

TRANSCRIPT VAN DE RAADSCIE BEHEER VAN GEMEENTE HAARLEM
d.d. 18 maart 2021

1. 20.00 uur Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter: Dames en heren, hartelijk welkom bij de commissie Beheer van 18 maart 2021. We zijn weer live. We gaan er een mooie avond van maken, diverse onderwerpen. Welkom allemaal. Ik ga gelijk beginnen met de vraag aan u of er nog berichten van verhindering zijn. Nee? Dat is mooi. Dan ga ik zelf één mededeling doen, dat is namelijk dat op maandag 29 maart van zes uur 's avonds tot uiterlijk kwart over zeven 's avonds er op verzoek van de commissie via Teams een technische sessie over het warmtenet en de oprichting van het netwerkbedrijf is. Nadere info komt via de Raadzaam.

2. Vaststellen van de agenda

De voorzitter: Dan ga ik naar agendapunt 2 en dat is het 'Vaststellen van de agenda'. Kan de agenda conform worden vastgesteld? Het is een voortzetting natuurlijk van de vorige week. Ik zie geen opmerkingen.

3. Mededelingen commissieleden en wethouder(s)

De voorzitter: Dan ga ik verder naar agendapunt 3 en dat is 'Mededelingen van commissieleden en wethouders'. Dan begin ik met de commissieleden, zijn er nog commissieleden met een mededeling? Dan zie ik dat uiteraard graag in de chat. Nee? Dan ga ik naar de wethouder, want ik weet dat wethouder Berkhout een mededeling heeft. Wethouder, u heeft het woord.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. Klopt, ik heb één mededeling over de Sportheldenbuurt. Bij deze kan ik u mededelen dat er in de Sportheldenbuurt een draagvlakonderzoek heeft plaatsgevonden van 23 februari tot en met 8 maart. Daarvan is de uitslag inmiddels binnen. Er zijn in totaal ... '...'? Dank u wel. Er zijn 426 stemmen uitgebracht en van de mensen die voor of tegen stemden heeft 55 procent voor de invoering van gereguleerd parkeren gestemd en alle bewoners in de Sportheldenbuurt zijn inmiddels op de hoogte gebracht van deze uitslag. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mooi, dank u wel.

4. Jaarplanning en Actielijst

De voorzitter: Dan ga ik naar agendapunt 4, dat is de 'Jaarplanning en Actielijst'. Er is nu een mogelijkheid om daar iets over te zeggen. Zijn er nog opmerkingen over? Ja, ik zie mijnheer Rijbroek van Trots Haarlem. U heeft het woord, gaat uw gang. Mijnheer Rijbroek, Trots Haarlem, ik begrijp dat u een opmerking wil maken? Gaat uw gang, hoor.

De heer Rijbroek: Ja, ik wil een opmerking maken, hij ging weer uit op een of andere manier. Dank u wel, voorzitter. Excuus. Datgene wat mij opvalt is dat alles wat aangaande particuliere bomen of bomen die op de monumentenlijst staan, steeds verder zeg maar voor ons uit worden geschoven. Het was de bedoeling februari/maart, het wordt weer april. Eigenlijk wil ik zien dat er ook een bomenverordening komt, maar die gaat nog verder weg richting eind mei. We weten allemaal, met de Bomenwachters en de Bomenridders, dat zij toch wel recht van spreken hebben als we het hebben over bouwen, of dat we aanpassingen aan kades

hebben of dijken, zoals Zuid Schalkwijkerweg. Daar zijn toch wel zorgen over, dus kan dat niet naar voren gehaald worden, met name de bomenverordening? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zal anders even het woord geven aan wethouder Berkhout, ik weet niet of hij daar iets over kan zeggen.

Mevrouw ...: Nee, dat is Rog.

De voorzitter: Nee, ik hoor dat dat wethouder Rog is. Nou, ik weet niet of die al aanwezig is in de vergadering? Nee? Nou, ik ga ervan uit dat dat dan door wordt gegeven en dat u daar nog een reactie op krijgt, mijnheer Rijbroek. Dat zal dan schriftelijk zijn. Ja? Dan ga ik, als er geen andere opmerkingen meer zijn over de actielijst of de jaarplanning, naar agendapunt 5.

5. 20.10 uur Spreektijd voor belangstellenden (over niet op de agenda staande onderwerpen)

De voorzitter: Dat is het 'Spreekrecht voor belangstellenden'. Bij het inspreken over onderwerpen die niet op de agenda staan hebben we twee sprekers, waarvan één schriftelijke inspreekbijdrage. De schriftelijke bijdrage is van Van Doorn en die is gekoppeld aan de agenda en we hebben live bij ons, digitaal dan wel, mevrouw Willemse en zij gaat inspreken over het vaargedrag op het Spaarne. Mevrouw Willemse, hartelijk welkom bij de digitale vergadering van de commissie Beheer. Fijn dat u de moeite heeft genomen om digitaal bij ons aan te sluiten. U krijgt zo meteen drie minuten de tijd van mij en als de tijd bijna op is, dan help ik u eventjes herinneren daaraan en dan kunt u afronden. Mevrouw Willemse, u heeft het woord.

Mevrouw Willemse: Goedendag. Bedankt, voorzitter. Goedenavond commissieleden en andere aanwezigen.

De voorzitter: Als u ietsje dichterbij de microfoon wil praten, dan kunnen we u beter verstaan.

Mevrouw Willemse: Zo beter?

De voorzitter: Dat is beter. Ik weet niet, heeft u ook de online-uitzending toevallig aanstaan bij u? Want dan kunt u die even beter uitzetten, want anders horen we u twee keer. Ja?

Mevrouw Willemse: Ja, ik ben al in beeld, geloof ik, hè?

De voorzitter: Ja, mevrouw Willemse, u bent nu beter te horen. Gaat uw gang.

Mevrouw Willemse: Oké, dank u wel. Goedenavond commissieleden en andere aanwezigen. Ruim dertig jaar woon ik op het prachtige Spaarne, helaas de laatste jaren met wat minder plezier door de zorgelijke situatie op het water. Ik sta hier niet alleen voor mijzelf, maar ook voor vele anderen. Vorig jaar heb ik wegens de enorm toegenomen drukte op het Spaarne een brandbrief aan de Havendienst, politie en de gemeente gestuurd. Bij veel watersporters zie je onkunde, onwetendheid, maar ook asociaal gedrag. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties. Mensen kopen nu ook een boot om coronamaatregelen te ontsnappen. Fatsoensnormen gaan daarbij overboord, samen met de bierblikjes. Verstoring van watervogels, aantasting van rietoevers, schade voor afgemeerde boten, overlast voor andere watersporters, roeiers, zeilers en omwonenden. De gevolgen van de enorme drukte heeft u al kunnen lezen in mijn brief. Daarnaast wil ik vooral benadrukken dat de enorme groei van de watersport niet heeft geresulteerd in groei van handhaving en voorlichting. We zien dat de Havendienst en politie eerder minder mogelijkheden krijgen om de situatie te verbeteren. Het gevolg is dat zij liever alleen waarschuwen dan echt ingrijpen. Bij daadkrachtig optreden kan de politieboot de rest van

de dag niet meer op het water zijn, bijvoorbeeld door nasleep bij aanhouding van een minderjarige zonder vaarbewijs, of als er een dronken schipper mee moet naar het bureau. De pakkans op topdagen is echt minimaal. Ook wordt 's avonds door politie en Havendienst bijna niet gevaren en is er na tien uur 's avonds helemaal geen handhaving meer mogelijk. Tot ver na middernacht varen er boten met harde muziek, veel drank aan boord en zonder verlichting. Voor gedupeerden is het doen van een melding lastig en wordt het als nutteloos ervaren. Door het kleine aantal meldingen en verbalen is er vrijwel geen dossieropbouw. De noodzaak om maatregelen te nemen wordt door de gemeenteraad onvoldoende gevoeld. Kortgeleden werd ik door de Havendienst geïnformeerd over de nieuwe aanpak. Ik was heel blij te horen dat ideeën uit het overleg van vorig jaar, onder andere over voorlichting en communicatie, goed opgepakt worden. Ondanks de goede wil van de Havendienst en politie zijn de financiële middelen volgens mij te minimaal voor extra personeel, voorlichting, waarschuwingsborden en voldoende vaartuigen.

De voorzitter: Mevrouw Willemse, wilt u afronden?

Mevrouw Willemse: Ik maak mij heel veel zorgen over het aankomende vaarseizoen en ik hoop dat er echt serieuze stappen genomen worden. En ik zou graag op de hoogte gehouden willen worden. Bedankt allemaal voor uw aandacht.

De voorzitter: Nou, u ook dank voor het inspreken, want dat is niet gemakkelijk digitaal, maar u heeft een duidelijk verhaal neergezet. Dan is er nu nog de mogelijkheid voor de commissieleden om u een vraag te stellen. Zijn er commissieleden die eventueel een vraag willen stellen, of was dit verhaal zo duidelijk? Ik zie geen ... Ja, ik zie mijnheer Van Leeuwen, D66. Gaat uw gang.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. Dank u wel, mevrouw, voor het inspreken. U zegt een aantal dingen, onder andere over versterkte muziek. Nou hebben wij als raad een verordening Haarlemse vaarwegen aangenomen, waarin in ieder geval ook versterkte muziek sowieso niet mag. Heeft u zich met deze klacht ook tot het college gewend, en wat krijgt u dan te horen van de burgemeester? Want kijk, als raad hebben wij de regels wel vastgesteld, maar alleen wij moeten natuurlijk de burgemeester, die is portefeuillehouder, terughoren hoe er dan gehandhaafd wordt.

Mevrouw Willemse: Nou, haast niet, want ik heb dat vorig jaar aangegeven bij de Havendienst. Ik heb ook de gemeente een brief gestuurd en de politie, want ik was echt heel boos. En ja, geen idee hoe er echt gehandhaafd wordt daarop. Wij wonen aan het Zuider Buiten Spaarne en daar hebben we er ook al last van, en in de stad denk ik helemaal. En ik zeg er zelf ook wat van, ...

De voorzitter: Dank u wel.

Mevrouw Willemse: ... maar ja, op een gegeven moment wil je ook geen steen door je ramen.

De heer Van Leeuwen: Nee, duidelijk, dank u wel.


De voorzitter: Zijn er nog anderen? Ik zag geen andere meldingen meer, dus mevrouw Van Doorn, dan dank ik u hartelijk namens de gehele commissie voor het inspreken. Dan gaan we u nu loskoppelen van de vergadering en dan kunt u weer via de live-uitzending ons verder volgen, mocht u dat graag willen.

Mevrouw Willemse: ...? (buiten microfoon).

Overige punten ter bespreking

6. 20.40 uur Haarlemse Transitievisie Warmte (vervolg bespreking 11/3/2021, RB)

De voorzitter: Dan gaan wij naar agendapunt 6 en dat is de 'Haarlemse Transitievisie Warmte'. Het is een vervolg van de bespreking van 11 maart. De Haarlemse Transitievisie Warmte die nu voorligt laat het toekomstbeeld van aardgasvrij verwarmen zien en in Haarlem gebeurt dat met individuele en collectieve oplossingen. In de nota worden diverse plannen omschreven en het college geeft aan dat Haarlem aardgasvrij in 2040 een forse ambitie is en met deze plannen maken we 15 procent van Haarlem al aardgasvrij in 2030. Tot aan 2030 worden daarnaast nog 10.000 woningen aardgasvrij bijgebouwd, waardoor 25 procent van de gebouwen in Haarlem in 2030 aardgasvrij is. Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Beheer, zodat de bevindingen van de commissie kunnen worden verwerkt in de definitieve versie van de Haarlemse Transitievisie Warmte die in juni wordt aangeboden. Vorige week hebben we een inspreker gehoord, maar vanwege tijdgebrek het stuk verder niet behandeld. Nu gaat het stuk verder behandeld worden door de commissie, maar daarvoor hebben we nog één inspreker.

Mevrouw ...:  (buiten microfoon).

De voorzitter: Die is er niet. Dan wijs ik u wel op een andere schriftelijke inspraakbijdrage, die is van wijkraad Meerwijk en die is gekoppeld aan dit onderwerp, die heeft u dus kunnen vinden. Dan gaan we gewoon verder met de behandeling van het stuk en dan ga ik het woord geven aan mevrouw Oosterbroek van GroenLinks. Mevrouw Oosterbroek, u heeft het woord.

Mevrouw Oosterbroek: Bedankt, voorzitter. Ja, GroenLinks is ontzettend trots op dit stuk en ook ontzettend trots op onze Haarlemmers, want deze Transitievisie Warmte is tot stand gekomen met lokale coöperaties. We kunnen niet zonder en ik zie dat onze organisatie de plannen van onze bewoners faciliteert. We isoleren heel Haarlem volgens het plan van het Garenkokerskwartier, we gaan aan de slag met zonne- en bodemwarmte naar voorbeeld van het Ramplaankwartier en we zetten in op geothermie zodat we een derde van de stad gemakkelijk van het gas af kunnen halen. We doen het vele malen beter dan Amsterdam, we zetten niet in op houtige biomassa en we zetten niet in op centrale systemen van de oude economie. Dus ik ben ontzettend trots op deze visie en we zijn ook, ja, anders ... We hebben eigenlijk echt gekozen wat we willen en daarin zie je andere keuzes dan in de rest van het land. We laten ons niet leiden door de status quo en we investeren echt in die duurzame, toekomstige economie. Dus ik ben er ontzettend, ontzettend, ontzettend trots op.

De voorzitter: Mooi, dank u wel voor uw bijdrage. Of, ik ga ervan uit dat dit het was, mevrouw Oosterbroek? O, ik zie inderdaad een interruptie van de heer Mohr, dan ga ik die eerst het woord geven. Mijnheer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, dank u wel. Mevrouw Oosterbroek is trots en ik snap dat. Mijn vraag aan mevrouw Oosterbroek is: waar landt de rekening?

De voorzitter: Mevrouw Oosterbroek.

Mevrouw Oosterbroek: Het gaat, kijk, de rekening, uw energierekening landt elke maand ook bij u door de brievenbus – misschien doet u dat digitaal, dat zou natuurlijk een stuk papier schelen. Maar ja, elke maand heeft iedereen een energierekening. Op dit moment betaalt u aan fossiele bedrijven die klimaatverandering

teweegbrengen. Op het moment dat je je energierekening betaalt aan een duurzame vorm van energie, dan betaal jij nog steeds die rekening, maar dan voor duurzame energie en voor dus die toekomst die u ook graag wilt voor uw kinderen.

De heer Mohr: Voorzitter, in reactie, mag dat?

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Mohr: Ja, ik heb het natuurlijk niet over deze rekening, mevrouw Oosterbroek. Ik heb het over de rekening die vele miljoenen, zo niet tientallen miljoenen hoger is dan de rekening waar u het over heeft. U hebt gelijk, als het ging over deze rekening was ik het volkomen met u eens. Maar het gaat over een andere rekening, het gaat over de rekening van de investeringen. Het gaat om ...

De voorzitter: Mijnheer Mohr, u bent nu bezig met uw termijn, dat is nou weer niet de bedoeling.

De heer Mohr: ... en de kosten voor de eindgebruiker. Mijn vraag is: waar landt die rekening?

Mevrouw Oosterbroek: Ik weet niet waar die rekening landt, want de kosten voor de energierekening, voor het lenen vanuit de overheid is op dit moment nul procent. Dus als u het heeft over de kosten van een investering, dan is die nul procent. En nul keer nul is nul.

De voorzitter: Nou, daar kan niemand natuurlijk tegenin gaan. Mijnheer Mohr, ik heb nog wel een tip voor u, want u komt steeds dichterbij het beeld en dan zien we u niet uw hele mooie verschijning meer, maar alleen uw bril en dat is dan toch zonde, denk ik. Het is een tip, maar u mag het zelf weten. Mevrouw Oosterbroek, u had ook nog een interruptie van de heer Van Leeuwen. Mijnheer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. Ook een interruptie inderdaad. U maakt de vergelijking met een buurgemeente, de gemeente Amsterdam die volgens mij toch ook een ambitieus programma heeft op dit punt en ook een groot GroenLinks-aandeel in het stadsbestuur. Wat doen wij hier dan slimmer, mevrouw Oosterbroek? Oftewel, is het hier goedkoper, hebben wij meer geld, wat gaat hier slimmer dan bij de bureaus? Want ik ben wel benieuwd wat u eruit haalt.

Mevrouw Oosterbroek: Bedankt voor de vraag. Nou, wij kiezen niet voor houtige biomassa, omdat dat geen ... Nou ja, dat is één, slecht voor het milieu, maar aan de andere kant, het is ook een domme investering, want dan hou je inkoopkosten in je businesscase. Door juist op zonne-energie, op bodemwarmte en op geothermie in te zetten hebben we geen vaste inkoopkosten en kunnen we dus een hogere investering aan en hebben we meer zekerheid op het moment dat het plan is gerealiseerd. Dan zijn de enige kostenpost die daar dus bij dat plan zit, zijn de rentekosten en die zijn op dit moment heel laag.

De voorzitter: Mooi, dan wil ik eventjes checken of Liberaal Haarlem, mevrouw Van Otten, wilde u een interruptie of wilde u gewoon het woord?

Mevrouw Otten: Ik wilde gewoon het woord.

De voorzitter: Oké, dan moet u eventjes wachten, dat noteer ik. Inmiddels is de inspreker die ik aankondigde heeft zich wel gemeld, dus ik wijk eventjes af van onze normale procedure, maar ik ga even de inspreker het woord geven en dan gaan we weer verder met behandeling van het stuk. Mijnheer Van Broekhoven, u bent inmiddels al vaker bij ons geweest, dus ik hoef u niet uit te leggen hoe het allemaal werkt. U krijgt zo meteen

drie minuten de tijd en als de tijd bijna op is, dan help ik u daar even aan herinneren. Maar u heeft nu het woord, hartelijk welkom en gaat uw gang. Mijnheer Van Broekhoven, als u er technisch klaar voor bent, dan ga ik u het woord geven. Nee? Nou, dan ga ik even toch verder met de behandeling van het stuk en dan kijken we zo meteen nog eventjes. Mevrouw Verhoeff, Partij van de Arbeid, ik ga u het woord geven. Gaat uw gang.

Mevrouw Verhoeff: Dank u wel, voorzitter. Ik ga natuurlijk niet herhalen wat al gezegd is. Ik moet wel een compliment geven, er zit een prachtig gelikte folder bij, daar kan je heel veel leerzame informatie uithalen. Het was een beetje doorworstelen, want het is wel moeilijk lezen, ook al is het een mooie folder, ik zou hem graag op papier – niet duurzaam – willen zien. Wij zijn blij met dit stuk. Het was hoognodig dat het ging gebeuren en we weten natuurlijk met zijn allen dat we vooral sociaal willen investeren, ook in de energie van Meerwijk. Dus hoe eerder dit handen en voeten krijgt, hoe blijer we daarvan worden. Het is best een fase, stappen te gaan eer we daar echt zijn. We hebben ook wel wat zorgen en dat is niet zozeer omdat we denken dat de wethouder zijn best niet gaat doen of het college of zijn ambtenaren, maar er zijn nog wel wat afhankelijkheden van het Rijk. Als je gaat voor – waar wij echt heel erg voor staan – dat je haalbaar en betaalbaar gaat, dan zal er wel wat moeten gebeuren op rijksniveau. Ik hoop dat de wethouder zelf al optimistische dingen weet, meer dan wij nu de verkiezingen zijn geweest, maar ik vind het wel heel spannend of die verhuurdersheffing eraf gaat bijvoorbeeld. Daar pleit de PvdA heel sterk voor, ik weet dat GroenLinks dat ook doet, dus het zal in goede handen zijn dat pleidooi en we hopen ook dat D66 dat op landelijk niveau volhoudt, want het is wel een heel belangrijk punt om überhaupt de corporaties aan het investeren te krijgen. Ik zag ook nog dat er nog wat gemeentelijke extra bevoegdheden nodig zijn. Nou, dat is wel heel spannend. Misschien weet u al iets meer, mijnheer Berkhout, maar anders dan wachten we dat met spanning af en hoop ik dat zodra u wat weet, u een seintje geeft aan ons, want dat is toch heel belangrijk. Daarnaast hopen we wel dat er bij de uitwerking van de inspraak – want natuurlijk is dit stuk ruim goed voor de inspraak – maar dat er wel ook een gedegen risicoparagraaf in zit en dat ook er een mooi plannetje bij zit op welke momenten in deze fasering die nog dadelijk gaat komen de raad weer wat mag zeggen. Want het is natuurlijk een heel belangrijk onderwerp, we hopen dat het zo snel gaat als u nu opschrijft. Maar ja, risico's zijn er nou eenmaal om te beheersen en soms lukt het niet en dan willen we wel graag vroegtijdig dat weten. Ik zou nog wel graag van de wethouder weten, we hebben recent overleg gehad met onze PvdA-fractie bij het hoogheemraadschap. U weet ongetwijfeld ook dat de rioolwaterzuivering weggaat in Schalkwijk op termijn en dat dan allerlei zaken worden geregeld en dat zij zelf gaan investeren in voorzieningen in onze Waarderpolder. Wij zouden graag zien dat die kansen daar 100 procent verzilverd zouden worden. Heeft u zelf al uitgebreid contact met het hoogheemraadschap? Graag horen wij daar wat meer over. En nou ja, het mag wat ons betreft dus gewoon de inspraak in, prima stuk, gaan.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Verhoeff. Dan gaan we nu een derde poging wagen bij mijnheer Van Broekhoven. Mijnheer Van Broekhoven, ik hoop dat u mij hoort. Ik zou u graag drie minuten het woord willen geven zodat u uw bijdrage kunt doen. Gaat uw gang. Ik ben bang dat het niet gaat lukken voorlopig. Dan ga ik gewoon door naar de heer Aynan van Jouw Haarlem. Mijnheer Aynan, ik hoop dat het met u wel lukt, u heeft het woord.

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

De voorzitter: Mijnheer Aynan, bent u in de vergadering? Want dan zou ik nu graag het woord willen geven. Maakt niet uit, hoor. Ik ga naar mijnheer Hulster van de Actiepartij. Mijnheer Hulster, wilt u een poging doen?

De heer Hulster: Ja hoor, ik wil best een poging doen.

De voorzitter: Fijn, gaat uw gang.

