu, omdat we zo'n lang spoor in Zandvoort hebben, kan de trein naar Zandvoort. Dat spoor is lang genoeg, dus daar kan een trein uit Utrecht komen. Kunt u zich niet ook nog sterk maken om te zorgen dat wij weer zoals vroeger een directe trein tussen Utrecht en Haarlem krijgen?

De voorzitter: De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Dank u wel, voorzitter. Er ligt een mooi mobiliteitsbeleid. En de insteek voor een mobiliteitstransitie steunt de ChristenUnie. Dus vaker kiezen voor lopen, de fiets en het OV en minder de auto. Maar om dit te bereiken is hier en daar wel meer scherpheid nodig in deze nota. En hoeveel transitie willen we eigenlijk bereiken. Hoe ver willen we komen? Wethouder, stel een SMART doel. Ik kon hem niet zo snel vinden. Ik ga even snel de molariteit in. Allereerst de fiets. Prima dat er meer aandacht komt voor voetgangers in het centrum. Maar de fiets te gast op belangrijke doorgaande fietsroutes vindt de ChristenUnie echt geen goed idee. Fietsring, prima. Maar er zijn gewoon heel veel mensen die echt altijd sneller zullen zijn door de binnenstad. En als je dan gaat zeggen, de voetgangers mogen midden op de straat gaan lopen, dan is het gewoon vragen om ongelukken en vragen om protesten. Deze raad heeft, ook toen plan B werd besproken, eigenlijk heel veel punten van de wijkraad gesteund. Met uitzondering van dit punt zeiden eigenlijk bijna alle fracties, de Gierstraat moet gewoon voor de fietsers blijven. De ChristenUnie wil daarom ook duidelijk op de

kaart, bijvoorbeeld bladzijde 7 en bladzijde 30, dat het Spaarne, de Kleine Houtstraat, de Kleine Houtweg, de Gierstraat, de Barrevoetstraat, de Jansweg, Jansstraat, Kruisweg en Kruisstraat en Leidsevaart gewoon als fietsroute op de kaart komt. En anders gaan wij dat amenderen. In deze fietsstraten zijn de fietsen minstens net zo belangrijk als de voetgangers en ze zijn zelfs ver in de meerderheid. Wij steunen daarom ook de opmerking van de Actiepartij over de fietsparkeernorm en over het toestaan ... Oh nee, dat zinnetje sla ik even over. En we merken ook op dat de fietsroute rond het Plesmanpein, ondanks eerdere discussies die we hier eerder in de raad hebben, volgens ons nog niet helemaal goed op de kaart staat. En hetzelfde geldt voor het Delfplein. Voorzitter, dan het openbaar vervoer. De ambitie moet hier net als de fiets zijn, meer OV gebruik. Ik lees echter, meer OV kwaliteit. Ja, voor meer OV gebruik is natuurlijk een hogere kwaliteit nodig, maar het doel moet die transitie zijn. En die kwaliteit, dat is het middel. Dus de tekst op bladzijde 51 moet anders. En als ik dan kijk naar de kaart, dan mis ik op het gebied van openbaar vervoer echt nog wel wat. Bijvoorbeeld een HOV-route door de Waarderpolder via Oostpoort en de Prins Bernhardlaan naar Schalkwijk en Hoofddorp. Juist om bussen rond de binnenstad te leiden. Ik weet het, er staat wel een route ingetekend langs de Amsterdamse poort, naar knooppunt Nieuw Zuid, prima. Maar, voorzitter, vergeet die Waarderpolder niet. En dan een nationaal spoorstelsel. Ja, die vind ik echt slap in het stuk staan. We hebben er eerder zelfs amendement over ingediend in de raad. Uit mijn hoofd gezegd, GroenLinks bij de SOR, wat veel concreter was. Ik was ook heel blij met de opmerking net van GroenLinks. Wij willen niet dat ... Mooi dat er 30% meer zitplaatsen komen naar Amsterdam. Maar als al die treinen allemaal keren in Amsterdam, dat betekent dat iedereen die verder moet reizen dan Amsterdam, daar moet overstappen. En ja, dat is nationaal beleid, maar het is een heel groot Haarlems belang. En als wij dat nog geen eens durven op te schrijven in deze nota, hoe kunnen we dan met goed fatsoen daarvoor in Den Haag gaan lobbyen? Dus wij vinden dat in deze nota heel krachtig moet staan dat er rechtstreekse treinen moeten komen naar Almere, Amersfoort en Utrecht. En dan niet alleen Sprinters, een soort metrosysteem, maar ook van intercity niveau. Want Haarlem is samen met de hele regio Kennemerland een serieuze stad. Ook op dat punt overweg ik een amendement. Dan het gedrag. Een paar hele mooie opmerkingen over het gedrag staan er in het stuk. En dan valt me op van, ja, nieuwe inwoners als ze naar Haarlem komen, krijgen informatie over de mogelijkheden van deelauto's. Toen dacht ik van, oh leuk. Maar waarom krijgen ze geen informatie over het openbaar vervoer. Dus kan de wethouder ook dat aanpassen. En die deelmobiliteit sowieso, ik lees het her en der, maar ik vond dat onderwerp toch nog wel een beetje slap in het stuk staan. Ik ben ook blij dat er een nota over komt. Maar in verhouding tot de andere stellige punten over parkeren, over de fiets, vind ik echt deelmobiliteit onderbelicht. En daarmee kom ik op de auto. Ik lees over een ambitie dat de reistijden binnen Haarlem voor de auto gelijk moeten blijven. En ik weet, sommige verbindingen in Haarlem zijn al erg traag. En die zou ik denk ik ook niet willen bepleiten van, het moet allemaal trager ofzo. Maar het is wel zo dat als wij minder doorgaand autoverkeer door de stad, door de binnenstad willen, en dus meer eromheen, ja, dan zullen sommige reistijden langer worden. En dat klopt niet met deze ambitie die toch zwart op wit in de nota staat. Dus volgens mij zit daar een mismatch en moeten we dat uit de nota halen. En dan verbaas ik me toch over als ik naar de kaart kijk, dat de Gedempte Oude Gracht, het Houtplein en Tempeliersstraat gewoon als hoofd autoroute staan ingetekend. Dan denk ik van, huh, we waren toch bezig met een knip op het Houtplein? En de Gedempte Oude Gracht is deels ook geloof ik eenrichtingsverkeer voor auto's. En dat is toch vooral voor bestemmingsverkeer? We willen de auto's toch er omheen. Waarom staan ze dan op de kaart als hoofd autoroute? Ik snap het niet. Dus volgens mij moet ook dat aangepast worden. En dan die 50 kilometer en 30 kilometer per uur discussie. De Europaweg staat als 50 km/u op de kaart. Waarom? We leggen daar straks ... Of nee, hij ligt er zelfs al, een mooie busbaan. Prima als die bussen daar over die busbaan 50 doen. Maar laten we dan die auto's die er langs rijden, waar we de Europaweg een stadsstraat gaan maken, smaller gaan maken, laat die gewoon 30 rijden. Dan ben je tenminste met het openbaar vervoer wat sneller, is het ook veiliger op de rotondes voor de fietsers. En het ... Heel makkelijk, want het is geen doorgaand verkeer, het is geen bestemmingsverkeer wat ergens in Schalkwijk

moet zijn. Maar er gewoon 30 van. En voorzitter, iemand zei het al, de binnenstad 15 km/u. Wij vinden dat er serieus naar moet worden gekeken. En heel veel straten zijn al gelijk niveau, dus die hoeven er nog geen eens voor ingericht worden. Maar een bordje 15 km/u helpt dan wel. En dan heb ik het echt over al die kleine straatjes in de binnenstad. En tot slotte, voorzitter, het verbaast me over ... Volgens mij heeft de VVD het niet genoemd, maar ik wil toch ook even een belangrijk VVD-punt noemen. Eén partij ontbreekt volgens mij in dit mobiliteitsbeleid.

De heer ...: '...'

De heer Visser: Nee. Iemand een idee? De werkgevers. Waar zijn de werkgevers gebleven. Als wij een mobiliteitstransitie in Haarlem willen, dan moeten wij ook durven een mobiliteitsakkoord te sluiten met de bedrijven in de Waarderpolder. Dat zij gaan inzetten dat hun werknemers op de fiets komen, met het openbaar vervoer komen, dat er deelmobiliteit komt. Als wij al deze mooie doelen uit het mobiliteitsbeleid willen bereiken, dan zullen we om de tafel moeten met de werkgevers. Graag dat toevoegen aan deze nota. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja, voorzitter, dank u wel. Ik aarzel een beetje of ik moet beginnen met iets te zeggen over de inbreng van mevrouw Schneiders. En dan met name de geloofwaardigheid. Want zij zei, ik ben blij met deze nota, de klimaatdoelen voorop. En vervolgens bekend zij twee auto's te hebben, waarvan één, dat weet ik, extreem vervuילend is. En ik geloof ook nog een diesel gestookte boot. Kortom, uw CO₂ ... Of uw, hoe heet dat, zo'n footprint is wel erg groot. En u had het over uw straat waar een enquête is geweest, en dat heeft geleid tot verlichting. Ik geloof dat uw auto niet in die straat staat, maar op een andere plek. Kortom de geloofwaardigheid van uw inbreng is ernstig in het geding.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Voorzitter, de VVD begon ermee en u gaat ... Ik vind dit zo makkelijk. Ik vind het zo makkelijk. Vind ik het handig dat het zo is? Nee. Maar om ... Er zijn genoeg redenen waarom de bijdrage van GroenLinks gewoon qua argumentatie gewoon niet goed in elkaar zit. Alsjeblieft, toon de intellectualiteit om het daarop te doen, in plaats van zo'n goedkope onderbuik ... Nou, iets meer fatsoen alstublieft.

De heer Mohr: Voorzitter, de geloofwaardigheid van de inbreng van mevrouw Schneiders is ernstig in het geding. Concludeer ik dan maar, ik zeg er verder niets over, omdat ik mevrouw Schneiders die vrijheid gun. Voorzitter, ons uitgangspunt is dat de Haarlemmer de vrijheid moet hebben om eigen keuzes te maken, zonder dat de overheid die bijvoorbeeld in financiële zin belemmerd of oplegt. Want precies dat is wat de wethouder met deze notitie doet. En u vraagt er toch ook nog eens een smak geld voor. Voorzitter, dan een ander punt. Een oud leider van de VVD, inmiddels op leeftijd en slecht ter been, zei ooit dat het politieke debat zelden gaat waarover het lijkt te gaan. En dat geldt naar mijn overtuiging in zeer sterke mate voor het stuk dat wij nu bespreken. Zo bespreken wij vandaag het mobiliteitsbeleid. Maar feitelijk bespreken wij vooral één van de manieren waarop dit college het onvermijdelijke gat van Berkhout, die krater in de gemeentelijke begroting, wil dichten. Dat gat ontstaat omdat de wethouder er niet in is geslaagd om de financiële risico's die samenhangen met het warmtenet in Schalkwijk te mitigeren. En die risico's komen op ons af, die zullen een gat slaan in de begroting en daar is geld voor nodig en veel ook. En dat geld haalt het college op met het vergroten van de parkeerinkomsten. En voorzitter, dat is nog maar het begin. Wat de wethouder vervolgens siert, is dat hij dit ook opschrijft in zijn notitie. Hij schrijft: hoe meer middelen hoe beter. Dit, voorzitter, is een

