

**TRANSCRIPT VAN DE RAADSCOMMISSIE BEHEER VAN GEMEENTE HAARLEM**  
**d.d. 12 november 2020**

---

**1. Opening en mededelingen voorzitter**

De voorzitter: Dames en heren, hartelijk welkom bij de vergadering van de commissie Beheer van 12 november 2020. We hebben een volle agenda met veel onderwerpen, maar ook veel interessante onderwerpen, dus het belooft een goede vergadering te worden. Ik wil ze graag allemaal met u gaan behandelen en om 11 uur stoppen, dus als we samen ons best doen, dan gaat dat vast lukken. Eerst een vraag aan mij voor u, zijn er nog berichten van verhindering? Nee? Dan ga ik verder met mijn mededelingen. Ik heb er drie voor u. De eerste mededeling is dat er op dit moment elf aanmeldingen zijn voor de technische sessie aanstaande maandag 16 november over het strategisch plan afvalscheiding. De tweede mededeling is dat er ook digitaal een miniconferentie komt over het belang van indicatoren bij de kaderstellende en controlerende rol van de raad en die is op woensdag 18 november. En mijn laatste mededeling is dat er een derde raadsgroep Omgevingswet dichterbij over omgevingsplan en de rol van de raad is en deze vindt plaats op donderdag 19 november vanaf half acht 's avonds. Dat waren mijn mededelingen.

**2. Vaststellen van de agenda**

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

**3. Mededelingen commissieleden en wethouder(s)**

De voorzitter: Dan ga ik door met het derde agendapunt en dat is Mededelingen commissieleden.

Mevrouw Oosterbroek: Voorzitter, mag ik iets zeggen?

De voorzitter: Mevrouw Oosterbroek.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, ik reageer iets te traag, maar de vorige commissievergadering hadden we op onze agenda staan begrotings... Of de duurzaamheidsindicatoren, dat was een bespreekstuk. U had er geen tijd meer voor om dat te behandelen. Nu zie ik het niet terug in de agenda, dus ja, ik vraag het me gewoon af, wat is daarmee gebeurd? Ik zou het nog graag willen bespreken.

De voorzitter: Dat weet ik ook niet, wat er achter de schermen is gebeurd. Dus ... En daar ga ik u even over informeren, maar dat zal niet nu zijn. Daar kom ik bij, of de griffier komt daar bij u op terug. Dan ga ik verder naar Mededelingen commissieleden. Zijn er commissieleden die een mededeling willen doen? Mijnheer Van Leeuwen van D66.

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. Recent heb ik in een prachtig debat gezeten met onder andere mevrouw Van Diest die ooit voor de gemeente Haarlem het Spaarneplan heeft opgesteld. En in de voorbereiding van het debat kwam ik erachter dat het nergens digitaal te vinden is. Nou is zij zo aardig geweest om iemand dat te laten digitaliseren, dus ik heb in mijn mailbox, heb ik het prachtige Spaarneplan waarin deze raadscommissie vaak naar verwezen wordt, heb ik digitaal, niet meer bij de gemeente te vinden. Dus eigenlijk is mijn vraag, als mensen daar interesse in hebben, dan kan ik de griffie vragen om dat digitaal te

publiceren en dan kunnen we allemaal kennisnemen van het prachtige in 1995 vastgestelde Spaarneplan wat nog steeds een richtlijn is voor ons als gemeente.

De voorzitter: Nou, ik zou het gewoon lekker voor uzelf houden. Nee, hoor. Nee, graag, mijnheer Van Leeuwen, stuur dit naar de griffie, want ik denk dat we dat allemaal graag in ons bezit willen krijgen. Dank daarvoor, voor die aanbieding. Zijn er andere commissieleden met een mededeling? Nee?

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

De voorzitter: Dan ga ik door naar agendapunt vier en dat is de agenda voor de komende commissievergaderingen en daarna over de jaarplanning en de actielijst.

Mevrouw ...: Voorzitter? Ik had begrepen dat mijnheer Snoek nog een mededeling zou doen vandaag.

De voorzitter: Mijnheer Snoek gaat er zes doen. Dat mag nu, als u wilt, wethouder. Ja, dat klopt, maar dat stond verderop eigenlijk geagendeerd. Wie was dat? Toch niet mijnheer Bloem? Oké, fijn. Wethouder Snoek, gaat uw gang.

Wethouder Snoek: Ja hoor, ik heb gewoon zes mededelingen. De eerste gaat over de stadsecoloog. Wij hebben eerder een stadsecoloog voor een jaar aangesteld. We hebben in de staf de werkzaamheden geëvalueerd en nou, we vonden dat we daar graag mee door willen gaan. Dus zijn tijdelijke aanstelling wordt nog verlengd en we gaan ook werven voor een vaste aanstelling. Daar kan ook deze persoon vervolgens op solliciteren, maar dat is natuurlijk aan hem. Dan de adoptanten van de afvalbakken is eerder door deze commissie over gevraagd door het CDA ook. En ik heb u toen toegezegd daar aandacht aan te besteden. Nou, dat wordt nu gedaan door Spaarnelanden die dus bezig is met de werving van adoptanten via haar website. Dan de Procura Award. Dat is een prijs die ons, nou, die wij hebben gewonnen als gemeente, een Europese prijs. De heer Botter heeft daar ook al melding van gemaakt in de commissie bestuur, want dat gaat over aanbesteden. Maar ik vond het van belang om die hier ook nog een keer onder de aandacht te brengen, omdat de elementen waarop we gewonnen hebben, ook elementen zijn waar u vaak naar vraagt. Dit gaat dus over de wijze waarop wij onze grondweg en waterbouw hebben aanbesteed. En de prijs is ons toegekend, onder andere door de wijze waarop circulaire en duurzame stad onderdeel is van die aanbesteding geweest en de wijze waarop onze partners die die aanbesteding hebben gevonden, daar ook invulling aan moet geven. Daarom dacht ik, ook leuk om hier in de commissie beheer aandacht aan te besteden. Dan de mededelingen over de kerstbomenactie. Vorig jaar hebben we geëvalueerd hoe de kerstbomeninzameling is gegaan. En ik wil u tijdig informeren dat hoe wij dat ieder jaar doen, dit jaar niet kan. Dat is niet coronaproof om alle jongeren op hetzelfde moment te vragen naar één plek te komen. Dus ik heb Spaarnelanden gevraagd na te denken over een alternatieve werkwijze en ze hebben aangegeven om in alle wijken twee keer inzamelrondes te gaan houden. Dat betekent dat iedereen zijn of haar boom gewoon bij de eigen woning kan aanbieden, gegeven het moment dat die inzamelrondes zijn. En mensen zullen daarover geïnformeerd worden wanneer die plaatsvinden. Dan ook een vraag aan de commissie, als dat mag, voorzitter. Wij hebben met elkaar gesproken over de bomen in de Heussenstraat en we hebben het Proholt advies over de aanpak van alle populieren in de breedte. Gezien toch de ingewikkelde discussie die we hier hebben gehad, de motie van GroenLinks daarover, heb ik gemeend dat het goed is om over de casuïstiek van de Heussenstraat u een informatienota aan te bieden. Wat ik nu denk dat ik in opdracht van u als raad en op verzoek van de bewoners kan en moet gaan doen, maar ik vind het nog steeds diffuus, dus ik wil u die informatienota aanbieden, dan kunnen we het daar nog één keer over hebben. Die kan in januari al zijn. In februari ligt het rapport van Proholt in de breedte. En mijn vraag aan u is, doen we in januari Heussenstraat, februari Proholt, of wilt u het in één keer gezamenlijk in