De heer Hulster: Nou, dank voor het woord. We hebben kennisgenomen van de Haarlemse Transitie Warmte. Dit is een heel belangrijk stuk, zeker als we van plan zijn om van het aardgas af te gaan en dat lijkt ons heel verstandig, omdat we heel graag aan de klimaatdoelen willen meewerken om onze aarde leefbaar te houden. Er zijn wel een aantal vragen die ik bij het stuk heb. Nou, het wordt al snel heel technisch, dus we krijgen een hele reeks termen over ons heen gestort. We zien dat de meeste warmte uit de datacentra gaan komen. Dat lijkt ons op zich prima. Het is niet heel erg zeker wat daar over twintig jaar nog met die datacentra gebeurt, maar die warmte wordt nu gewoon de atmosfeer ingeblazen, dus dat we dat gaan gebruiken om onze huizen te verwarmen lijkt ons heel verstandig. Dan zien we dat er een gedeelte uit de biothermie gehaald gaat worden. Nou ja, dat is een onzekere techniek, dus we hopen dat dat gaat lukken. Dat is nog een beetje de vraag natuurlijk. En dan zien we dat er een zonnearmtenet wordt gebouwd waar wij dan wel weer wat meer hoop op hebben, hoewel dat natuurlijk ook nog puzzelen is of dat uit kan. Welke techniek er ook wordt gekozen, opslag is cruciaal. En dat mis ik eigenlijk in het stuk. Want bijvoorbeeld bij een zonnearmtenet moet je ook opslaan, want de warmte die je zomers extra kan winnen, moet je ergens in de grond stoppen zodat je die in de winter weer kan gebruiken. Er zijn verschillende technieken voor, eentje is natuurlijk het verbranden van ijzer, heb ik onlangs geleerd, dat zou interessant kunnen zijn. Maar goed, een koude-warmteopslag kan ook. Nou ja, goed, we hopen dat daar iets voor in het stuk komt.

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

Mevrouw Oosterbroek: Ja, mijnheer Hulster, weet u dat er juist ook met de opslag en de bodemwarmte wordt gerekend in het plan van het Ramplaankwartier en het zonnearmtenet? Dat dat juist uniek is dat je die twee bronnen bij elkaar koppelt, zodat we de warmte die we opwekken in de zomer ook in de winter gaan gebruiken in die wijk?

De heer Hulster: Nou, dat klinkt misschien een beetje klef, maar dat is precies waarom ik zo enthousiast ben over het zonnearmtenet, dus dank voor deze interruptie. Maar goed, het verbranden van ijzer zou een andere techniek kunnen zijn. We lezen ook het gebruik van groen gas en daar hebben we wel een vraag bij, want is dat niet stiekem gewoon weer biomassa? Daar horen we dus graag een antwoord op. Dus groen gas wordt gewoon gewonnen uit het vergisten van biomateriaal en daar zijn grote problemen mee op dit moment, dus daar hebben we ernstig onze vraagtekens bij. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik nog één poging doen en dat is de laatste poging, mijnheer Van Broekhoven, ik hoop dat u dat begrijpt. Ik wil u graag het woord geven, maar als het niet lukt, dan lukt het helaas niet. Maar nog één poging, u heeft zo meteen drie minuten de tijd voor uw insprekbijdrage. Ik hoop dat u mij hoort en dan ga ik u nu het woord geven.

De heer Van Broekhoven: Ja, neem me niet kwalijk dat daar kennelijk een misverstand was. Hoort u mij?

De voorzitter: Ik hoor u uitstekend, gaat uw gang.

De heer Van Broekhoven: Prima. Beste leden van de commissie Beheer, ik ben Karel van Broekhoven en ik spreek namens Milieudefensie afdeling Haarlem. We hadden afgelopen zondag natuurlijk het protest in De Hout tegen de traagheid van de politiek in de klimaatkwestie, een oproep om dat te versnellen. We zagen daar heel veel vertegenwoordigers van partijen bij, ook raadsleden en die deden ook heel enthousiast mee met het lawaaioprotest op het laatst om kennelijk aan te geven dat ze vonden dat het allemaal veel sneller moest, want

dat was tenslotte de boodschap van die dag. Nou ligt hier vanavond een stuk ter bespreking, die Transitievisie Warmte waar u al mee bezig was, begrijp ik. En wat staat daarin? De komende negen jaar tot 2030 wordt slechts 15 procent woningequivalenten van het gas afgehaald. Dus we hebben negen jaar waarin wij 15 procent van de woningen van het gas af halen en de tien jaar daarna moet dan de resterende 85 procent van het gas af worden gehaald. Is dat realistisch? Is het zo dat je na 2030 ineens een tien keer zo hoge prestatie kan leveren in het van het gas af halen van gebouwen? Dan denk ik: nou, hier wordt eigenlijk gewoon de opdracht naar voren geschoven, hier wordt gewoon de verantwoordelijkheid ontlopen. Nu kun je het laaghangende fruit plukken en er liggen wel mooie plannen van geothermie en datawarmte, maar je komt daar natuurlijk op zich nooit aan toe om op die manier in 2040 alle gebouwen van het gas af te hebben. Ik wil u even herinneren aan een plaatje, ik weet niet of u mijn stukje gezien heeft wat ik heb opgestuurd naar de griffie, maar in 2012 ging het nog over Haarlem klimaatneutraal in 2030 en daar kwam precies zo'n soort ambitie naar voren. De eerste tien jaar zouden we misschien 15 of 20 procent CO2 besparen, maar in die tweede tien jaar, van 2020 tot 2030 zou de rest komen, want dan wisten we hoe het moest. Nou, terug de tijd dat die tien jaar voorbij waren, die eerste tien jaar, is wel duidelijk geworden dat dat nooit meer ging lukken. We hadden er veel eerder aan moeten beginnen en Haarlem klimaatneutraal heeft een zachte dood gestorven. Dus het zit er dik in dat als we bij dit ambitieniveau blijven, dat hetzelfde gaat gebeuren met deze Transitievisie Warmte. De situatie is nog erger, want het is niet alleen zo dat die 15 procent natuurlijk veel te weinig is voor de eerste tien jaar, het is bovendien geen 15 procent. Want die warmtenetten in Meerwijk en zo, die gaan gebruikmaken van piekverwarmingsetels. Piekketels, heet dat. En die piekketels gaan 20 procent van alle warmte leveren, dat kunt u zien in de bronnenstrategie die ook bij uw stukken zit. Dat betekent dat 20 procent van alle warmte ook uit gas komt en dat dus die netten helemaal niet aardgasvrij zijn, maar nog altijd voor 20 procent op gas draaien.

De voorzitter: Mijnheer Van Broekhoven, wilt u afronden?

De heer Van Broekhoven: Zeker. Tenslotte wil ik u er ook nog op wijzen dat er ook een heleboel elektriciteit in moet voor de warmtepompen die er in dat systeem zitten. Afsluitend, ik vind het te weinig en er moet een flinke schep bovenop.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Dan is er nu nog de mogelijkheid voor commissieleden om een vraag aan u te stellen, en anders ga ik verder met de behandeling van het stuk. Mooi. Mijnheer Van Broekhoven, dank u wel dan voor het inspreken. O, nee, ik zie de heer Van Leeuwen, D66 heeft een vraag. Gaat uw gang.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u. En dank, heer Van Broekhoven. U zegt eigenlijk: dat warmtenet, dat kost hartstikke veel stroom en ook hartstikke veel gas om dat aan de gang te houden. En het college zegt duidelijk: we moeten aan de gang, want anders redder we het niet. En dat zegt u ook. Wat zouden we dan volgens u moeten doen als we niet het warmtenet moeten doen? Want dat haal ik toch een beetje uit uw verhaal, dat dat warmtenet eigenlijk wel een slecht plan is.

De heer Van Broekhoven: Nee, nee, dat warmtenet is een prima plan, het is alleen te weinig. Je moet tegelijkertijd veel meer dingen aanpakken in de stad en niet alleen maar beperken tot het allermakkelijkste. Want dat is wel het makkelijkste deel, hè, waar al gestapelde bouw is en zo, waar je gemakkelijk dingen kunt koppelen aan een warmtenet. De rest van de stad moet je ook nog voor 2030 aanpakken en niet wachten tot zowel die geowarmte beschikbaar is en die warmtenetten klaar zijn.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Dan ga ik u loskoppelen van deze vergadering, dan kunt u de vergadering verder volgen via de online stream en ga ik het woord geven aan wederom de heer Van Leeuwen van D66, maar dan voor zijn termijn. Gaat uw gang.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. Het is natuurlijk, het staat als een paal boven water dat we aan de bak moeten. Nou, gelukkig kunnen we ook met elkaar aan de bak. Mooie verkiezingsuitslag gister, dus iedereen die gewonnen heeft, gefeliciteerd en iedereen die een minder mooie uitslag heeft, hou moed en hou vol, zou ik zeggen. Volgens mij moeten we aan de bak. En wat ik het mooie vind, het college laat ons zien dat ze aan de bak willen. En ik sprak laatst iemand van het Planbureau voor de Leefomgeving en die zei eigenlijk iets heel simpels tegen mij: "Bas, isoleren, isoleren, isoleren." We weten nog niet wat het perfecte model van de toekomst gaat worden, maar zorg in ieder geval dat we gaan isoleren. Wat ik nou mis eigenlijk in dit stuk, want er zit heel veel wel in, het is besproken met de belangengroeperingen. Het gaat nu de inspraak in, dus ik zal mijn bijdrage beperkt houden, ook vanwege de andere onderwerpen vanavond, want wij gaan akkoord met het vrijgeven voor inspraak. Maar ik ben heel benieuwd naar de reactie van de wethouder: wat is nou dé lobby die hij in het netwerk – want volgens mij zit hij ook in het netwerk van G40-gemeentes op dit vakgebied – wat is uw insteek naar de nieuwe minister van I en W – die hopelijk een mooie partijkleur draagt. Want wat ik mij afvraag, en ik heb hier ook met veel vrienden discussie over: hoe logisch zou het zijn dat bij de aankoop van een huis gezorgd wordt dat die in ieder geval perfect geïsoleerd wordt? Dat zit nu niet in het Bouwbesluit, loden pijpen moeten eruit gehaald worden, maar dit is wat mij betreft echt een no-brainer waarbij we als overheid, soms hou je de wortel voor, en soms ben je ook gewoon regelgever. Dus ik ben heel benieuwd welke inzet onze wethouder namens Haarlem pleegt om te zorgen dat er ook vanuit het Rijk eindelijk ook wat meer leiderschap wordt getoond om hier echt het verschil te maken. Want soms moeten we ook gewoon regels stellen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik het woord geven aan mevrouw Moison van de SP.

Mevrouw Moison: Dank u wel, voorzitter. Transitie Warmte ziet er gedegen uit zoals het er nu ligt en we zijn daar dan ook wel tevreden over. De mogelijkheden die genoemd worden, die zijn best wel helder. Mooi is het ook om te zien – want dat hebben we ook gehoord van de inspreker vorige week – dat initiatieven van de bewoners, zoals van in het Ramplaankwartier, ontwikkeld kunnen worden, en in dit geval dan zonder warmtenet, dat er ook mogelijkheid lijkt te zijn voor andere wijken. Dat is natuurlijk heel fijn om te horen en dan zie je, samen word je toch wel wijzer, ook als je bewoners betreft. Daarin is ook genoemd dat er een mogelijkheid van een sessie is, of een soort rondleiding, ik weet niet precies hoe dat dan uitgevoerd gaat worden, digitaal of ter plekke. Maar daar zou ik graag gebruik van maken en misschien andere commissieleden ook. Is ook een mooi aanbod. Wat wel is, dat de SP het heel belangrijk vindt dat het warmtenet mogelijk ook budgetneutraal zou zijn en dan bedoel ik dan in dit geval voor de bewoners. Durft de wethouder de garantie te geven dat dat comfort en peil zal blijven in relatie tot de kosten zoals die nu een beetje zijn? En zeker dit voor mensen met een kleinere beurs, want die kunnen zelf weinig extra toevoegen aan de kosten die ze al hebben. Nou ja, natuurlijk zijn er mogelijkheden van isolatie en dat speelt zeker straks ook in het centrum van Haarlem, wat net ook al door de inspreker werd aangegeven: laten we daar vroeg mee starten om te kijken hoe je op dat punt mensen in het centrum van Haarlem al kan stimuleren, of te helpen, of wat dan ook om beter te gaan isoleren, want ik begrijp dat een warmtenet in dat centrum van Haarlem nog heel erg lastig is. En er wordt inderdaad ook over groen gas, maar dat zijn allemaal nog heel onduidelijke dingen, dus daar zouden we graag ook een antwoord op hebben. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan is het woord nu aan de heer Dreijer van het CDA.

De heer Dreijer: Dank u wel, voorzitter. Ja, de Transitievisie Warmte Haarlem, de opdracht was om in ieder geval aan te geven hoe Haarlem van het gas af gaat gaan de komende jaren. Daar heeft '...' dus uitgezocht wat per wijk de meest kansrijke optie is. Ja, waar ik een klein beetje van schrok is dat eigenlijk overal de warmtepomp nodig is. Dat is zowel in Ramplaankwartier, dat is het warmtenet in Meerwijk en alle individuele oplossingen, overal moeten we een warmtepomp gaan gebruiken. Dat is misschien op dit moment de enige, of de beste technische oplossing, dat zie ik ook wel, maar het zal het elektriciteitsnet behoorlijk gaan belasten en ik hoop dat daar dus de Lianders in deze echt op voorbereid zijn om daar grootschalig nog aan verzwarende van het net te gaan doen in Haarlem. Het eerste grootschalige project, dat is dus in Schalkwijk. We gaan Meerwijk als eerste daar het warmtenet aanleggen en die gaan we voeden met restwarmte vanuit een datacenter, wat weer opgekrikt moet worden door een warmtepomp. Het uitkoppelen van zo'n warmte van een datacenter blijkt nog niet zoveel gedaan en al helemaal niet naar grote middentemperatuur warmtenetten, 70 graden of hoger. En we weten nog niet wat de PUE, de power usage effectiveness zal zijn van dit datacenter en hoe die zich zal ontwikkelen in de komende tien jaar. De afgelopen tien jaar is die zeg maar 50 procent verbeterd en waarschijnlijk zal het nog een keer gebeuren en daarmee zal de restwarmte ook gaan afnemen. Maar, even kijken, dat is een risico dat ik eigenlijk niet terugvind, ook niet in het risicodossier van warmtenet Schalkwijk. Aan de andere kant zal de vraag ook nog toenemen, data en opslag et cetera, dus misschien blijft het wel in balans, dat gaan we in ieder geval zien. Als ik dan de genoemde berekende vermogens kijk, dan ligt er ruim voldoende energie in ieder geval daar. Dus ik ben wel van mening dat we met deze warmte het wel gaan redden in Schalkwijk. Maar er is nog best wel een hoop aannames die ook nog gedaan worden. Ook nog de afvalwaterzuiveringsinstallatie is al een keer genoemd: wanneer gaat die weg, en kunnen we daarop wachten? Gaat inderdaad de datacenter warmte leveren? We hebben nu een soort intentieverklaring, maar ja, dat hebben ze in Noord-Holland Noord ook gehad en daar zijn toch twee datacenters afgehaakt. Dus dat is eigenlijk een vraag aan de wethouder: hoe hoog is de kans dat het datacenter daadwerkelijk mee gaat doen? Ik zal even een stukje overslaan. Nou ja, de veronderstelde warmtevraag 2030 is ook afhankelijk van de mate van verduurzaming nog van de woningen en dat blijkt in de praktijk ook nog best wel zwaar tegen te vallen. Dat kost verschrikkelijk veel geld voor Haarlem, rond de 3 miljard. Ja, het is toch best wel ingewikkeld en ik schets misschien een ingewikkeld en pessimistisch beeld, maar ik denk dat we ook wel een beetje reëel moeten zijn en dus niet achterover moeten leunen en denken: het gaat allemaal wel komen. Even kijken, hoor. O ja, ik heb een beetje dezelfde lijn wat de heer Van Broekhoven al zei, 15 procent van de woningen in 2030 eraf, dat is 15 procent van de makkelijke, gestapelde bouw met de corporatiewoningen. De volgende tien jaar moeten we er echt aan trekken en ik ben heel benieuwd of de wethouder al plannen klaar heeft staan om die 85 procent ook nog te gaan doen. Nou, ik sla gewoon een heleboel over, want er is al een heleboel gezegd en ik zal alleen het laatste stuk ook herhalen wat D66 zei. De warmtevraag moet zoveel mogelijk naar beneden, dat betekent dat we nog meer moeten inzetten op het isoleren van woningen en eigenaren van onder andere monumenten, die zitten echt op een nieuw stuk beleid te wachten waar ook zij makkelijker kunnen gaan isoleren en natuurlijk een aangepaste regelgeving dat ze dit kunnen gaan doen. Ten slotte, voorzitter, even een vraag aan de wethouder. Ik zie in de planning staan dat in 2022 een start is van de eerste fase aansluiten woningcorporatieflats op het warmtenet, maar in de mijlpalenplanning staat dat pas in Q3 2023 met de exploitatie kan begonnen worden. Wat is nu eigenlijk juist? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan heeft nu het woord de heer Amand van Trots Haarlem. Mijnheer Amand, gaat uw gang.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat u er weer bent, dat mag ook wel eens gezegd worden. Heel erg eerlijk, zijn we een beetje geschrokken van de berichten uit Schalkwijk, dat die wijkraden natuurlijk ook niet helemaal erin gekend zijn als ik het zo een beetje goed lees de krantenberichten. Mijnheer Hilterman

heeft ook op de trom geslagen en terecht natuurlijk, het moet natuurlijk ook financieel haalbaar zijn. Daar heb ik ook nog wel mijn twijfels over. Misschien moet de wethouder toch maar weer eens een pilot gaan doen, ook dat u al die wijkraden erbij betreft, dat is misschien ook beter denk ik voor de hele plannen. Voor de rest wachten we het af, het is allemaal prachtig en het is mooi. Ik heb liever eerst dat de corona over is en dat we dan weer verder gaan praten, dan hebben de mensen ook weer een beetje meer zin in om dit te ontwikkelen. Wat onze oude wethouder, mijnheer Van Broekhoven zei natuurlijk, is natuurlijk waar, die heeft natuurlijk toch wel een beetje gelijk, we moeten ook natuurlijk even kijken: hoe staan we er zo meteen allemaal financieel voor? Niet enkel wij, maar ook de bewoners in de buurten. Dus wethouder, doe je best, maar probeer dan een pilot te doen en laat de bewoners ook in Haarlem eens meedenken ook. En ik weet dat u dat graag wil, dus kom met een voorstel naar die mensen toe om dat te bepraten. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. Daar ga ik nu het woord geven aan mevrouw Baas-Oud van de OPH en hierna is mevrouw Otten van Liberaal Haarlem. Maar eerst mevrouw Baas-Oud.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Zoals we vorige week al hebben aangegeven zijn wij best heel erg kritisch op het realistische en de haalbaarheid wat betreft 2040 en lijkt het ons echt een vrij dure ambitie die hier wordt gesteld als we het hebben over, in ieder geval als we kijken naar het warmtenet van Schalkwijk. Daarbij, 2050 is dat wat het Rijk aangeeft, dus wij zien liever dat er ook daarnaar gekeken wordt, dat er niet te duur wordt ingezet nu. En natuurlijk zijn wij niet tegen, snappen we dat we van het gas af moeten en dat daar dingen voor ondernomen moeten worden. En zo'n initiatief wat betreft Ramplaan is natuurlijk een heel mooi initiatief en het zou mooi zijn als daar andere mensen door geïnspireerd worden hoe ze dat zelf in hun wijk kunnen opzetten. Even kijken, hoor. Maar qua kosten hebben we echt onze vraag of dat zoals het nu geregeld is, zoals nu opgeschreven staat voor het warmtenet, vragen we ons echt af of dat echt wel oké is. Wat ons betreft is het behoorlijk duur. Nou, er zijn natuurlijk al heel veel vragen gesteld. Een aantal vragen door de, even kijken hoor, Actiepartij waar we ons bij kunnen aansluiten. En als ik kijk naar de bewonersbrief van vandaag, of de wijkradenbrief, zijn we ook wel heel erg benieuwd naar de vragen die zij stellen: in hoeverre bent u bereid of zijn er plannen om ze goed mee te nemen in het hele proces, wanneer kunnen ze wat verwachten? Zij stellen natuurlijk ook de vraag: de betrouwbaarheid, betaalbaarheid, staan we niet in de kou, welke extra elektriciteitskosten komen erbij? Want ja, als je natuurlijk elektrisch moet gaan koken, al dat soort zaken. Ze vragen zelfs qua kosten voor nieuwe pannen. Nou ja, daar ben ik wel benieuwd naar. En ja, het is natuurlijk heel goed dat zij wel echt goed worden meegenomen en tijdig worden geïnformeerd welke stappen zij zelf moeten nemen. Ik ben heel erg benieuwd. Qua vertrouwen, nou, ben ik nog een beetje sceptisch, maar we zullen het zien. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan krijgt mevrouw Otten van Liberaal Haarlem het woord.

Mevrouw Otten: Dank u. Het belang van verduurzamen begrijp ik uiteraard. Maar voor de meeste Haarlemmers is het echt onbetaalbaar om te investeren. We gaan te snel en veel te ondoordacht. GroenLinks praat er zo simpel over: geld lenen kost niets. Nee, maar je moet het wel terugbetalen. Elitair en misleidend geklets van GroenLinks vind ik dat. Liberaal Haarlem vindt dat we een veel te groot risico nemen gebaseerd op aannames. Onhaalbaar en onbetaalbaar voor Haarlemmers. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, dank u wel. Ik wil beginnen met een punt van zorg en dat betreft de zorg over de mate waarin de wethouder, waarin dit college en waarin het ambtenarenapparaat in controle is op dit dossier. Want wij bespreken deze week en ook vorige keer in de commissie bij elkaar opgeteld meer dan twintig

documenten over het onderwerp warmte. Meer dan twintig documenten waarbij het college niet in staat is om hoofd- van bijzaken te onderscheiden ...

De voorzitter: Mijnheer Mohr, ik ga u even onderbreken, want u bent heel slecht te verstaan. Dus misschien wilt u daar eventjes naar kijken en dat geeft aan mij gelijk de mogelijkheid om nog eventjes een interruptie aan mevrouw Oosterbroek te geven op mevrouw Otten. Mevrouw Oosterbroek, gaat uw gang.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, een interruptie, maar meer ook een vraag aan mevrouw Otten. Wat stelt zij voor, een fonds, of welke oplossingen ziet zij in die energietransitie?