vrijbrief om ongegeneerd te gaan graaien in de portemonnee van Haarlemmers. En dat baart ons zorgen. Wij zijn van mening dat onze portemonnee niet de feestwinkel van Berkhout mag zijn. Want zo leidt de krater van Berkhout tot een kater na Berkhout. En zoal wel vaker pakt GroenLinks de groep die zij het meest lijkt te verafschuwen, namelijk de Haarlemmer die werkt voor zijn geld en die daarvoor een auto nodig heeft. En soms zelfs twee, omdat beide partners werken. Er wordt immers voorrang gegeven aan een schone manier van vervoer, en dat is de auto meestal niet, die niet veel ruimte inneemt, en dat doet de auto vaak wel. Het aantal auto's mag niet groeien. Voorzitter, die ontmoediging zien wij niet zitten. Wij delen de 30 kilometer als norm in onze stad, ook voor de bus. Wij staan achter een betere ontsluiting voor Zuid-West, bijvoorbeeld via een tunnel. Want hier, wethouder, wordt het geld verdiend. Wij willen af van die killerbussen door het centrum. En tot het pakken voor de fiets voor kleinere afstanden moet de Haarlemmer worden verleid en zeker niet gedwongen. En we zien de benodigde middelen graag gemaximeerd, want dat beschermt de Haarlemmer immers het beste tegen het financieren van de aanstaande crisis in de Haarlemse overheidsfinanciën. En tot slot zullen wij de aangekondigde motie van de Partij van de Arbeid steunen. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, mijnheer de voorzitter. Ik heb de meeste partijen in deze zaal horen beginnen met een compliment, namelijk dat het zo'n goed stuk is. En die mening deel ik niet. Sterker nog, dit lijkt niet echt een beleidsstuk, maar meer een ideologisch visiedocument waar een hele hoop wensdenken in staat, gericht voornamelijk op gedwongen gedragsverandering, gesteund door de grootste fractie hier in deze zaal. Als ik naar mezelf ga kijken. Vroeger werd ik altijd aangemoedigd om te gaan werken voor mijn geld in plaats van dat ik verplicht werd. Dat motiveerde mij vervolgens, zo had ik ten slotte zelf wat te besteden. En die vergelijking is een klein beetje te maken met hoe wij met Haarlemmers om willen gaan en de verschillen tussen de VVD en GroenLinks. Namelijk, GroenLinks zet in op een actieve gedragsverandering, maakt dingen niet mogelijk, en belast keihard de mensen die keihard een klein bedrag al niet kunnen missen, namelijk hard werkende Haarlemmers. Er wordt niet ingezet op alternatieven waar zo op ingezet zou moeten worden, juist om die ambities die we samen hebben daadwerkelijk te gaan realiseren. Waar gaan we bijvoorbeeld een park en ride, en voeg daar dan ook direct een park en ride a bike aan toe, waar gaan we die aanleggen? Om ervoor te zorgen dat auto's niet per se de stad in hoeven. Waar zijn connecties tussen zo'n plek om bijvoorbeeld naar het centrum te gaan of naar het nieuwe centrum Schalkwijk waar ontzettend veel gebeurt. We hebben het al veel over betaald parkeren gehad, wat er nu eventjes snel, snel in dit beleid wordt gefietst. De wethouder tast het vertrouwen aan, namelijk door hierzo in te zetten dat hij betaald parkeren in heel Haarlem wil invoeren, tegen alle afspraken in die gemaakt zijn. Wethouder, hoe reflecteert u op dat vertrouwen wat wel in die afspraak is gesteld. En in wijken waar betaald parkeren ingevoerd wordt, daar gaan ongetwijfeld de lasten omhoog. Want een nultarief mag misschien leuk klinken, maar is een illusie, want de kosten voor dat betaald parkeren moeten ook ergens door betaald worden. En parkeerdruk in wijken waar betaald parkeren is ingevoerd, is er niet minder op geworden. Dus iedereen die aankomt met, het wordt groener, is echt een illusiedenker. Andere oplossingen zijn echt degenen waar we op in moeten zetten. En ik had in dit stuk zo gehoopt op meer maatregelen van de wethouder die daadwerkelijk actie ondernemen om mensen te stimuleren om andere maatregelen te nemen en om andere dingen te doen. Bijvoorbeeld door die auto buiten de stad te laten staan, bijvoorbeeld de verbetering van het OV en meer in te zetten nog op het gebruik van een fiets. Want mobiliteit is een compleet pakket waar ook de auto een essentieel onderdeel van uitmaakt. En naast de files de stad in en de stad uit, hebben we ook fietsfiles die we aan moeten pakken. En ook daar moeten we op inzetten. Maar het blijft een compleet plaatje wat volledig rond moet zijn. In Haarlem zetten we ook in op de GOW30, de gebiedsontsluitingsweg 30. En ook dat is iets waar de VVD geen

voorzitter van is. In ieder geval niet voordat er duidelijke resultaten zijn van het nu in te richten Professor Eijkmanlaan en de GOW30 die we daar creëren. In het stuk lijkt die GOW30 nu al als een gegeven te zijn, terwijl we nog helemaal niet weten wat de GOW30 gaat betekenen voor de wijk. Want in het geval van die Professor Eijkmanlaan is de verkeersintensiteit veel te hoog om een 30 kilometerzone daarvan te maken. Kortom, voorzitter, dit is niet echt een beleidsstuk. Een ideologische visie waarin we echt meer van de wethouder hadden verwacht. En naast alle onderzoeken die er komen en naast alle input van de collega's hier, lijkt het stuk wel bijna niet behandelbaar om nu te gaan bespreken in de raad, maar moet er eerst nog eens goed aan gesleuteld worden en moet er daadwerkelijk onderzoek gedaan worden alvorens er op een heleboel van deze punten in ieder geval akkoord gegeven kan worden. Want ja, er staan ook zeker goede punten in, maar die worden op dit moment echt ondergesneeuwd door alle andere maatregelen.

De voorzitter: U heeft twee interrupties. Eerst de heer Krouwels van D66.

De heer Krouwels: Ja. Dank u wel, voorzitter. Ik weet niet zeker of de VVD hetzelfde beleidsstuk heeft gelezen als ik. Volgens mij zitten er heel veel alternatieven in. Kunt u één alternatief of een goed punt uit die mobiliteit noemen? Want volgens mij is het idee dat we niet de volledige ruimte hebben in deze stad. Dus die transitie moet toch ergens naartoe gaan? Dat is 90% met de fiets, met de voet en inzetten op OV.

De heer Aerssens: Spannend deze microfoon vandaag. Ik ben echt van mening dat we echt moeten inzetten op dat OV. Maar dan moeten we wel eerst stimuleren en ervoor zorgen dat die verbindingen correct zijn naar Schiphol, naar Amsterdam Zuid, naar Amsterdam Centraal. En inderdaad ook, wat al eerder gezegd werd, die verbinding naar Utrecht. Ik denk echt dat dat essentiële onderdelen zijn. Maar dat moet eerst geregeld worden, en eerst moeten die alternatieven in orde zijn alvorens we andere maatregelen kunnen gaan nemen die op ontmoediging gaan lijken. En daarzo echt het ontmoedigen van mensen, daar zul je ons sowieso geen voorstander van vinden.

De voorzitter: De heer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Ja. Dank u wel, voorzitter. Ja, ik ... Mijnheer Aerssens, ik snap dat u als lid van de vroegvroem-partij het heel lastig vindt om te accepteren dat de tijd van de auto hier in Haarlem voorbij is en dat we moeten focussen op andere vervoersmiddelen. Dus mijn vraag is, waar komt die ongezonde liefde voor de auto naar vandaan? Waarom kunnen we niet samen gaan kijken naar die alternatieven? Waarom kunnen we niet samen gaan focussen op het aanbieden van het iets anders, zodat die mensen die auto uitstappen. U bent u het toch met ons allemaal eens dat we minder vaak die auto moeten gaan gebruiken?

De heer Aerssens: Ik ga deze gebruiken, want die andere microfoon die heeft er echt geen zin meer in vanavond. Ja, mijnheer Abbasi, ik ben het helemaal met u eens. Maar dan als u deze vraag stelt, lijkt het er bijna op alsof u mijn betoog net niet heeft gehoord. Want ja, wij willen ook graag inzetten op al die andere maatregelen. Maar de auto is op dit moment, en zal ook de komende jaren nog een essentieel onderdeel blijven van ons vervoer. Er zijn mensen die hebben die auto kei- en kei- en keihard nodig om op mijn werk te komen. En al die mensen die wij ... Mijnheer Bloem zei het eerder al, bijvoorbeeld die essentiële beroepen. Mensen die op onverwachte tijden snel op hun werk moeten komen, die hebben die auto keihard nodig en het OV is daar niet klaar voor, dat is nog geen alternatief.

De voorzitter: De heer Abbasi. Ja, gaat u verder.

De heer Abbasi: Ja, dank u wel. Maar dan denk ik toch dat we samen moeten gaan kijken naar die mensen die niet de auto per se nodig hebben om naar hun werk te gaan, want die zijn er ook. Je kan mij niet wijs maken dat al die mensen die vooral pre corona, maar waarschijnlijk ook als corona voorbij is, met zijn allen 's ochtends in de file staan om naar hun werk te gaan, dat ze allemaal per se met de auto naar werk moeten gaan. Die mensen, een groot gedeelte daarvan, kan met de trein, kan misschien zelfs wel met de fiets. Maar die pakt de auto. Laten we erop focussen om die mensen uit de auto te zetten, met een ander vervoersmiddel te gaan, zodat die mensen die echt daadwerkelijk met de auto naar hun werk moeten gaan, zonder file op hun werk aankomen. Waarom doen we dat niet?

De heer Aerssens: Ja, en hoe gaan we dat doen? Door de alternatieven te stimuleren en niet per se ... Dat is dan de manier van GroenLinks. Niet door die automobilisten te pesten, maar gewoon door die alternatieven beter te maken. Door ervoor te zorgen dat reistijden korter worden, dat er betere verbindingen ontstaan met het OV, met de bus. Al dat soort dingen daar zult u ons zeker een voorstander van vinden. Maar het is een omgekeerd beleid. Wij zijn namelijk voor het stimuleren en voor het aanmoedigen en niet voor de stok.

De heer Abbasi: Als ik nog laatste iets mag zeggen? Ja?

De voorzitter: Laatste. Maar wel kort alstublieft.

De heer Abbasi: Heel goed. Dan moet ik de heer Krouwels van D66 gelijk geven, want volgens mij heeft u een heel ander stuk gelezen. De focus is inderdaad die mobiliteitstransitie stimuleren van ander gebruik dan die auto, zodat die auto minder gebruikt wordt en dan ook nog zorgen dat mensen dat ook gaan doen. Ja, dat staat volgens mij echt in het stuk.

De heer Aerssens: Daar kan ik me niet in vinden. In dit stuk staat het echt het typische automobilistje pesten met het invoeren van betaald parkeren. En al dat soort maatregelen dat is gewoon niet wat je moet willen. En als u daar overheen leest of dat minder belangrijk acht, ja, dan denk ik inderdaad dat we een hele andere visie hebben op dit stuk.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank aan de vele Haarlemmers die de moeite hebben genomen om een reactie te geven op dit wazige stuk. En bij het concept was ik al kritisch van de weinig concrete inhoud. En daar is helaas niets aan veranderd. Er is inderdaad sprake van veel wensdenken. Maar het hoe, daar krijgen we helemaal geen antwoord op. Dus ik er ga er eerlijk gezegd ook weinig woorden aan vuil maken. En deze constatering zien we ook terug in de vele inspraakreacties. Zoals gevraagd wordt naar concrete maatregelen of mensen hebben zelf concreet voorstel, dan wordt er stevast geantwoord, en dan quote ik, het mobiliteitsbeleid is beleid op hoofdlijnen, concrete uitwerking volgt later. En voorzitter, dat is precies wat het college en deze wethouder jarenlang met de raad heeft gedaan. Want toen we vroegen, want dat is namelijk de bron voor dit mobiliteitsbeleid bij de ontwikkelzones. Toen we vroegen om concrete beleidsantwoorden voor de mobiliteitsvraagstukken, werd ons gezegd, joh dat komt later bij het mobiliteitsbeleid. En nu zegt u, wacht concrete voorstellen af, dat komt later. Deze cirkelberedenering die wordt tegenwoordig vaker gebruikt door dit college. En voorzitter, ik snap nu ook waarom. Want in de reacties wordt ook gezegd, ja, er wordt expliciet gezegd van, ja, de concrete uitwerking volgt wel na de verkiezingen. En u ziet wel waar de keuzes worden gemaakt door de volgende coalitie. Dat is hoe het zit. Dus wij gaan er inderdaad een verkiezingsthema van maken. U gaat onze inbreng lezen in ons verkiezingsprogramma. En ten slotte, voorzitter, toch eventjes concreet. Want er worden wel een aantal concrete ...

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

De heer Aynan: Mag ik snel iets afmaken, dan ben ik helemaal klaar en dan komt aan de interrupties.

De voorzitter: Ja, ga uw gang dan.

De heer Aynan: Voorzitter, nog even een aantal amendementen aankondigen. De pakketbusjes die moeten na 23:00 uur echt gewoon weg uit het voetgangersgebied. Daar mag u een amendement op verwachten. Geen grootse fietsenstallingen zoals nu gekozen, maar fijnmazige fietsvoorzieningen door de hele binnenstad. Over dat betaald parkeren, geen zoethoudertjes van de PvdA met nultarief, maar gewoon niet doen. Vasthouden aan het bestaand beleid, dus draagvlak. Want u, pagina 4, u stelt zich op als betrouwbare partner, toon dan ook betrouwbare partner. En ten slotte, voorzitter, de mobiliteitstransitie moet voor iedere Haarlemmer betaalbaar zijn. En ook voor de mindervalide mensen. Dus wij willen ook een inclusief mobiliteitsbeleid. En daar is in deze nota weinig aandacht voor. Dat was het, voorzitter. Nu de interrupties geloof ik.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, ga uw gang.

Mevrouw Schneiders: nou ja, mijnheer Aynan, ik vroeg me alleen af of u de uitvoeringsagenda had gelezen die erbij zit. Want er zitten natuurlijk een heleboel concrete maatregelen in, ook voor de korte termijn al.

De heer Aynan: Ja, voorzitter, korte termijn heb ik de amendementen aangekondigd. Maar als ik kijk naar het fijnmazige OV, hoe wordt niks over gezegd. Auto om de stad heen. Hoe wordt ook niks over gezegd. De N200 bolwerken, de auto weg. Hoe wordt niks over gezegd. En de belangrijke constatering dat Haarlem een forenzenstad is, mevrouw Schneiders. We hebben een hoog opgeleide bevolking die voornamelijk buiten de stad woont. Die auto is een belangrijk onderdeel en dat zal het blijven. En die constatering die missen we. Wij zijn namelijk geen werkstad maar een woonstad.

Mevrouw Schneiders: Daarom hebben we toch zo'n ... Sorry. Daarom hebben we toch zo'n goed OV en zijn we met van allerlei dingen bezig en zitten er ontzettend veel mensen in de trein iedere dag?

De heer Aynan: Voorzitter, we hebben geen goede OV verbindingen. Daarom is het ook goed dat er gerefereerd wordt aan het realiseren van een fijnmazig OV-net. Maar de realisatie en het hoe en de financiering, daar staat niets over in deze nota. En dat missen we dus. En daarom, de hoe is niet uitgewerkt. Teleurstellend voor een college wat hier al drie jaar mee bezig is.