februari bespreken? En wilt u dat ik mijn laatste mededeling nog doe en dat u dan kunt reageren? De laatste gaat over de Kolksluis te Spaarndam. En mogelijk heeft u ook al via andere wegen in de media al vernomen dat daar verzakkingen zijn, dat die kadermuur aangepakt moet worden. Dat zijn de werkzaamheden van Rijnland. Een van de vraagstukken daarbij is de bomen die op de kade staan en de mogelijkheid om die bomen te behouden. We hebben als gemeente Haarlem erop aangedrongen bij Rijnland om een variant te onderzoeken waarbij zowel de historische contour van de kolk, want het is de oudste in Europa, laten we ons steeds vertellen en de bomen behouden kunnen worden, die variant is dus op verzoek van de gemeente onderzocht door Rijnland, maar ze hebben ons te kennen gegeven vandaag ook in bestuurlijk overleg dat zij die variant niet willen uitwerken, omdat ... Dan moet ik even de juiste ... Het gaat om de veiligheid, de waterveiligheid en ook van mogelijke schade aan omliggende bebouwing. Zij sturen ons hierover nog een brief en die brief zal ik ook met u delen in de loop van volgende week. Dat waren mijn mededelingen.

De voorzitter: Prima. En om het even scherp te krijgen, dus u doet nu het voorstel aan de commissie, als er al behoefte aan is, om eventueel de informatie-nota over die populieren en dat rapport tegelijkertijd te bespreken, of eventueel apart, klopt dat?

Wethouder Snoek: Ja, kijk, regulier zou ik zeggen, zo snel mogelijk stuur ik u die informatie-nota over de Heussenstraat, dus die ligt er dan in januari. Maar omdat een aantal van u ook al aangegeven heeft ja, we willen de samenhang met het Proholt advies voor alle populieren bespreken, dan denk ik van ja, dan kan ik of voort gaan maken of maar direct ervoor kiezen om dat gezamenlijk in februari aan te bieden. Mij maakt het dus eigenlijk niet uit.

De voorzitter: Mevrouw Oosterbroek.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, bedankt, wethouder. Onze voorkeur ligt in beide documenten tegelijkertijd in februari. Dus dat zou ik willen voorstellen. Ik hoop dat de rest van de commissie dat ook een goed idee vindt.

De voorzitter: Mijnheer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel voorzitter en dank u wel wethouder voor de mededeling in ieder geval over de Heussenstraat. U heeft inderdaad goed ingeschat dat het politiek gevoelig ligt, want het was eigenlijk, ja, het was een beetje fiftyfifty. Betekent dat dat de bomen behouden blijven totdat het hier besproken is? Want ik heb persoonlijk een voorkeur om het met u te bespreken voordat u weg bent.

Wethouder Snoek: Die bomen die blijven behouden totdat het hier besproken is. En ja, er is nog zo veel dat u en ik met elkaar te bespreken hebben. Maar of dat in januari wel of niet zal zijn, dat zal ook afhankelijk zijn van de snelheid waarmee er een opvolger voor mij wordt gevonden. Maar er is natuurlijk altijd continuïteit van bestuur, dus er zal hier ook altijd weer een aardige mijnheer of mevrouw zitten die het gesprek daarna met u aan kan gaan.

De heer ...: Voorzitter ...

De voorzitter: Mooi. Nee, nee, nee, want ik wil eigenlijk geen discussie hebben over dit onderwerp, want dat gaan we nog drie keer doen. Ja, ik ga u een voorstel doen. Als u ervoor bent om dit gezamenlijk te bespreken, dus en de informatie-nota en het Proholt-rapport, wilt u dan uw hand opsteken? Nou, dat is een ruime meerderheid, dus dat gaan we dan doen. Nog iets van de orde, mijnheer Visser?

De heer Visser: Ik had een punt over een andere mededeling van de wethouder. Ik was namelijk nogal verrast door de melding over de kerstbomen. Ik sta verbaasd dat het niet coronaproof zou zijn als we wel Sint Maarten kunnen lopen en het lijkt me een enorme teleurstelling voor kinderen. En ik vraag me ook af wat de kosten ervan zijn, dus krijgen we die nog op schrift en is dit echt definitief, of kunnen we hier als commissie nog wat over zeggen? Want ja, ik snap het echt niet waarom dit niet coronaproof zou kunnen.

Wethouder Snoek: Nou ja, als wij aan mensen vragen om maximaal met twee personen op straat te staan en we gaan vervolgens op één plek ook minimaal twee medewerkers van Spaarnelanden neerzetten en vragen dan vervolgens alle kinderen allemaal bij elkaar te komen op die ene plek, dan snap ik echt wel waarom we concluderen dat dat niet coronaproof is. En ik denk, mijn kinderen, nou ja, weet ik veel, Sint Maarten is eigenlijk ook een diffuus beeld geweest, ik vind het ook niet een eenduidig voorbeeld van u. Maar ik snap de teleurstelling bij de kinderen, maar ik vrees dat we dit jaar vele teleurstellingen hebben en ik hoop dat het volgend jaar gewoon weer op een normale manier kan.

De heer Visser: Nou, voorzitter, ik heb vorig jaar gezien, die afstand kan echt makkelijk.

De voorzitter: Nee, dit gaan we niet doen, mijnheer Visser. Gaat u gewoon gezellig met uw eigen gezin kerstbomen inzamelen, de wethouder is duidelijk geweest over zijn mededeling. Dan ga ik wel met u weer naar punt vier van de agenda en dat was dus de agenda voor de aankomende commissievergaderingen en later over de huidige jaarplanning en actielijst. Aangekondigd op basis van de jaarplanning zijn het actieprogramma geluid, het warmtenet, oprichting transport en distributiebedrijf voor warmte, wensen en bedenkingen, het vrijgeven van het voorbereidingskrediet Prins Bernhardlaan, de Professor Eijkmanlaan opinienota varianten en tenslotte de kredietaanvraag Zuider Buiten Spaarne voor de kader Buiten Zorg vervangen walmuur. Zijn er nog vanuit de commissie ter kennisname stukken die ze willen agenderen voor een volgende keer? Eenmaal, andermaal ... O, de heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Ik zou graag het DO Schipholweg-Europaweg willen bespreken. Het is een belangrijk stuk weg waar nog best wel wat is aangepast. En alvorens we dat daadwerkelijk nu door laten gaan, zou ik dat graag in de commissie toch nog een keer bespreken om dit op een juiste manier door te zetten.