Mevrouw Otten: Ik verstond u niet helemaal goed, maar u vroeg welke oplossingen ik zag? Ik zie niet één, twee, drie oplossingen. Het is gewoon een enorme investering, dat weet ik uit eigen ervaring, daar hebben we al vaak genoeg over gehad. En u kunt wel makkelijk praten: geld lenen kost geen geld. Maar je moet het toch betalen. Het is gewoon niet betaalbaar, zeker niet als je in oudere huizen woont. Maar dat weet u zelf ook heel goed.

Mevrouw ...: Elitair is het.

Mevrouw Otten: En dat is elitair, elitair, elitair geklets en onverantwoord vind ik dat.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik nu weer naar mijnheer Mohr, gaat uw gang.

De heer Mohr: Ik hoop dat u mij nu kunt verstaan.

De voorzitter: Het is beter.

De heer Mohr: Mooi. Voorzitter, wij maken ons zorgen over de mate waarin de wethouder in controle is op dit dossier, want in de vorige commissie en in deze commissie bespreken wij meer dan twintig documenten over het onderwerp warmte en bij geen van die documenten is het college in staat geweest om hoofd- van bijzaken te onderscheiden en de commissie effectief en adequaat te informeren. Want voorzitter, een adequate informatievoorziening is echt wat anders dan het over de schutting gooien van een grote lading aan documenten zonder enige ordening, waarbij de wethouder bovendien, dat bleek tijdens de vorige commissievergadering, niet in staat bleek om enkele vragen van meer technische en juridische aard goed te beantwoorden. Onze zorg is dat deze stad een warmtevisie ingerommeld wordt zonder daar erg in te hebben en dat vinden wij ongewenst. En dan de visie. Deze leest wat ons betreft als een sprookje, maar wel een heel duur sprookje zonder werkelijkheidsbesef en waarin bedenkelijke keuzes worden gemaakt bijvoorbeeld ten aanzien van het warmtenet in Meerwijk.

De voorzitter: U heeft een interruptie van mevrouw Oosterbroek.

Mevrouw Oosterbroek: Mijnheer Mohr, u zegt dat wij daar ... Ik weet niet, u doet een beetje laconiek over deze visie waar we al drie jaar over praten en ook al meerdere keren naar de commissie is geweest. Want u weet omdat u de stukken heeft gekregen wel dat we al met elkaar hebben afgesproken dat we een betaalbare transitie willen en dat we dat ook hebben vastgelegd in de afspraken die wij maken met partijen in de stad. Bent u daarvan op de hoogte?

De heer Mohr: Ja, daar ben ik van op de hoogte, maar het probleem is dat we niet weten wat dit gaat kosten. En we weten dus ook niet of het betaalbaar gaat zijn. Voorzitter, wij maken ons grote zorgen, ook over de

keuzes die in dit dossier door de wethouder zijn gemaakt. Er was een keuze voor ENGIE, het bedrijf met een zeer beperkte ervaring in de Nederlandse warmtemarkt. Er was een keuze voor Firan, waarover de markt zich grote zorgen maakt: kan Firan het aanbod wat zij doet aan de stad binnen de gestelde tijd en het gestelde budget aan? Vorige week bleek bovendien dat dit bedrijf een lege rechtspersoon was en dat is mogelijk niet voor niets: als het misgaat, dan heft deze zich op en zijn de gevolgen voor de Haarlemmers. ...

De voorzitter: U heeft nog een interruptie van mevrouw Verhoeff, PvdA.

Mevrouw Verhoeff: Dank u wel, voorzitter. Mijnheer Mohr, over geld. Het is natuurlijk logisch dat in deze fase nog niet alle kosten in beeld zijn. Bent u met mij eens dat op basis van een goed risicodossier die kosten vanzelf in beeld komen? En als de wethouder komt met een goed voorstel op welke momenten de raad daarover kan instemmen of meedenken om het bij te sturen, dat dan wat u nu noemt als te grote risico's en te weinig onderbouwd, allemaal ondervangen kan worden als dat goed opgezet wordt?

De heer Mohr: Maar mevrouw Verhoeff, dat had al lang moeten gebeuren. Wij hadden nog voor we over deze visie gingen praten, moeten spreken over de kosten. Want als we dat niet weten, dan spreken wij over, ja, volgens mij is dat leeg progressiviteit, dat leidt werkelijk tot niets. Voorzitter, ...

Mevrouw Verhoeff: Mag ik even aangeven dat ik dat antwoord van u niet begrijp? Om simpelweg als je op het moment ...

De heer Mohr: Dat hoeft ook niet.

Mevrouw Verhoeff: ... als je op het moment van een visie al een financiële onderbouwing moet geven, dan is dat kijken in een kristallen bol. Ik ken u als iemand die gedegen wil werken, dus ga je stap voor stap aan de gang, bouw je eerst je dossier op, bij elk moment oordeel je of je verder kunt, dat je moet bijsturen of niet. Vragen voor een financiële onderbouwing bij een visie is luchtfietsen en ik ken u niet als een kristallenbolkijker.

De heer Mohr: Mevrouw Verhoeff, u en uw partij zitten ernaast. We praten al jaren over dit onderwerp, er had iets van een financiële analyse moeten liggen. Overigens, er ligt wel een financiële analyse, gemaakt door een bedrijf dat draait onder de naam Empact, een bedrijf dat dertien maanden geleden is opgericht en waarover online geen informatie is te vinden. Baseren wij nou werkelijk de keuze voor zo'n belangrijke investering op een analyse van een bedrijf wat niemand kent? En dan de vergezichten, voorzitter, en dan de feitelijke ambitie. Wat ons betreft een vergezicht, maar zonder werkelijkheidsbesef. Want alleen onder de meest gunstige aannames is deze businesscase positief. Voorts ontbreken antwoorden op belangrijke vragen. Er is geen antwoord op de vraag wat de eindafnemer gaat betalen. Er is geen antwoord op de vraag hoe de kosten en de opbrengsten zijn verdeeld over deelnemende partijen. Er is geen zekerheid over de bron. Er is geen zekerheid over de continuïteit van invoeding. Er is geen zekerheid over het comfortniveau van de eindafnemers, want je zal maar een flat hebben op het noordoosten aan het einde van de pijp. De operationele risico's zijn onbekend. De wettelijke risico's zijn onbekend. Eén voorbeeld: in artikel 2.3 van de toekomstige Warmtewet, versie 2.0 is dat die in juni 2000-zoveel op de rol staat, staat dat een concessieverlening een minimale termijn van twintig jaar moet hebben. Haarlem kiest ervoor om ENGIE een termijn van vijftien jaar te bieden, strijdigheid met de Warmtewet. En dit is niet het enige punt.

De voorzitter: Mijnheer Mohr, u heeft weer een interruptie en nog één minuut spreektijd, ik zeg het maar als een soortement service. Mevrouw Oosterbroek, gaat uw gang.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, mijnheer Mohr, u heeft duidelijk te veel documenten gelezen met te veel informatie zodat u uw feiten gewoon niet op orde heeft. Ik hoor heel veel mismatchinformatie. Ja, ik vind het heel jammer dat u niet de waarheid spreekt, of misschien niet de documenten heeft begrepen. Kan ik dat op een juiste manier op die manier interpreteren?

De heer Mohr: Nee, mevrouw Oosterbroek, dat kunt u niet. Voorzitter, de financiële risico's zijn onbekend, de juridische risico's zijn onbekend, en de wethouder blijft maar dromen. Voorzitter, deze visie zal een sprookje blijven als niet voor alles duidelijkheid komt op de gestelde punten. Ik ga ervan uit dat deze punten en dat deze vragen worden beantwoord in de technische sessie die aanstaande is en pas dan kunnen wij een oordeel geven over deze visie. Dit stuk kan natuurlijk de inspraak in en ik ga er ook van uit dat de Haarlemmer de kans aangrijpt om dit stuk af te wijzen. Dank u wel.

De voorzitter: Mooi. Dan ga ik het woord geven aan de heer Aynan, Jouw Haarlem. Gaat uw gang.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Ik hoop dat u niet alsnog afhaakt. Nou ja, het ging allemaal niet van een leien dakje. Voorzitter, vorige week hebben we het ook gehad over het warmtenet en eigenlijk is het een herhaling van zetten. Ook wat ik daar heb gezegd zal ik eigenlijk in het kort herhalen. Van het gas af moet haalbaar zijn qua beleid, betaalbaar voor de Haarlemmers en draagbaar voor de stad. We hebben er niets aan als we gasvrij zijn in 2040, maar wel failliet. We vrezen dat er nog heel wat gas door de leidingen gaat stromen voordat we gasvrij zijn. Ik heb wel meegelusterd op mijn telefoon en ik wil me aansluiten bij Actiepartij en D66, en qua kritische houding zeker bij Hart voor Haarlem. We zullen denk ik, vrees ik, zien dat ze op een groot gedeelte gelijk zullen krijgen. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Volgens mij heb ik iedereen gehad die zich had aangemeld, dus ga ik naar de wethouder. Wethouder Berkhout, ik zeg het tegen u, maar het geldt eigenlijk voor iedereen. We hebben een verkorte vergadering en ik wil dolgraag ook nog het mobiliteitsbeleid en het verkeersveiligheid bespreken. We hebben ontzettend veel insprekers nog, dus ik vraag aan u of u het zo kort en bondig mogelijk wil houden, want het stuk gaat nog de inspraak in, daar zou u ons ontzettend mee helpen. Maar in ieder geval welkom.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. Ik zal mijn best doen, want ook ik wil het mobiliteitsbeleid nog bespreken. Maar dan toch, dit is ook een ongelooflijk belangrijk stuk als het gaat om de energietransitie voor Haarlem, de Transitievisie Warmte. Hij gaat inderdaad de inspraak in, dus hij komt nog bij u terug in juni. Maar dit is wel onze aanpak om Haarlem aardgasvrij te gaan maken aan de hand van haalbare warmteplannen. Plannen die u al langer kent, waar we mee aan de slag gaan en hoe wij denken op een realistische wijze aardgasvrij te worden. Maar is dat makkelijk? Nee. Doen we dat zorgvuldig? Ja. En hebben we daar een goede aanpak voor op verschillende fronten, zowel met de bewoners in het Ramplaankwartier, wat mogelijk een blauwdruk kan zijn voor alle jaren 20 en 30 woningen in Haarlem-Noord? Ja. Met het bedrijfsleven in de Waarderpolder als eerste stap, samen met Iron Mountain daar, om dat vorm te gaan geven? Ja. En met Meerwijk, met de woningcorporatie waar we het uitvoerig vorige week over hebben gehad. Daar is de heer Mohr ook blijven hangen, denk ik, in zijn betoog, want hier gaat het om een visie. Een visie is de basis om deze stad aardgasvrij te gaan maken, maar dat zal altijd gepaard gaan met die afzonderlijke projecten, met die afzonderlijke plannen. Wij zijn ook voornemens om voor de zomer met die drie, die drie die u ook kent – het Ramplaankwartier, de Waarderpolder en Meerwijk – te gaan starten. Maar dat is niet makkelijk en het gaat niet vanzelf, maar daar hebben we wel de uitgangspunten, de kaderstellende besluiten die u heeft genomen voor als leidraad. En dat is geen houtige biomassa en het verbranden van houtige biomassa is niet hetzelfde als het vergisten van rioolslib, mijnheer Hulster. Dat hebben we bij de bronnenmassadiscussie gevoerd, dat zijn andere zaken. Maar dat doen we omdat u mij die kaders heeft meegegeven, omdat we deze transitie

schoon, haalbaar en betaalbaar willen vormgeven en zo stappen we erin. Maar dat betekent ook dat we voor 85 procent van de Haarlemmers ook zeggen: we gaan nog eventjes niet bij u een warmtenet aanleggen. Maar zeggen we: u moet isoleren. Mijnheer Van Leeuwen, dat is bij uitstek, dat is het allerbelangrijkste. De trias energetica heeft als uitgangspunt: eerst die energievraag reduceren. Dus als u mij vraagt, terwijl u net de tweede partij van Nederland bent geworden: wat gaat u doen voor de lobby? Dan vraag ik u: wat gaat u doen voor deze lobby, wat gaat u doen om de verhuurdersheffing af te schaffen? Want we hebben u en we hebben elkaar allemaal nodig om hiervan een succes te maken. Dat heeft u kunnen zien in de informatie nota van de Raad voor het Openbaar Bestuur waarin wij zeggen: als gemeentes hebben wij een klimaatakkoord, de regie van het klimaatakkoord ondertekend, maar voor die uitvoering hebben wij de middelen van het Rijk nodig, want anders ontstaat hier dezelfde situatie als bij de jeugdzorg. Een decentralisatie zonder middelen biedt geen garantie op succes of uitvoerbaarheid voor gemeenten. '...' ...

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

De heer Hulster: De wethouder zei dat het vergisten van slib iets anders is dan het verstoken van biomassa. Afgelopen zondag was daar een programma over op de televisie, dat ging over het vergisten van mest en daarbij was daar heel veel bijstook nodig in de vorm van biomassa. Dus ik hoop toch dat u hier nog wat uitgebreider onderzoek naar doet, want daar kwam in ieder geval het beeld uit dat voor het vergisten van mest, dat daar meer mest mee geproduceerd werd, dus dat dat eigenlijk het probleem niet verkleint maar vergroot. Maar ik ben natuurlijk heel blij als dat hier heel anders werkt. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Berkhout, gaat u verder.

Wethouder Berkhout: Oké, dank voor uw verduidelijking. Nou, ik werk ook aan de hand van de kaders die u mij gegeven heeft, dus ik neem maar aan dat wij als het gaat om de vergisting bij de RWZI in de Waarderpolder ook toezicht zullen houden of hier dan niet nog bijstook op het gebied van houtige biomassa plaatsvindt. Dus dat neem ik ter harte wat u daar zegt.

De voorzitter: Dan gelijk nog een interruptie van de heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank. Ja, ik snap de vraag van de wethouder en ik ben ook blij met de verkiezingsuitslag en ik zei ook al: ik hoop een mooie partijkleur op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zodat daar inderdaad echt stappen gezet kunnen worden. Maar mijn concrete vraag is: wat is de inzet van de G40, is het volgens mij tegenwoordig, de veertig grootste steden. U bent wethouder Duurzaamheid van de twaalfde stad van Nederland, wat is uw inzet voor het Rijk? Dus wat is uw lobby via de VNG of via de G40, wat is uw wensenlijstje?

Wethouder Berkhout: In het kader van de tijd van de voorzitter kan ik u die brief van de G40 die inmiddels al in het bezit is van de onderhandelaars toesturen. Ik denk dat dat verstandig is. Volgens mij heeft die ook trouwens enige tijd geleden de Raadzaam gestaan, maar dat kunnen we u alsnog toesturen, want daar is uitvoerige lobby over gaande, kan ik u zeggen. In het kader van de tijd ga ik door naar de vragen. Ik zie de voorzitter gelukkig glimlachen bij dat idee, dus dat ga ik eventjes doen. Dan komen we eigenlijk denk ik bij de PvdA als eerste. Ja, dus wij zijn zeker van het Rijk afhankelijk als het gaat om de artikel 2-lasten, zoals ik zei, en de verhuurdersheffing. Dus wij bepleiten om dat toch vooral snel af te gaan schaffen. U vraagt op de hoogte gehouden te worden. Nou, dat lijkt mij heel erg logisch. Kijk, dit is wel de Transitievisie, dit is de visie voor de energietransitie, maar wat ik zei, de projecten zullen altijd afzonderlijk naar de raad gaan. En wat u hier dan kunt lezen is, we hebben warmte-uitvoeringsplannen, dan gaan wij twee jaar aan de slag met de buurten,

maar ook daar zullen we u bij betrekken. En u sprak ook over de RWZI in de Waarderpolder. Ik heb daar goede hoop, we hebben daar goed contact met het hoogheemraadschap over. Dat ziet u ook in het Convenant Waarderpolder, erg trots op. En zij kan niet wachten om mij en u daar rond te gaan leiden als dat vanuit coronaredenen weer mag, dus ik denk dat dat een mooie is voor een werkbezoek. Dan, Actiepartij, u werd eigenlijk al eventjes, een zonnewarmtenet in het Ramplaankwartier werkt ook inderdaad middels WKO. Maar ook afgelopen commissiebespreking heeft de heer Fortuin, initiatiefnemer, eigenlijk toegezegd dat hij een webinar graag aan u wil laten zien en ik denk dat dat heel erg verhelderend kan werken. Dus mogelijk kan dat via de griffie worden gerealiseerd. Dat is al eerder opgenomen, volgens mij is dat een mooie verduidelijking van hoe dat werkt. Maar dat werkt dus al via die opslag. Ik vind het goed dat u denkt, want daar is nog steeds een enorme uitdaging gaande, hè? U gaf een andere variant daarvan, ik denk dat dat heel erg bepalend gaat zijn voor de komende jaren, maar deze is bekend, dus daar gaan we mee aan de slag. Nou, D66, u heeft waarschijnlijk ook nog wel in de stad de isolatiecampagne gezien die wij uitvoeren. Maar inderdaad, we hebben van het Rijk echt wel meer nodig, een grootschalige communicatiecampagne op dit vlak de komende jaren. SP, ja, niet meer dan huidig is het uitgangspunt, hè? Dus daar werken we ook mee voor de eindgebruiker. Het is ons ook heel veel waard. Ik wil u daarbij ook zeggen, de brief, ik denk dat Trots daar misschien wat meer op inging, de bijdrage van de wijkraad Meerwijk, maar ook de klankbordgroep en de oudvoorzitter, volgens mij is dat wat ons betreft zien we dat als een steuntje in de rug en ook een verzoek om de gasleiding te laten zitten – dat gaan we doen – en goede communicatie met elkaar te gaan voeren, en dat gaan we ook zeker doen. Na de zomer wordt dat meteen gestart, want dat is cruciaal. Dus wij gaan nog reageren op die brief, maar ja, we gaan zeker volledig in op die vragen die daar zijn gesteld en we gaan hen tegemoetkomen, wat mij betreft. De SP had het nog over: het centrum is lastig. Dat klopt, dat staat ook in de TVW. Wij willen eigenlijk bepleiten om te zeggen: voor alle middeleeuwse binnensteden, zoals die in Leiden, zoals die in Haarlem, daar kan je niet een groot warmtenet onder plaatsen, daar moet je de huidige gasleidingen behouden, maar daar moet je eigenlijk duurzaam groen gas voor gaan gebruiken. Dat is op dit moment nog gereserveerd voor de industrie, maar we gaan dus wel bepleiten dat dat ook voor onze binnenstad mogelijk gemaakt kan worden. Maar dat betekent dat we voor de komende vijftien jaar daar nog eventjes van afblijven en we werken van buiten naar binnen, de makkelijke 15 procent bij de woningcorporaties, bij de bedrijven en hopelijk met de blauwdruk van Ramplaankwartier. Het CDA geeft een terecht punt voor Liander. Dat moet, die zijn natuurlijk betrokken, die hebben ook baat bij dat alle gemeentes nu TVW's en RES'en vaststellen, want dan weten ze waar ze voor aan de lat staan de komende jaren. En ik wil eventjes wel, u gaf eigenlijk die redeneertrant aan het eind van uw verhaal. De efficiëntie wordt wel hoger van datacenters, maar de restwarmte neemt daarmee niet af, maar ze kunnen daarmee meer capaciteit hanteren zeg maar, dus dan blijft de restwarmte gelijk. U vraagt de leveringszekerheid ... U ging een paar vragen stellen eigenlijk die eigenlijk over het warmtenet komen, dus in het kader van de tijd wil ik die voor de technische sessie eigenlijk, zou ik u willen vragen die die kant op mee te nemen, want we komen daar echt nog wel uitvoerig over te spreken. Ja, en verder een aantal statements en ook bij Hart voor Haarlem hoorde ik eigenlijk een volledige herhaling van het warmtenet in Meerwijk en daar hebben we het vorige week over gehad en daar komen we in de technische sessie over te spreken, dus daar ga ik in dit geval ook niet op in, behalve anders dan mijn inleiding in het begin dat wij dit haalbare plannen vinden en een transitievisie die koers uitstippelen die we waar kunnen gaan maken. Tot zover. Nee, ... Ja, tot zover, voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Nou, u bedankt, ik ben erg blij met deze korte, krachtige bijdrage. Fijn. Wat mij betreft is dit stuk zo voldoende besproken en gaat het niet ... O, ik zie nog een interruptie van de heer Dreijer van het CDA. Gaat uw gang.

De heer Dreijer: Dank u wel, voorzitter. Even heel kort, ik had nog een opmerking gemaakt over de planning. Planning in de Transitievisie Warmte spreekt over eerste fase in 2022 en in de mijlpalenplanning staat die in Q3 2023. Kunt u dat nog een keer nakijken?

Wethouder Berkhout: Heeft u het daar over het warmtenet Meerwijk?

De heer Dreijer: Ja, exact.

Wethouder Berkhout: Ja, die begint wel eerder, maar de exploitatie, dus we gaan eerst met de gasketels in de wijk starten als we het distributienet gaan aanleggen. Dat begint al in Q1 2022, dus daar waarschijnlijk de verheldering. Mocht u er nog niet op deze manier uitkomen dit korte antwoord, zou ik er een technische vraag van maken. Dank u.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Dan nogmaals, het stuk is zo voldoende besproken en het gaat niet door naar de raad. Het is nu drie over negen, ik ga even vijf minuten pauze houden zoals afgesproken en dan zie ik u om acht over negen terug met het 'Concept mobiliteitsbeleid vrijgegeven voor inspraak'. Samen naar de reclame en vlug weer terug.

Schorsing

7. 21.10 uur Concept mobiliteitsbeleid vrijgegeven voor inspraak (RB)

7A Regionale aanpak Bereikbare Steden en uitwerking gebiedsplannen (te betrekken bij bespreking concept-mobiliteitsbeleid, op verzoek van Jouw Haarlem)

De voorzitter: Dames en heren, hartelijk welkom terug. We gaan beginnen met agendapunt 7 en dat is het 'Concept mobiliteitsbeleid vrijgegeven voor inspraak' en dat doen we een combinatie met 7A, de 'Regionale aanpak Bereikbare Steden en uitwerking gebiedsplannen', dat is erbij geagendeerd op verzoek van Jouw Haarlem. Ik wijs u er wel op dat we dat wel alleen vanuit het oogpunt van de commissie Beheer natuurlijk gaan behandelen, maar we hebben het hier aan dit stuk gekoppeld. Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn en tegelijkertijd groeit Haarlem ook. Het bereikbaar houden van de groeiende stad vormt een uitdaging. In het mobiliteitsbeleid worden zeven stappen uitgewerkt die nodig zijn om de mobiliteitstransitie vorm te geven. Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Beheer en de reacties worden tegelijk met de inspraakreacties betrokken bij het definitieve raadsvoorstel. Voordat we overgaan tot behandeling van het stuk hebben we nog een zestal sprekers. Hartelijk welkom allemaal bij de commissie Beheer en fijn dat u de tijd heeft genomen om te komen spreken. Ik ga u allemaal zo meteen drie minuten de tijd geven en als uw tijd bijna op is, dan verzoek ik u vriendelijk om af te ronden. Ik ga beginnen met mevrouw Bijlhouwer en die wil pleiten voor 30 kilometer in de hele binnenstad. Mevrouw Bijlhouwer, u heeft het woord. Dan ga ik anders eerst eventjes naar mijnheer Heeremans. Mijnheer Heeremans, als u aanwezig bent in de vergadering, dan wil ik u graag het woord geven. U heeft ook drie minuten de tijd, gaat uw gang.