De voorzitter: En ik informeer u dat uw tijd op is. De heer Abbasi.

De heer Abbasi: Ja, mag ...

De voorzitter: Ja. Nee, want ...

De heer Abbasi: Mag ik nog een interruptie? Want hij kan niet antwoorden denk ik, toch?

De voorzitter: De heer Aynan kan niet antwoorden, dus dat heeft dan geen zin.

De heer Aynan: Misschien schriftelijk.

De voorzitter: Mevrouw Otten, u wilt uw termijn?

Mevrouw Otten: Dat klopt.

De voorzitter: Ga uw gang, Liberaal Haarlem.

Mevrouw Otten: De auto wordt als vijand gezien hier. Het voorliggend stuk is dan ook dwingend van toon. Dwingend, terwijl er geen goede alternatieven zijn. En we zitten elkaar hier een beetje te overtuigen. Maar autogebruik ligt ten grondslag aan de economie. In welke stad woont u, wethouder? Haarlem is een woon- en een slaapstad. Haarlemmers hebben de auto nodig om naar hun werk te gaan. En er is niks mis met voetgangers en met fietsers. Maar laat het organisch ontstaan. Of zoals de SP zegt, verleidt de automobilist. Maar zorg dan ook voor goede fietspaden die ingericht zijn op allerlei nieuwe fietssoorten. En zorg dat het OV verbeterd wordt. En bent u niet eigenlijk al veel te laat met het regelen van goede alternatieven? Vanavond zagen we nog het voorbeeld van de ongelooflijk slechte fietspaden op de Rijksstraatweg. Maak het aantrekkelijk om alternatief vervoer te nemen, maar laat de keuze vooral bij de Haarlemmer. En argumenten van GroenLinks dat er meer plek ontstaat door regulier parkeren is onzin. De parkeerdruk wordt verhoogd door het verlagen van de parkeernormen en bovenmatig veel sociale woningbouw toe te voegen aan de stad, waardoor er geen geld is voor bijvoorbeeld ondergronds parkeren. Dank u wel.

De voorzitter: Interruptie, de heer Abbasi.

De heer Abbasi: Ja, interruptie.

De voorzitter: PvdA.

De heer Abbasi: Dank u wel. Ja, ik val toch echt van de ene verbazing in de andere. Ik hoor toch best wel veel collega's hier steeds die focus leggen op de auto. En ik vraag me af, mevrouw Otten, waarom? Ik kan toch niet ... Het kan toch niet waar zijn dat al die Haarlemmers die in Amsterdam werken en in Amsterdam Centrum werken, dat ze allemaal met de auto naar werk gaan. Het OV is een goed alternatief. We moeten het verbeteren zodat er nog meer mensen de auto uitstappen. Maar waarom steeds die focus op die auto.

Mevrouw Otten: Nou, in u vraag geeft u zelf al het antwoord. Ik leg niet de focus op de auto. Ik laat alleen zien dat de auto ook een noodzakelijk iets is en ook gewoon de vrij ... Mensen ook de vrijheid moeten hebben om de auto te gebruiken.

De voorzitter: Gaat u verder, mevrouw Otten.

Mevrouw Otten: Nou, ik was klaar hoor.

De voorzitter: Dat mag ook natuurlijk. Volgens mij heb ik dan ... Nee, mevrouw Baas-Oud van de OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Ja. Dank u wel, voorzitter. Ja, na overleg met mijn collega hebben we het volgende opgesteld om te vertellen. Eigenlijk is er heel veel al gezegd. Vorige keer toen het in maart besproken werd, waren we, ja, ook al niet tegen het parkeren, om nog het parkeren maar eens even aan te halen, tegen het betaald parkeren. Daar zijn we ook geen voorstander van. Er wordt ook de mensen met een beperking genoemd die in de knel komen. En dat is, nou meestal niet door het parkeren met twee wielen op de stoep in een smalle straat, maar vaak door moeilijke bereikbaarheid. En als je dan straks ook nog ver weg de auto moet parkeren en, ja, moet lopen naar je woning terwijl dat zeer moeilijk gaat, lijkt ons niet de bedoeling. We vinden eigenlijk het mobiliteitsbeleid zoals het nu gepresenteerd ligt eigenlijk onnodig complex. Even kijken.

iets sneller er doorheen. Wellicht inderdaad, jeugd zal minder in de auto rijden. Misschien de volgende generaties. Maar voor nu, ja, de auto is gewoon noodzakelijk voor sommige mensen. En dan is het fijn dat die gewoon voor de deur geparkeerd kan worden. Ov is ook al benoemd. Ja, moet sneller. En dat is wel een voorwaarde om bereikbaarheid te vergroten en de, zoals de SP al heeft genoemd, mensen te verleiden om de auto te laten staan.

De voorzitter: Mijnheer Amand, Trots. Ga uw gang.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Ik heb toch wel een vraag aan de mevrouw van de OPH. Hoe komt u aan deze informatie?

Mevrouw Baas-Oud: Welke informatie bedoelt u?

De heer Amand: Wat u nou vertelt allemaal over de jeugd, alles. U vertelt allemaal die informatie. Hoe komt u daaraan?

Mevrouw Baas-Oud: Dat is een verwachting.

De heer Amand: Wie verwacht dat? Wie? Waar heb u dat vandaan?

Mevrouw Baas-Oud: De Telegraaf denk ik. Geen idee.

De voorzitter: Mijnheer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Ja. Dank u wel, voorzitter. Ja, mevrouw Baas-Oud, u zegt iets heel interessants, dat mensen graag voor de deur willen parkeren. En tegelijkertijd zegt u, we zijn niet voor gereguleerd parkeren. Denkt u niet dat gereguleerd parkeren juist ervoor kan zorgen dat bewoners voor hun eigen deur kunnen parkeren?

Mevrouw Baas-Oud: Dat zou in sommige wijken zou dat best kunnen. Maar zoals we net hoorden van een inspreker in Schalkwijk. Als je dan niet meer voor de deur kunt parkeren omdat daar groen wordt geplaatst en je helemaal om moet rijden en om moet lopen, lijkt me geen goede zaak. Dus dat was eigenlijk ook waar ik aan refereerde.

De voorzitter: Gaat u verder, mevrouw Baas-Oud.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel. En als we kijken, inderdaad het OV had ik al gezegd. Het is natuurlijk belangrijk dat dat beter, sneller of nou ja, sneller maar beter bereikbaar en goed doorstroomt. Ja, de 30-50 zullen we nog even af moeten wachten. Wat is dan nu het beste? Even kijken. Als we kijken naar de mogelijkheden en de hubs waar over gesproken wordt, dat lijkt op zich een goed idee. Alleen hebben we de ruimte wel voor die hubs en P&R's? Want eigenlijk, de ambitie van Haarlem is ook, meer woningen, meer groen. Dus ja, is de plek die daar dan voor bestemd is ook niet eigenlijk de plek waar gebouwd moet worden of bomen geplant moeten worden? Dat ... Nou ja, wij vragen ons af of de plekken die daarvoor ingericht zijn, ook daar daadwerkelijk voor gebruikt gaan worden. En het zou op zich ook jammer zijn als je je auto onnodig moet verplaatsen. Even kijken. Even kijken hoor. Ja, wat betreft het uitvoeren, de uitvoeringsagenda, gaan we ervan uit dat het college in dialoog gaat met de raad hierover en de stad, en dat wij ook hier ook, de raad het laatste woord daarin heeft. Wij vinden de uitvoeringsagenda nog een zwevend geheel door een aantal dingen die ontbreken, zoals een financieel kader. En ja, door die koppeling daaraan die daar dus niet aan is, vinden we het stuk nog niet acceptabel genoeg om daarmee in te stemmen. Even kijken, ik denk dat ik dit even laat

zitten. Ja, we kunnen dus op dit moment niet ermee instemmen zoals het hier nu voorligt. En wat ons betreft wordt het een ... Oh nee, dat komt zo direct. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Dreijer, het CDA.

De heer Dreijer: Ja. Dank u, voorzitter. Nou, het CDA kan zich op hoofdlijnen vinden in dit mobiliteitsplan. We onderschrijven dat er een mobiliteitstransitie nodig is. En de principes die daar worden opgesomd, nou ja, daar kunnen we volledig achter staan. In het mobiliteitsbeleid staan wel veel zaken die nog onderzocht moeten worden, dat viel me wel erg op. Ik heb er wel een stuk of tien kunnen opsommen, dat moeten we nog onderzoeken, onderzoeken. Dat betekent dus dat je of nog geen positie echt in durft te nemen of kan nemen. En ik wil het niet direct allemaal van tafel vegen. Ik snap dat er soms echt nog wel onderzoek nodig is. Maar dat was wel een opvallend iets. En D66 zei het ook al, en daarmee lijkt het ook misschien wel meer op een visie dan op een echt concreet mobiliteitsplan. Het uitgangspunt is omgekeerd ontwerpen. Dus dat betekent dat we uitgaan van de fietser en de voetganger. En de auto kijken we dan hoe we die kunnen inpassen in de open ruimte. Dus dat is een goede start vind ik ook in dit mobiliteitsplan. Het CDA is ook blij dat de Velser verbinding en de tram weer een plek hebben gekregen. En Nooit Rust kan weer blijven bestaan als volkstuin. We zijn het ook van harte eens dat de binnenstad meer en meer een voetgangersgebied wordt met op bepaalde plekken de fietser te gast. Dus niet overal, bepaalde plekken. Om zo meer ruimte voor de voetganger en fiets creëren. En hier is ook nog wel een aardige herinrichtingsopgave. Want een aantal straten die we nu een voetgangerszone noemen, zijn zo ingericht dat ze voor voetgangers, met name mensen een mobiele beperking, erg lastig zijn om te kunnen wisselen van de ene stoep naar de andere stoep. Terwijl het een voetgangerszone is die eigenlijk over de hele breedte gelijkvloers zou moeten zijn. Ook daar moet wel aandacht voor geschapen worden in de uitvoering. Dat hebben we gehad. En wat nu ook blijft. Zolang die herinrichting niet plaatsvindt in zo'n voetgangersgebied waar dus nog steeds trottoirbanden liggen die boven het maaiveld uitsteken, en waar nu de trottoirs ingenomen worden, terrassen, door fietsen, uitstallingen, noem maar op, en daarmee dus de voetganger en de met name de mensen met een mobiele beperking naar die weg gedrukt worden. Daar moet je dus gaan handhaven. Dus tot die tijd moet daar wel wat ook gebeuren in die zin. Dan zal ik ook maar iets over het gereguleerd parkeren zeggen. In 2030 is heel Haarlem gereguleerd. Nou dat is wel een hele strakke opmerking waar het CDA het niet mee eens. Wij hebben volgens mij heel duidelijk met elkaar afgesproken dat we het aan de burger overlaten en niet van bovenaf gaan opleggen. En het is ook niet altijd nodig. Er zijn bepaalde wijken, echt in ... Nou, ook in de buitenranden van de stad, waar helemaal geen probleem is. Dus waarom zou je iets gaan reguleren terwijl er niks te reguleren valt. En gereguleerd parkeren zal ook niet altijd die ruimte geven, maar zorgt wel voor minder vervoersbewegingen. Dus het heeft echt ook wel zijn plussen. En op termijn, daar doelt mevrouw Schneiders ook op, zal er misschien ook minder autogebruik zijn omdat we al steeds meer met de fiets gaan, kunnen vergroenen. En de Lange Margarethastraat is een voorbeeld waar we auto's weggehaald hebben en heel veel meer vergroend hebben. In ...

De voorzitter: U heeft een interruptie van mevrouw Schneiders. Een hele kleine begrijp ik. En mevrouw Otten, zou u uw microfoon uit willen zetten? Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders: Mijnheer Dreijer, zou het helpen als we het gefaseerd invoeren? Maar dan misschien wel iets directer dan dat we wachten totdat overal zo'n draagvlakonderzoek heeft gedaan. Want dan zijn we jaren verder voordat de mensen die het graag willen hun parkeervergunning ...

De heer Dreijer: Nou, volgens mij hebben we daar inderdaad nog een aantal jaar de tijd voor. Dus als de wijken nu opspringen en zeggen, ik wil gereguleerd parkeren, dan nodig ik ze bij deze van harte uit om dat

echt te gaan doen, vraag het aan. Nee, ik vind gewoon, wij hebben iets afgesproken en we moeten niet zomaar nu via dit beleidsstuk gaan zeggen van, en we gaan het nu maar even opleggen, al is het gefaseerd. Een nultarief dat klinkt natuurlijk ook heel erg leuk voor een draagvlak te creëren. Nou, daar krijg je dus weer van waarom zij wel en ik niet. Waarom moet ik ... Ik heb ook twee auto's, dat zeg ik ook gelijk maar, met zes man thuis, dus dan valt dat nog mee misschien. Maar moet je dan ... Moet ik dan nu inmiddels zo'n beetje €600 betalen om te kunnen parkeren en een straatje verder waar net de andere wijk begint, nultarief betalen? Ik vind het een beetje misschien te ver gaan. En je hebt dus ook met kosten te maken, want je moet er ook handhaven. Er zal dus ook wel dekking voor gezocht moeten gaan worden. Dat dat misschien allemaal naar beneden kan, daar sta ik ook wel achter. Het mag best wel een stuk goedkoper, want het is sommige momenten ook wel erg veel geld.

De voorzitter: Mijnheer Abbasi, u heeft er zin in dit stuk, begrijp ik.