De voorzitter: Is daar steun voor vanuit de commissie? U steekt even uw hand op als u dat wilt. Ja, ik zie voldoende steun daarvoor, dus dat gaan we dan agenderen voor een volgende keer. Niet per se een volgorde vergadering, trouwens. De heer Aynan.

De heer Aynan: Ja, dank u wel, voorzitter. Jaarplanning en actielijst, mag ik daar een opmerking over maken?

De voorzitter: Nee, ik wil eerst eventjes kijken of we nu alle agendapunten hebben qua agenderen, want als dat zo is, ga ik nu naar de jaarplanning. Ja, mevrouw Oosterbroek, GroenLinks.

Mevrouw Oosterbroek: Mag ik dan voor de zekerheid dat stuk dat vorige maand van de agenda was afgevallen, nu agenderen nog een keer? Dat het toch weer terugkomt op de commissie?

De voorzitter: Ja, ik heb u al toegezegd dat we daarop terugkomen. Dus uw punt is duidelijk. De heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Voorzitter, we krijgen straks een inspreker, lees ik, die punt 5.2 wil agenderen, de brief over VVS Molenwijk, over het uitvoeringsniveau. Daar is blijkbaar wat onrust over en het lijkt mij goed om dat hier te bespreken.

De voorzitter: Is daar steun voor, of willen jullie eerst afwachten tot de mijnheer is komen inspreken en ... Ik zie niet voldoende steun op dit moment daarvoor. Dan, als ik iedereen heb gehad, ga ik naar de jaarplanning en actielijst, de huidige. Mijnheer Aynan, u wilde daar iets over zeggen?

De heer Aynan: Ja, het kan ook aan mij liggen, voorzitter, maar ik zie het stadsbrede mobiliteitsonderzoek niet terug.

De voorzitter: Duidelijk. En de heer Visser.

De heer Visser: Ja en de motie van het CDA over de afvalstoffenheffing gecombineerd met het Spaarnewijk.

De voorzitter: Zijn er nog andere opmerkingen? Nee? Ik heb trouwens afgesproken om hier wat structuur in te brengen zodat het wat duidelijker ook voor u is dat u, wat er gebeurt met uw opmerkingen, want ze zijn waardevol en ik wil ook graag dat het ... En daar is uiteraard steun voor, ook vanuit de organisatie, dus daar komen we bij u op terug. Wilt u er nu al iets over zeggen of komt u gewoon schriftelijk daarop terug, wethouder?

Wethouder Snoek: Nou, van het mobiliteitsbeleid, dat zat bij het mobiliteitsbeleid, begrijp ik, dat komt begin volgend jaar. Ik heb nu ... Ik ging snel zoeken, hij staat er nog niet op, dan moeten we daar snel even met elkaar mee aan de slag. De andere is de motie van het CDA en anderen. Zoals ik hem begrijp, zegt die motie, we gaan met elkaar dat gesprek aan bij Spaarne, dan kunnen partijen daar een inbreng op hebben. En als dan kan bedacht worden om de discussie over meer huishoudens weer opnieuw op de agenda te zetten. Dus vooralsnog zie ik niet dat er dus een nieuw agendapunt komt, alleen dat eerst dat Spaarne besproken wordt en dat u dan vervolgens als raad de discussie met elkaar aangaat of u weer die differentiatie van die afvalstofheffing wilt.

De heer ...: Het idee van de motie was ook dat dan dus echt dat beloningssysteem uitgewerkt wordt, zodat we dan echt weten van, kan dat of kan dat niet en willen we dat of willen we dat niet? Omdat pas daarna weer eventueel die differentiatie in beeld komt.

Wethouder Snoek: Dus ik begrijp dat dat onderdeel is van dat agendapunt. En dus dat het niet tot een additioneel agendapunt leidt.

De voorzitter: Duidelijk. Dan ga ik ... O, ja. GroenLinks, mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ja, ik zie dat de mobiliteit, tenminste, maatregelen voor betere toegankelijkheid openbare ruimte, ik weet niet of dat het mobiliteitsplan is, dat staat op 25 september. Maar ... O, dat is het niet? O, ik hoopte dat, want dan is het alleen niet opnieuw doorgepland naar iets nieuws. En ik dacht dat we dat nog dit jaar zouden bespreken, dat is ons maar toegezegd.

De voorzitter: Ja, dat was het punt van de heer Aynan, maar fijn dat u dat nog een keer zegt. Het kan maar beter twee keer gezegd worden dan geen keer.

Mevrouw ...: '...'.  
[Yellow square icon]

De voorzitter: Mevrouw Oosterbroek, gaat u het ook nog een keer zeggen, of iets anders?

Mevrouw Oosterbroek: Nee, andere punten natuurlijk. Ook in de jaarplanning over ... We zien veel dingen over bomen op de jaarplanning, daar zijn we natuurlijk superblij mee. Maar wat we niet helemaal begrijpen, is dat de lijst particuliere, nou, monumentale bomen, bomenverordening lijst gemeentelijke bomen niet tegelijkertijd met de herziening bomenbeleidsplan worden besproken. Dat bomenbeleidsplan, zou dat pas in december worden besproken en is het niet mogelijk om dat, om ja, als we het toch over bomen hebben, dat dan met elkaar allemaal te bespreken in maart 2021? Kijk, als dat dan betekent dat al die andere punten in december moeten worden besproken, dan zijn we er natuurlijk niet voor, maar dat is één vraag. En nog een tweede vraag, het elektrisch laden initiatiefvoorstel van GroenLinks, het college heeft daarop gereageerd. Zou met stukken komen, dat is nu ongeveer een jaar geleden. Het zou mooi zijn als ja, als er ook echt beleid uit voortvloeit. Mocht dat niet zo zijn, dan hoor ik dat ook graag.

De voorzitter: Ik stel voor dat we op allebei die punten even schriftelijk terugkomen. '...', gaat uw gang.

De heer ...: Ja, wat het is, zoals u het schetst, we hebben geprobeerd, ook op aandringen van de commissie om dat wat zo snel mogelijk klaar kan zijn, dan eerder te doen. Dus als u het wilt bundelen, dan vrees ik dat dingen naar achteren gaan en niet dat we het bomenbeleidsplan in maart klaar kunnen hebben, ook in relatie tot het groenbeleidsplan waar nu ook intensief aan gewerkt wordt.