Mevrouw Bijlhouwer: Dank u, voorzitter, goedenavond. Ik ben Jacqueline Bijlhouwer, bewoner van de Rustenburgerlaan. Ik ben heel blij dat we met dit concept mobiliteitsbeleid ook '...'. Hoort u mij?

De voorzitter: Nou, u valt af en toe weg, maar probeert u het nogmaals.

Mevrouw Bijlhouwer: Hallo?

De voorzitter: Ja, u valt af en toe weg, maar probeert u het nogmaals. Mevrouw Bijlhouwer, hoort u ons?

Mevrouw Bijlhouwer: Ja, ik hoor u wel, maar er zit een ...

De voorzitter: Mooi, ik hoor u nu ook, dus ...

Mevrouw Bijlhouwer: ... enorme vertraging op de lijn.

De voorzitter: Ik hoor u nu ook duidelijk, dus gaat uw gang.

Mevrouw Bijlhouwer: Oké. Ik zal het gaan proberen, ja. Ik ben blij dat er met dit concept mobiliteitsbeleid ook in Haarlem gekeken wordt hoe de stad veiliger en beter bereikbaar kan worden. Een van de maatregelen die hierin genoemd wordt is het instellen van 30 kilometer in een deel van de stad. Ja?

De voorzitter: Ja, gaat u vooral verder. U heeft drie minuten de tijd.

Mevrouw Bijlhouwer: Oslo en Helsinki hebben als eerste steden in het hele centrum ... Ik hoor alles door elkaar, voorzitter, ik kan niet ...

De voorzitter: Mevrouw Bijlhouwer, heeft u toevallig ook de live-uitzending aanstaan? Want dan verzoek ik u om die uit te zetten.

Mevrouw Bijlhouwer: Even zien.

De voorzitter: Dat geldt trouwens voor alle sprekers, als u straks het woord krijgt, zet u alstublieft de live-uitzending uit, want dat verstoort en dan heeft u daar last van.

Mevrouw Bijlhouwer: Kunt u mij zo horen, voorzitter?

De voorzitter: Ja, dat is veel beter. Gaat uw gang.

Mevrouw Bijlhouwer: Ja? Excuus hiervoor. Goed, Oslo en Helsinki hebben als eerste steden in het hele centrum 30 kilometer ingesteld met als gevolg dat daar de afgelopen jaren nul verkeersdoden zijn gevallen en veel minder verkeersslachtoffers. Het lijkt mij fantastisch als dat ook in Haarlem bereikt kan worden. Helaas zie ik in de nota staan dat de HOV-routes voor het grootste gedeelte 50 kilometer blijven. Dat betekent dat een flink deel van de stad gevaarlijk blijft en zo gaat het aantal verkeersslachtoffers in Haarlem niet naar beneden ben ik bang. Waarom is het zo belangrijk dat de bussen kunnen blijven doorscheuren, en daarmee dus ook het andere verkeer? Ik neem aan een wens van Connexxion en de provincie die snelle doorstroom van de bussen willen. Maar het verlagen van de snelheid naar 30 kilometer geeft amper vertraging. Ik heb een kleine berekening gemaakt, uitgaande van de bussen van het station naar de Rustenburgerbrug. Dat is minder dan tweeënhalve kilometer, maar goed, als je van tweeënhalve kilometer uitgaat en steeds 50 rijdt, dan ben je twee minuten sneller dan dat je constant 30 rijdt. Alleen, constant 50 of 30 rijden lukt niet in de stad met stoplichten, haltes en bochten, dus ik denk dat de echte tijdwinst eerder één minuut zal zijn. Die ene minuut tijdwinst kan ook gereduceerd worden door de HOV-bussen niet meer zo vaak te laten stoppen, bijvoorbeeld door de halte Rustenburgerlaan over te slaan. Ik hoor de zorgen bij de SP, de OP en de PvdA dat de mensen uit het Rozenprieel dan te ver moeten lopen naar de HOV-bushalte. Dit is echter maar een heel klein stukje meer

voor een deel van de mensen en het geldt alleen voor mensen die met de forenzenbus gaan, niet voor de mensen die met stok, rollator of kinderwagen onderweg zijn, die nemen namelijk een stadsbus. Een halte laten vervallen en het hele HOV-traject binnen de ring 30 kilometer maken geeft veel meer veiligheid, ook omdat er veel kinderen op deze routes moeten oversteken. Het zorgt voor minder stikstof, minder CO2, minder fijnstofuitstoot, minder geluidsoverlast, minder trillingsoverlast, het geeft geen tijdverlies voor de HOV-bussen en het zorgt er ook voor dat de Rustenburgerlaan niet meer als een racebaan gebruikt kan worden door auto's en motoren. Ik wil u daarom vragen om voor de hele binnenstad 30-kilometerzone te maken. Dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Nou, en u dank voor het doorzettingsvermogen, want het verhaal was nu duidelijk te horen. Dan ga ik nu naar mijnheer Heeremans. Mijnheer Heeremans, u heeft nu ook drie minuten de tijd. Dan ga ik anders eerst eventjes naar de heer Tebbens. Mijnheer Tebbens van Rover, dan mag u eerst en dan heeft u drie minuten de tijd. Gaat uw gang, hoor.

De heer Tebbens: Goedenavond, u hoort mij goed?

De voorzitter: Uitstekend.

De heer Tebbens: Ik heb geen eisen deze keer, wel ga ik het over hetzelfde onderwerp hebben als de vorige keer: de tram. Dat is vast geen verrassing, jullie kennen me een beetje. Maar beste raadsleden, eigenlijk is het wel een verrassing dat ik hier weer voor een tram ga pleiten. Want in het hele dikke pak digitaal papier valt het misschien niet zo op, maar in deze mobiliteitsvisie ontbreekt de route van de tram door de binnenstad. Dat is toch wel raar, want in alle beleidsstukken tot nu toe kwam die tram wel voor op dit traject. Ik noem er vier: het staat in de Stationspleinvisie, daar staat dat de tram door de binnenstad onontbeerlijk is; hij staat in Toekomstbeeld OV van de provincie; hij staat in de Haarlemse Structuurvisie; en hij staat in de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Nou is het wel zo dat de vier beleidsstukken kijken naar het jaar 2040 en de mobiliteitsvisie naar het jaar 2030 en vandaar dat ambtenaren me ook vertelden dat die er daarom niet in staat. Maar ik wil u toch adviseren: neem die tram na 2030 wel op in die mobiliteitsvisie, al is het maar een stippelijntje op een kaart. Want dan is tenminste duidelijk dat Haarlem een tram wil door de binnenstad en dan voorkomen we dat een toekomstige tram onmogelijk gemaakt wordt, of dat Haarlem misgrijpt als er toch eerder geld komt uit Den Haag of uit de MRA. Ik acht die kans op geld trouwens vrij groot, want sinds kort zie ik dat in Den Haag het inzicht is gekomen dat er veel geïnvesteerd moet worden in ov vanwege klimaatdoelen, bereikbaarheid en woningbouw. En ten slotte, we kennen allemaal de mooie voorbeelden van de trams in Franse steden waarschijnlijk wel: een tram gaat als strijkijzer stil door de stad en met zijn grote capaciteit met weinig voertuigen is die onontbeerlijk voor de toekomst van Haarlem. Kortom, graag een stippelijntje op de kaart door de binnenstad voor de tram. Dank voor uw aandacht.

De voorzitter: U ook bedankt namens de gehele commissie. Dan ga ik nu het woord geven aan mijnheer Maas van Platform Bus-kruit. Mijnheer Maas, u heeft het woord.

De heer Maas: Ben ik te horen?

De voorzitter: Ja, u bent te horen. Hartelijk welkom en gaat uw gang.

De heer Maas: Oké, ja. Deze bijdrage vanavond is een coproductie van Bus-kruit met de wijkraden Binnenstad, Vijfhoek-Raaks, Welgelegen, Rozenprieel en Kamp Heiligland, dus alle stadscentrumwijkkraden. De inzet van dit mobiliteitsplan is een leefbaar en bereikbaar Haarlem. In plaats van foto's van mooie fly-overs, strak gestylede

elektrische bussen, hippe architectuur van ov-hubs, staat het mobiliteitsplan vol met foto's van historische gevels, volle terrassen, groene woonstraten en dergelijke. Onze nieuwsgierigheid was dan ook gewekt. Maar hoe wordt dit waargemaakt? Gelukkig veel van de samenvattende zeven stappen en mobiliteitsprincipes spreken ons aan, zijn een moderne visie op mobiliteit en zullen bijdragen aan een verbeterde balans tussen leefbaarheid en mobiliteit in onze stad. Wij spreken graag onze waardering dan ook daarvoor uit. Maar Haarlem heeft echter door haar situering en langgerekte structuur nauwelijks mogelijkheden om het doorgaande autoverkeer om haar stad heen te leiden. De A9 is wel erg ver weg, naar het strand via de Velservoog is ook best ingewikkeld en de beoogde Kennemertunnel lijkt echt helemaal te zijn weggestreept, dus ook aan de zuidkant ontbeert het aan een zuidelijke rondweg. Alternatieven zijn helaas niet uitgewerkt, of sneuvelen, en dit terwijl ons centraal stedelijk gebied steeds voller en voller wordt, met nieuwe woningen, nieuwe functies, meer studenten, meer toeristen en heel, heel, heel veel meer verkeer. Kortom, harde verkeerskundige ingrepen zijn dus noodzakelijk. Een ingreep die in steeds meer steden daarom wordt toegepast is de invoering van 30 kilometer op drukke stadsstraten. We zijn blij dat Haarlem dit GOW30-beleid omarmt en dit snelheidsregime op veel straten in het centraal stedelijk gebied wil invoeren. Maar tegelijkertijd is daar ook de gigantische misser in dit mobiliteitsplan, want voor HOV-trajecten is die keuze niet gemaakt. Dit terwijl wel wordt aangegeven dat daar grote verkeersveiligheidsproblemen zijn en sprake is van grote overlast. Wij vinden dit ook een grote omissie in het plan en, nou, vinden het een grote misser dat het college deze keuze niet heeft gemaakt. Dit terwijl ook in veel andere steden in Nederland die keuze wel wordt gemaakt om 30 kilometer op dit soort trajecten in te voeren. In Haarlem krijgen we als we niet uitkijken en lappendeken van 30- en 50-kilometerwegen. Dit zorgt voor grote onduidelijkheid. Gaat Haarlem voor het centraal stedelijk gebied een nieuw verkeersbord ontwerpen, met 30 kilometer, maar waar je 50 kilometer mag rijden als je naast een bus rijdt?

De voorzitter: Mijnheer Maas, wilt u afronden?

De heer Maas: Ja, één alinea. Recent onderzoek van Goudappel laat zien dat openbaar vervoer nu niet al te hard al kan rijden op drukke 50 kilometer stadsstraten en dat invoering van 30 kilometer nauwelijks tot reistijdverlies zal lijden. Daarmee is het argument van vermeend reistijdverlies door partijen als de provincie, de Vervoersregio en vervoerders ontkracht. Het blijkt dat ook met intelligente VRI's doorstroomtijden heel goed gewaarborgd kunnen worden, daarom pleiten wij net zoals een van de vorige sprekers over invoering van 30 kilometer in het centraal stedelijk gebied, inclusief de HOV-trajecten.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik het woord geven aan mevrouw Van den Broek. Mevrouw Van den Broek, hartelijk welkom. U heeft ook drie minuten de tijd om uw inspreekbijdrage te leveren, gaat uw gang. U moet nog even uw microfoon aanzetten, mevrouw Van den Broek, en dan kunt u beginnen.

Mevrouw Van den Broek: Goedenavond, ben ik zo hoorbaar?

De voorzitter: U bent te horen, mooi.

Mevrouw Van den Broek: We hebben eerder vandaag ook al een schriftelijke reactie ingediend, zowel bij deze commissie als via de website via de koninklijke route, dus ik kan een vrij kort pleidooi houden. Wij zijn blij met de visie zoals die er ligt en wij lezen in het beleidsdocument natuurlijk even met speciale aandacht daar waar het gaat over de Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest als onderdeel van routes. Dan lezen wij dat er naar die plek wordt gekeken om busroutes te herverdelen en een HOV-route over die weg te laten rijden. Nou, dat lijkt ons prima mogelijk. En er wordt ook gesproken over een onderzoek naar de hoofdontsluitingsroute, of de Gedempte Oostersingelgracht daar eventueel ook in zou moeten passen. Dan

worden wij toch wel een klein beetje zenuwachtig, want als we kijken naar de prachtige visie Spaarnesprong, dan zijn daar hele mooie tekeningen gemaakt over het vergroenen. We hebben vandaag overleg gehad met ambtenaren en we hebben gezegd: goh, zou dat nou niet hand in hand kunnen gaan? De prachtige visie waarbij de leefbaarheid verbeterd wordt, waar echt nood toe is nadat er in ons gebied veel bijgebouwd is en bij De Koepel veel staat te gebeuren, en ook nog bij de Fietszfabriek en de Oerkap, denken we: nou, dat groen is wel eens aan de beurt en het is functioneel mogelijk om zowel de mobiliteit te dienen zoals bedoeld in dit plan, als de groene singel aan te leggen waarover wij al langer in gesprek zijn. Dat is eigenlijk ons pleidooi, om integraal te kijken naar het inrichten van de openbare ruimte op deze plek, bij de Gedempte Oostersingelgracht en desgewenst door naar de Lange Herenvest, omdat wij denken dat als je een buffer aanlegt tussen de woningen en de weg, dan kan zowel alle wensen vanuit de mobiliteitsvisie worden ingevuld als de wensen van de wijk om meer groen te zien. Wat er dan wel voor nodig is, is dat we niet zo lang moeten wachten en dat er geprioriteerd wordt en projecten wordt benoemd en gekaderd, waarbij zowel gekeken wordt vanuit de leefbaarheid en vergroening, als naar de mobiliteitswensen. Dan denken wij dat het heel goed te realiseren is naar de wensen van de burgers en naar de wensen zoals in het mobiliteitsplan wordt uitgewerkt. Dus dat is ons pleidooi, een integrale aanpak, snel benoemen van een project en dus in de tijd sneller prioriteren van het aanpakken van het gedeelte op de Gedempte Oostersingelgracht.

De voorzitter: Dank u wel. Duidelijk. Dan als laatste mijnheer Favié. Mijnheer Favié, u heeft het woord en drie minuten de tijd, gaat uw gang.

De heer Favié: Dank u wel, voorzitter. Hoort u mij?

De voorzitter: Ik hoor u luid en duidelijk.

De heer Favié: Prima. Goed, in het nieuwe mobiliteitsplan van de gemeente Haarlem wordt de keuze gemaakt om het centrum autoluw te maken en de prioriteit te geven aan de voetgangers en de fietsers. Door deze – en volgens ons terechte – keuze, maar ook de te verwachten uitbreiding van het aantal woningen in Haarlem, zal er een forse stijging ontstaan van fietsers en voetgangers in de binnenstad. Om die druk acceptabel te houden zal er versneld werk moeten worden gemaakt van het creëren van aantrekkelijke en veilige fietsroutes rond de binnenstad voor verplaatsingen per fiets die geen bezoek aan de binnenstad als doel hebben. Want veel van deze verplaatsingen gaan nu nog dwars door de binnenstad waardoor de fietsdruk hier onnodig hoog is. In het Actieplan Fiets wordt gesproken over geplande ingrepen in het fietsennetwerk, maar voor de routes rond het centrum zijn hier volgens ons nog onvoldoende uitgewerkt en wij vragen dan ook aan de gemeente om dit prioriteit te geven en voortvarend aan te pakken. Op bladzijde 17 van het mobiliteitsplan wordt terecht aangegeven dat er in verschillende straten al conflicten ontstaan tussen voetgangers en fietsers, bijvoorbeeld de Gierstraat, de Kleine Houtstraat, de Koningstraat. Door de toenemende druk van fietsers en voetgangers zal dit nog verder oplopen en er zal dus ook in een vroeg stadium moeten worden gewerkt aan het oplossen van deze conflicten door de fietsers die niet in de binnenstad hoeven te zijn naar andere straten te verwijzen, zoals de eerdergenoemde fietsroutes, en de inrichting van de straten zodanig aan te passen dat duidelijk wordt welk deel voor de voetganger is en welk deel voor de fietser. En tot slot, door toename van de fietsdruk zal er ook een grotere behoefte ontstaan aan fietsparkeerplekken. Fietsers hebben namelijk de natuurlijke neiging om hun fiets bij voorkeur neer te zetten voor de plek waar ze moeten zijn. Dit leidt vaak tot overvolle trottoirs die daardoor voor rolstoelgebruikers, rollators, kinderwagens en andere voetgangers slecht toegankelijk zijn. Bakfietsen, deelfietsen, deelscooters vergroten dit probleem. De gemeente moet daarom op korte termijn een duidelijk parkeerbeleid voor fietsen en bakfietsen ontwikkelen waarbij het parkeren van fietsen en scooters op duidelijk afgebakende plekken is toegestaan, maar daarbuiten ook echt niet. En

uiteraard moet er op dit beleid ook streng worden gehandhaafd, zoals ook in Amsterdam al wordt gedaan. En het verwijderen van wees- en zwerffietsen moet voortvarend en adequaat worden opgepakt. Maar ook moeten er meer fietsparkeerstallingen komen rond en in de binnenstad, zodat fietsers wel hun fiets weg kunnen zetten. Samenvattend, we krijgen een hogere druk van fietsers en voetgangers, maar er komt gelukkig ook veel ruimte vrij als we de auto's weren. Ontwikkel voortvarend doorgaande fietsroutes om het centrum om zo de druk in het centrum te verminderen, geef de ruimte die vrijkomt door minder auto's ook echt terug aan fietsers en voetgangers en maak duidelijk hoe zij de nieuwe ruimte gaan verdelen, en zorg voor een duidelijk en adequaat fietsparkeerbeleid in de binnenstad, handhaaf daarop en creëer voldoende fietsparkeervoorzieningen in en rond de binnenstad zodat fietsers hun fietsen kwijt kunnen. En ik spreek hier in namens de centrumwijkraden.

De voorzitter: Nou, dat was op de tweede keurig op tijd, dus hartelijk dank. Dan ga ik nog een laatste poging doen om de inspreker mijnheer Heeremans het woord te geven. Mijnheer Heeremans, als u in de vergadering bent, ...

De heer Heeremans: Hoort u mij?

De voorzitter: Ja, ik hoor u. Gaat uw gang, u heeft drie minuten de tijd.

De heer Heeremans: Dank u. Beste leden van de commissie Beheer, ik ben Rob Heeremans en ik woon aan de binnenzijde van de bocht Kinderhuisvest/Kenaupark. In het huis dat hier staat wonen vier gezinnen en ik spreek hier vanavond ook namens de drie anderen. Dagelijks zijn wij als bewonersgetuige van bijna-ongelukken die op deze plek plaatsvinden. De bocht pal voor ons huis is vier jaar geleden bij de herinrichting van de Kinderhuisvest zo ingericht dat bussen en auto's denken dat ze hier gemakkelijk met 50 kilometer of zelfs meer doorheen kunnen rijden. Ontzettend gevaarlijk, omdat aan de uiteinden van deze bocht twee oversteekplaatsen zijn gesitueerd die voor het bus-autoverkeer niet zichtbaar zijn. Wij ervaren dus vrijwel dagelijks het gevaar van de hoge snelheid waarmee bussen en auto's deze bocht nemen. Ik zeg u met absolute overtuiging dat het 50 kilometerregime hier levensgevaarlijk is. Ik wil u graag laten ervaren hoe gevaarlijk deze bocht is en daarom vraag ik u – en eigenlijk zou ik u willen zeggen, daag ik u uit – om de komende dagen in de auto te stappen en deze bocht met 50 kilometer per uur door te rijden. Ik ben er zeker van dat u deze ervaring niet zult vergeten. Ook ben ik ervan overtuigd dat u hierna inziet dat 50 kilometer in deze bocht onverantwoord is en grote risico's voor overstekende fietsers en voetgangers met zich meebrengt. Ik schrijf aan u allen dit weekeinde een brief. Een brief waarin ik de levensgevaarlijke situatie van deze bocht nog een keer duidelijk maak. Doordat ik dagelijks deze gevaarlijke situatie voor mijn neus zie voel ik mij medeplichtig als hier een ongeluk zou gebeuren. Met deze oproep en de brief die ik u stuur leg ik de verantwoordelijkheid voor het 50 kilometerregime in deze bocht bij u neer. Dit is geen dreigement, maar slechts mijn plicht om ernstige ongelukken in de toekomst te voorkomen. Er moet hier een 30 kilometerregime komen om de risico's te beperken. Los hiervan gaat het fietspad in de bocht aan de Kenauparkzijde opeens over in een smalle fietsstrook. Vele fietsers vluchten hier vaak het trottoir op als ze de bussen achter zich horen aankomen. Gelukkig blijven de bussen hier achter de fietsers rijden, omdat een fietser passeren hier gewoonweg niet kan. Waarom is deze locatie ...

De voorzitter: Mijnheer Heeremans, wilt u afronden?