De heer Abbasi: Ik heb er erg veel zin in. Zeker, zeker. Ik heb ook heel tijd ook als het goed is.

De voorzitter: Ja, maar we zijn ... Kijk naar het grotere geheel. En ik kan u ook melden dat deze wethouder eigenlijk over een aantal minuten bij de commissie bestuur moet zitten. Dus er is nog iets meer dan dat u veel tijd heeft. Maar u heeft uw tijd, ga uw gang.

De heer Abbasi: Maar ik zal het heel kort houden. Ik wel twee vragen. De eerste vraag is, bent u dan ook tegen dat we verschillende zoneringen in Haarlem hebben? Want in de binnenstad, zone B, betaal je €200 aan parkeervergunning en de andere delen €100. Dus zou dat dan ook moeten veranderen volgens u? Want als je een nultarief invoert dan heb je inderdaad ook een verschil. En tweede vraag is, ja, als we niet geheel Haarlem zouden doen als gereguleerd parkeren, dan ontstaat het zogenaamd waterbedeffect. Dus dat mensen dan ergens gaan parkeren wat dan aan de rand van een gereguleerd parkeergebied is. Kunnen we dat niet voorkomen door meteen voor heel Haarlem te gaan?

De heer Dreijer: Nou, ik weet niet of het waterbed ... Het zal op bepaalde punten best wel een soort van waterbedeffect gaan teweeg brengen. Maar het zal niet overal zo zijn. En laten we gewoon doen wat we afgesproken hebben, denk ik. En over het tarief denk ik ... Nou ja, ik ben daar nu op zich geen moeite mee dat ... Nou ja, nee, ik betaal minder, dat is een beetje rare stelling natuurlijk. Maar dat inderdaad het centrum iets meer moet betalen dan dat wij dat doen in de Zeewijk bijvoorbeeld, daar heb ik geen moeite mee. Maar gewoon, zo is het met heel het parkeren natuurlijk. In de binnenstad betaal je nou eenmaal ook meer gewoon op straat parkeren dan de bezoekers bij mij in de Zeewijk. Nou ben ik eventjes mijn lijntje kwijt. Oh ja, in het stuk staat ook dat de parkeernorm verlaagd moet worden. Nou, ik vind dat dat niet een soort fait accompli is. Wat ons betreft wordt de parkeernorm verlaagd waar het kan. En we gaan dus niet altijd bij elk project zomaar zeggen van nou, haal er maar een paar punten vanaf. Dat gaan we echt per project bekijken, want het moet ook ... We kijken echt ook vanuit de behoefte. Want mensen moeten nou eenmaal op dit moment nog steeds een financieel gezien, of misschien ook wel praktisch gezien met een auto naar het werk kunnen. Ik ga even door hoor. Want de formule 1 heeft inderdaad laten zien dat massa's mensen ook zonder auto naar hun bestemming kunnen komen en heeft voor een unicum gezorgd, de Cronjé garage voor drie dagen vol. Nou, dat is de complimenten waard natuurlijk. Park 'N Bite en Park and Ride hebben daar natuurlijk uitstekend gewerkt. En ook in dit stuk staat dat ... Nou ja, we hebben meerdere keren gezegd, we gaan voor een Park and Ride zorgen, en misschien het Park 'N Bite, denk daar ook aan. Met de fiets verder, nog mooier. Goed dat er naar een herroutering van het OV wordt gekeken. Het OV, en met name de regiobussen hoeven wat het CDA betreft lang niet allemaal door de binnenstad of via het Stationsplein. Je mag ze er ook langs laten rijden. En her en der dus veel meer eromheen in plaats van er doorheen. Wees flexibel en laat bijvoorbeeld van de ritten

een andere route rijden. En het gaat niet altijd om snelheidsverlaging, het gaat ook om intensiteit. Dan even ook over die ring voor de fietsers. De fietser te gast dat werkt niet ... Of ja, dat werkt niet op belangrijke doorfietsroutes. De heer Visser van de ChristenUnie had het er onder andere ook al over. Dus als we de doorfietsroutes dwars door het centrum laten gaan, dat wordt heel ingewikkeld met fietsers te gast. Dus ga ook investeren in een goede fietsring om het centrum heen. Dat mensen daar verleid worden om lekker snel door te fietsen als je niet echt in het centrum hoeft te zijn. Een paar kleine dingetjes nog. Het autoverkeer buiten de stad, dat groeit harder. Gek hè? Dat is natuurlijk niet zo gek, want ik zei het de vorige keer ook al, het OV en met name de trein op langere stukken, is veel duurder dan de auto. Ik gaf als voorbeeld, ik ben bijna twee keer zoveel geld kwijt als ik naar Utrecht ga met de auto in mijn eentje, laat staan als ik met twee mensen in de auto ga zitten en anders twee kaartjes moet kopen. Dus er zal heel veel in die prijs ook gezocht moeten worden, wil je meer mensen die, nou ja, interregionaal vervoer nodig hebben in de trein te krijgen. Ik vind het een prachtig vervoermiddel. Amsterdam pak ik eigenlijk altijd de trein. Maar verder weg, veel te duur. De snelheid van het OV door de binnenstad zal naar beneden moeten. Het CDA vindt ook dat de Gedempte Oude Gracht, en met name waar plekken waar heel mengen van modaliteiten zijn, een hoge intensiteit van fietsers en voetgangers die oversteken, daar moet die snelheid naar beneden. 30 kilometer in zo'n zone wat mevrouw Schneiders van GroenLinks voorstelt, prachtig, graag, ik wil het ook. Maar laten we het wel constructief oplossen. En dan nog even een gemiste kans refererend aan de inspreker, de heer Blom, over de Zijlweg. We moeten daar echt veel alerter op zijn. Als er een grote parkeergarage gebouwd wordt bij het Nova college, en de bewoners uit de omgeving zijn bereid om eventueel tegen betaling daar hun auto neer te zetten en hun plekjes voor de deur te kunnen willen opofferen, dan ontstaat er echt veel meer ruimte in die buitenruimte. En dan kunnen we echt daadwerkelijk meer ook fietspaden verbreden en meer voor groen zorgen. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Volgens mij heb ik iedereen nu gehad. Nee, ik ga nu het woord geven aan de wethouder en die ga ik voorlopig eerst eens even het woord geven, want ik wil even een beetje vaart maken. We gaan zeker toch nog een tweede termijn doen, dus dan kunt u opmerkingen meenemen.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. Dank aan de commissie. Er is uitgebreid bij stilgestaan en dat mag ook, want het zat al een tijdje in de pijplijn, dus fijn om dit gesprek met u te voeren. Ik ben ook allereerst ongelooflijk blij met de hoeveelheid inspraakreacties, 94, en de positieve toon die daaruit blijkt, ook als het gaat om gereguleerd parkeren en de noodzaak die sommige wijken daartoe zien. Ik ben ook blij met de insprekers vanavond die ook dat aankaarten, in ieder geval in meerderheid. Ik wil je daar wel ook in meenemen denk ik in wat de overwegingen zijn, zowel als het gaat om het jaartal als om de samenhang die er nodig is om het anders te gaan doen in deze stad. Want meer van hetzelfde, meer asfalt voor wegen, meer ruimte voor auto's is er niet. Is niet de oplossing voor een stad die groeit, een stad die acht ontwikkelzones heeft, die 10.000 woningen gaat bijbouwen. Die zijn allemaal af in 2030, waarschijnlijk nog wel meer. Dat zijn 20.000 Haarlemmers erbij, minimaal. Die gaan allemaal gebruik maken van die parkeerruimte. En dan is het opeens wel een probleem waarschijnlijk voor de Haarlemmers die er dan wonen. En dat hebben wij dan gedaan. Want wij hebben er toen bij stil gestaan dat hij die auto voor de deur zouden krijgen. En dat is precies wat dit beleid wil doen, hun beschermen tegen die overlast in de toekomst. En wij willen geen auto minder in 2030. Dus al die Haarlemmers die nu een auto hebben, kunnen hem prima houden. Ik denk dat ze er minder gaan gebruiken, want we gaan inzetten op die alternatieven. Ze kunnen met de fiets binnen 2,5 km. 2030 hebben de meeste mensen een e-bike, kan je ook nog wel verder. We kunnen in gaan zetten op het OV. Ook de provincie wil anders, de concessiehouder. Ook de VRA. Dus we gaan een transitie in. Niet omdat we het willen, omdat we ook moeten. We hebben ook een klimaatakkoord, we hebben een opgave daar. Doen we niet als Haarlem alleen, dat doet Amsterdam, die werkgever waar veel Haarlemmers naartoe gaan. Maar

misschien in de toekomst, met al dat glasvezel hier, zitten ze ook wel veel vaker thuis. Dit gaat echt wel veranderen. En ik hoop met u ook die stappen te zetten die Haarlem nodig heeft om Haarlem in de toekomst aantrekkelijk te houden. En dan moeten we ook keuzes durven maken. En ik snap dat dat spannend is. Maar ik wil u wel meegeven, die inspraak leidt niet tot boze mensen over betaald parkeren. De zaal zit niet vol met boze mensen over parkeren. En we gaan het nog hebben over de tariefstelling. Maar wat ik wel wil doen, en dat wil ik ook met dit beleid uitstralen, is dat wij die Haarlemmers beschermen tegen die overlast van de toekomst. Een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte, ook voor die verpleegster die straks hier nog wil wonen, daar gaan we voor. En natuurlijk is dat een fasering. En natuurlijk beginnen we niet met Schalkwijk. Sterker nog, misschien in 2030 zijn we nog helemaal niet toegekomen aan Schalkwijk. Maar ik denk wel, dat als we bij de rest van de stad daar wel aan toegekomen zijn, dat Schalkwijk het grootste P&R-terrein van Haarlem is.

De heer ...: '...'

Wethouder Berkhout: Nou, ik denk dat u dan de bewoners van Schalkwijk wel gaat horen, eerlijk gezegd. Dat vooruit ... En het is niet één los aspect, of het gaat niet allemaal over betaald parkeren. Het is een nadrukkelijke samenhang met de stappen die we nu de komende negen jaar doen om die alternatieven aantrekkelijk te maken. En uiteindelijk dat hele palet waarin we zeggen, dat kan niet als je die deur open laat staan, dat kan niet als er alleen maar meer gebruik wordt gemaakt van die toch al schaarse ruimte. Nou dat in algemene zin. Dan ga ik nu in razend tempo, voorzitter, de vragen af. Er komen actieagenda's hè. Actieagenda 30 km/u. Daar waar we echt ook versnelling willen gaan maken. En het mooie is, mevrouw Schneiders, dat als wij dit beleid vaststellen en we gaan als stad naar 30, kunnen we ook zo een hele rits verkeersbesluiten nemen en borden gaan plaatsen in een aantal straten in Haarlem Noord. Geldt niet voor alle straten, want sommige straten, weet u, vragen ook om een andere inrichting en dat vraagt ook om geld. En dat doen we vaak als het gaat om herinrichting of groot onderhoud, dan kiezen we daarvoor. Maar we kunnen wel meters gaan maken, en ik wil dat net zo goed als u. En we hebben ook in de kadernota een bedrag gereserveerd om te gaan versnellen. En ik hoop u daar binnen enkele weken, als de begroting naar buiten komt, ook positief over te kunnen adviseren, of te kunnen verblijden. Dan de fietsparkeernorm. Terecht punt, vaak genoemd door de Actiepartij. Komt terug in de nota bouwen en parkeren, waar het niet meer alleen over auto parkeren gaat, maar over fiets parkeren. Dus dat is een legitiem punt, maar die nota komt eraan. Fiets. Dan een aantal van u heeft het ook over het voetgangersgebied met fiets te gast gehad. Voetganger staat wel op één in de SOR. En wat wij denken is die fiets, misschien zelfs wel die fiets pedelec, moet zich wel aan de snelheid houden, dus 30 is ook voor de speed pedelec 30. Die willen we daar omheen gaan faciliteren. Maar dit doen we ook niet van vandaag op morgen hè. U ziet ook in de uitvoeringsagenda dat we richting 2025-2026 gaan. U heeft ook vorige week gezien dat we in de aanvraag voor bereikbare steden ook die 30 miljoen voor die fietsring hebben ingepland. Dus natuurlijk moet je ook dat faciliteren. Maar uiteindelijk kiezen wij voor die fietsring eromheen, maar we kiezen ook voor fietsstraten met auto's te gast. Dus we moeten eigenlijk van binnen naar buiten gaan kijken als we over die nieuwe inrichting van die stad hebben. Dan de PvdA, ik ben het helemaal met u eens, grote complimenten voor Zandvoort als het gaat om het mobiliteitsplan het afgelopen weekend. Dit is nou echt zo een, hoe zeg je dat, de regio als proeflab of iets dergelijks. Het is een enorm interessant iets; hoe heeft dit uitgewerkt? En hoe kan je dit kopiëren? En ik ben nog steeds heel blij dat wij als gemeenschappelijke regeling, als Haarlem daarin, ook in 2019 hebben gezegd: wij investeren in die verbetering van het spoor want daarmee kon het spoor dus die tien treinen per uur aan en kon er dus tempo worden gemaakt. Maar dit smaakt naar meer, dus ik hoop dat we hier een evaluatie tegemoet zien met lessons learned voor het vakantieverkeer of voor andere grote evenementen of misschien wel in de toekomst voor de permanente bereikbaarheid van deze kust. Dan het paraplubeleid, dat heeft u helemaal terecht punt, dus wij hebben wel