Mevrouw Schneiders: Nee, maar dan willen we gewoon zo veel mogelijk bomen zo snel mogelijk.

De heer ...: Prima.

#### **5. Transcript commissie d.d. 1 oktober 2020 (alleen naar aanleiding van)**

De voorzitter: Dan, als er geen opmerkingen meer zijn over huidige jaarplanning en actielijst, ga ik door naar agendapunt vijf. En dat is het transcript van de vergadering van 1 oktober 2020. Zijn daar nog opmerkingen over? Nee?

#### **6. Concept RJA 2021 (alleen nieuwe punten voor 2021)**

De voorzitter: Dan ga ik naar agendapunt zes en dat is de concept raadsjaaragenda voor 2021. Het betreft dus alleen de nieuwe punten voor 2021 en dus niet alle punten die vanuit 2020 doorgeschoven worden in de huidige jaarplanning en actielijst naar het jaar 2021. Aan de commissie wordt nu gevraagd aan te geven of zij nog onderwerpen willen toevoegen die zij in 2021 vanuit de organisatie of het college verwachten en ook wordt aan de commissie gevraagd of er belangrijke kaderstellende onderwerpen zijn waarvoor eerst een startnotitie gewenst is. Na deze eventuele toevoegingen wordt de raadsjaaragenda in het college besproken en komt het stuk nogmaals langs in december, eventueel aangevuld met een reactie van het college dan wel een wijziging naar aanleiding van deze commissiebehandeling. Het stuk dat dan in december terugkomt, is ter advisering en zal dus worden vastgesteld in de raad van december. Daarna zullen de punten worden toegevoegd aan de jaarplanning en actielijst waardoor deze weer tot één integrale lijst is gekomen. Zijn er commissieleden die daar een opmerking over hebben? Ja, mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ja, het kan dat ik het niet goed gezien heb, hoor, dat neem ik maar meteen aan, maar ik kon niet terugvinden het civiel planproces in onze lijst van 2021. Niet als principieel puntje, maar wel iets waar we nog over moeten praten. En het vervolg, we hebben gesproken op een gegeven moment

over '...' en over Spaarnelanden die daar een definitief plan zou gaan maken en zulk soort dingen. Een vervolg daarop zie ik ook niet terug.

De voorzitter: Die twee punten staan genoteerd. Andere commissieleden nog opmerkingen? Nee? Het stuk komt nog een keer terug in december.

## **7. Optimalisatie van de bediening van de beweegbare bruggen (JW)**

De voorzitter: Dan gaan we door naar agendapunt zeven en dat is de optimalisatie van de bediening van de beweegbare bruggen. Aansluitend op de ambitie van de gemeente met de Haarlemse wateren en de visie op de ontwikkeling van de havendienst is onderzoek verricht naar de meest veilige wijze van het bedienen van de brug in Haarlem. Op basis van onderzoek stelt het college aan de raad voor over te gaan naar het op afstand centraal bedienen van de beweegbare bruggen over het Noorder en Zuider Buiten Spaarne. Tevens wordt de toezicht en handhaving op het water vanuit de havendienst versterkt. Naast dit voorstel zijn door het college op geconstateerde risico's reeds genomen, maatregelen vastgesteld en waar nog nodig aanvullende risicomatregelen genomen. Het college vraagt aan de raad om een krediet van 1.6 miljoen euro om de beweegbare bruggen aan het Noorder en Zuider Buiten Spaarne centraal op afstand te gaan bedienen. Ook geeft het college aan dat met ingang van 2024 als gevolg van de investering de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud van de beweegbare bruggen met 45.000 euro toenemen. De benodigde aanpassing van de begroting hiervoor worden betrokken bij het vaststellen van het budget beheer en onderhoud openbare ruimte in de kadernota van 2022. Het plan staat ter advisering op de agenda. Wie kan ik als eerste een termijn geven? De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ja, dank u wel, voorzitter. Het voorstel is om de bruggen buiten het centrum vanuit één centrale plek op afstand te bedienen. Maar voorzitter, de essentiële vraag is, voor welk probleem is dit de oplossing? Levert de huidige werkwijze veiligheidsrisico's op? Nee, is het heldere antwoord. Er zijn geen noemenswaardige incidenten gebeurd. En dit in tegenstelling tot op afstand bedienbare bruggen, zoals bijvoorbeeld in Zaandam. Is de nieuwe werkwijze goedkoper? Nee, is het heldere antwoord. Het is juist duurder. Het kost nu, dit voorstel kost minimaal twee miljoen euro, want u zegt 1.6, maar daar zit ook ruim drie ton extra vanuit het havenkantoor. En het onderhoud aan de extra camera's levert inderdaad ook jaarlijks een extra kostenpost van bijna een halve ton. En voorzitter, onze brugwachters, de experts op de werkvloer, die zien dit ook helemaal niet zitten. Dus waarom willen we dit?

De voorzitter: Wie wil er dan het woord? Ja, de heer Bloem. SP.

De heer Bloem: Voorzitter, ja, laat ik met die vraag beginnen, waarom willen we dit? Waarom is dit noodzakelijk? Er staat heel veel op. En wat in het rapport, het is een lijvig rapport, maar wat vooral ook duidelijk wordt, is dat onze gastvrijheid, dat we daarop inleveren. Dat staat in het rapport van, dat is een groot nadeel. Is het veel veiliger? Nou, centrale beveiliging is niet per se veiliger. Heel opmerkelijk is, als we kijken naar de bruggen die echt risicovol zijn, dat er meteen gezegd wordt ja, dat kan niet centraal, dat moet echt, dat houden we dus hierbuiten. Dus ook vanuit de SP, waarom doen we dit?

De voorzitter: De heer Rijbroek, Trots Haarlem.