De heer Heeremans: ... in het mobiliteitsplan en verkeersveiligheidsplan niet aangewezen als risicolocatie? Dat is voor mij echt onbegrijpelijk. Samengevat, ik vraag u met klem om deze bocht zelf eens door te rijden met 50 kilometer per uur. U zult overtuigd zijn van het gevaar en van de noodzaak om hier een 30 kilometerregime te

maken. U krijgt van mij dus nog een brief, hierin staat ook mijn e-mailadres. Wat ik nu echt op prijs zou stellen, dat u die ervaring van het nemen van de bocht met 50 kilometer per uur met mij deelt. Hier eindigt het voor mij dus niet, ik hoor graag nog van u. Dank voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel voor het inspreken en dat geldt voor alle sprekers natuurlijk. De commissie waardeert dat heel erg. Er is nog de mogelijkheid van de commissieleden om eventueel een verduidelijkende vraag te stellen, anders gaan we aan de behandeling beginnen. Ik zie dat ... Dat mag via de chat en dan mag u nu het woord aan de heer Van Leeuwen, die heeft twee vragen. Mijnheer Van Leeuwen.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. Ik heb allereerst een vraag aan mevrouw Van den Broek. We hebben natuurlijk als gemeenteraad een motie aangenomen die niks qua onduidelijkheid over laat. Hoe ervaart u de medewerking van de gemeente op dit moment? Want ja, u bent de bewoners. Wij hebben gezegd: ga dit net zoals de Amsterdamsevaart met rekenen en tekenen met de bewoners oplossen. Hoe gaat dat tot nu toe? Kort en krachtig misschien, voor de voorzitter.

Mevrouw Van den Broek: Nou, kort en krachtig, hebben wij vorige week een voorstel gezien wat door de ambtelijke voorbereiding wordt voorgelegd in de staf en dat hebben wij niet serieus genomen. We hebben gezegd: hier gaan we niet eens over in gesprek. De doelstelling voor de verbetering van de leefbaarheid in de wijk werd totaal niet gehaald en we hadden ook zo iets: ja, daar zou een ton voor worden vrijgemaakt en wij hebben in het najaar toch echt de indruk gekregen met de motie dat daar een heel ander dekkingsvoorstel bedoeld werd door de raad. Namelijk, als het project zou worden opgeschort zoals aangewezen, dan zouden we eerder over een miljoen praten dan over een ton. Vandaag hebben we echter met de ambtenaren gesproken en zijn wij zeer gunstig gestemd, want het blijkt dat onze wensen helemaal niet zo ver uiteen liggen als het gaat over wat er functioneel mogelijk is. Dus 50 kilometer HOV-route en voldoende asfalt voor een goede doorstroming is mogelijk terwijl je ook de volledige groene zone zou kunnen neerleggen zoals wij die in onze ideale praatplaat hebben voorgelegd. Wat daarvoor nodig is, is dat er echt een besluit wordt genomen, dat dit echt een project is – want het is nu geen project, wij sleuren aan alle kanten – maar als de wethouder hier een project van zou willen maken en dat in het college zou willen prioriteren op de tijdlijn, dan worden wij blij. Maar tot nu toe zien wij alleen maar dat de onderzoeken van het mobiliteitsbeleid en de eenzijdige aanvliegroute ervoor zorgen dat de leefbaarheid eerder onder druk komt te staan en dat we, ja, wel groen krijgen in een strookje, maar ...

De voorzitter: Mevrouw Van den Broek, sorry, ik onderbreek u eventjes, hoor. Ik snap dat u dit zo uitzet, maar het is wel de bedoeling dat dit eventjes kort en krachtig gaat allemaal, want we willen het stuk ook nog zelf ruim behandelen. Mijnheer Van Leeuwen, u had ook nog een vraag aan mijnheer Maas.

De heer Van Leeuwen: Yes. Dank u wel, mevrouw Van den Broek. Duidelijk, dan hebben wij als politiek nog wat te doen. Een vraag aan de heer Maas en dat hangt ook samen met de andere spreker. De heer Maas, volgens mij heeft u het mij eerder verteld, maar volgens mij is het goed als iedereen het ook hier hoort. Wat is op dit moment de gemiddelde snelheid van de op dit moment rijdende bussen op de Rustenburgerlaan? Want dat heeft u volgens mij onderzocht.

De heer Maas: Dat weet ik niet helemaal zeker. Wij hebben informatie gegeven over hoe hard bussen algemeenheid rijden in drukke stadsstraten à la de Rustenburgerlaan en op alle trajecten. Dat is dat onderzoek van Goudappel, daar rijden bussen ongeveer 33 kilometer per uur wat ze halen door alle stoplichten, bochten, parkeren et cetera. Uit dat onderzoek blijkt ook dat als je dat terugbrengt naar 30 kilometer per uur, dan zakt

de snelheid iets naar net iets onder de 30 kilometer gemiddeld. Dus ja, een verlaging heel beperkt, waardoor ook het reistijdverlies eigenlijk te verwaarlozen is.

De voorzitter: Dank u wel. Dan heeft de heer Aynan van Jouw Haarlem ook nog een vraag.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Ik wil mijnheer Heeremans danken voor het zo serieus nemen van zijn burgerplicht en ik ga graag in op uw verzoek. Ik heb een vraag voor mijnheer Favié. Uw bijdrage was er een naar mijn hart. U had het over fietsenstallingen rond en in de binnenstad. Heeft u daar zelf suggesties bij?

De heer Favié: Ja, in zoverre dat ... Kunt u mij verstaan? Ja. Er zijn natuurlijk een aantal fietsenstallingen nu al zoals in de Jacobijnestraat, op de Botermarkt, in de Smedestraat, maar wij zitten nog eigenlijk met smart te wachten op een grotere fietsenstalling en daar wordt natuurlijk al door de gemeente overlegd met de eigenaar van het oude V&D/Hudson Bay/HEMA-pand. In die kelder zou natuurlijk een hele mooie plek zijn. Er wordt natuurlijk nu gewerkt ook aan een fietsenparkeerplek bij Raaks 3 en ook die plek zal zeker bijdragen aan minder druk, maar dan moeten we de fietsers wel verleiden om daar hun fiets te parkeren en we kunnen ze alleen verleiden als we streng zijn op straat waar ze mogen parkeren en ook als ze daar buiten die vakken gaan, ook dan werkelijk in actie treden. Die combinatie van en goede fietsparkeervoorzieningen en een goed parkeerbeleid gaat ons helpen om die enorme hoeveelheid fietsen op de trottoirs te verminderen.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Ik wil u namens de commissieleden nogmaals hartelijk danken. We gaan u nu loskoppelen van de vergadering en dan kunt u via de livestream naar ons verder kijken als u dat leuk vindt. Dan ga ik nu gelijk het woord geven aan de heer Hulster van de Actiepartij. U heeft het woord.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Ja, we bespreken eigenlijk twee stukken. Eerst maar heel kort even over de regionale aanpak Bereikbare Steden. Daar viel me in op dat er ov-haltes staan genoemd die belangrijk zijn en dan zijn er cirkels voor voetgangers omheen getekend. Dit is nu juist het punt, we moeten gaan praten over ov plus fiets, want dat is het alternatief voor de auto. En nou ja, het is duidelijk dat de autobereikbaarheid onder druk staat in de stad, er kunnen gewoon niet nog meer auto's bij. De mobiliteitsvraag is in feite onbeperkt, dus we zullen iets anders moeten gaan doen en ov plus fiets is daar een hele belangrijke schakel in. Nou, gelukkig lezen we daar ook een hoop goede aanknopingspunten voor in dit plan. Het autoluw maken van de binnenstad vinden we echt een goed idee, het betaald parkeren invoeren in de hele stad lijkt ons ook een belangrijke stap daarin, want het blijkt dat dat het fietsgebruik enorm stimuleert als je betaald parkeren invoert. Dus dat zijn goede ontwikkelingen wat ons betreft. Er zijn een aantal dingen die ons bevreedden, natuurlijk dat de tram niet ingetekend staat is een goed punt. Wij vinden het bijzonder dat er zo weinig 30-kilometerwegen zijn ingetekend en zoveel 50-kilometerwegen, terwijl dat als je 30 kilometer invoert kun je de verkeerslichten weghalen waardoor de doorstroming van de bussen enorm verbeterd. Dus het is overdreven om nog zoveel 50-kilometerwegen te handhaven. Dan nog even wat betreft de fiets. Daar verbaast het ons een beetje bijvoorbeeld, maar dat is een detail, dat de Amsterdamstraat een hoofdfietsroute wordt zonder dat dat als een probleem wordt gezien. Volgens mij zit daar toch een vrij grote andere claim op die weg. En dan nog één, het viel ons op dat de HOV-route dwars door het Kenaupark gaat lopen. Ik ben benieuwd hoe de bewoners daarover denken. Dat voor zover even mijn bijdrage. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Ja, ik denk dat u het zelf ook heel goed in de gaten had, hè, dat u nog veertig seconden heeft. Ja, prima. Dan de heer Visser van de ChristenUnie. En ja, ik geloof dat u gelukkig nog bij ons gaat blijven, dus fijn is dat. Gaat uw gang.

De heer Visser: Ja, dat is zo, voorzitter. Voorzitter, het heeft wat langer geduurd en helaas is nog niet alles uitgewerkt, maar de ChristenUnie steunt de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid dat inzet op een duurzame mobiliteitstransitie. Voor ons is alleen de relatie met de omgevingsvisie die nog gaat komen onduidelijk. Het stuk is daar input voor geweest, maar als ik kijk naar het huidige abstractieniveau, dan lijkt het me eigenlijk dat het gewoon een stuk integraal in die omgevingsvisie terug zou kunnen komen, daar hebben we geen aparte nota voor nodig. Graag een reactie van de wethouder. Op een aantal punten moet wat ons betreft dit stuk wel scherper. Allereerst de cijfers. Mooi dat er een aantal SMART doelen worden gesteld over bijvoorbeeld het aantal verplaatsingen per vervoermiddel, maar die doelen moeten dan wel duidelijk zijn. Wat is nou het vertrekpunt, wat zijn de tussenstappen? En gaat het nu om het niet laten groeien van het aantal auto's zoals in het stuk staat, of om het nauwelijks laten groeien van het aantal auto's, zoals in het raadsstuk staat? Die twee stukken spreken elkaar dus tegen. Dan de fiets, voorzitter. Mooi dat de fietsknelpunten in beeld zijn gebracht. Ik mis hier nog wel steeds het Delftplein wat een hele drukke fietsroute is en waar fietsers nu drie keer een drukke straat moeten oversteken, terwijl dat ook één keer zou kunnen als je aan de overkant ook een fietsroute aanlegt. Graag een reactie van de wethouder. En ik vind dat de fietsstraat in het stuk er erg bekaaid vanaf komt, terwijl er een aangenomen motie van de raad is over een fietsstraatvisie. Ik ben blij dat de schoolomgevingen worden genoemd, die kunnen inderdaad veel veiliger. De ChristenUnie pleit ervoor om bij alle basisscholen in Haarlem een schoolzone in te richten. Voorzitter, dan het openbaar vervoer. Dat stuk vindt de ChristenUnie echt te mager. Ik sluit me aan bij de inspreker als het gaat om de lightrail, die moeten we alleen al als het gaat om de lobby gewoon op de kaart zetten, ook in de binnenstad. Ik mis ook een HOV-route van Hoofddorp naar Schalkwijk, dat stukje staat er dan wel in, maar dan niet verder over de Prins Bernhardlaan richting Waarderpolder terwijl die HOV-route wel is ingetekend in de Ontwikkelvisie Oostpoort. Dus graag die HOV-route ook intekenen. Wat ons betreft blijven de HOV-routes 50 kilometer, want elke minuut vertraging, zeker op juist die drukke routes, kost echt miljoenen. Ik mis alleen een visie op de buslijnen die op lange stukken nu wel terug lijken te gaan van 50 naar 30 kilometer per uur. Op een kort stukje kan dat nog wel, maar bijvoorbeeld lijn 2 die nu nog op grote delen 50 kilometer per uur heeft, gaat eigenlijk op zijn hele route naar 30 kilometer per uur. Dat heeft enorme impact. Ik mis daar een analyse van in het stuk: wat betekent dat nou, wat vindt de provincie daarvan, moeten we misschien kijken naar een alternatieve route waarbij misschien de afstanden tot de haltes iets groter zijn, maar die lijn wel sneller kan rijden. En wanneer hakken we sowieso de knoop door over buslijnennet, want ik lees nu al een paar stukken achter elkaar dat er een herindeling komt van het buslijnennet en dat we er een visie voor aan het maken zijn, maar wanneer gaan we nou eens echt over die herindeling praten? Want er staan nu al wel wat routes op de kaart, maar een stuk hebben we nog steeds niet met alle plussen en minnen. En wat ik echt vind ontbreken is dat in dit stuk compleet een visie op ons spoorwegnet ontbreekt, terwijl een groot deel van de Haarlemmers is afhankelijk van de trein. Er staat eigenlijk maar één klein grijs kadertje op bladzijde 32 en dat kadertje is gewoon ronduit zwak. Ja, station Amsterdam Centraal wordt verbouwd, dat duurt alleen nog tot '...' klaar is en ja, dan kunnen er meer treinen van Haarlem naar Amsterdam gaan rijden. Maar wat er niet staat is dat wij dan onze intercity dreigen te verliezen en dat vinden wij echt heel kwalijk. Wat er ook niet staat is onze ambitie voor doorgaande treinen naar Utrecht Centraal. Wat daarvoor moet gebeuren is een veel radicalere verbouwing van station Amsterdam Centraal, namelijk er moeten geen negen sporen komen, maar tien sporen – of beter gezegd, blijven. Daarvoor moet één perron nog verder worden verbreed en dat kost wat extra geld, daar is helaas op bezuinigd. En er is een ruimtelijke reservering bij station Sloterdijk en als we die gebruiken en daar een perron aanleggen en een fly-over, dan kunnen er niet alleen meer treinen naar Haarlem rijden, maar kunnen er ook doorgaande treinen komen en dan niet alleen naar Utrecht, maar ook naar Almere en Amersfoort. Wij vinden dat juist in verband met de lobby, dat die tekst over een doorstroomstation Amsterdam Centraal, dus geen kopstation meer, dat die heel ambitieus in deze nota moet komen en dat we daar '...' starten in verband met de kabinetsformatie. Dit kunnen we binnenslepen als we er nu volledig voor gaan en zo snel mogelijk een

lobbybrief naar politiek Den Haag sturen. Voorzitter, tenslotte de auto. Wij steunen de inzet in het algemeen voor 30 kilometer per uur. Wat ons betreft gebeurt dat snel. Ten aanzien van de handhaving, ook als de inrichting nog niet helemaal aan die 30 kilometer per uur voldoet, ... wethouder daarvoor ook nog in Den Haag dat het mogelijk wordt. De Europaweg vinden wij verkeerd ingetekend hier. Dat is een vrije busbaan, die kan 50 zijn, maar de Europaweg zelf voor de auto, maak die dan gewoon 30, zoals ik eerder heb bepleit. Graag dit ook aanpassen op de kaart. De ChristenUnie vindt het verhaal over verkeerscirculatie nog erg vaag. Waarom hier niet ook een kaartje van? Waar willen we in Haarlem bijvoorbeeld knips, of waar willen we kruispunten vereenvoudigen zodat de doorstroming beter wordt, maar er ook meer ruimte komt voor fiets, voor ov, voor voetgangers en voor groen. De ChristenUnie ...

De voorzitter: Mijnheer Visser, u heeft nog 45 seconden.

De heer Visser: Ja, ik rond af, voorzitter. De ChristenUnie steunt de ambitie om te komen tot de lage parkeernormen, maar het maakt nogal uit hoeveel lager we dat doen en daar doet het stuk geen uitspraken over. Wanneer doen we dat nou eindelijk wel? En kunnen we parkeernormen straks ook uitwisselen, dat je als je nog minder parkeerplaatsen bouwt, dat je dan geld moet geven voor investeringen in fiets en ov? En de werkgeversaankpak, prima, voorzitter, maar niet alleen de Waarderpolder, gewoon stadsbreed. Dank u wel.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Ik geef u nog even mee dat soms uw bijdrage een beetje haperde, dus misschien voor de toekomst dat u of op het stadhuis gaat zitten, of als u daar nu juist zit, juist niet. De heer Dreijer, het CDA.

De heer Dreijer: Dank u wel, voorzitter. Ik moet het heel erg kort gaan doen, zie ik aan mijn tijd. Het CDA is ook op hoofdlijnen akkoord met dit mobiliteitsbeleid. Ik vind wel dat er heel vaak hetzelfde gezegd wordt meerdere keren in het stuk. Dus misschien dat er daar nog een beetje geredigeerd kan worden, dat je van de 75 pagina's misschien nog wel 10 af kunt halen. Even kort, de regionale reiziger maakt gebruik van ov indien bereikbaarheid niet voldoende is. Voorzitter, ik wil even een winstwaarschuwing afgeven. Er staat bij de tweede stap dat de auto om drie redenen wordt gebruikt: als de bereikbaar van het ov niet er is. De auto wordt ook gebruikt omdat de prijs van het ov verschrikkelijk hoog is. Een retourtje Utrecht kost twee keer zoveel met de trein als met de auto en dan heb je het maar over één persoon, laat staan als je met meerdere mensen dus met de trein zou moeten gaan, dan is het nog veel duurder. En zelfs met parkeren is met de auto nog steeds goedkoper. Dus er zal ook daar stevig voor gelobbyd moeten worden. De norm 30, er komt een GOW30, we gaan onderzoeken wat we dan gaan doen. Gaan we iets zelf bepalen, of gaan we echt wachten uit het Rijk? Daar wil ik echt verduidelijking over krijgen in het stuk. De hoofdroute 50, ik denk dat er met name op de Gedempte Oude Gracht veel meer gekeken moet worden om daar toch de snelheid terug te brengen, omdat er hele belangrijke, drukke oversteken zijn waar fietsers en voetgangers op bepaalde plekken oversteken. Dus ook daar veel meer aandacht voor. De Amsterdamsevaart wordt hier benoemd als een doorstromingsweg. Ook daar – het wordt al een beetje gezegd – het verbaasde mij, want ik dacht dat de Amsterdamsevaart juist nog verder afgewaardeerd zou worden naar een stadsstaat. Dus kan de wethouder uitleggen wat hij bedoelt met de doorstroming in combinatie met de Amsterdamsevaart en Gedempte Oostersingelgracht? Tenslotte, trottoirs staan vol met geparkeerde auto's, dat wordt benoemd. Ik wil ook even aangeven dat niet alleen voor de voetgangers de auto's en fietsen een probleem zijn, maar ook de terrassen die veel te groot zijn. De obstakels en uitstallingen, met name in de binnenstad, is een probleem voor met name de voetganger die slecht ter been is. Dus ik zou daar ook veel meer aandacht voor willen vragen. En ook die lightrail vindt het CDA ook belangrijk dat die erin komt. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan is het woord nu aan de heer Abbasi van de PvdA.

De heer Abbasj: Goed, dank u wel, voorzitter. Ik hoop dat mijn verbinding ook goed is vanavond, bij mij haperde ook best wel veel wat filmpjes, anders hoor ik dat wel. Ten eerste zijn wij natuurlijk ook heel blij dat de mobiliteitsvisie, het mobiliteitsbeleid eindelijk voor ons ligt, want bij veel agendapunten die wij in het verleden wilden bespreken waar mobiliteit in voorkwam verwees de wethouder ons naar dit stuk. Dus heel goed dat we dit eindelijk een keertje onder ogen zien. Inhoudelijk zijn we ook met heel veel punten eens, heel blij om te zien dat de fietser en voetganger op plek één en twee worden gezet en dat daarna pas wordt gekeken naar ov en naar de auto. Tegelijkertijd ook wel een beetje teleurgesteld, daar ben ik heel open in, omdat ik misschien verwacht had dat er meer informatie in zou staan. Een concreet voorbeeld: we hadden het met elkaar een paar weken geleden over Plan B van de wijkraad in de Vijfhoek en toen werd vanuit het college tegen ons gezegd: wacht nou maar op het mobiliteitsbeleid, want daar staat meer informatie over wat we willen doen. Vervolgens krijgen we een mobiliteitsbeleid waar over het algemeen gesproken wordt over het meer autoluw maken van de binnenstad, terwijl ik wat meer details wilde zien. Aan de andere kant zie ik dit ook als een kans, zie ik dit als een kans voor alle Haarlemmers. Alle Haarlemmers om nu via inspraak hier invloed op uit te oefenen en wij als raadsleden, als commissie om via allerlei instrumenten, via moties, via voorstellen te gaan kijken of we dit beleid ook kunnen aanpassen. Want mobiliteit is in mijn ogen niet puur kijken naar wat voor vervoersmiddelen we gebruiken, naar hoe we infrastructuur kunnen veranderen, maar mobiliteit gaat veel meer over gedrag. Gelukkig wordt er hier ook daarnaar gekeken, het is namelijk echt een mobiliteitstransitie waar we in zitten. We hebben door corona gezien dat files heel makkelijk opgelost kunnen worden door veel vaker thuis te gaan werken. Daarnaast hebben we gezien dat mensen veel makkelijker van een bepaald vervoersmiddel kunnen overstappen naar een ander vervoersmiddel. Helaas heeft dat gezorgd dat het ov veel minder gebruikt is, maar je ziet dat het wel iets kan opleveren. Uiteindelijk hoop ik gewoon dat we deze manier van werken kunnen vasthouden, dus ik vraag het college ook om te kijken naar allerlei andere middelen om bijvoorbeeld werkgevers te kunnen aanspreken om hun werknemers vaker thuis te laten werken. Ik hoop dat het college bijvoorbeeld het gesprek aangaat met onderwijsinstellingen, vooral in Amsterdam, om te kijken of zij hun collegetijden op elkaar kunnen afstemmen zodat al die studenten zodra het weer kan niet allemaal massaal op dezelfde tijdstippen in de trein gaan zitten, waardoor die treinen tussen Amsterdam en Haarlem weer extreem vol zitten zoals ze voor corona zaten. Even een paar concrete vragen. Heel blij dat Rover heeft ingesproken, want ik wil ook heel graag weten waarom de tram niet erin zit. Het argument dat het niet tot 2040 gaat vind ik niet zo heel sterk. Ik vond het ook een beetje apart om te lezen dat we niet het gebruik van de auto willen verminderen, maar de groei van het gebruik van de auto. Waarom? Waarom willen we niet kijken of we het gebruik van de auto aan sich kunnen verminderen? Dat waren de twee concrete vragen die ik nu aan de wethouder had. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan het woord aan mevrouw Baas-Oud van de OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. OPHaarlem is op zich ook wel voorstander van 30 kilometer. Qua inderdaad ov, de 50 kilometer, dat mag best wel iets minder en we vragen ons echt inderdaad ook af: hoeveel tijdswinst heb je dan? Ik heb volgens mij vernomen dat dat vooral afspraken zijn die gemaakt zijn over dat bepaalde trajecten een bepaalde tijd doorlopen moeten worden. Wij vinden wel dat Haarlem bereikbaar moet blijven voor iedereen, dus ook de mensen die slechter ter been zijn. Dus ja, ik snap dat het centrum, dat daar wat minder auto's moeten rijden, maar het moet wel bereikbaar blijven. Er zijn situaties bijvoorbeeld als je op familiebezoek moet en je bent slecht ter been en je mag daar niet meer met de auto in, hoe kom je er dan wel? Dat zou toch sneu zijn als dat niet meer mogelijk is. Even kijken. Gereguleerd parkeren in de hele stad, daar zijn wij niet voor. We willen volgens mij beleidsmatig is het ook nog niet zo heel sterk onderbouwd, dus daar verwachten we dan nog wel iets meer van. Financiële inschattingen zijn we ook wel benieuwd naar. Naar ons idee mist daar nog wel een stuk. Even kijken, ik probeer er een beetje sneller doorheen te gaan wat

betreft de tijd. Oké, ja, een aantal situaties, daar zijn we wel benieuwd naar: goh, als je daar zoveel auto's niet toelaat of inderdaad dat parkeren of de auto's echt minder wil laten worden, hoe zijn dan bepaalde dingen mogelijk zoals het brengen van je kind naar sportgelegenheden, zijn daar dan ook beperkingen in? Dus ja, er zijn nog wel voor ons echt een aantal vragen. Misschien is het handig als ik die nog even op schrift zet zodat daar nog antwoord op terug kan komen, in plaats van dat ik ze nu allemaal ga stellen. Wij zijn wel benieuwd naar het gereguleerd parkeren, als dat ingevoerd gaat worden, daar moet natuurlijk draagvlak voor zijn. En wat nu als de bewoners daar echt tegen stemmen, wat doet u daarmee? Dan laat ik het voor nu even hierbij, dank u wel.