degelijk een actieagenda met een eerste fase van maatregelen, waar we tempo gaan maken, nou die verkeersbesluiten kom maar op, maar daarnaast volg ook wel degelijk deelbeleid, dus deelmobiliteit maar ook fietsbeleid en zo verder, en ook de nota bouw en parkeren, eerder aan gerefereerd. De tarieven, belangrijk, de tarieven volgen nog, gaf ik u generiek in het beleid aan. Wat wij hier zeggen; we stellen de kaders, want immers in 2030 zijn die woningen er, hebben we te maken met echt een enorme verschaarsing van de openbare ruimte. Maar ik denk dat u wel een legitiem punt aanraakt, dat hoeft niet voor de hoofdprijs, sterker nog, dat zou heel onlogisch zijn. Ik denk wel dat een aantal van u ook aanstipte; als je dat helemaal op nul zet, wat betekent dat voor de huidige bewoners die nu betaald, zit daar een bepaalde mate van ongelijkheid in? Ook hier is fasering het toverwoord, moet je daar slim naar kijken. Maar dat u daar een punt heeft, daar moeten we over spreken. Dat kan een instaptarief zijn, kan een nultarief zijn, kan een goede verdeling zijn ten opzichte van de huidige tarieven, ik denk dat dat echt iets is om goed over van gedachte te wisselen en dat wil ik ook nadrukkelijk met u gaan doen. Dan het HOV 50, dat is denk ik ook een punt door de insprekers genoemd, door Buskruit, die hebben het onderzoek ook laten doen en dit is een enorm dilemma, dat heeft u ook in het raadsstuk kunnen zien. Voor ons, aan de ene kant zijn wij blij met het initiatiefvoorstel van D66, maar de brede steun die daaruit volgt in de raad en de verkeersveiligheid effecten die het heeft om die snelheid te verlagen. En misschien wel bijna het contrast wat gaat ontstaan tussen het voetgangersgebied van het centrum waar mensen lopen en een bus die daardoor heengaat. We hebben u ook eerder meegenomen in de praktijk van de Gedempte Oude Gracht met soort van stop and go principe van de oversteken, daar haal je eigenlijk in de praktijk nauwelijks, daar kom je niet aan de 50 in ieder geval. Maar het vraagt wel wat om dat echt af te gaan waarderen. Volgens mij heb ik u wel in goede meerderheid gehoord dat u zegt: dat willen wij in de binnenstad. Ik wil u daar wel meegeven; twee aspecten, ik denk dat dat ook gememoreerd is in het stuk. Het hoogwaardig openbaar vervoer is het middel om uiteindelijk ook die mobiliteitstransitie te realiseren, dat is het aantrekkelijke alternatief ten opzichte van die auto. Dat is weliswaar soms iets wat Buskruit weglaat, maar dat is natuurlijk een middel. Daarnaast, als je de snelheid voor de bus afwaardeert, moet je ook de snelheid voor de auto afwaarderen, anders komt er echt een ongelijke concurrentie. Misschien niet zozeer Hillegom, maar ik zou Gouda willen aandragen als een stad die eigenlijk wel heeft gezegd: we kunnen op een deel van dat traject die snelheid omlaag halen, centrum, maar wij zullen dan die tijdswinst ergens aan de rest van het traject, op kruispunten bijvoorbeeld, moeten terugpakken. Dus het vraagt uiteindelijk om een, thank god we zijn bezig met de HOV corridor Haarlem, Schiphol, Amsterdam, dat wij kijken van: hoe kan je eigenlijk wel, ook Amsterdam worstelt hier namelijk mee, wel die leefbaarheid tegemoet komen door die snelheid hier te verlagen, maar kijk wel hoe je de effecten daarvan in de reistijd, die toch echt nog wel meetelt, kunt realiseren? Ik wil u ook meegeven dat bijvoorbeeld bij HOV Noord ook uiteindelijk met een concessiehouder te maken hebben die daar ook rekent met die seconden en dat kost ook wat, dus als je dat van de een op de andere dag doet kan je ook een rekening verwachten dus dan moet je ook kijken hoe je dat verstandig doet met elkaar, dat is ongeveer de balans die we daar zoeken. Dan mag ik van de voorzitter door, dus ik reageer niet op handen.

De heer Boer: U was vaart aan het maken begreep ik.

Wethouder Berkhout: Ik was vaart aan het maken.

De heer Boer: Een ordepunt, gaat uw gang.

De heer Bloem: Ik ben hier niet alleen maar om te luisteren, ik ben hier ook niet alleen om te ventileren, ik ben hier om het debat aan te gaan. Ik begrijp de voorzitter heel goed dat hij vaart wilt maken, maar om helemaal geen interruptie en één-op-één debat toe te staan, gaat in de ogen van de SP te ver.

De heer Boer: Ja we zijn hier met zijn allen al twee uur over aan het praten, en dat is heel goed, het is een belangrijk stuk en daarom laat ik de wethouder ook gaan. Er komt zo meteen een tweede termijn en dan kunt u daarna als dat nog nodig is in discussie gaan met de wethouder, maar ik wil ook dat hij zijn verhaal even goed kan neerzetten en de discussie heeft u onderling uitstekend met elkaar kunnen voeren volgens mij. Wethouder gaat u verder.

Wethouder Berkhout: Ja, eventjes aan het zoeken. D66 had een aantal vragen gesteld, ik hoop in mijn inleiding dat ik u duidelijk heb gemaakt, de afweging als het gaat om gereguleerd parkeren, het jaartal en de schaarse ruimte. U heeft ook gememoreerd, dat zijn eigenlijk de twee kernpunten. Het HOV, dus daar hoop ik ook op gereageerd te hebben. Dan gaf u volgens mij aan, de GOW 30, of dat u met uw verkiezingsprogramma gaat kijken of daar een tussenvariant mogelijk was. Ik wil daar wel op wijzen, wij zijn natuurlijk, we zoeken naar die gebiedsontsluitingsweg 30 als middel om niet naar 50 te hoeven gaan, maar het heeft ook wel alles te maken met verkeersintensiteit. Dus op sommige straten kan het relatief makkelijk, maar andere, volgend onderwerp, komt dan wel de verkeersveiligheid in het gedrang en juist daar moet je gaan kijken, eerst naar de verkeerscirculatie. Eigenlijk kijken hoe je die intensiteit kan verminderen voordat je die stap kan gaan zetten. Maar daar willen we eerst versneld aan de slag hoe we naar die GOW 30 kunnen, maar we ontkomen dus niet aan een paar hoofdroutes, dat is eigenlijk de kern van het verhaal, waar we 50 blijven houden. Even kijken, ja dan ga ik denk eventjes door. Het toekomstbeeld van de SP om bumper aan bumper met een auto dan wel elektrisch door de stad te rijden is niet mijn toekomstbeeld. Ik denk, nee u mag niet interrumperen dus ik kan helemaal los op wat de SP eigenlijk allemaal voor onzin, nee sorry. Daar kan in tweede termijn op gereageerd worden, laat ik in algemene zin zeggen: wat wij juist willen is de gezondheid en de leefbaarheid in de stad bevorderen, en dat kan veel meer op de fiets en voetganger.

De heer Boer: Ja u daagt de SP wel heel erg uit, dus ik geef nu even wat ruimte.

De heer Bloem: Ja voorzitter, laf iemand uitdagen terwijl die niet kan antwoorden maar waarvan akte. Voorzitter, de droom die ik voor mij zie is zelfrijdende auto's, daar begon ik mee maar luisteren is niet voor iedereen even makkelijk. Zelfrijdende auto's die ergens uit het zicht geparkeerd staan, mensen halen en brengen wanneer dat nodig is zonder dat zij daar ook maar de ruimte mee belasten. Dat is toch geen raar beeld, dan hebben we het volgens mij nog veel beter te pakken of?

De heer Boer: Wethouder gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Ja het is een mooie droom, maar ik denk dat ons verhaal realistischer is. De zelfrijdende auto neemt nog steeds veel ruimte in of die moet ergens weggestopt. Het is een soort van topdown idee. Ik wil er wel een keer met u over gedachte wisselen maar wij proberen nu in dit verhaal tot 2030 die stappen te zetten die de leefbaarheid en de gezondheid van de Haarlemmer ten goede komen en ook die bereikbaarheid verbeteren bij een stad die groeit. Dan, ik heb denk ik een aantal zaken hier ook wel gezegd, bescherm de huidige Haarlemmers, ook de verpleegkundige waar u het over had, die heeft straks met parkeerregelingen nog wel een plek. Dan gaan we naar GroenLinks, ik heb het gezegd, ik wil ook graag versnellen dus laat dat duidelijk zijn. Dat kunnen we met de 30 km denk ik ook snel gaan doen. Dan ook over de bussen, ik denk een aantal punten, ik ga er wat sneller doorheen want dat zijn de 2 generieke onderwerpen die eigenlijk bij elke inspreker wel terugkwamen. Ja dan voor de binnenstad, ik denk dat dat ook iets is wat bijvoorbeeld, stond al in, de moderniseren parkeren als een van de maatregelen. En ik denk dat dat ook een vervolgstap moet zijn, er zijn meer vergunningen uitgegeven dan parkeerplekken in het gereguleerd gebied, dat merk je ook in de Vijfhoek, daar is een grote overlast van die schaarse plekken. Dus een vervolg is een vergunningenplafond, uiteindelijk dat terugdringen á la Amsterdam, uiteindelijk een uitsterfbeleid. Dat komt de leefbaarheid ten

goede. Dan moet je natuurlijk ook inzetten op die deelmobiliteit, die hubs. Daar hebben we ook laten zien dat ook daar, moet je eigenlijk van binnenuit beginnen, dit is echt een fase waar nu het centrum voor in aanmerking komt, dat als je daar de leefbaarheid wilt vergroten, dus dan moet je echt wel kijken naar welk stadsdeel je dit doet, maar dit is iets waar ook de bewoners van de vijfhoek ook nadrukkelijk voor openstaan. En dan komt bijvoorbeeld ook nog de opinienota P&R eraan, waar we natuurlijk kunnen kijken van wat doen we nou aan de rand van de stad? U heeft dat ook kunnen zien en misschien kunnen horen, er komt nog een technische sessie van collega Roduner als het gaat om de woningbouw impulsaanvraag voor Oostpoort en daar zit deze ook in. Hij werkt tot op heden nog omgekeerd, wordt gebruikt om Haarlemmers om naar Amsterdam te gaan, dat is niet helemaal de bedoeling. Dus ook daar moeten we hem om gaan draaien. Dat betekent eigenlijk dat je ook maatregelen moet nemen, maar daar neem ik u mee in de opinienota. Haarlem-Utrecht dat is volgens mij een lang gekoesterde wens van u, volgens mij is dat ook een opdracht die wij hebben maar waar wij niet direct invloed op hebben, laat ik het dan maar zo zeggen. Maar daar lobbyen we wel altijd nog nadrukkelijk voor. Dan ChristenUnie, ongelooflijk veel ook punten, ik heb geprobeerd met u mee te schrijven, zou het ook fijn vinden als u mij schriftelijk kunt meegeven, ik probeer de highlights hier uit te pakken. De SMART, volgens mij hebben wel redelijk wat SMART doelstellingen, 90% van de fietsbewegingen moeten in 2030 onder de 2.5 kilometer mogelijk zijn, 60% van de regionale vervoersbeweging moet dus met e-bike en ov mogelijk zijn in 2030 en het autobezit is niet toegenomen in 2030, dat zijn een aantal SMART doelstellingen, verder kunt u bij het hoofdstuk monitoring ook zien hoe we daar handen en voeten aan gaan geven. En dan vroeg volgens mij ook u hoe het ging met het voetgangersgebied met de fiets te gast. Ja de voetganger staat wel op één, dus daar geven we al nadrukkelijk uitvoering aan. Maar daar zei ik ook: die fietsstraten die gaan daar met een auto te gast gaan ook weer een behoorlijke oplossing bieden voor wat je dan met de fiets wilt. Want die fiets moet die doorgaande fietsroutes wel kunnen benutten. En ook dit gebeurt niet van vandaag tot morgen maar we kijken dus naar 2025/26 voor een plan van aanpak. Dan, we hebben nadrukkelijk die werkgeversaanpak in de Waarderpolder wel genoemd meneer Visser, dus dat kunt u echt wel terugzien. Dus het spreiden of uiteindelijk die werkgever komt wel terug in het hoofdstuk, als het gaat om de Waarderpolder. En dat doen we nu ook al met Breikers. En dan gaf u aan Houtplein, Gedempte Oude Gracht dat dat nog op 50 staat of een hoofdweg voor de auto, ja dat is nu wel de categorisering zoals we dat nu hanteren. Maar nogmaals blij als u al uw punten die u in een redelijk tempo op mij afvuurde even schriftelijk toestuur, dan kunnen we daar ook even passend op reageren. Dan de Hart voor Haarlem, vrijheid, dat is een duidelijk punt. Ik denk dat het ook opgaat als het gaat om veiligheid of gezondheid of leefbaarheid, en dat zijn de uitgangspunten die wij voor onze stad voor ogen hebben en wij doen alles om onze Haarlemmers daarvoor te beschermen. Dan de VVD, ja dit is niet nieuw, gereguleerd parkeren, het stond ook in het stuk dat de inspraak in ging, toen heb ik u niet zo gehoord. Dus als u zich nu overvallen voelt, ja we hebben toch echt gewoon in hetzelfde stuk geschreven in die eerdere behandeling en ik merkte eerlijk gezegd en dat hoor ik graag van u in de tweede termijn, dat u het liefste alles wilt uitstellen, dat u eigenlijk zegt van: nou laten we dat nog maar niet doen, niet behandelrijp. Dat kan, dat is u goed recht maar dan denk ik dat u ook wegloopt van een paar uitdagingen die we met deze stad hebben. En tot slot, ik denk dat u ook werd geïnterrumpeerd door een paar partijen, dat u zei van: ik vind het nog wat eenzijdig of et cetera volgens mij. Nou zo is die niet bedoeld en zo laten we zien; het hele idee is een grote samenhang, gezien de verschillende stappen die we met elkaar nemen en ik hoopte dat u dat ook in de uitvoeringsagenda en in het beleid als zodanig kon zien dat we al die stappen, die samenhang, gedragsverandering, infrastructurele maatregelen, alternatieven en uiteindelijk die stappen gezamenlijk moeten gaan zetten. En Jouw Haarlem, als u het vaag vindt, ook dat is u goed recht. Maar de concretiseringsslag zit toch echt in de uitvoeringsagenda.