De heer Rijbroek: Dank u wel, voorzitter. Allereerst, ik zal me beperken tot een aantal vragen. Bij het efficiënter maken optimalisatie van de brugbediening, daar zijn volgens stuk 250 veiligheidsrisico's rondom de brugbediening vastgesteld. En hoe ernstig is eigenlijk de situatie? Graag uitleg. Op welke termijn, de planning,

wordt de brugbediening van de bruggen over de Noorder en Zuider Buiten Spaarne vervangen? Daarnaast zijn er ook bruggen versleten, nemen we dat dan niet mee? Die dienen vervangen te worden. Kunt u een specificatie laten geven op termijn, dat verwacht ik niet nu, wat betreft die vervanging? We zitten overigens, om eraan toe te voegen, in een lastige financiële positie in coronatijd. We zullen keuzes moeten maken wat betreft de investeringen. Wat weegt op tegen de uitsparing van 1 fte ten opzichte van investeringen van 1.6 miljoen, mag het een onsje meer zijn? Is het niet zo dat een tweede fte dient als backup wanneer de brugwachter een verkeerd besluit neemt bij de brugbediening? En dan bijkomende kosten, het zijn drie brugwachtershuisjes à 3.5 ton en je kan er niet eens in wonen. Dus dat wil ik toch ook nog even eraan toevoegen. Waarom is besloten om de Zuider en alleen de Noorder Buiten Spaarnebrug te pakken, terwijl op grond van de veiligheid wordt gezegd, pak het integraal mee, ook van het centrum? Te weten, de Gravestenenbrug, dat is de eerste die aan de orde is. Tot zover.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, dit is volgens ons een typisch geval van een technology push. We hebben een oplossing en we zoeken er een probleem bij. Wat ons betreft, het stuk is ook niet duidelijk, want er zijn allerlei bruggen, worden op afstand bediend, dus dat zou eigenlijk misschien wel reden zijn om te denken nou, dan kunnen we de rest ook doen. Maar de twee bruggen waar het hier over gaat, eigenlijk over drie bruggen, één brug zou ik me niet zo duidelijk over uitspreken, want daar zou ik misschien nog wel met u over willen praten, maar de twee andere bruggen, namelijk de Prinsenbrug en de Buitenrustbrug, behoren tot de meest complexe verkeersknooppunten in de stad. Ik bedoel, het verkeer komt daar echt letterlijk van alle kanten in twee richtingen. Fietsers rijden daar tegen het verkeer in omdat ze anders echt vier minuten lang moeten wachten op het razende autoverkeer. De bruggen zijn eigenlijk veel te smal om op te lopen en op te fietsen, zeker bij de Prinsenbrug. Dus wat ons betreft zouden we eerst beginnen met die bruggen eens aan te passen, zodat ze een beetje voldoen aan de eisen die de omgeving aan ze stelt. En meer in algemene zin, moeten we dit geld niet liever gebruiken om het onderhoud van de bruggen op orde te krijgen? Want als het ook maar een beetje warm is in Haarlem, ligt de helft van de bruggen in storing. En dan is er nog een laatste argument tegen deze ingreep, want we zijn daar, voor alle duidelijkheid, tegen, is dat als we de bruggen automatiseren, ze ook nog eens vatbaarder worden om gehackt te worden. En alleen al dat al zal ons straks echt geld gaan kosten, om ons daar voortdurend tegen te beschermen. Dus wat ons betreft geen op afstand bediende bruggen erbij in Haarlem. Misschien nog met uitzondering van de Waarderhavenbrug, want dat is wat overzichtelijker, maar de andere twee bruggen zijn volstrekt onverantwoord om die op afstand te gaan bedienen.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ja, voorzitter, ook wij denken er zo over als de partijen die tot nu toe aan het woord zijn geweest, tenminste, de meeste, mijnheer Aynan en mijnheer Hulster van de Actiepartij bijvoorbeeld. We vinden het ook een plan wat wel extra kosten meebrengt, geen besparingen, maar ook niet iets oplevert, eigenlijk, lijkt het. We hebben al eerder gezegd van, laat de mensen in dienst en laat de mensen die er nu toch zijn, dan ook bruggen bedienen, want dat is, dan hebben ze een baan, dus dat is ook al fijn. Maar het levert weinig op. Het levert inderdaad gevaren op, extra gevaren, dat hebben we gezien in Zaanstad. In het rapport wat hier bijgevoegd is, blijkt ook dat die gevaren er nog steeds wel zijn. Het is ook de vraag of het overzichtelijk genoeg wordt. Dus ja, er zijn hoge kosten, minder veiligheid en daardoor waarschijnlijk nog steeds stress voor het personeel, wat er tot nu toe ook al was, maar die wordt daarmee niet opgelost.

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



De heer Visser: Ja, u stelt dat het weinig oplevert. Daar kan ik nog wel inkomen, maar in het stuk staat ook dat als je niks doet, dat de kosten juist hoger zijn, dus dat er meer investeringen nodig zijn. Dus het niet doen kost wel meer. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw Schneiders: Nou, ik vraag me af of dat meer kost en of dat dan niet kosten zijn die we anders toch zouden moeten hebben, omdat die voor of het RI&E-rapport of, daaraan voldoen, of voor het onderhoud toch wel noodzakelijk zijn. Dus we hebben het idee dat dat kosten zijn waar we toch niet onderuit kunnen, terwijl dit, ja, dan te weinig oplevert...

De voorzitter: Mijnheer Visser, ja, u krijgt weer het woord, maar wilt u alstublieft gewoon recht in de microfoon praten, want dan kunnen wij u en ook de mensen het beste verstaan.

De heer Visser: Nou, ik heb het over ... Ja, sorry, ik ben gewend mensen aan te kijken. Ik heb het over de kosten van die brugwachtershuisjes. Want als u dit niet doet, moeten al die huisjes opgeknapt of waarschijnlijk zelfs vervangen worden. En dat zijn hogere kosten.

Mevrouw Schneiders: Misschien kan de burgemeester daar straks antwoord op geven. Volgens mij kunnen we beter inderdaad eerst beginnen met die bruggen dan te verbeteren, overzichtelijker te maken, de kruispunten aan beide kanten verbeteren en kun je dan kijken misschien of het daarna te automatiseren is. En net als de Actiepartij hebben wij ook minder problemen met de Waarderbrug, die zou je nog toe kunnen voegen aan de andere wel al geautomatiseerde bruggen. Maar de Prinsenbrug en de Buitenrustbruggen, daarvoor zijn, die lijken mij veel te gevaarlijk en veel te overzichtelijk om nu al te automatiseren.

De voorzitter: De heer Aynan, u heeft een interruptie voor mevrouw Schneiders.

De heer Aynan: Ja, waarom zou u de Waarderbrug wel willen bedienen op afstand?

Mevrouw Schneiders: Nou, omdat daar de opgang, de op- en de afrit duidelijker zijn, minder onoverzichtelijk zijn, daar minder verschillend verkeer is wat, waardoor het voor een brugwachter op afstand beter te zien is.

De heer Aynan: Mag ik dan u erop wijzen ... Nou ja, kijk, de toegevoegde waarde van de Waarderbrug op dit moment is dat vanuit die brug de Schoterbrug wordt bediend en dat er ook goed zicht is vanuit de Waarderbrug op de Schoterbrug. Dus ik zou hem niet zo snel willen afschrijven als u.

Mevrouw Schneiders: Dat is natuurlijk inderdaad waar, dan zal je ook de Schoterbrug nog meer op afstand zetten als je die vanuit het havenkantoor gaat bedienen. Ja, ben ik het mee eens.