De voorzitter: Dan ga ik het woord geven aan de heer Aynan van Jouw Haarlem. Gaat uw gang.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Nou, daar was 'ie dan, hè, eindelijk: het langverwachte mobiliteitsbeleid. Dus ik heb er het hele weekend voor opgeofferd, mijnheer Berkhout, en me er echt als een hongerige wolf op gestort. Ik neem aan dat u daar wel een beeld bij heeft. Maar gaandeweg begon ik echt een beetje aan mezelf te twifelen. Ik dacht: wat lees ik hier nou allemaal in dat grote document? Dus ik heb toen de definitie van beleid opgezocht. Want we hebben het over mobiliteitsbeleid. En beleid is het stellen van concrete doelen met de daarbij behorende middelen en een concreet tijdspad, en dat allemaal in onderlinge samenhang, voorzitter. Integraal, zoals mevrouw Van der Broek al insprak. En daar voldoet het stuk helemaal niet aan, op geen enkele manier. En het is zo'n ongelooflijk grote open deur dat ik bang was om een whiplash te krijgen als ik hem zou intrappen. En voorzitter, dat is echt niet als grap bedoeld. We hebben hier ruim anderhalf jaar op gewacht en dan krijgen we dit. Dit is niet het stadsbrede onderzoek waar de raad om vroeg, voorzitter. Dit is niet waar de wijkraden in hun petitie om verzocht hebben. Dit is niet het onderzoek naar de samenhang tussen de ontwikkelzones en de rest van de stad waar we om gevraagd hebben. En dat wilden we zien, want dat, mijnheer Berkhout, was de aanleiding. We missen concrete oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen – noem het maar bereikbaarheidsuitdagingen. De auto, wat doen we ermee? We kunnen hem wel wegwensen, maar dat werkt niet zo. Bus, metro, tram, fiets, voet, en er staan ook gewoon tegenstrijdigheden in. Amsterdamsevaart, die is opeens onderdeel van een ov, HOV. Wat gaan we ermee doen? We hebben hem net afgewaardeerd. De Oudeweg, die komt opeens de verdubbeling komt erin voor. Positief: de tunnel is eruit. Drie jaar later krijgt mijnheer Aynan toch nog gelijk. Voorzitter, wat wel concreet is in het stuk is het verergeren van de problemen. Het invoeren van betaald parkeren stadsbreed, het autovrij bouwen in de ontwikkelzones, een fietsvrije binnenstad. Maar ook daar niet concreet. Ik hoop dat u ook de waslijst aan technische vragen van ons heeft gezien. Het wordt er, voorzitter, niet duidelijker op. Het is echt jammer, we hadden echt iets anders verwacht. En u vraagt om een zienswijze. Nou ja, ik had er gehakt van willen maken, maar dat heeft u zelf al gedaan eigenlijk. Dit stuk heeft u al in de inspraak gezet in de stad. Eigenlijk had dat, vinden wij, niet gekund met zulke vage dingen, dat is een klein beetje tijd-, geld- en energieverspilling. We hopen dat de stad wel wat concreter wordt en dat u dat dan als zienswijze meeneemt en dan kunnen wij daar in ieder geval beter naar kijken. Maar hier kan ik echt ...

De voorzitter: Mijnheer Aynan, u heeft nog dertig seconden.

De heer Aynan: Ja. We zijn hier echt ronduit teleurgesteld in, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan mevrouw Moison van de SP.

Mevrouw Moison: Dank u wel, voorzitter. Nou, de SP mist wat in het mobiliteitsbeleid en net als de heer Aynan ... Nee, niet de heer Aynan, maar mijnheer Abbasi had gezegd dat vanuit Plan B was toegezegd dat dat meegenomen zou worden in het mobiliteitsbeleid, dat het niet apart besproken zou worden, maar in

combinatie met. Wat in het Plan B ook heel duidelijk naar voren kwam, het gaat natuurlijk veel ook over auto's de wijk in, de wijk uit, maar ook over vrachtverkeer en met name grote vrachtauto's die heel moeilijk kunnen manoeuvreren, wat ontzettend gevaarlijk is en binnen de kleine straten die er allemaal zijn. In het hele mobiliteitsbeleid kom je wel het woord vrachtauto tegen, maar alleen maar in het kader van de milieuzone en verder komt het woord nergens meer in voor. Dus daar zouden we graag toch een hoofdstuk aan willen wijden, ook om tegemoet te komen aan het vele werk wat de mensen toen hebben gedaan vanuit de Vijfhoek en omstreken. Verder wil ik toch nog een keer een lans breken voor het openbaar vervoer. Ik vind het wel jammer dat er over openbaar vervoer, van: er kunnen wel haltes weg, en het is makkelijk te lopen. Ik denk dat mensen zich erg vergissen daarin en dat vind ik toch wel heel erg jammer, want openbaar vervoer is gewoon belangrijk. Voor veel mensen is het graag dichtbij en anders is het niet te doen. Voor heel veel mensen kun je wel een stuk lopen, maar goed, dat is dan mooi meegenomen, daar moet je blij om zijn. Maar openbaar vervoer is belangrijk, moet ook blijven daar waar het ook nu gepland is. Van mij mag het af en toe nog wel meer. En nou ja, de genoemde tram, die was ik ook vergeten, die moet er echt in komen, dat is heel erg prima. Wat ik nog wel even wil zeggen over het rijden over bijvoorbeeld de Gedempte Oude Gracht of misschien ook de Rustenburgerlaan, 30 kilometer per uur. Er zijn modellen die door algoritmes kunnen je dan berekenen wat het effect is als je een snelheid aan gaat passen. Dus ik zal maar zeggen, nu met het aantal auto's wat er rijdt 50 kilometer, hoe snel gaat dan de bus over een bepaald traject, dus qua tijd hoeveel hebben ze nodig. Je kunt ook berekenen, stel dat het autoluwer is en je rijdt 50, stel dat het autoluwer is en je rijdt 30, stel dat het net zo druk is en je rijdt 30. Dus dat kun je allemaal invullen, er zijn bureaus die dat feilloos kunnen uitrekenen en dat lijkt me ook belangrijk om dat eens een keer door te rekenen, anders blijven we maar met elkaar welles, nietes, en het maakt niet uit. Persoonlijk vind ik een minuut langer in de bus over een behoorlijke afstand helemaal geen probleem. Maar goed, wat ik ook begrijp, het kost veel geld, dus daar kan ik me wel iets bij voorstellen dat dat een rol meespeelt. Maar het doorrekenen lijkt me wel eens heel verstandig, zodat we niet altijd maar over vaagheden praten. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Van Leeuwen van D66, gaat uw gang.

De heer Van Leeuwen: Voorzitter, dank u wel. Allereerst een heel kort punt van de orde. College, let alstublieft bij dit soort plannen op dat het ook digitaal leesbaar is. Het boekje is volgens mij geprint, vast heel mooi als het in vierkant is uitgeprint, maar digitaal schier onmogelijk om te lezen, want je moet heen en weer scrollen op elke pagina en ook nog naar beneden. Dus graag ook als het ter inzage gaat, dat kan en moet echt beter om digitaal leesbaar te zijn voor iedereen, want dit leest echt heel vervelend. En wat ik eigenlijk wel mooi vind aan de voorgaande sprekers, die missen concreetheid. En wat is het mooie als mensen roepen om concreetheid? Dan is de hoofdlijn, de visie is eigenlijk wel mooi. Nou, dat herken ik wel. De visie komt heel aardig overeen met heel veel wat wij hier al eerder met elkaar hebben besproken, waar wij ook als raad via moties en initiatiefvoorstellen het college toe aan hebben gezet. En ik mis dan wel sommige dingen. Kijk, we hebben natuurlijk ook al gezegd – en ik ga een paar dingen nu noemen, hè, want wij gaan met elkaar besluiten dat dit ter inspraak kan en daarna gaan we het natuurlijk ook nog goed bespreken. En ook voorzitter, ik wil u vragen om dan meer tijd in te ruimen, want dit is gewoon echt een heel belangrijk plan. Want zoals de heer Visser van de ChristenUnie ook al zei, wat ons betreft is dit al een concreter plan dan wat we tot nu toe hebben gezien van de omgevingsvisie. Dus in die zin, u vraagt om concreetheid. Nou, dit is in ieder geval concreter dan dat traject, dus wat ons betreft als D66 moeten we dit echt heel goed met elkaar bespreken na de terinzagelegging zodat eigenlijk 99,9 procent ingefietst kan worden in de omgevingsvisie.

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

De heer Aynan: U zegt: we gaan zo besluiten of we het ter inzage gaan leggen. Maar het ligt ter inzage, toch?

De heer Van Leeuwen: Daar heeft u gelijk in, maar dat is het agendapunt. Ik ga wel voor nu een aantal accenten aanhalen, want ik mis inderdaad ook een aantal punten waar wij als raad al een duwtje op hebben gegeven die wat ons betreft sneller kunnen. We hebben natuurlijk in de technische sessie al gehoord dat er ook een uitvoeringsprogramma onder ligt en een aantal dingen dan uitgewerkt worden. Een van de zaken die volgens mij voor heel de raad heel belangrijk zijn, zijn die gebiedsontsluitingswegen 30. Dat speelt in veel steden, het CROW en het Kennisinstituut is daar ook mee bezig. Dat zou dan in september naar ons toekomen in een uitvoeringsprogramma, dan beslissen we. Nou, dan hebben we het in september 2022. Alstublieft, kunt u toezeggen dat we nu al die gebiedsontsluitingsweg 30 gaan tekenen samen met de externe partners? Als u dat toe kan zeggen, dan hoef ik geen motie in te dienen, dat scheelt weer. Dan nog een andere. Het is al gezegd, wij willen ook graag meer ruimte voor voetgangers, fietsers en ook gewoon het zijn in de stad. Alleen, als er nu staat: wij gaan overal in heel Haarlem gereguleerd parkeren invoeren. Ja, dan voelt dat toch wat wrang. Ik ken veel mensen om mij heen, die kiezen heel bewust voor een woning bijvoorbeeld in Molenwijk waar ze zeggen: nou, daar kan ik rustig mijn auto parkeren. Daar is dat nu geen probleem en volgens mij moeten we dat niet willen doen op de plekken waar geen probleem is. Dus graag een reactie van de wethouder daarop. Dan eentje die ik tussen de projecten op de kaart en de tekst, waar ik een gekke zag. In een eerdere visie hebben wij een Prins Bernhardtunnel ook gezien, juist om de binnenstad te ontlasten, omdat je dan van de Prins Bernhardlaan naar de Waarderpolder kan. Ik zie hem nu wel voor de fiets ingetekend, niet voor de auto. Hoe zit dat precies? Want dat haal ik dus niet uit de concreetheid van de stukken. Dus hoe zit het nou met het doorgaande verkeer via een al dan niet Prins Bernhardtunnel? Want ik zie wel fietspijltes op de kaart, maar geen auto- of ov-pijltjes. Ook voor ov zou dat natuurlijk een interessante route zijn, zeker wat we net gehoord hebben over de Gedempte Oostersingelgracht en ook de Amsterdamsevaart. Dus hoe zit die erin? Tram/lichtrail, nou, ik was natuurlijk ook even door Rover op een verkeerd been gezet dat die er niet zou staan. Nou, dan ga je control F, oftewel zoeken in het document. Hij staat wel degelijk in de tekst genoemd, maar hoe zit die er nu in? Dus wethouder, kunt u daar wat duidelijkheid over geven? Want het blijft toch ons eindbeeld dat zo'n mooi, zoals de heer Tebbens zei, glooiende tram, zoals ook in onze zusterstad Angers waar die bussen door drie prachtige historische binnenstad weg zijn gegaan, nu een prachtige, ranke tram daar doorheen rijdt. Dat moet '...' ...

De voorzitter: Mijnheer Van Leeuwen, nog dertig seconden.

De heer Van Leeuwen: Ja, hartstikke mooi. Dan nog eentje, deelmobiliteit. Ook wij worden regelmatig gevoed door iemand die zegt: deelmobiliteit vervangt vooral lopers, fietsers en ov, en dat is niet per se een oplossing voor autoverkeer. Dus welk onderzoek ligt daaronder? En daarnaast scholen, ook wij hebben bij het initiatiefvoorstel 30 kilometer per uur al gezegd: maak nou eerst die gebieden rond scholen veilig, nou, maak daar werk van. En als laatste, voor ons rijdt in de historische binnenstad moet ook bussen 30 rijden, want de historische binnenstad moet veilig zijn, dus ook daarbij geven wij dat als D66 en ieder geval maar alvast mee. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, uw tijd is op. De heer Aerssens, VVD, u heeft het woord.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Ja, het mobiliteitsbeleid. Of, nou, eigenlijk misschien wel iets waarvan ik niet hoop dat het daadwerkelijk het beleid wordt, want dat zou een enorm probleem op gaan leveren. Dit stuk, als het goed geschreven zou zijn, dan zou het voor Haarlem voor de heel erg veel komende jaren echt een gedegen mobiliteitsbeleid kunnen zijn. Maar voorzitter, dat is het niet echt geworden. Aangezien het zo'n groot en interessant stuk is heb ik eventjes een paar hulpbronnen ingenomen. Ik heb onder andere een aantal

civieltechnici gevraagd om eens naar het plan te kijken samen met mij, belanghebbende organisaties heb ik mee gesproken en menig onderzoek over mobiliteit heb ik erbij gepakt. En ja, daar komt eigenlijk best wel wat uit. De conclusie die we namelijk allemaal trokken was niet mis. Dit stuk werd beschreven als, en ik quote: "Het stuk bevat rare dingen die erin geforceerd zijn." Einde quote. En voorzitter, dat is zacht geformuleerd. Want inderdaad, je komt nu zaken tegen die compleet nergens op slaan en tussen de regels door zie je de sporen van de negenkoppige GroenLinks-fractie en wethouders echt wel zitten. Zonder een visie breng je op dit moment met dit plan echt de civiele infrastructuur volledig overhoop. En ja, dat is eigenlijk natuurlijk wel wat we GroenLinks afgelopen vier jaar hebben horen zeggen – afgelopen drie jaar. We spreken hier bij wijze van spreken over een plan waarmee we voor elke centimeter auto straks moeten gaan betalen in de buitenwijken van de stad. Iets waar een Haarlemmer echt niet op zit te wachten. En over efficiënte verplaatsingen nog maar eventjes gezweven. Geholpen door de Partij van de Arbeid die zo meteen de eigen kiezers op kosten gaat jagen door zelfs tot in het zuiden van Schalkwijk betaald parkeren in te voeren, dat is dus deze mobiliteitsvisie. Er zijn afspraken gemaakt toen we in Haarlem betaald parkeren gingen invoeren: netjes aan de wijk vragen of het wel nodig is. Maar dat vindt GroenLinks niks, dus dan steken ze het maar gewoon in het mobiliteitsbeleid, want daar past het dan wel zogenaamd.

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

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Maar mijnheer Aerssens, we kunnen dat natuurlijk wel alles maar laten wachten, dat parkeerreguleren, maar dat is ook niet eerlijk naar de mensen. Vindt u dat dan eerlijk naar de mensen die al heel lang wachten op betaald parkeren, omdat er alsmaar andere mensen voor hun deur staan en zij geen plekje meer kunnen krijgen?

De heer Aerssens: We moeten vooral heel betaald parkeren afschaffen in Haarlem, mevrouw Schneiders. Maar ja, goed, ik snap dat u graag iedere Haarlemmer keihard op kosten jaagt en daar gaat u lekker mee door in dit stuk. Maar u bent daar aardig al op afgerekend in de afgelopen verkiezingen, dus het gaat op zich de goede kant op. En ik zie mevrouw Schneiders de vergadering verlaten. Ik zie nog een interruptie.

De voorzitter: Gaat u vooral verder.

De heer Aerssens: Nee, ik zie nog een interruptie, voorzitter.

De voorzitter: Fijn, dan gaan we dat eventjes doen. De heer Abbasi, PvdA, u heeft het woord.

De heer Abbasi: Dank u wel, voorzitter. Mijnheer Aerssens, zou u dan wel voor betaald parkeren zijn als we gaan voor een vrijstelling van de eerste auto, bij wijze van? Dus dat de huidige bewoners die dit dan hebben, dat ze niet hoeven te betalen. Zou u daar dan wel voor zijn, voor gereguleerd parkeren?

De heer Aerssens: Nee, ik denk dat van Haarlem je de gastvrije stad echt moet behouden, dus daar moet je vooral niet aan beginnen. Voorzitter, ik ga door. Er zijn afspraken gemaakt over betaald parkeren invoeren. Nou ja, GroenLinks jaagt mensen graag op kosten, dat zei ik al. En wat gaan ze met die goedgevulde portemonnee doen, voorzitter? Daar kun je inderdaad alle groene gekte mee bekostigen. Simpel, dit plan is destructief en visieloos, want voorzitter, Haarlem groeit. De Haarlemmers, het worden er steeds meer en gelukkig voegt ook GroenLinks een aantal parkeerplaatsen toe, maar veel te weinig, dus neemt de parkeerdruk toe. En ja, naar de garages gaan doen we ook nog niet heel erg. 30 kilometer in de hele stad, voorzitter, is ook iets wat in dit plan staat. Daarmee gaat GroenLinks onder andere een hele onveilige stad creëren waar je kinderen die op straat spelen echt tot een risicogroep gaat maken, want de snelste route wordt voortaan de

kortste route. Dat moet je niet willen, voorzitter. En tevens, in een onderzoek van Sweco staat ook als je hem gaat lezen in: 30 kilometer levert weinig op. Dus voorzitter, onze inrichting is ook niet op orde. Kijk naar de Professor Eijkmanlaan, de Engelandlaan: een grijze weg 30, vrijliggende fietspaden in de Professor Eijkmanlaan in ieder geval, dat is vragen om problemen. Voorzitter, onder leiding van GroenLinks wordt de stad hier veel onveilig. Er komt te veel verkeer en om maar wat te noemen, daar is al een oplossing voor: een gebiedsontsluitingsweg van 50. Dat bevalt ze niet, dan gaan we naar een rare onderstaande vorm, gebiedsontsluitingsweg 30. Nou ja, voorzitter, dat moet je niet hebben in een fatsoenlijke mobiliteitsvisie. Dit document pretendeert echt van alles, onder andere dat de grote hoeveelheid auto's niet zal gaan stijgen. Maar dat gaat wel, omdat er nou eenmaal meer Haarlemmers bij komen, alleen doen we daar helemaal niks aan. We gaan verder met het afwaarderen van wegen en nou ja, ook het plan om een tunnel onder Haarlem door te leggen is even gesneuveld zonder fatsoenlijke redenen. Dan missen we echt de boot. Kijk naar Breda, kijk naar Leiden, daar hebben ze ambitieuze plannen en ja, dat doen we hier dan niet. Dus waar is die ambitie, voorzitter? In het stuk is te veel wat aangepast moet worden. Naar onze mening zijn er echt zaken waar verandering op moet komen. Onder andere, voorzitter, zou ik graag willen vragen om de inspraaktijd te gaan verlengen van de huidige zes weken in ieder geval naar twaalf weken, omdat het een heel ingewikkeld stuk is waar echt wel ruim de tijd voor genomen moet worden. En daarbij, voorzitter, het huidige stuk, ik weet niet of u allemaal een goede laptop heeft, maar het is bijna niet doorheen te scrollen. Daar moet echt ook wat aan gebeuren, want een hele grote hoeveelheid afbeeldingen zorgt het er niet voor dat het stuk leesbaarder blijft. Dus ik zou de wethouder willen vragen een stuk te maken wat zonder afbeeldingen leesbaar is. Voorzitter, goede dingen staan er ook in. Ov-knooppunten, het P+R-terrein. Alleen, dat gaan we dan pas aan het einde doen. Dit college gaat eerst problemen creëren en vervolgens misschien een keer oplossen. Maar ja, dat zit in de volgende coalitieperiode. Meer focus vindt de VVD dat er moet komen op het langzame verkeer. Dat moeten we zeker niet uit het oog verliezen, maar ook die auto. Hij is er en ondanks dat sommige partijen hem liever wegdenken, hij is er wel. De VVD heeft echt met een open vizier gekeken naar dit plan. Sommigen mogen u misschien mij van de vroegere partij noemen, mijnheer Hulster is daar een goede van die hem vaker noemt. Maar voorzitter, de VVD is er voor alle Haarlemmers en ook voor Haarlemmers die met het ov willen en kunnen reizen, die niet afhankelijk zijn van de auto om bijvoorbeeld op hun werk te komen. De VVD is er ook voor fietsers, voor mensen die auto's willen verplaatsen in de garage. Maar voorzitter, ...