De heer ...: Daar mis ik hem dus.

De heer Boer: Wilt u dat niet doen? Gaat u verder.

Wethouder Berkhout: Is goed. CDA, helder, wij gaan beginnen met het omgekeerd ontwerpen en dat is ook echt experimenteren. Dus we moeten ook kijken hoe we dat zo goed mogelijk gaan inpassen, maar dit wordt uiteindelijk wel de beoogde norm voor de herinrichtingsprojecten en dan gaat u dat ook zien hoe dat dan overgaat naar collega Rog in de VO's voor de herinrichtingsprojecten. En ik ben het met u eens als het gaat om de ruimte in de stad die soms wel, laat ik het zo zeggen: de stoepen, de voetgangers voor de terrassen die al die ruimte innemen, die schaarse ruimte, die staat wel onder druk, dus dat is ook nog niet van vandaag op morgen geregeld maar daar kunt u ook zien welke maatregelen wij daarvoor nemen. Dank u wel voorzitter.

De heer Boer: Dan gaan we nu tweede termijn doen, wie kan ik het woord geven? De heer Abbasi PvdA.

De heer Abbasi: Ja dank u wel voorzitter. Over dat nultarief en onderzoeken naar HOV routes, de snelheid daar in de binnenstad. Ik proef wel wat steun, maar ik denk toch dat ik de wethouder misschien kan helpen met een amendement of een motie, dus dat ga ik dan opstellen. En het tweede punt, dat is meer een algemeen punt, ik ben toch wel een beetje geschrokken van de houding van een paar collega's hier in deze commissie. Die houding van ja die auto die hoort er gewoon een beetje bij, accepteer dat maar. Nee, dat doen we niet, dat accepteren wij niet, die auto hoort er niet bij. Die auto is vervuilend, neemt ruimte in en die auto is niet noodzakelijk voor al die mensen die 's ochtends in de file staan om naar hun werk te gaan. Die verpleegster die 's nachts op onregelmatige tijden moet werken en de auto moet pakken naar het ziekenhuis, ja dat begrijp ik, die moet dat inderdaad ook doen en die moeten we ook de ruimte geven en die moeten we ook faciliteren om dat te kunnen doen. Maar die consultant die iedere maandag ochtend om 9 uur naar Utrecht gaan om naar zijn werk te gaan, die kan ook met de trein. Die bankier die dat doet iedere dag naar de Zuidas die kan ook gewoon met de trein. Die mensen die moeten we uit de auto proberen te zetten en een ov laten gebruiken en die houding van de auto hoort er maar een beetje bij, is niet zo, accepteer dat maar gewoon. De auto hoort er niet bij en dat gebruik moet gewoon afgenomen. Dank je wel.

De heer Boer: De heer Bloem u wilt een termijn? Ja gaat uw gang, SP.

De heer Bloem: Ik ben het wel eens. De auto hoort er anders bij, dat gaat anders worden. Dat hoeft niet vervuilend te zijn, zover zijn we al jongens, elektrische auto's dat kan ook. Dus die is weggestreept, maar dan hebben we nog een hele hoop andere nadelen wel aan auto's, zeker als iedereen één of twee auto's heeft. Maar een illusie dat we mensen uit auto's kunnen zetten, dat een consultant met een goed salaris afgeschrikt wordt door een parkeervergunning, zeker als die gratis, dat is een illusie. Daar doe ik niet aan mee, daar gaat SP niet aan meedoen. Ik vind het echt sympathiek, echt sympathiek van de Partij van de Arbeid dat zij zeggen: nou wij willen een nultarief, maar ja de partij heeft ook beloofd dat bij de invoering van gereguleerd parkeren in andere wijken, wij doen dit om jullie te helpen en wij gebruiken de vergunning alleen maar om kosten te dekken, dat is inmiddels al lang niet meer het geval dus die belofte is in de tijd gebroken. Dus ik snap, er is bij SP en dus ook bij die verpleegster best wel wat reden voor wantrouwen dat dat niet enorm omhoog zal gaan.

De heer Boer: Wie kan ik dan het woord geven? Heer Visser ChristenUnie.

De heer Visser: Ja voorzitter, wij zijn het echt wel betreft de fietsroutes in de binnenstad niet eens met de wethouder. Die fietsring, ja die is belangrijk gezien de enorme groei van het fietsverkeer en sommige mensen zullen inderdaad om de binnenstad heenrijden, maar voor heel veel verbindingen zijn de verbindingen door de binnenstad heen, door de Gierstraat heen, door de Kleine Houtstraat heen, heel erg belangrijk. En ik roep de wethouder op, ga maar eens een paar uur staan in de Gierstraat, op de Jansweg en dan ziet u hoe belangrijk

die verbinding voor de fiets zijn en het is een illusie dat die mensen allemaal via Amsterdamse poort de fietsring gaan nemen, of via de Wilhelminastraat. Dus wij gaan op dat punt met een amendement komen en ja het is soms een beetje krap, zeker op zaterdagen, dat weet iedereen, als iedereen aan het shoppen is. Ja dan ga je niet keihard door de gierstraat heen. Maar heel veel momenten van de week, zie je haast geen voetganger in die straten en is er dominant fietsverkeer en vind ik het een illusie om die fietser weg te sturen. En openbaar vervoer, de wethouder zei dat het erin stond, ik heb nog een keer gekeken op de kaart. Maar echt de Waarderpolder ontbreekt op die ov kaarten. En een snelle doorgaande verbinding naar Hoofddorp ook. Dus ook op dat punt denk ik dat we met een amendement gaan komen en dat zelfde geldt ook voor het punt over het Nationaal Spoorstelsel. En ik zag net al heel wat moties en amendementen van andere partijen langskomen, we gaan natuurlijk ons best doen om zoveel mogelijk met elkaar te bundelen want ik heb een aantal punten die ik heb genoemd ook van andere partijen gehoord. Dus daar gaan we de komende tijd ons best voor doen.

De heer Boer: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja ik heb ook nog even een aanvullende vraag over de autoluwe binnenstad waar dus de fiets te gast is. Want op het kaartje is te zien dat de hele autoluwe binnenstad fiets te gast is, dat betekent dat we straks weer door de Grote Houtstraat kunnen gaan fietsen, ook op zaterdagmiddag, dat is denk ik weer een vooruitgang. Maar de Gedempte Oude Gracht wordt dus ook fietser te gast, want die is ook uitgezonderd, dus er mogen wel auto's rijden en wandelaars, maar de fietsers mogen daar dan niet meer rijden? Ik ben toch een beetje in de war geraakt en ik zou toch liever hebben dat u een aantal lijnen aanduidt die wel prioriteit houden voor de fiets, want dat is echt gewoon 2 kilometer omfietsen om het centrum, en ik denk dat dat gewoon een beetje teveel is. Ik bedoel, u zegt: we willen 60% van de verplaatsing rond de 2.6 kilometer of wat was het? 2.5 kilometer, fiets maken, maar als je dan nog niet verder bent gekomen dan de helft van het centrum van Haarlem om fietsen, ja dan komen we er niet. En dat is nog een aanvullende opmerking; het is toch jammer dat u het niet in het stuk heeft opgenomen, ov plus fiets is een echte concurrent van de auto. Het is niet ov of auto of fiets of auto, maar het is juist een combinatie van mobiliteit die het heel goed doet en die heel veel flexibiliteit biedt. En dus daar zullen we ook op in moeten zetten hier.

De heer Boer: Dank u wel, dan geef ik het woord aan de heer Krouwels, D66.

De heer Krouwels: Dank u wel voorzitter. Ik wil de wethouder even een compliment geven op zijn termijn, ik vind het ook een goed verhaal met de woningen en de Haarlemmers die erbij komen en D66 heeft het graag over dingen die we wel gaan doen. Dus wij willen wel graag inzetten op deze transitie, paar partijen achter mij zien dat liever niet, maar we moeten inzetten op de fiets, op het ov, om ook de stad leefbaar te houden voor die 20.000 Haarlemmers die erbij komen. Daarin volgen we u helemaal. Wat ik niet heb gehoord, dat staat nu steeds in het onderzoek, is de snorfietsen op de rijbaan, gaan we dat nou gewoon doen op alles wat 30 km/h wordt?

De heer Boer: En wie wilt dan het woord? De heer Amand, Trots.

De heer Amand: Ja dank u wel voorzitter. Trots heeft goed geluisterd naar de wethouder en we vinden het allemaal prachtig, we hebben het net over de snorfiets gehad, we hebben ook de harde snorfiets, die nog harder gaat, we hebben tegenwoordig van alles, maar dat past natuurlijk ook niet in de fietsplannen van Haarlem en vooral niet in de binnenstad. De vraag van Trots is natuurlijk: hoe gaat de wethouder dat oplossen? Dan hebben we natuurlijk nog de bereikbaarheid van de stad, vooral voor mensen met een beperking, hoe gaan we dat ook oplossen in Haarlem? Nu moet je ook als je parkeren wilt, want je hoort veel

klachten over het parkeren, hoe gaat de wethouder dat ook in goede banen leiden? Ik heb nog eens even gekeken naar de vorige plannen en vorig plan, daar had, met parkeren et cetera, daar kwam een ding uit heel toevallig, had u zeven ton over, zeven ton dat is nog wel een beetje geld in het parkeren. Hoeveel denkt u er nu uit te gaan halen? Ja vorige plan dat u had, daar kwam een winst van zeven ton uit. Dus mijn vraag is: wat is uw beleid daarop financieel op het volgende plan als dat allemaal doorgaat? Dus dat willen wij wel eens horen. Ja u kijkt even achter u lessenaartje maar dat is goed, u mag ook schriftelijk antwoorden als u denkt ik wil dat even, vind ik ook goed. Dus dat zijn gewoon de problemen. En de Gierstraat en andere straten, ja natuurlijk, we zien het aan het Spaarne ook al. Dus daar heb je ook al de druk nu met de fiets. Maar dan gaan we weer fiets parkeren, hoe gaan we dat weer oplossen? En dat hoor ik steeds meer, we zouden Vroom en Dreesman krijgen, we zouden van alles en nog wat, als dat doorgaat. We hebben, uw voorganger had het al over een soort transferium vroeger, in de Waarderpolder, daar zitten wij eigenlijk een beetje op te wachten wethouder, dus gaarne een reactie.

De heer Boer: De heer Aerssens VVD.

De heer Aerssens: Dank u voorzitter, ja ik schuif maar even deze kant op want die wil ik niet meer aanraken die microfoon. Ik werd een heel klein beetje door de wethouder uitgedaagd, mede omtrent het punt dat hij maakte met betrekking tot het betaald parkeren en het invoeren daarvan. Ik vond echt dat de wethouder zich daar erg makkelijk vanaf maakte door te zeggen van: waar was u vorige keer. Het is een punt wat ik deze keer aangeef, dat naar onze mening niet het juiste is en eigenlijk ook helemaal niet in dit stuk thuishoort. Want parkeren op zichzelf valt niet echt binnen mobiliteit, maar het staat er toch in en ik denk dat ik ook van harte het punt van de heer Bloem steun om het eruit te schrappen en om dit gewoon bij het parkeerbeleid te houden. Maar zolang het er wel in staat is het zeker niet iets waar wij heel erg blij mee zijn, ik vraag me ook echt af waarom de wethouder niet die eerdere afspraken die gemaakt zijn met bewoners toen betaald parkeren werd ingevoerd, nou naleeft. En waarom hij nu dit zo hard in dit stuk zet. Daar wil ik het bij laten voorzitter dank.

De heer Boer: Wie wilt dan het woord? De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ja dank u wel voorzitter. Ik was eigenlijk een dingetje vergeten te vragen, ik mis een beleid omtrent tunnels of onderdoorgangen, de Kennemertunnel is hieruit geschrappt, maar we hebben het natuurlijk ook over een tunnel gehad bij de Amerikaweg, Schipholweg. Een beleid dat je zegt van als er zoveel intensiteit met auto's en dan zijn er kruisingen met andere mobiliteiten, met name voetgangers en fietsers, dat er misschien een beleid moet zijn om tunnels te gaan gebruiken. Volgens mij is de provincie ook al bezig ergens langs de Randweg, of onder de Randweg meerdere dingen te doen, maar ik mis dat in het beleid. Is dat bewust gedaan of is er bewust gekozen om gewoon geen tunnels te nemen? Kunt u daar iets over zeggen?