De voorzitter: Dan, wie wil dan het woord? Ja, mevrouw Otten, Liberaal Haarlem.

Mevrouw Otten: Ja, net als voorgaande sprekers vraag ik me ook af waarom we dit zouden moeten gaan doen. Mogelijk zijn er wat kosten om de huisjes op te knappen. Aan de andere kant, het gaat hier ook om werkgelegenheid en dat lijkt me ook niet onbelangrijk, want uiteindelijk, als de mensen hun werk verliezen, zullen ze ook op kosten van de gemeente kunnen komen. Dus nou ja, goed, graag antwoord van de burgemeester hierop.

De voorzitter: Mevrouw Baas-Oud, OPHaarlem.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Ja, OPHaarlem is ook niet voor de beweegbare bruggen, om dat op afstand te gaan doen. Wij zetten inderdaad kanttekeningen bij inderdaad de ja, kosten, de kostenbesparing. Wij denken dat het inderdaad veel meer gaat kosten. En wij vinden het eigenlijk onverantwoord om de investering te doen voor een paar bruggen. Ja, de getallen in het rapport van INTERGO zijn slechts voor ja, de vergelijking tussen de varianten en daar kan geen absolute waarde aan toegekend worden zoals ze dat mededeelt. In de beantwoording van de technische vragen die zijn gesteld en daarvoor heb ik een vraag aan de burgemeester, als dat kan, beaamt de burgemeester dat de toelichting in de beantwoording van de technische vragen aangeeft dat de bedragen door INTERGO aangegeven geen basis kunnen zijn voor een kostenprijsanalyse? En ja, wij zijn niet voor en vragen ons echt af ja, in hoeverre heeft dit een voordeel en wij sluiten ons aan bij een aantal andere partijen. Dank u wel.

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

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. Ja, ik denk dat D66 toch hier neutraler in zit en ook wel benieuwd is naar de antwoorden van de portefeuillehouder op de vragen die gesteld zijn door de andere partijen. Tegelijkertijd hebben we hier enige tijd geleden een rapport met elkaar besproken waarvan ik destijds heb beoogd, wat zonde dat hier niet al een voorstel bij ligt, want dat was eigenlijk een rapport wat wees op een tal van knelpunten, risico's, risico's in de arboprocessen, arbo-omstandigheden voor de mensen van de havendienst, waarbij eigenlijk gewoon, nou, een heel groot rapport lag met heel veel problemen waarvan ik destijds heb betoogd van nou ja, hartstikke leuk, portefeuillehouder, maar graag hebben wij ook een notitie met oplossingen hier voor ons. En nou, in die zin heb ik dit rapport wel gelezen, want er staat daar ook met name met de arbo-omstandigheden, hitte, kou, rechtop zitten, zaten er tal van knelpunten in waar dit ogenschijnlijk gewoon een oplossing voor is. Ik snap alle kritiekpunten van de collega-partijen. Tegelijkertijd ben ik heel benieuwd hoe de portefeuillehouder dit ziet in licht met die verbeterpunten, want daar hebben we het destijds over gehad. En op die manier hebben wij als D66 in ieder geval wel naar dit rapport gekeken. Dus graag toelichting daarop. En als het inderdaad de weg is naar beter beheer, betere arbeidsomstandigheden en ook betere structurele onderhoudskosten, dan staan wij hier vooralsnog neutraal in.

De voorzitter: Een interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: Ja, D66 heeft het over betere arbeidsomstandigheden, maar als we kijken naar zeg maar de arbeiders zelf, die zeggen van ja, van ons hoeft het helemaal niet. Sterker nog, ze worden eigenlijk wel een beetje chagrijnig van dit voorstel.

De heer Van Leeuwen: Ja, goede interruptie, dank u wel. Ja, dat is heel goed om mee te nemen, dus het is goed om daar de portefeuillehouder op te horen. Tegelijkertijd hebben we gezien in het rapport wat we enige tijd geleden bespraken, dat hoe het nu is, is ook niet houdbaar, dus dan kan het zo zijn dat het ervaren wordt als, het is voor ons wel goed zo, als dan toch, want daar zaten wel wat dingen bij, wij willen ook niet dat mensen langjarig na een dienstverband bij de gemeente Haarlem, dat zij bijvoorbeeld rugproblemen krijgen en dat er klimatologische problemen zijn waardoor mensen niet arbotechnisch verantwoord hun werk kunnen doen. Dus ik snap dat het heel goed is om die ervaring mee te nemen. Tegelijkertijd loog dat rapport er niet om en zie ik hier een voorstel tot verbetering waarbij we dan in ieder geval met elkaar moeten bespreken hoe we daar tegenaan kijken. Dus wat ik al zei, ik kijk er tegenaan. Wat ik destijds ook heb gezegd, dus dank voor deze interruptie, dan kan ik dat ook nog zeggen, wat ik destijds ook heb gezegd, dat was toen net toen in de media ook de evaluatie van het rapport van de vreselijke tragedie die in Zaanstad is gebeurd, daarvan heb ik toen ook vragen gesteld, heeft de portefeuillehouder ook beantwoord dat daar kritisch naar gekeken zou worden. Dus alle vragen die u ook al stelt om veiligheid, die hoor ik heel goed. Ik hoor ook graag de

portefeuillehouder erover. Maar zoals ik al zei, er lag een rapport met heel veel problemen. Er ligt hier nu een rapport of een voorstel om problemen op te gaan lossen. U stelt met z'n allen terechte vragen, maar vooralsnog zitten wij hier neutraal in.

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

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Ja, mijnheer Van Leeuwen, nou ja, ik denk dat u terecht constateert dat de arbeidsomstandigheden in de werkruimtes niet optimaal zijn. Maar nu wordt eigenlijk voorgesteld om dezelfde werknemers de hele werkdag op een stoeltje te zetten achter een aantal beeldschermen. Denkt u dat dat gezonder is dan zelf af en toe een stukje fietsen van de ene brug naar de andere?

De heer Van Leeuwen: Ja, ik zou natuurlijk graag misschien wel in de schoenen van de heer Wienen staan, maar dit lijkt me echt een prachtige vraag aan hem.

De voorzitter: Ja. De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Dank u wel, voorzitter. Ja, het CDA is ook, nou, eigenlijk weer positief-neutraal, laat ik het zo even houden. Ik hoor kritiek natuurlijk uit de commissie. Ik vraag me dan ook af aan degenen die tegen op afstand bedienbare bruggen zijn, komt er dan ook een voorstel om de huidige op afstand bedienbare bruggen eigenlijk weer terug te draaien, vanwege de veiligheid? Persoonlijk zie ik dat iets anders. Ik denk dat we goed geleerd hebben van hoe het onder andere in Zaanstad misgegaan is. We hebben al ervaring met op afstand bedienbare bruggen, de Schoterbrug, de Schouwbroekerbrug, de Figebrug, worden allemaal op afstand bediend. En volgens mij gaat het wel goed daar zo. De ...