De voorzitter: Nog dertig seconden, mijnheer Aerssens.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. De VVD is er tenminste voor al die mensen in de stad en alle mensen in de buitenwijken die een wat oudere auto hebben met een kleine beurs, die een parkeervergunning niet kunnen betalen, voor al die mensen die op locaties werken waar je met de auto heen moet. Voorzitter, de VVD vraagt de wethouder om een fatsoenlijk plan met een stabiele toekomstvisie waarin we fatsoenlijk omgaan met de stad en waarin we slim en efficiënt omgaan met de verschillende vormen van mobiliteit. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, u heeft nog één seconde. Mevrouw Schneiders, GroenLinks, u heeft het woord.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ik wil eerst even zeggen, want ik vind het een goed plan. Er staan een heleboel goede dingen in. Er staat bijvoorbeeld in over het omgekeerd ontwerpen wat er bedacht is, dat is een heel goed idee. Er staat ook in dat we gaan parkeerreguleren in de hele stad. Natuurlijk moeten we dat nu niet allemaal tegelijk doen voor iedereen tegelijkertijd, maar dat is ook niet het plan. Het plan is cirkels, eerst in de ontwikkelingsgebieden en daarna eromheen, zodat plekken waar eigenlijk nu nog geen probleem is ook niet daar last van zullen krijgen. Bovendien zullen wij er ook niet voor zijn dat er daar weer mensen echt heel erg

op kosten worden gejaagd, want het gaat er meer om dat we reguleren, dat we dus het aantal auto's beperken, dan dat we de gemeentekas nou moeten spekken met al die kosten van die vergunningen. Dus daar gaan we het nog wel over hebben tegen die tijd. Nou, verder, lightrail dat die erin staat, hartstikke mooi. Die lightrail naar Amsterdam via Schiphol, dat is heel mooi. Inderdaad, die tram door de binnenstad, die ontbreekt wel en ook al is dat een langeretermijnvisie, het zou natuurlijk ook mooi zijn als daar een doorkijkje alvast naar gegeven zou worden. Wat ook ontbrak als klein dingetje, dat is de soort van tuktuk die we laatst in de APV hebben opgenomen. Toen we die daarin opnamen als een soort aanvullend vervoer, 2.8 APV, tenminste naar mijn idee was het toen de bedoeling dat in het mobiliteitsbeleid dat dan ook weer zou worden meegenomen op welke manier die elektrische tuktuks dan zouden gaan functioneren. Dingen die beter kunnen. In de eerste plaats veel meer 30 kilometer. Naar mijn idee zouden we veel makkelijker veel meer wegen 30 kilometer kunnen maken. Dan begin ik bijvoorbeeld bij de hoofdroutes, hoofdroutes A200/A205 die uit het oosten de stad binnenkomen. Dan zullen we ook zeggen: vanaf het Spaarne gewoon 30 kilometer. Dan kom je in de stad en dat is een hele mooie grens, een hele duidelijke grens dat je daar langzamer moet rijden en niet helemaal door de stad in met 50. Nou, dat is natuurlijk ook aan de andere kant, als je natuurlijk vanaf de randweg komt is het ook logisch dat je 30 gaat rijden en als je van die hoofdroute af gaat, bijvoorbeeld als je Schalkwijk in rijdt, dan kom je ook vanzelf op een 30-kilometerweg. Dus het lijkt me dat je heel logisch dat kunt organiseren. Dat geldt ook voor de HOV-routes. Ik vind HOV 50 in de stad, er zijn misschien een heel klein paar wegen waar dat nodig zou kunnen zijn. Maar ik vind dat we eigenlijk ernaar moeten streven om op die plekken, bijvoorbeeld over dat Spaarne heen en op andere plekken waar het druk is en waar we dat nu nog niet goed hebben geregeld, dat dat ov ook gewoon 30 moet rijden. En ik dacht nog, we hebben laatst de Prins Bernhardlaan besproken en toen hebben we gezegd: laten we die nou zo aanleggen dat er eventueel een lightrail doorheen kan gaan rijden. Ik dacht, misschien kunnen we dat nu nog zo aanpassen dat we die ruimte die we daarvoor hebben gereserveerd, dat we die misschien gebruiken voor een aparte busbaan. Want dan zouden we kunnen zeggen: dan kan die bus daar wat harder rijden zonder dat het verkeer daaromheen en spelende kinderen daar veel last van hebben, omdat je die dan apart maakt en dan kan je toewerken straks naar een lightrail. Ik ben ook blij dat er ... Tenminste, ik denk ook dat het heel goed is dat we ook een herrouteringsonderzoek voor bussen gaan doen, dus dat we niet alle bussen die de stad inrijden over de Rustenburgerlaan laten gaan, maar dat we ook kijken of die bussen misschien via de Buitenrustlaan/Paviljoenslaan kunnen, zodat je een beetje de Rustenburgerlaan ontziet. Dus dat lijkt me heel belangrijk dat we dat gaan doen en dat komt ook tegemoet aan de insprekers die we vanavond hebben gehad. En natuurlijk het feit dat we die twee andere knooppunten hebben waardoor niet al het verkeer dwars door de stad naar het Centraal Station moet, dat zou ook al heel erg helpen denk ik om te voorkomen dat we die bussen allemaal in de stad hebben. Maar, wel goed over nadenken, want overstappen betekent vaak dat mensen dan met de auto gaan rijden en dat moeten we niet hebben. Dan wil ik nog iets zeggen over dat het ondanks het omgekeerd denken de auto toch wel vind ik uitgangspunt is geworden en dat is nou weer niet de bedoeling. Wat we dan bijvoorbeeld zeggen is: we moeten wel een goede ontsluiting ... Beginnen we eigenlijk met te zeggen: er moet een goede ontsluiting voor de auto en er moet ook een snelle afhandeling om de stad heen komen. Maar ik zou zeggen, ...

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, u heeft nog dertig seconden.

Mevrouw Schneiders: Ik zie het. Doe dat niet en laten we meer eenrichtingsverkeer, meer knips in de stad zodat dat niet nodig is. Ander punt, het Kennemerplein, fietsverbinding noord-zuid zou beter moeten en daarom: begin met daar 30 kilometer maken en een oplossing te verzinnen voor de fietsers die van noord naar zuid moeten over die weg heen. Ongelijkvloerse kruisingen, nou, dan ben ik blij dat ze er staan, maar ze zijn

eigenlijk nog niet ingevuld, is heel erg jammer. En het allerlaatste is dat ik hoop dat het uitvoeringsprogramma snel komt. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, uw tijd is ook op. Dan gaan we naar de heer Rijbroek van Trots Haarlem.

De heer Rijbroek: Dank u wel, voorzitter. Ja, ...

De voorzitter: O, excuses, ik zag dat er nog een interruptie is van Jouw Haarlem voor mevrouw Schneiders, ook al heeft ze eigenlijk geen tijd meer.

Mevrouw ...: Nog vijftien seconden.

De voorzitter: Ja, gaat uw gang, mijnheer Aynan.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Schneiders, u begint met: het is een goed plan. Maar vervolgens komt u met een waslijst aan kritische punten. Dus is het nou goed plan, of is het een krakkebakke plan – zoals wij vinden?

Mevrouw Schneiders: Nee hoor, de intentie is goed, alleen zijn er wel wat dingen die nog beter zouden kunnen.

De voorzitter: Dan gaan we nu naar de heer Rijbroek van Trots Haarlem. U heeft het woord.

De heer Rijbroek: Voorzitter, een herkansing. Het mobiliteitsbeleid, ik vond het uitdagend om te lezen. Terwijl ik het las staat daar mijn spellenkast en een titel vond ik wel heel passend: mens, erger je niet. Waarom zeg ik dit? Als ik kijk naar dat we het ook mede hebben over leefbaarheid, dan hebben we het over autosnelheden, dan hebben we het over parkeren, er wordt ook meegenomen vergroening en frictie met bouwen. Verdicht bouwen, ik denk dat we daar met betrekking tot leefbaarheid verdicht bouwen toch ook wel een uitdaging hebben. Als we het aan de andere kant hebben over snelheden, velen hebben dat al aangekaart, 30 kilometer per uur. Ja, zeker, Wilhelminastraat, de Nagtzaamstraat, Tempeliersstraat, Kinderhuisvest en zo nog veel meer. Maar dat impliceert ook dat als we dat willen doen, die inrichting, dat we ook te maken hebben – en ik denk dat de wethouder dat ook wel begrijpt – en dat is: geld. Ik denk dat als wij denken dat we weg kunnen komen met: dat gaan we handhaven. We weten net zo goed met elkaar dat daarop bezuinigd wordt, of daar zal verandering in komen. Maar we zullen het moeten aanpassen, anders zal er ook niet gehandhaafd worden en door de politie niet worden opgetreden. Als we het daarnaast hebben over, ja, ondertunneling. In het verleden hebben we natuurlijk die mooie opera-opvoering gehad van de Mariatunnel onder de binnenstad en toen deden we later een schepje bovenop, wel een mooie, dat is die genoemd wordt de Kennemertunnel, of iets meer zij. Ik weet niet of we dat ooit gaan doen, maar het zou natuurlijk wel een oplossing kunnen zijn voor het vele toenemende verkeer. Wat betreft duurzame mobiliteit waar we het over hebben, vorige week zinspeelde ik daar al op: is dat elektrisch rijden, waar men nu naar verwijst, wel zo duurzaam? En daar bedoel ik mee van het moment van ontwikkelen tot produceren tot recyclen, dan is ook elektrisch rijden waar men nu op wil intensiveren nou niet altijd even gelukkig benoemd. Ik denk dat ik daarmee voldoende heb gezegd ten opzichte van vorige week. Wat betreft de HOV-knooppunten, ja, men kiest voor bij dat kruispunt Schipholweg/Europaweg. Als je het ook hebt over bereikbaarheid, economie, waarom dan niet bij dat winkelcentrum Schalkwijk? Dat heb ik mijzelf ooit wel eens afgevraagd. En ja, hierbij wil ik het eigenlijk een klein beetje bij laten. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Otten, Liberaal Haarlem, gaat uw gang.

Mevrouw Otten: Dank u wel, voorzitter. Shocking, dit plan. Zo ook de bijdrages vanavond. Door alle partijen wordt er maar gefocust op het ov en op de fiets, en dan ook nog eens een keer op betutteling zoals verplicht gaan thuiswerken. Daarvoor zitten we hier niet als volksvertegenwoordigers. Er zijn namelijk ook mensen met auto's. Wat wordt er bijvoorbeeld geregeld voor alle nieuwe bewoners in Haarlem West waar we maar blijven bouwen? De stad in en uit komen is een regelrechte ramp voor die mensen. Ik mis echt compleet de samenhang met alle ontwikkelzones. Wethouder, wat gaat u daarvoor regelen? En wethouder, ziet u ook de ernst van de situatie in? En wethouder, wanneer gaat u de realiteit zien en daarop acteren?

De voorzitter: Dank u wel, uw tijd is ook op. Mijnheer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, dank u wel. We sluiten ons aan bij de VVD. Deze visie leidt ertoe dat alle automobilisten hun sleutels moeten inleveren bij wethouder Berkhout. Daar zijn wij tegen. Het plan bevat te veel betaald parkeren en te weinig 30 kilometer. De Kennemertunnel ontbreekt, vinden we jammer. Voorzitter, dit is een slecht, duur en onveilig plan, geschreven voor Connexxion en voor niemand anders. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Volgens mij heb ik nu iedereen gehad en dan ga ik het woord geven aan wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. En dank, commissie, voor de inspraakbijdrages. Ja, laat duidelijk zijn: dit plan komt niet uit het niets en we gaan het ook niet in één keer oplossen. Niet uit het niets, zeg ik, omdat we met elkaar de Structuurvisie Openbare Ruimte hebben vastgesteld, inmiddels drie jaar geleden zou ik zeggen. Daar hebben we de overkoepelende visie neergezet wat onze prioritering, ons afwegingskader voor de stad is en waar we naartoe willen in 2040. Het mobiliteitsbeleid vervolgens is de richting, de kaders, de concretisering hoe we dat met elkaar gaan doen. En heel duidelijk is, dat weet u allemaal: meer van hetzelfde is niet de oplossing. We hebben een historische binnenstad, de stad groeit, de ruimte raakt op. Dat is precies de reden dat wij inzetten op een mobiliteitstransitie, zoals voortkomend uit de visie van de SOR, zoals nodig als de stad, als de woningbouw toeneemt, maar de ruimte niet. En dat kan. Haarlem is een uitgelezen stad om ook veel meer een fietsstad te gaan worden. We kunnen 90 procent van die korte ritjes onder de tweeënhalve kilometer echt de komende tien jaar veel meer op die fiets gaan doen. Maar dan moeten we daar wel in gaan investeren, dan moeten we wel die ruimte in die stad daarvoor maken, dan moeten we omgekeerd gaan ontwerpen, onze '...' aanpassen. En dan moeten we ook gaan reguleren. En reguleren is precies zoals mevrouw Schneiders het zegt: niet betaald parkeren, niet de hoofdprijs vragen, maar wel garanderen dat mensen ook in de toekomst die auto – het is geen anti-autoverhaal – het is een auto, die moet je ook als je nodig hebt kunnen gebruiken, maar dan moet er nog wel een parkeerplek zijn. En als dat niet ...

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

Mevrouw ...: Die heeft nog maar tien seconden, hè?

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. De wethouder heeft het over een Structuurvisie Openbare Ruimte van drie jaar geleden. Correct. Ik zie eerlijk gezegd gewoon een herhaling in dit beleids... Ja, wat is het, mobiliteitsbeleid en ik vind dat echt ronduit teleurstellend wat er in die drie jaar dus helemaal niet vooruit gedacht is. Wat is uw visie daarop?

Wethouder Berkhout: Ja, dat heb ik u horen zeggen. Nou, die visie ligt hier voor u, het mobiliteitsbeleid dus ik ben het volstrekt niet met u eens. Ik vind het ook teleurstellend dat u dat op die manier zo zegt. Ik heb al uw 38 vragen gezien en we zetten wel degelijk natuurlijk hier de kaders neer. We gaan nu met elkaar een richting in, u heeft dat te kunnen zien aan de hand van zeven stappen. Het is ... Nou ja, goed, ik kan er nog lang over ingaan, maar dit is precies de aanpak die we nodig hebben om die stappen te gaan zetten, om die stad leefbaar te maken. We gaan het centrum autoluw maken, we gaan de stad uiteindelijk gefaseerd gereguleerd de ruimte behouden. Dit is precies de aanpak die we nodig hebben. Maar volgens mij, wat u mist, dit is de eerste stap. Juist door deze concrete kaders met elkaar vast te stellen, komen we straks bij een uitvoeringsprogramma, komen we straks bij een deelbeleid. En we hebben al het uitvoeringsprogramma van de SOR. Wat we ook gaan doen, u heeft zelf het stukje Bereikbare Steden er bijgevoegd. Ja, want precies, daar zitten ook onze ambities – volgens mij is dat voor de heer Van Leeuwen de vraag – ov-knooppunt Nieuw-Zuid. Richting het BO MIRT komend najaar willen we daar gaan investeren en niet alleen – en ik denk dat het heel terecht is wat de heer Hulster zei – de fiets-ov-combi, dat is cruciaal. De meeste reizigers die van het openbaar vervoer gebruikmaken komen daar met de fiets. Dit is precies de stap waarmee we dat alternatief realistisch gaan maken. Maar dat is wel uitvoering van een kaderstellend beleid wat hier voorligt. Maar natuurlijk gaat dat hand in hand en ook de uitvoering is niet van vandaag op morgen geregeld, maar we zetten wel stappen. Ik denk een hele goede eerste stap is het plan voor de Vijfhoek. Een aantal van u heeft het al gezegd, vorige maand spraken me daarover. En ja, de wijk is ambitieus en ja, u had het over de koppeling met het mobiliteitsbeleid. Ja, die is evident. Ik denk dat we hier met elkaar zeggen: we maken het hele centrum autoluw, dat is onze ambitie voor 2030, maar we hebben nog steeds ... Wat we ook, de stappen die we daarin zetten zijn bijvoorbeeld ook het vergunningenplafond – want immers, je moet een manier vinden om minder blik op straat te krijgen – en de wijkhubs die we daarvoor willen inzetten. Maar volgende maand kunt u al het VO voor de Vijfhoek uitgebreid met het autoluwe project ook daar terugzien in de commissie. Dus u zult komende tien jaar een samenhang zien tussen deze kaders, de fasering van de zeven stappen, de middelen die we gereserveerd hebben in de SOR, onze cofinanciering en onze inzet op rijks- en provinciaal niveau om die grote projecten zoals het fietsparkeren bij het station, het ov-busstation bij Nieuw-Zuid mogelijk te gaan maken, en langzaam stapje voor stapje ook wel met elkaar die binnenstad autoluw te gaan maken. Ja, dat is een cadans, dat is een transitie, maar daar zullen we ook meer moeten gaan experimenteren, misschien lukt dat alles niet. Dus ik ben blij als u zegt: we willen meer. Maar dit is wel de eerste stap die we nodig hebben om met elkaar met een uitvoerprogramma, met deelbeleid, fietsbeleid, Actieplan Fiets, die stappen met elkaar te gaan zetten. Ik ga eventjes in het kader van de tijd – ik weet niet, ik zie de voorzitter niet – ga ik een aantal van uw vragen snel langs. Dan begin ik bij de Actiepartij. Ik denk, ongelooflijk goed, dus ik zei het al, de combinatie van ov en fiets. Dank nog voor uw suggestie om daar de heer Niels van Oort van de TU Delft over een presentatie te laten geven. Ik heb dat erg gewaardeerd en daar zullen we ook kijken of we daar nog een slag in kunnen slaan, hoe we dat beter nog kunnen faciliteren. ChristenUnie, de heer Visser, dank. Ik ken u als echt een expert als het gaat om openbaar vervoer, maar u gaf zoveel mee dat ik eigenlijk in algemene zin zou willen vragen om dit ook als zienswijze in te dienen zodat we meer recht kunnen doen aan de vele punten die u heeft genoemd. In algemene zin, de omgevingsvisie heeft wel een tijdspad van 2045, ik zal daar later op terugkomen in relatie tot de tram. Het stappenplan, de fasering, dat doen we ook aan de hand van een monitoringsplan. Dus wij zeggen, we hebben een aantal doelstellingen, 90 procent van de fietsritten onder de tweeënhalve kilometer in 2030, maar dat gaan we periodiek monitoren om dat ook te halen. Niet of nauwelijks groeien van het aantal auto's in de stad, ja, dat moet eigenlijk niet zijn, dus dat is een goede aanscherping.

De voorzitter: Ik onderbreek u heel eventjes, want ik vind het belangrijk om te zeggen, want ik ken de heer Visser ook als een uitmuntend informatiebron qua openbaar vervoer. Maar wat hij natuurlijk nu heeft gezegd

in de commissie, dat is zijn zienswijze natuurlijk al. We gaan niet de commissieleden nogmaals vragen om dat in te dienen, dus dat even voor de duidelijkheid, maar ...

Mevrouw ...: '...' (buiten microfoon).

Wethouder Berkhout: Prima, uitstekend. Nou, het ging soms wat snel, dus ik kan me voorstellen, daar zit een wereld achter, dat wou ik misschien geven aan de heer Visser, als hij dat zou willen toesturen, dan denk ik dat dat nog helpt, op die manier.

De voorzitter: Dan geef ik gelijk ook even de interruptie aan de heer Visser.

Wethouder Berkhout: Oké.

De heer Visser: Voorzitter, ik heb het op papier, dus ik kan het zo insturen. Maar ik kondig bij deze wel aan dat het punt van het spoor, dat is volgens mij in verband met de kabinetsformatie echt urgent, dus ik overweeg om over dat punt een motie in te dienen zodat dat nog ingebracht kan worden in de kabinetsformatie. Dat is echt in het belang van Haarlem.

De voorzitter: Dat was dus een opmerking. Gaat u verder.

Wethouder Berkhout: Nou, een motie is prima, maar misschien is dat niet nodig. Ik zou het fijn vinden als u eventjes wat u daar zegt over de lobby en het moment, even aan mij toestuurt. Misschien kunnen we daar zelf stappen in zetten. U ging daar wat snel in, maar wederom, graag even afstemming. Als ik dan zeg: dat doen we niet. Dan kunt u een motie indienen. Maar u ging wat snel, ik wil even graag kunnen weten wat u daarmee bedoelt. Maar we zijn altijd bereid om op een aantal stappen die lobby natuurlijk in te zetten. Eventjes, ik denk in algemene zin, GOW30. Door een aantal van u gezegd, CDA, D66. Kijk, natuurlijk gaan we daarvoor, dat zien we als een oplossing, maar we moeten wel even een goede balans zoeken tussen niet zelf het wiel gaan zitten uitvinden, maar ook niet zitten wachten terwijl andere steden dat al hebben of iets dergelijks, of het Rijk niet opschiet. Dus ook in de technische sessie besproken, ik denk dat een mooie tussenweg is dat wij met een aantal steden die hier ook baat bij hebben proactief gaan pleiten bij het Rijk om dit versneld mogelijk te maken. Dus die toezegging wil ik u doen, maar ik ga dus niet zelf al tekenen. Ik denk dat dat niet handig is, ik denk dat we wel het Rijk nodig hebben en een eenduidig instrument en ik denk dat dit een handige aanvliegroute is om dat mogelijk te maken. Dan eventjes met betrekking tot de lightrail, ook de inspraakbijdrage van Rover. Ja, het moge duidelijk zijn volgens mij, dat is inderdaad een terugkerend verhaal van Rover, en logisch. Ik wil hier wel eventjes zeggen, wij hebben wel degelijk rekening gehouden met de lightrail, maar wij zien een fasering als meest kansrijk. Dat betekent: dit mobiliteitsbeleid heeft een scope van 2030 en daarin tekenen wij de lightrail in tot ov-knooppunt Nieuw-Zuid. Vervolgens in de omgevingsvisie zal u zien dat die lijn getrokken is tot aan het Stationsplein. Wat wij natuurlijk doen is ook in het mobiliteitsbeleid een doorkijkje gegeven naar 2040 en ik vind het eigenlijk helemaal geen gekke suggestie om dan dat stippelijntje al mee te gaan nemen. Maar zo wil ik u meenemen, het is een gefaseerd stappenplan. Als wij eenmaal meest kansrijk die route tot aan de Schipholweg ov-knooppunt Nieuw-Zuid leggen in de eerste tien jaar, nou, dan zijn we volgens mij heel goed bezig, om dan die vervolgstap, volgens mij zei de heer Tebbens dan ook, mogelijk te gaan maken. Maar om die ambitie nogmaals duidelijk te maken – ik heb ook van velen van u hier gehoord dat dat een nadrukkelijke wens is – denk ik dat we dat gewoon moeten gaan opnemen in dat definitieve mobiliteitsbeleid. Dan even, een aantal van u heeft het over HOV in de binnenstad en toch wel eigenlijk die snelheid moet eruit. Dat snap ik, dat snap ik dat die wens er is. Laat duidelijk zijn, als straks het hele centrum autoluw is en dan komt daar een steeds hoger snelheidsverschil eigenlijk met zo'n Gedempte

Oude Gracht waar dan nog 50 gereden kan worden. Nou, we hebben hier volgens mij een maand geleden ook aan de hand van het Plan B ook over gesproken. Toen heeft u ook gezien hoe wij tot op heden eigenlijk daarmee omgaan met de borden 30 kilometer per uur. Ik wil u wel zeggen – en volgens mij weet een aantal experts dat ook, de heer Visser zei dat ook – de grote meerwaarde van hoogwaardig openbaar vervoer is ook de tijdswinst als alternatief, als aantrekkelijk alternatief voor bijvoorbeeld het autogebruik. De hele H van het HOV zit wel op die tijdswinst en daarnaast is dit ook iets waar de concessiehouders afspraken over maken en wij ook met hun afspraken over hebben gemaakt. Dus als je van de een op andere dag als gemeente zegt: dat moet naar 30. Dan kost dat miljoenen en volgens mij zei de heer Visser dat duidelijk, en dan zal ook ergens die rekening bij ons komen. Neemt niet weg dat ik al heb toegezegd ook aan een brief aan Bus-kruit om het gesprek met de gedeputeerde en de VRA als concessiehouder hierover aan te gaan. Want ook zij, ook de provincie is bezig met het Perspectief Mobiliteit, ook een mobiliteitstransitie, en die realiseren zich ook dat wij autoluwe centra toe gaan en dat dit anders moet. Dus ik denk, dat zou mijn antwoord ook op u allen zijn, ik ga dat gesprek hierover met de concessiehouders aan. En eigenlijk met al uw bijdragen, uw standpunten, maar ook die van de insprekers onder de arm, om te zeggen: hier is een behoefte. Hier is een behoefte dat deze hoge snelheid misschien A, niet eens meer nodig is. Dat zou kunnen, hè, dat als je op de hele route die snelheid maar haalt. Maar B, ook gewoon niet meer wenselijk is. Dus dat is een duidelijk signaal ...