De heer Boer: Is er iemand anders nog die het woord wil? Ja mevrouw Sniijders, GroenLinks.

Mevrouw Sniijders: Dank u wel. Nou weet ik niet helemaal of het moet, maar we hebben nu de Vijfhoek er gewoon bij ingenomen toch? Daar hebben we het eigenlijk helemaal niet over gehad met elkaar, maar ik had nog een vraag over die vijfhoek, eigenlijk werd dat door de meneer die digitaal aanwezig was werd het nog opgemerkt dat ik het al eerder had genoemd. Komt die er, dat brede voetgangersoversteekplaats op de Grote Houtstraat in combinatie met de Gedempte Oude Gracht 30 kilometer, brede overgang zodat er inderdaad maar 1 stoplicht nodig is voor een oversteek op de Gierstraat tot en met Grote houtstraat? En kunt u toch ook nog iets zeggen in de beantwoording over autoluw maken van die andere straten? Die tien straten die extra autoluw zouden worden gemaakt en die nu niet meer terug zijn gevonden in het plan.

De heer Boer: Iemand anders nog het woord? Nee, dan ga ik het woord geven aan de wethouder, die u nu naar hartenlust kunt interrumpen als u dat wilt, gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Dank u wel voorzitter. Even kijken, ja de PvdA als het gaat om het nultarief. Ik snap uw algemene insteek dat u zegt dat kan ook voor een lager zo niet nul. Wat daar de voordelen van zijn, ook voor de huidige Haarlemmers en hoe je dat misschien gemakkelijk kan invoeren, want volgens mij is uw punt wel in ieder geval in de rest van uw betoog duidelijk dat u kiest voor die mobiliteitstransitie in het einde van het verhaal voor de auto. Ik wijs u alleen op de complexiteit die dat met zich meebrengt. Het is ook een nultarief voor de eerste auto, vele van u denken wellicht dat het een melkkoe is. Dit kost ook geld, het handhaven. Het invoeren kost ook veel geld, dus een nultarief kost ook wel degelijk geld. Je zou ook moeten kijken, Zandvoort, heel Zandvoort gaat over naar betaald parkeren, je zou het niet zeggen van zo een stad die toch heel erg van de auto houdt. Maar die doen dat, en die zijn best wel een tijdje bezig om uit te vogelen hoe dat te doen. Dus dat wil ik u meegeven bij uw motie dat er best wel veel aspecten aan zitten. Ik gaf u ook die van de bestaande bewoners en de bestaande vergunningssystematiek, de kosten die erbij gepaard gaan. Dus als u daar nadere vragen over heeft bij uw motie, met alle liefde toe bereid. Dat wil ik u op dit moment even meegeven in ieder geval. En dan een aantal van u zeggen: dit kan toch niet, u schendt een afspraak. Volgens mij maken we hier nieuw beleid met elkaar, dus kunnen we ook nieuwe afspraken met elkaar maken. Volgens mij is de tijd ook rijp om dit nieuwe beleid, dit mobiliteit transitiebeleid met elkaar te voeren en dat is dan ook een moment om nieuwe afspraken met de stad te maken. Dan de ChristenUnie, aantal vragen. Gedempte Oude Gracht is wel een hoofdfietsroute, dus misschien staat dat niet helder in de, oh Actiepartij excuus. Is wel een hoofdfietsroute, dus dat is wel de bedoeling. En zit ik ook nog eventjes te kijken naar bijvoorbeeld een Jansstraat, daar is eigenlijk nauwelijks voetgangers, dus dan zou dat inderdaad een gekke zijn. Ik wil ook wel zeggen: ik stuur geen fietsers weg, dit blijven gewoon fietsroutes, het zijn geen hoofdfietsroutes. Als het druk wordt, en dat merkt u ook, op vrijdagmiddag, zaterdag. Dan gebeurt er iets automatisch misschien of iets organisch in deze stad, dan heb je geduld als er mensen, bezoekers van die winkels van buiten die we toch ook heel graag hebben omdat ze die winkelstad nog levend houden, wat meer op de weg gaan lopen. Dan heb je geduld of dan fiets je om. Dus die dynamiek, daar moeten we goed naar kijken. Dus op een maandagochtend kunt u gewoon doorfietsen op uw e-bike. Maar ik vraag wel op de zaterdagmiddag dat u te gast bent, want die voetganger staat op 1. Dus misschien zit daar de nuance, ik stuur niemand weg of iets dergelijks maar dat is wel de balans die we met elkaar zoeken in deze stad. En dan ov plus fiets, dat is de logische combi, volgens mij stond die er ook in, we hebben veel pagina's, ik kon niet zo gauw opzoeken, maar wat we in ieder geval doen, we zetten enorm in op fietsparkeren bij stations, we zetten ook heel erg in op fietsroutes naar stations. Dus ik neem het ter harte, ik ga er nog even naar kijken als u zegt dat staat er voor mij niet helder in, maar ik vind het een hele wezenlijke in de ketenmobiliteit dat is de logische forens die pakt de fiets van zijn huis er naartoe maar ook uiteindelijk voor die last mile. Ik wil dat begrip omarmen en ik neem dat ter harte als dat er onvoldoende in staat. Maar zo is wel de lijn van redeneren. Dan de snorfiets naar de rijbaan, eerder over gehad ook, er is ook een motie door u aangenomen. Daar hebben we ook gezegd: we wachten op de, is inmiddels weg, mevrouw Van Nieuwenhuizen, met de helmplicht. Die komt eraan hé, dus dat is ontzettend mooi voor de snorfiets, die gaat juli volgend jaar in. Ik wil u wel erop wijzen, in Amsterdam is dit nu ingevoerd, het is best wel een operatie. Want je moet op sommige stukken kan je van de rijbaan af, op andere weer niet. Dat maakt ook wel, in Haarlem is het nog wat compacter, wat minder ruimte ook in de stad. Dan wordt het nog wel meer een uitdaging en eerlijk gezegd ook het volgende beleid, het verkeersveiligheidsbeleid, ook wat minder veilig. Dus daar zitten best wat haken en ogen aan, daarom u zegt: laten we het gewoon doen voor die 30, ja maar wat doe je met de rest? Hoe ga je daar goed mee om? Is dat wel veiliger? Snapt men dat in de stad? Daarom willen we dat toch eventjes goed verkennen van welke haken en ogen zitten daaraan? In het kader met name van de verkeersveiligheid. Dan Trots, misschien moet ik er schriftelijk op terugkomen. U had

het erover dat ik 7 ton ergens had gevonden, dat heb ik nu niet. Dat is dus ook niet, wil ik u nu meegeven, dit beleid daar moet extra geld ook in, al is het maar voor de uitvoeringsagenda en de drie fases die we daarin omschrijven. Daar komen hopelijk ook middelen aan, aangevraagd bij de kadernota. Maar het levert niet geld op.

De heer Amand: Schriftelijk, als u er niet uitkomt.

Wethouder Berkhout: Schriftelijk als ik er niet uit kom. Ik ga even kijken of wij daar een antwoord op kunnen vinden, maar dan wil ik wel even de specifieke vraag dat u die naar mij mailt, dan wordt het antwoord ook beter. Hudson Bay, u bent degene die zo niet maandelijks toch eventjes vraagt van nou hoe gaat het, dus dat waardeer ik enorm, dat heb ik zelf ook. We zijn er nog niet in de gesprekken met ACR, maar het is ook niet van de baan, dus we zijn echt hard op weg om er met elkaar uit te komen. De VVD, ik snap uw standpunt. U bent de partij die niet voor betaald parkeren is, dat wist ik ook voor deze avond. Ik wil u dus wel meegeven, stond ook in dat stuk wat we voor de zomer bespraken. Ik wil u ook meegeven, dit is nieuwe beleid dus we kunnen ook nieuwe afspraken maken. En ik wil u ook vooral meegeven, het is een middel om het doel te bereiken: die leefbare stad, die bereikbare stad en uiteindelijk die stad waar de automobilist ook gewoon goed door kan rijden, degene die de auto nodig heeft die kan in de toekomst van dit college op aan dat hij nog die ruimte krijgt om naar zijn werk te gaan. En daar moet je wel maatregelen voor durven nemen, maar daar staan wij voor, ook in 2030. Dan CDA, ja u begon met uw eerste termijn en toen zei: staan wel heel veel onderzoeken in, durft u wel door te pakken? Was een beetje de achterliggende gedachte. En u zegt: u kunt in dat tunnelbeleid, heeft u dat? Dus ik zat even te zoeken, dat hebben we generiek niet, dus wij kiezen gewoon per locatie van waar het nodig is, is het nodig. Volgens mij staat die ook in de uitvoeringsagenda dat we er naar kijken, ook door meerdere moties van de Actiepartij als het om dat kruispunt gaat. Maar beleid is wel vaak een vertragende factor, terwijl het eigenlijk maar sporadisch voorkomt in deze stad, we moeten gewoon goed kijken naar ervaring in andere steden zou ik zeggen, daar wil ik wat pragmatischer zijn eerlijk gezegd. Dan GroenLinks, de Vijfhoek, ja dit was de voorzitter van de wijkraad die sprak over plan b. Eerlijk gezegd ook niet helemaal volgen wat hij op het laatst zei daarover, maar dat maakt niet uit. Wat hij wel meegaf is inderdaad, wat er nu naar u toekomt, volgens mij inderdaad komende maand, maar dat valt dus ook onder wethouder Rog, is die fietsstraat: de Barvoetestraat. Daar gaan we echt mee aan de slag. Ja Bootmarkt, Barvoetestraat, Keizerstraat. Dat tweede deel ben ik heel blij mee, komt iets later, dus dat is een soort van tweede trap. Is de kentekenregistratie met camera's voor het autoluwe gebied wat zij ook voor ogen hadden in die kleine straatjes in de Vijfhoek, dat komt sowieso, maar volgend jaar gebruiken we dezelfde systematiek als voor de milieuzone die begin volgend jaar ingevoerd wordt. Dank u wel voorzitter.

12.2 Burgerinitiatief Plan B.

De heer Boer: Dank u wel, is er nog behoefte aan een derde termijn? Nee. Dan ga ik eerst met u vaststellen of dit mobiliteitsbeleid rijp is voor besluitvorming in de raad. Is dat volgens u het geval of moet dit nog een keer terug gaan komen? Nee het is rijp voor de raad, oké. Sorry wat zei u? Wilt u even uw hand opsteken als u vindt dat dit rijp is voor behandeling in de raad? Dus het CDA, GroenLinks, D66, Partij van de Arbeid, ChristenUnie, ja dat is een meerderheid die besluit dat het rijp is voor behandeling in de raad. Dan stel ik voor dat dit als een bespreekpunt naar de raad gaat, want ik heb al ontzettend veel aankondigingen gehoord van allemaal amendementen enzovoort dus dat is prima. Dan moeten we ook een besluit nemen over plan b, want daar moet de raad formeel een besluit over nemen. Ik stel ook voor dat u dat als bespreekpunt naar de raad stuurt, want dat kan zomaar eens zijn, bijvoorbeeld omdat zoveel punten al in dit beleid zitten dat u het voorstel zelf aan de wijkraad afwijst omdat alles al verwerkt is bijvoorbeeld in het collegebesluit. Dat laat ik aan u over

maar het is in ieder geval mijn voorstel om dat ook als bespreekpunt naar de raad te sturen, kan dat op uw instemming? Ja.

Wethouder Berkhout: Voorzitter excuus, ik meende het op te vatten, maar dat hoor ik graag, dat de voorzitter van de wijkraad daar een opmerking over had wat hij met het plan wilde doen, wil je vragen of hij daar nog even contact?

De heer Boer: Dat laten we door de commissiegriffier eventjes nazoeken, maar voorlopig besluiten we dit als commissie bespreekpunt correct? Ja mooi. Dan ga ik u een agendavoorstel doen, want het is inmiddels tien over half 11, we hebben nog twee punten op de agenda staan. Die gaan we niet allebei behandelen want dat is gewoon waanzin. We hebben de verkeersveiligheid en we hebben het Nieuw Havenkantoor. De burgermeester is aanwezig en de wethouder is aanwezig, mijn voorstel zou zijn om het Nieuw Havenkantoor met u te behandelen, dat heeft de meeste urgentie en ik zou dat heel graag met u bespreken. Zegt u, maar dat is uiteraard aan u, want u kunt er ook voor kiezen om het verkeersveiligheidsbeleid te behandelen. Sorry?

De heer Krouwels: Voorzitter wat D66 betreft kan verkeersveiligheid na het vorige punt heel erg kort.

De heer Boer: Ja oké maar er moet wel een keuze gemaakt worden, daar moeten we even realistisch in zijn. Dus ik stel voor: wie is er voor om alleen het Nieuw Havenkantoor te behandelen? Daar is, sorry dat is het CDA. Nee, dan gaan we eerst het Nieuw Havenkantoor doen en als u dat snel afhandelt dan kunnen we nog het verkeersveiligheidsbeleid doen, maar ik ga het niet andersom doen. Dan is dat mijn voorstel, zullen we nu eerst het Havenkantoor behandelen en als u dat heel rap doet dan hebben we misschien nog tijd in vijf minuten voor verkeersveiligheid. Maar ik hecht eigenlijk wel aan om dingen gewoon goed en normaal te bespreken.

Ter advisering aan de raad.

14. 22.00 uur Nieuw Havenkantoor (JW).

14a. Raadsstuk Nieuw Havenkantoor is tevens afdoening van toezegging nota over huisvesting (kantoorinrichting) Havendienst Haarlem.