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

De heer Dreijer: Interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: Weet u ook waarom het goed gaat momenteel? In ieder geval met twee bruggen die op afstand worden bediend?

De heer Dreijer: Nee, geen idee, ja, geen idee, omdat het goed geregeld is, misschien?

De heer Aynan: Nou, voorzitter, het heeft ermee te maken omdat er direct zicht is vanuit de andere bruggen. En laten we dat vooral zo houden. Want als we het centraal gaan bedienen, dan heb je geen direct zicht erop.

De heer Dreijer: De Schouwbroekerbrug is volgens mij een iets andere brug. Maar ...

De heer Aynan: Ja, dat zei ik, behalve eentje. De rest is allemaal op zicht.

De heer Dreijer: Precies, dat dacht ik ook. Als we het hebben over de arbeiders, volgens mij blijft de formatie gewoon in tact bij de havendienst, alleen er gaat één verplaatsing plaatsvinden van bruggenwachters naar integrale handhaving, of handhaving bij de havendienst. Dus ik zie geen fte namelijk verdwijnen. Wat in dit stuk staat, is dat, je hebt nog aanvullende zaken nodig om de huidige bruggenposten veiliger te maken. Er zouden eigenlijk extra camera's bij moeten komen. En er staat ook in het stuk dat als jij dus een menging gaat doen van een fysiek persoon op locatie met camera's die die ook in de gaten moet houden, of de beeldschermen, dat dat nou niet echt veel veiliger is. Dat het best wel ingewikkeld is om dat goed in de procedure in te bedden. Dus dat is een reden waarom je het op die manier niet zou willen doen. Dat staat

gewoon in het stuk ook beschreven. De investeringen, ja, er staat ook in het stuk dat er best wel veel geld nog naar de oude brugwachtershuisjes zou moeten gaan, volgens mij is er een bedrag van zeven ton, of zevenenhalf ton genoemd voor die twee. Maar er staat er nog eentje die op de nominatie staat om weg te gaan, bij de Schouwbroekerbrug bijvoorbeeld. Dus daar komt dan wat geld van los wat we niet uit hoeven te geven. Dus financieel zie ik daar ook wel wat meer voordelen in. Echter, het is wel een technische ingreep. En dat betekent ook dus dat door alle toevoeging van alle techniek die er gedaan moet worden, betekent ook dat je het aantal, nou, dat noemen wij dan de single points of failures, ook gaat toenemen. Dat betekent, er hoeft maar één dingetje te gebeuren, als je dat niet goed voorbereid hebt, dan ligt het hele systeem eruit. Dus stroom valt uit ergens waar de bedienpost zit, dan kan je de brug niet eens meer bedienen. Dus mijn vraag is dan ook aan de portefeuillehouder en dat staat niet in het stuk, want die risicoanalyse heb ik eigenlijk niet terug kunnen vinden en de impact op dat risico, in hoeverre dat allemaal redundant uitgevoerd gaat worden, of zorgt u ervoor dat er altijd twee mensen beschikbaar zijn om in geval van nood heel snel bij de brug aanwezig te zijn om met de handheld te kunnen gaan bedienen? En snel betekent dan dus niet de volgende dag, maar echt binnen een uur ter plaatse moeten zijn. Dus die impactanalyse miste ik, dus daar wil ik een reactie van de portefeuillehouder. Even kijken. O ja en dan nog de locatie. Er wordt nu gezegd, of een beetje uitgegaan van dat het in het havenkantoor moet komen. Ik denk dat we ook moeten onderzoeken of we het gewoon niet hier bijvoorbeeld in de Zijlpoort kunnen gaan doen. Hier is ruimte, hier zijn alle faciliteiten aanwezig. Dat scheelt, nou ja, heel wat in de kosten om het havenkantoor bijvoorbeeld uit te bouwen. Dus daar wil ik eigenlijk een reactie van de burgemeester of dat onderzocht gaat worden. En tot zover even mijn eerste termijn.

De voorzitter: Ja. Mevrouw Schouten, Partij van de Arbeid. En hartelijk welkom in de commissie beheer natuurlijk. Veel plezier de komende tijd. Gaat uw gang.

Mevrouw Schouten: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik mag namens de Partij van de Arbeid dit thema behandelen. Nou, de aanleiding, dat heb ik tenminste begrepen, want dit is natuurlijk een stuk historie wat ik niet heb meegekregen, is dat er een RI&E-onderzoek is geweest waarin 250 risicofactoren zijn genoemd. Nou, RI&E, dat gaat bij mij dan vooral over arbeidsomstandigheden, werkomstandigheden van mensen, waardoor risico's ook voor de veiligheid kunnen ontstaan. Nou, volgens mij moeten we daar iets mee. Dan gaat, ja, zeg maar de titel van dit rapport is wat dat betreft volgens mij voor dit voorstel wat verwarrend, want het lijkt nu alsof het alleen maar gaat over dat wij zo nodig bruggen willen automatisch gaan bedienen. Maar volgens mij zit er dus vooral die oplossing voor die 250 risicofactoren, moeten we hier gaan oplossen. En ja, we willen natuurlijk best wel kijken naar een effectievere en efficiëntere manier van werken. Ik snap best en dat hoor ik hier ook al, dat ja, met Zaandam in ons vizier, nog steeds in ons geheugen, dat het best wel eng is en dat het best wel, ja, allerlei beelden oproept om een brug automatisch te bedienen, maar we zijn echt niet de enige. Als we kijken naar Amsterdam, worden zestig bruggen automatisch bediend. En natuurlijk is dat ook een ingewikkeld proces geweest, maar dat is wel waar we naartoe gaan. We gaan geen stappen terug. En als we kijken naar de arbeidsomstandigheden van de mensen die daar moeten werken, dat moeten we gewoon heel serieus nemen. Er wordt gezegd dat er één persoon dan minder nodig is voor bedienen, ik vind dat eigenlijk nog niet eens zo heel erg belangrijk. Volgens mij is onze allerbelangrijkste opdracht om te zorgen dat het goed en veilig geregeld wordt. En dat onze mensen die onze stad bezoeken en die prachtige Spaarne af gaan varen, dat die op een goede manier door onze stad heen kunnen. Wat mij dan nog wel opvalt, is dat je in Haarlem beter een dag met je boot aan het Spaarne kan gaan liggen als dat je met je auto een dag moet gaan parkeren. Dus als we het hebben over, we willen nog wat extra ophalen, zouden we daar ook nog naar kunnen kijken. Nog even terug naar een concrete vraag nu. Er zijn een aantal varianten onderzocht en nou, er wordt al gezegd, sommige bruggen, zijn die nou wel geschikt, zouden we de verkeerssituatie niet mee moeten nemen, want die

hebben toch wel erg veel risico's? Nou, dan hebben we het zeker over de Buitenrustbrug bijvoorbeeld. En er zijn twee varianten van, een 2b en een 2c. En 2b is gekozen nu, waarom is 2c eigenlijk afgefallen? Daar zou ik eigenlijk wel een antwoord op willen. Dat is het voor nu, dank u wel.