De voorzitter: Wethouder.

Wethouder Berkhout: Ja?

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Hulster van de Actiepartij en u heeft zelf ook nog ruim een minuutje, dus houdt u daar rekening mee. Mijnheer Hulster.

De heer Hulster: Kan de wethouder dan ook meenemen dat als het 30 kilometer wordt, dat dan verkeerslichten weg kunnen en dat dat de snelheid van het openbaar vervoer verhoogt?

Wethouder Berkhout: Ja, lijkt me goed om in dat gesprek dit soort facetten ook te benadrukken. Dank u wel.

De voorzitter: Dan heeft u nog een interruptie van de heer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Dank u wel, heel kort. Gaat de wethouder ook kijken naar het type bussen die door de Haarlemse binnenstad rijden?

Wethouder Berkhout: Nou, laten we even kijken, als we een gesprek met de provincie hebben, dan kunnen we een aantal punten met elkaar langslopen. Maar als u het bijvoorbeeld heeft over de dubbeldekkers – ik hoor u dat niet zeggen, maar het zou zomaar achter die woorden schuil kunnen gaan – dan is dat natuurlijk wel iets wat bij de VRA als concessiehouder zit. Maar periodiek hebben we dat soort gesprekken wel, dus volgens mij had collega Rog daar vorige week een vraag over, dus ook dat soort zaken komt ter sprake. Maar ik richtte mij nu specifiek even op bijvoorbeeld de snelheidsverlaging op de Gedempte Oude Gracht. Even kijken. Nou, ik hoorde een aantal ook zeggen ... Ik denk dat het ook goed is, wij zijn bezig met het herrouteringsonderzoek samen met de provincie. Dan gaat het over de HOV-corrider Haarlem-Schiphol-Amsterdam. Ik verwacht eind van het jaar daar een uitkomst over te hebben, maar ik denk dat het wel goed is, dat onderzoek is inmiddels gestart, dat ik u een raadsinformatiebrief toestuur om u even deelgenoot te maken van toch wel dat belangrijke herrouteringsonderzoek en wat dat doet voor de leefbaarheid in de stad op de nu drukke route Tempeliersstraat-Rustenburgerlaan, maar mogelijk ook richting de Gedempte Oostersingelgracht. Dus ik zal u toezeggen om een raadsinformatiebrief op te stellen over deze HOV-corrideronderzoek, waarvan de uitkomst

dus eind van dit jaar wordt verwacht. Ik moet wat sneller, ik heb achttien seconden, door mijn antwoorden heen. Ja, een aantal belangrijke punten denk ik wel genoemd. Amsterdamsevaart staat wel in de SOR 2040, hè? Let wel, de scope van de SOR is 2040. Dus uiteindelijk moet dat eindbeeld van die stadsstraat er komen, maar dat staat nog niet ingepland op dit moment. Eventjes kijken. In algemene zin, dat is een hele praktische denk ik, wij gaan werken aan de lay-out. Als wij nu digitaal vergaderen en u zegt: het is lastig om die twee pagina's naast elkaar te krijgen, dan gaan we gewoon kijken dat we die onder elkaar kunnen regelen. Dan eventjes een aantal vragen over gereguleerd parkeren. Volgens mij, dat kan ook niet helemaal uit het niets komen. We hebben bij de ontwikkelzones immers allemaal vastgesteld dat deze hier ook gereguleerd parkeren ingevoerd gaat worden en we weten allemaal dat gereguleerd parkeren ook een waterbedeffer heeft en dat willen wij juist voor de omwonenden voorkomen en zo gaan we dat ook gefaseerd uitrollen. Dat gaat ook echt niet van vandaag op morgen, dat gaan we heel zorgvuldig doen. Het einddoel is hier, nogmaals, 2030 voor de hele stad. Maar dat doen we wel omdat die ruimte schaars wordt, de woningen, de grote ontwikkelzones ook in Schalkwijk en Zuid-West toch dat effect gaan hebben op die omliggende straten. Het is gereguleerd en daar is inderdaad kostenneutraal, heeft u ook kunnen zien, daar zijn echt wel verschillende varianten voor mogelijk. Dus op die manier gaan we dat gefaseerd met elkaar invoeren, maar u ziet ook uiteindelijk de stappen: eerst de beschermingsregimes rondom de ontwikkelzones en vervolgens richting 2030 voor de hele stad. Op die manier, maar daar komen we echt nog nader met elkaar meerdere malen over te spreken denk ik zomaar. D66 vroeg mij om ambities. Nou, ik denk dat ov-knooppunt Nieuw-Zuid een ongelooflijke ambitie is, dan gaan we echt voor iets heel moois, iets heel nieuws en iets wat ook via als u ziet Bereikbare Steden echt hoog op de agenda voor de rijksinvesteringen komt te staan. En ik vind dat alle drie de ov-knooppunten krijgen een boost wat ons betreft en daar zijn we volgens mij goed mee bezig, goed aangekaart met de provincie. De Prins Bernhardlaan wordt onderdeel van de doorfietsroute, dus niet voor ov of auto. VVD, duidelijk, uw signaal. Let wel, er zijn veel wijken in Haarlem die gereguleerd parkeren willen. Ik begon mijn mededeling vanavond met het feit dat de Sportheldenbuurt heeft ingestemd met gereguleerd parkeren, omdat zij nu last hebben van het niet kunnen vinden van parkeerplaatsen onder andere. Dus weet dat dat sentiment er zeker leeft en dat zich op die manier ook uit. Nou, en wij zorgen ervoor dat ook de automobilist in de toekomst een autoparkeerplek heeft. Trots had ook nog een vraag over de middelen. Laat duidelijk zijn, dit kan allemaal natuurlijk wat geld kosten. Tegelijkertijd hebben we ook best wel veel middelen tot onze beschikking, hè? 80 miljoen in ons beheer-/onderhoudsbudget, de SOR-middelen en cofinanciering. Cofinanciering is er overigens niet voor de Kennemertunnel, als u dat zou willen weten. Dus de reden waarom wij nu zeggen: we nemen afscheid van de Kennemertunnel, dat is A, het beperkt oplossend vermogen van deze tunnel, maar daarnaast ook, belangrijker nog, het Rijk en de provincie zien er geen heil in om hierin te investeren. Die zeggen: u moet meer in de fiets en ov investeren. En hebben dus wel geld gereserveerd bijvoorbeeld voor het ov-knooppunt Nieuw-Zuid en we zijn ook met de provincie bezig nu juist voor fietssubsidiemiddelen mogelijk te maken als het gaat om doorfietsroutes. Maar dan kan je best wel wat geld bij elkaar vinden.

De voorzitter: Wethouder, mag ik u vragen om af te ronden? Want het zijn natuurlijk allemaal ook gewoon zienswijzen of inspraakbijdragen die u meeneemt allemaal en waar natuurlijk nog een keer over gesproken gaat worden. Ik wil heel graag ook nog 'Veilig op weg in Haarlem' behandelen. Kunt u afronden?

Wethouder Berkhout: Ja, ik ben dat eigenlijk met u eens, die conclusie. Dus daarmee wil ik ook bij deze mijn termijn afronden. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: U ook bedankt dan. Wat mij betreft is dit stuk ook zo voldoende besproken. Het gaat niet door de raad en het komt uiteraard nog bij ons terug. O, ik zie nog wel één opmerking. O, sorry ...

Mevrouw ...: Nee, waar geen antwoord op is gekomen.

De voorzitter: O, even kijken. Ik zie van de heer Aerssens, die vraagt over zijn procedurele vraag met betrekking tot het verlengen van de inspraak. Kunt u daar nog op reageren? En Jouw Haarlem wil nog een reactie op de samenhang ontwikkelingszones stad. Heel kort, alstublieft. Wethouder.

Wethouder Berkhout: Nee, we zijn dat niet voornemens om de inspraaktermijn te verlengen. En ik snap niet helemaal wat de heer Aynan zou willen horen, de relatie ontwikkelzones stad.

De voorzitter: Dan verzoek ik hem om dat nog even schriftelijk naar u toe te zenden zodat u dat duidelijk kunt meenemen bij het vervolg van dit stuk.

8. 22.20 uur Veilig op weg in Haarlem vrijgeven voor inspraak (RB)

De voorzitter: Dan gaan wij nu nog naar het laatste agendapunt en dat is 'Veilig op weg in Haarlem', en dat gaan we vrijgegeven voor inspraak hopelijk. Met het voorliggende verkeersveiligheidsbeleid wordt ingezet op het veiliger maken van het verkeer in Haarlem en wordt een gestructureerde aanpak voor de middellange termijn neergezet. Het zichtjaar is dan 2030. De komende jaren zijn er drie prioriteiten. De eerste prioriteit is focus op de fietser, waarbij wordt uitgegaan van extra aandacht voor veiligheid van de fietser in de openbare ruimte. Het tweede is veilige inrichting van de infrastructuur. En als derde de verkeersdeelnemer stimuleren om zich veilig in het verkeer te gedragen. Het college heeft deze nota ter bespreking naar de commissie gestuurd en dan ga ik nu als eerste nog het woord geven aan de heer Amand van Trots Haarlem, want u heeft nog tijd. De heer Amand.

De heer Amand: Voorzitter, het is een heel mooi boekwerk. Ik heb het zitten lezen, nou, je valt eigenlijk van je fiets af als je het goed leest. Maar de veiligheid, dat staat er ook in, alles wordt veilig, maar daar merken wij eigenlijk nog weinig van. Ten eerste heb je natuurlijk ook de bestrating die gewoon schunnig slecht is overal, dus wij willen toch wel even dat er nog een paar puntjes bij komen in het hele boekwerk. Wij willen ook natuurlijk dat je de wortelvorming van de bomen eens meeneemt en als je neemt bij de fietspaden, dat is natuurlijk ook een verschrikkelijke puinhoop. Wij zijn daar niet blij mee zoals het daar staat, het is enkel nog of we op de fiets, op de step, of op de bakfiets rijden. De auto is natuurlijk helemaal weggemoffeld, dat is natuurlijk ook niet zo goed. We moeten natuurlijk wel zorgen, als we nieuwe Haarlemmers erbij krijgen, dat we wel bereikbaar blijven. En dat mis ik een beetje. Het is enkel fiets, fiets, fiets, en klaar is Kees. Dus dat willen we eigenlijk toch even veranderen. Dus ik hoop dat de wethouder dat nog eventjes bijvoegt. Kijk, het ambtelijke stuk is prachtig en ik lees ze graag van A tot Z, maar het is toch wel een beetje enkel fiets, fiets, fiets. Dus ik hoop dat u ... Ook de veiligheid van de kinderen mis ik, dat staat er ook niet in.

De voorzitter: Mijnheer Amand, uw tijd is op.

De heer Amand: Ouderen en invalide mensen, die tellen eigenlijk ook niet mee in Haarlem tegenwoordig, want er zijn heel weinig parkeerplekken voor mensen met een handicap. '...' ...

De voorzitter: Mijnheer Amand, uw tijd is op, wilt u afronden alstublieft?

De heer Amand: ... '...' u nog een toevoeging aan het hele mooie boek gaat doen. Dus dat wil Trots Haarlem even weten en dan hoop ik dat u eens een goed antwoord geeft. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Hulster van de Actiepartij.

De heer Hulster: Eigenlijk twee opmerkingen. De eerste, daar hebben we artikel 38-vragen over gesteld en dat gaat over de Oudeweg, dat staat als een knelpunt niet echt op, terwijl dat daar uit de krantenberichten blijkt veel ongevallen gebeuren met fietsers. Het tweede is dat we de scooters missen. Ja, zelfs in dit stuk is er geen uitsplitsing meer gemaakt voor de ongelukken met scooters, dus dat is een beetje in de vergetelheid geraakt. We hopen toch dat u daar ook nog aandacht voor heeft, al was het maar omdat dat het fietsen ook een stuk prettiger maakt in Haarlem.

De voorzitter: Dank u wel. De gaan we naar de heer Abbasi van de PvdA.

De heer Abbasi: Dank u wel, voorzitter. We moeten het natuurlijk best wel snel doen, dus ik hou het ook kort. Ik was ten eerste natuurlijk best wel geschrokken dat we in Haarlem een toename hebben van de verkeersslachtoffers, vooral natuurlijk onder de fietsers, tenminste, de zwakkeren onder de gebruikers van de mobiliteit. Dus het is heel goed dat dit stuk voorligt. De drie stukken die worden besproken, namelijk Focus op de fiets, Verbetering van infrastructuur en Focus op gedrag zijn goed om te doen, maar ik had eigenlijk zelf liever gehad dat misschien Focus op gedrag op nummer één werd geplaatst, want ik denk zelfs dat gedrag het allerbelangrijkste is in dit soort gelegenheden. Ongelukken worden veroorzaakt doordat mensen niet opletten, doordat het verkeer in bepaalde verkeersstromen elkaar kruisen, doordat er heel veel gebruik wordt gemaakt van auto's. En ik weet dat het heel lastig is voor bepaalde partijen hier in de raad om te accepteren, maar de auto is gewoon onveilig als je het gebruikt in een stad als Haarlem. Dus ik hoop dat dit stuk gaat zorgen voor een verbetering van de fietsveiligheid, voor een verbetering voor voetgangers, voor een verbetering voor kinderen – mijnheer Amand, daar ben ik het helemaal mee eens – en dat we samen gaan zorgen dat er daar nul slachtoffers vallen binnen het verkeer in Haarlem. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar de heer De Lint, het CDA.

De heer De Lint: Dank u wel, voorzitter. In mijn beperkte spreektijd geef ik snel twee aandachtspunten mee. Allereerst, naast de bromfiets willen wij dat wanneer de helmplicht voor de snorfiets is ingevoerd ook de snorfietsen van het fietspad af gaan. Twee, zebrapaden zijn ook een deel van veilige infrastructuur en juist voor ouderen en juist voor schoolgaande kinderen. Besteed daarom ook aandacht binnen de prioriteit veilige infrastructuur aan zebrapaden. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Moison van de SP.

Mevrouw Moison: Dank u wel, voorzitter. Nou, ik kom een beetje op dezelfde dingen uit. Snorfietsen graag naar de rijbaan. Dat blijkt in Amsterdam, nou, dat is inmiddels wel bekend denk ik dat dat ontzettend veel ongelukken heeft voorkomen door de snorfiets naar de rijbaan te plaatsen. Ik wil het wel even hebben, want dat is mij niet helemaal duidelijk uit het stuk, de elektrische bakfietsen. Ik weet, het is een heel handig vervoermiddel, maar het is wel, ja, het voelt onveilig op fietspaden, want ze rijden vrij hard, nemen heel veel plek in. Dus dat vereist wel heel veel verbreding van de fietspaden wil je daar veilig mee omgaan. En anders zou ik ook geen oplossing weten, maar goed. Nou, dat is het enige wat ik nog wilde zeggen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Visser, u heeft nog drie seconden. Nee? Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Baas-Oud van de OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Ik wil me eigenlijk aansluiten bij wat het CDA als aandachtspunt heeft over de zebrapaden, dat die meegenomen worden. En ja, het verbreden van de fietspaden is inderdaad zeer belangrijk, dat ervaar ik regelmatig dat het vrij smal is met brede bakfietsen of hele snelle fietsers waarvan je denkt: oké, die had ik niet zien aankomen of horen aankomen. Dus heel fijn als het allemaal wat breder is zodat dat minder kans op ongelukken biedt. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Volgens mij heb ik dan iedereen gehad die zich op had gegeven om iets te zeggen. Dan ga ik nog het woord geven aan de wethouder. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. Ja, dit stuk heeft natuurlijk nauwe samenhang met het mobiliteitsbeleid wat hiervoor besproken is, dus een aantal van dat soort uitgangspunten zijn ook de kern hiervan. Denk daarbij aan de snelheidsverlaging, maar ook bijvoorbeeld inderdaad wat OPHaarlem zei, het verbreden van fietspaden. Het omgekeerd ontwerpen zoals we dat gaan hanteren, omdat we nu al zien dat op sommige fietspaden die drukte toeneemt. Dat zegt u terecht, maar dat in de toekomst eigenlijk ook willen, maar daar ook de ruimte voor moeten creëren. Dus dat gaat hand in hand. Dan Trots, het voelde soms bijna alsof u ook nog even een zienswijze gaf over het mobiliteitsbeleid, maar ik ken u wel als een pleitbezorger voor verkeersveiligheid. U bent namelijk ook in de Nagtzaamlaan altijd actief met de snelheidsmeter, dus we hopen daar dus ons steentje aan bij te dragen door die snelheid omlaag. Maar het is wel zo dat dit beleid gefocust is op waar de meeste ongevallen plaatsvinden. We zijn er ook van geschrokken, zoals de heer Abbasi zei, dus daar willen we ook actie op, maar het meeste is wel eenzijdige ongevallen bij de fiets. Slechts 15 procent van de gevallen is de auto, maar meer dan 58 procent van de gevallen gaat het dus om de fiets. Daar willen we echt, echt op inzetten om dat sterk terug te gaan dringen. Maar de kinderen en de scholen, dat moeten veilige omgevingen worden. Dat staat nu al in het uitvoeringsprogramma van de SOR, maar daar gaan we ook echt mee aan de slag. PvdA zegt: gedrag op één. Nou, wat ik u zei, de eenzijdige ongevallen bij de fiets zijn ook hoog, maar eigenlijk gaat dat ook hand in hand met elkaar samen, dus ik snap uw oproep heel goed. Dan de snorfiets, eigenlijk genoemd door de heer De Lint en door '...' ...

De heer Amand: '...' (buiten microfoon).

Wethouder Berkhout: Heel goed. Nou, dat gaat best steeds beter, mijnheer Amand, dat is goed. De snorfiets, dat is natuurlijk een motie van u geweest van de Actiepartij ingediend en dat staat hier ook benoemd in het stuk. Daar komen we echt naar u toe bij het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsbeleid. Weet wel dat dit wat vraagt, maar dat weet u denk ik wel degelijk. Aan de ene kant hopen wij dus dat het hand in hand gaat met de helmplicht, maar desalniettemin zal dat ook een investering vragen. Maar de inventarisatie daarvan, daar gaan we dus een slag in zetten in het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsbeleid. Ik denk dat ik daarmee de meeste ... En de zebrapaden, dat vind ik eigenlijk een goede suggestie om mee te nemen. Ook dit stuk gaat de inspraak in, dus op die manier. Dan heb ik eigenlijk de punten die zijn genoemd afgehandeld, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan had de heer Aerssens van de VVD nog een punt van de orde.

De heer Aerssens: Ja, voorzitter, dank u wel. Ik heb ernstig het gevoel dat we dit allemaal een beetje te snel aan het behandelen zijn en dat velen van de collega's ook te weinig tijd hebben om hier überhaupt nog fatsoenlijk een reactie op te kunnen geven. Ik zou eigenlijk willen vragen om dit onderwerp volgende vergadering opnieuw te agenderen zodat we dat nog een keer kunnen bespreken. Ik heb er in ieder geval niets meer over kunnen zeggen omdat ik graag bij het vorige agendapunt wat had willen zeggen, maar ik heb

ernstig het idee dat dit onderwerp nog niet voldoende behandeld is en daarom graag volgende vergadering dit opnieuw op de agenda.

De voorzitter: Nou, mijnheer Aerssens, dat ben ik eigenlijk helemaal niet met u eens. Iedereen is gewoon zelf verantwoordelijk voor zijn spreektijd en ik heb mensen vaak genoeg gewaarschuwd dat er nog tijd nodig is voor andere punten. U heeft er zelf voor gekozen allemaal om dat op te maken aan bepaalde onderwerpen. Het stuk gaat de inspraak in, dus het komt ook nog gewoon bij u terug en dat lijkt me dan het moment om wederom uw punt duidelijk te maken. En u kunt uiteraard altijd nog eventueel schriftelijk de wethouder op de hoogte stellen als u vindt dat een punt mee moet worden genomen. Maar mijn voorstel is om dat niet nog een keer op de agenda te zetten, die zijn al overvol en ik hoop dat de commissie daarmee instemt. Als ik niks hoor, ga ik daar gewoon van uit.

9. 23.00 uur Sluiting

De voorzitter: Dan ga ik nu de vergadering sluiten. Het is bijna elf uur, dit stuk gaat niet door naar de raad, dus dat is ook zo voldoende besproken. Ik wens u allen een hele fijne avond en dank u wel voor uw medewerking.