De heer Boer: Burgermeester neemt u plaats, we hebben besloten om het Nieuw Havenkantoor als eerste te behandelen. Het college stelt de gemeenteraad van Haarlem voor om een nieuw Havenkantoor te realiseren aan de Spaarndamseweg ter hoogte van de Paul Krugerkade in Haarlem Noord. Het huidige havenkantoor sluit niet meer aan op de functies en bedrijfsvoering van de havendienst en heeft groot onderhoud nodig. Het onderzoek naar vijf varianten voor een nieuw Havenkantoor blijkt dat een nieuw drijvend Havenkantoor aan de Paul Krugerkade voldoet aan alle eisen en de economisch meest voordelige variant is. De nieuwe locatie past ook goed in ontwikkelingsvisie Spaarndamseweg. De investeringskosten voor het nieuwe Havenkantoor bedragen 2.350.000 euro en de planning is dat het eind 2023 door de Havendienst in gebruik kan worden genomen. Het oude Havenkantoor kan na ingebruikname van het nieuwe Havenkantoor een andere gemeentelijke functie krijgen of verkocht of verhuurd te worden. Het college vraagt de raad dan ook om te kiezen voor de variant van een drijvend kantoor bij de locatie Paul Krugerkade, de voor deze investering benodigde ophoging van IP post HVD.01 met 850.000 euro bij de programmabegroting 2022 te beschouwen als onvermijdelijk en ten slotte een krediet te verlenen van 150.000 euro ten laste van IP post HVD.01 starten van de benodigde procedure voor wijzigen van het bestemmingsplan en voorbereiden van de bouw van het nieuwe Havenkantoor. Wie kan ik als eerste het woord geven? Mevrouw Oosterbroek GroenLinks.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, wij vinden het goed om voor de economische keuze te gaan, we denken dat nieuwbouw op zich verstandig is omdat dit rapport was wel heel uitvoerig alleen degene die het rapport heeft opgesteld is niet in het Havenkantoor geweest, dus dan is het ook moeilijk om voor die bestaande variant te kiezen. Die bestaande variant, daar hebben we eigenlijk een vraag van. Want ik ging er eigenlijk vanuit dat we dat zouden slopen, maar omdat er een monumentenstatus op komt. Dan vraag ik me toch een beetje af, wij vinden het zelf teveel moeite om het te onderhouden, wat gaan we daar creëren? Stel dat we dat gaan slopen, zou dat dan circulair kunnen?

De heer Boer: De heer Krouwels, D66.

De heer Krouwels: Dank u wel voorzitter. Wat betreft de monumentale status heeft D66 wel dezelfde zorgen als mevrouw Oosterbroek van GroenLinks. Er staat in de stukken dat het goed verkocht of verhuurd kan worden voor een andere bestemming, hier zit wel een gevaar in. Monumentale status of niet, zonder dat we die discussie losbarsten, hoe groot is de kans dat we toch weer exploitatiekosten hebben voor de gemeente waar we niet op zitten te wachten? Het lijkt alsof die status een voldongen feit is, is überhaupt de optie meegenomen om het drijvende Havenkantoor wat er komt terug te plaatsen op dezelfde plek? Gaarne antwoord van de burgemeester. Voor de rest, ja dit voldoet wel aan de opdracht, is goed dat er wel een nieuwe plek komt voor de havendienst.

De heer Boer: Wie kan ik dan het woord geven? De heer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel voorzitter. De bezoeken hebben toch wel tot iets goeds geleid en daar zijn wij van Trots natuurlijk heel erg blij mee. Dus het is natuurlijk een oubollig iets geworden, maar het kan natuurlijk toch nog gebruikt worden voor eventueel voor activiteiten. Ik noem maar wat, kunstschilders et cetera, laten we ook cultuur nou niet vergeten. Dat wordt wel eens een beetje minachting over gedaan, maar wij vinden dat wel een goed idee. Slopen dat kan altijd nog, daar is al genoeg gesloopt dus laat dat maar lekker zitten. Een nieuw kantoor prima, en dan eventueel zou het oude kantoor ook nog als andere, ik hoor dat weleens meer, voor grotere jachten, nou het ligt wel een beetje vol met jachten. Het zou ook nog een beetje meer aanlegsteiger kunnen worden voor bepaalde boten, dus dat is ook wel een dingetje dat speelt omdat de watersport in Haarlem is sinds corona eigenlijk verdubbeld is mijn visie daarop. Dus wij zien daar een goed plan voor, als gedragen wordt ook door de werknemers daar dus dat vinden wij ook prachtig. Wij willen ook natuurlijk dat de jeugd daar ook werkzaam wordt gedaan, want we hebben natuurlijk de brugwachters en we hebben alles daar zitten. En ook de schermen, dat was ook wel een dingetje als je op werkbezoek ging, dat er dus niet overal tegelijk gekeken kon worden, dus dat is nog wel een dingetje, aandacht op de inrichting. Dus dat is ook voor het botenverkeer van belang. Dus wij vinden het een prima plan en als iedereen zijn voetje voor zet omdat Haarlem toch een waterstad gaat worden, dus wij kunnen daar ons helemaal in vinden. Ja dat geld kost het, maar wat kost geen geld? Dank u.

De heer Boer: Wie wilt dan het woord? De heer Bloem SP.

De heer Bloem: Ja voorzitter, ik sluit mij aan bij de vragen die zijn gesteld rondom het monument of al dan niet monument. Voor de rest, het is veel geld, wat we gewoon uit moeten geven denk ik, het onderzoek is grondig. Maar ik wil toch de vraag gesteld hebben: veranderd het beeld, is er enige verandering omdat we de toezicht gaan automatiseren, heeft dat impact hierop? Het tweede is, kan het echt niet op één manier, wat zou er dan bijvoorbeeld ten koste van gaan? Gewoon dat we wel weten waarom we zoveel geld uitgeven en waarom al die eisen zo zijn. Tot zover.

De heer Boer: Iemand anders nog het woord? Ja de heer Dreijer CDA.

De heer Dreijer: Ja dank u wel voorzitter. Ja er wordt gevraagd om geld voor een nieuw Havenkantoor in het raadsstuk. En voor ontwikkeling en realisatie van een nieuw adequaat en toekomstig bestendig Havenkantoor bij de Paul Krugerkade. De Paul Krugerkade lijkt mij een hele mooie, logische plek, is goed bereikbaar. Veel beter bereikbaar dan het Havenkantoor dan die nu daar is. Infrastructuur is aanwezig, dus het is ook wel makkelijk daar te maken. Het Havenkantoor kan ergens anders gemaakt worden zonder dat het impact heeft op de scheepvaart daar en er is nauwelijks verstoring van de werkzaamheden van de Havendienst dus al met al allemaal plusjes volgens mij en heeft ook nog eens de laagste netto contante waarde dus ook financieel gezien lijkt dit ons de beste oplossing dus hamerstuk.

De heer Boer: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja het was al duidelijk dat voor de automatisering van de bruggen er een nieuw Havenkantoor nodig was, nou dat kost dus 4 miljoen. Ja het lijkt ons prima om voor de oplossing bij de Paul Krugerkade te kiezen. Het is 400 meter verder fietsen voor de brugwachters, maar dat moet wel te doen zijn. We hopen wel dat er een goede herbestemming komt van het monument, misschien kan er een huisartsenpost in.

De heer Boer: Mevrouw Schouten, PvdA.

Mevrouw Schouten: Dankjewel voorzitter. De PvdA kan zich echt vinden in dit voorstel en we hebben dit natuurlijk al besproken, dat werd al genoemd, met de automatisering van de bruggen en dit is een uitvoering daarvan. Een goed onderbouwd voorstel dus we gaan graag akkoord.

De heer Boer: Mevrouw Baas-Oud OPHaarlem.

Mevrouw Baas-oud: Ja dank u wel voorzitter. Op zich prima nieuwe plek, goed bereikbaar is al benoemd. We hebben alleen wel wat moeite met de kosten die dan in dit raadsvoorstel voorgesorteerd worden op de behandeling bij de begroting, dat vinden wij wat lastig want voor die afweging is de begroting het geijkte instrument en dat lijkt nu niet zo te zijn. Wat wij wel vernomen hebben is dat de OR zich goed kan vinden in dit voorstel voor het nieuwe Havenkantoor, dat is natuurlijk heel goed om te horen en dat zullen we dan ook meenemen bij de begrotingsbehandeling. Dus voor nu wat ons betreft niet een stuk dat zonder meer akkoord is.

De heer Boer: Volgens mij heb ik iedereen gehad, klopt dat voor nu? Ja dan de burgemeester. Als u het kort wilt houden dan is dat fantastisch.

Burgemeester Wienen: Ik doe mijn best want ik heb helemaal geen spreektijd heb ik gezien. Goed dank voor de complimenten voor het stuk, de analyse van locaties en het voorstel voor elke locatie daar als beste uitkomt en toch over het algemeen ook voor de steun. Ik begrijp de opmerkingen over het oude kantoor, wij hebben als college gezegd van: je kan een discussie voeren over hoe je aankijkt tegen dit monument maar het is wel een beetje raar dat waar wij als gemeente zelf verantwoordelijk zijn voor de aanwijzing van monumenten en dat wij van anderen verwachten dat zij, ook al is dat soms lastig, met hun eigendom, dat ze daar toch conform de wet en de regels mee omgaan. Het zou toch merkwaardig zijn. Het is niet uitgesloten dat je een pand uiteindelijk dan toch tot de conclusie komt dat er geen bestemming voor te vinden is en dat het niet in stand zou kunnen blijven maar de basisidee is van: als dit een monument is dan moeten wij ook als

gemeente onze verantwoordelijkheid nemen en het dus ook als monument behandelen. Het mooie is dat de inschatting is dat daar ook echt goede invulling aan gegeven kan worden. Het heeft onze voorkeur om het niet als gemeentelijk pand in ons bezit te houden waarmee wij ook verantwoordelijk worden voor de exploitatie. Maar om te kijken of wij daar een goede bestemming voor kunnen vinden bij verkoop. Dat wordt met u besproken. Ik hoor hier ter plekke al een aantal suggesties, of dat nou een huisartsenpost is of ik hoor hier iets met kunstenaars, meestal kost dat overigens wel geld. Ik hoor een aantal andere dingen. Wij hebben gekeken van: kunnen we iets met dit kantoor? Maar dat is echt geen goede optie. Dit is geen drijvend kantoor, het huidige Havenkantoor. Dat is gewoon gefundeerd op het water, maar wel een vast kantoor. Het is niet de bedoeling om het te slopen, maar om het in stand te houden. Dus uiteindelijk ook het meest duurzaam. En om daar een goede bestemming voor te vinden. Dus wat ons betreft kan dat ook en wij gaan ook uit van een opbrengst en niet van verdere kosten van de gemeente voor dit kantoor. We komen daar ook zo snel mogelijk op terug. Als we deze keuze maken, dat we zeggen we gaan dat nieuwe kantoor bouwen, dat is de ideale opzet, want dan kunnen we het oude kantoor gebruiken tot het nieuwe klaar is, dat is mooi, dan hebben we in ieder geval geen extra aanvullende kosten voor tijdelijke huisvesting. En dan ondertussen kunnen we goed voorbereid de toekomst van het oude kantoor. En ik denk, zeker als dat opgeknapt wordt en een nieuwe bestemming kan vinden, dat dat uiteindelijk mooi is dat dat in Haarlem zijn plek houdt. Of dit nou bij de begroting pas, kijk dan pas wordt er geld beschikbaar gesteld, maar je moet wel eerst beleid maken. Eigenlijk vind ik dit de netste volgorde, de raad zegt eerst van: we willen beleidsmatig een bepaalde kant uit, dat heeft u gezegd, vervolgens heeft u opdracht gegeven aan het college van: nou wij willen dan een voorstel zien van hoe denkt u dat we dat het beste kunnen doen? Dat leggen we aan u voor, met een zo goed mogelijke inschatting wat dat aan kosten met zich meebrengt en de laatste stap is dan dat u de middelen ook beschikbaar stelt, maar dat lijkt me ook de juiste volgorde. Dus volgens mij zitten we eigenlijk wel op hetzelfde spoor. Als u nu zegt: dit willen we, dan is de volgende stap dat het geld beschikbaar gesteld wordt. En volgens mij is dat wat er vanuit de commissie kwam.

De heer Boer: Nou dat is mooi, volgens mij is dat het ook. Dan zou ik graag willen vaststellen met de commissie hoe dit naar de raad gestuurd wordt. Kan dit als hamerstuk? Hamerstuk met stemverklaring? Met stemverklaring? Ja, dan spreken we dat af: hamerstuk met stemverklaring. Dan dank ik u in ieder geval voor de snelle behandeling van dit stuk. Ik zag dat mevrouw Oosterbroek een 5 minuten behandeling beloofde. Maar ik wil wel eventjes bij de rest van de commissie peilen of dit realistisch is, het is een belangrijk onderwerp: verkeersveiligheidsbeleid en ik heb persoonlijk vind ik het wat onzorgvuldig om dat zo snel af te handelen, maar ik laat het even aan u. Wie is er voor een korte behandeling op dit moment? Dat is D66, VVD en ChristenUnie, dat is niet voldoende, dan stel ik voor dat we dat op de volgende agenda weer plaatsen.

15. 23.00 uur Sluiting.

De heer Boer: En dan wens ik u een hele fijne avond en dank voor u inzet deze avond.