De voorzitter: Dan mag u uw microfoon uitzetten. Uitstekend gedaan, complimenten. De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Ja, dank u, voorzitter. Nou, er is al een heleboel gezegd, maar ik wil graag beginnen met iets wat me positief opviel. Dat is namelijk dat we extra geld voor handhaving hiermee vrij gaan spelen. Dat hebben we vorige keer bij de bespreking over de havendienst al gevraagd en de burgemeester die heeft hier direct al in ieder geval iets, het is nog wel een oproep daar nog meer aan te doen, want het is uiteraard nog niet genoeg. Wat wij heel erg misten, was de verdere onderbouwing. Waarom zijn ... Waarom is het nodig en waarom, wat zijn nou uiteindelijk de kosten van het vervangen en verbeteren van die huisjes? Zo staat in het stuk dat de kosten aanzienlijk gaan zijn, maar er staat niet in wat dat dan daadwerkelijk zou gaan kosten. En om een juiste afweging hierin te maken, ofwel bijna twee miljoen uit te geven aan het op afstand bedienen ofwel aan die huisjes, nou, dat is denk ik om het plaatje compleet te maken belangrijk. Verder tegen het aan zich op afstand bedienen van de bruggen staan wij zeker niet negatief tegenover, maar de onderbouwing hiervan, daar zouden we echt nog wel graag wat uitleg over willen.

De voorzitter: Heb ik dan iedereen gehad? Mevrouw Van Zetten, Hart voor Haarlem.

Mevrouw Van Zetten: Ja, er wordt twee miljoen gevraagd. En als we die stukken lezen, zijn er toch wel heel wat problemen bij het havenkantoor en aanverwante zaken. We lezen dat het havenkantoor op de laatste benen loopt, nou, dat is nogal een constatering. Wat ik ernstiger vind, ook, is dat ook uit deze stukken blijkt dat er toch binnenkort wel heel veel achterstallig onderhoud in te lopen is op de bruggen, wat toch ook wel opvalt. En dan kijk je altijd weer, hoe functioneert de gemeente Haarlem? Is de basis wel op orde? Nou, ze zijn al hun technische tekeningen van de bruggen kwijt, ze zijn op zoek in het archief om hun informatie die ze toch nodig hebben voor ook dit systeem in te voeren om op orde te krijgen en dat lukt zeer moeizaam. En de vraag is natuurlijk aan de portefeuillehouder, hoe is dat nou weer mogelijk en hoeveel gaat het uiteindelijk ons niet kosten, wat zijn de kosten voor het havenkantoor om al die bootjes door het Spaarne te varen op een gastvrije manier? Dat is natuurlijk gewoon een veelvoud van de twee miljoen die nu wordt gevraagd voor deze investering in die bruggen.

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

De heer Hulster: Ja, even een vraag, mevrouw Van Zetten. Wat heeft u liever? Een handbediende brug die kapot is of een op afstand bedienbare brug die kapot is?

Mevrouw Van Zetten: Ik denk dat het zo, dat is natuurlijk een hele simpele vraag. Kijk, het leukste is natuurlijk als er een man met een handbediening staat, dat is logisch. Dat lijkt mij wel. Maar het gaat natuurlijk om het achterstallig onderhoud aan die bruggen. En dat is natuurlijk wel meer dan een brugbedieninkje, dat begrijpt u zelf ook wel. Dus ja, Hart voor Haarlem gaat echt niet akkoord met een investering van nu twee miljoen zonder een groter verhaal te horen van deze wethouder. En ja, waar we uiteindelijk op afkoersen, dat, graag een antwoord daarop.

De voorzitter: Heb ik dan iedereen gehad? Dan ga ik het woord geven aan de portefeuillehouder. Niet de wethouder, misschien ambieert de heer Wienen dat nog, maar voorlopig is hij de portefeuillehouder hier. U heeft het woord.

Burgemeester Wienen: Dank u wel, voorzitter. Ik ga proberen op een aantal van de opmerkingen te reageren. Ik sluit me overigens aan bij degenen die gezegd hebben van, dit rapport komt niet uit de lucht vallen. Dit is een reactie op eerder aan u gepresenteerde overzichten waarin aan de ene kant arbozaken speelden en aan de andere kant veiligheid. Veiligheid stond voor ons voorop. Dus sommige zeggen van, het wordt niet veiliger. De achtergrond van deze voorstellen is dat het bedoeld is om het veiliger te maken. Dus ik wil dat toch graag benadrukken, want de suggestie is dat dat niet zo is. Maar dat is precies de reden waarom wij gezegd hebben van, het is nodig om dit echt heel zorgvuldig te bekijken. U heeft een overzicht gekregen van de zaken die wij geanalyseerd hebben die in de veiligheid niet optimaal zijn en waar wij zo snel mogelijk aanpassingen wilden. Voor een groot deel zijn die al doorgevoerd. Voor een ander deel, dat ziet u ook in het overzicht, worden die op hele korte termijn doorgevoerd. En dan is er nog een deel dat met deze voorstellen kan worden aangepakt. En dan gaat het met name om de verbeterde zichtbaarheid. Dat is een probleem bij de huidige bediening. En daar willen we dus heel graag een verbetering op hebben en dat kan middels een betere inzet, een beter gebruik van camera's. Het tweede is dat wij ons personeel zo goed mogelijk willen inzetten. Aan de ene kant efficiënt. Dit levert een efficiëntere inzet op van personeel en dat betekent ook dat er inderdaad een formatieplaats beschikbaar komt voor handhaving, want het college stelt niet voor om daar dan vervolgens een besparing te bereiken. Maar wij hebben ook heel goed begrepen wat u hebt meegegeven nog maar heel kort geleden van, u moet echt heel veel meer formatie voor de handhaving proberen voor elkaar te krijgen. Nou, daar wordt hiermee in ieder geval ook een bijdrage aan geleverd. Maar het gaat ook om arbonormen waar we bij de huidige werkwijze niet aan voldoen en waar we bij de nieuwe werkwijze wel aan kunnen voldoen. De suggestie dat als je aan mensen gaat vragen, dat ze dan zeggen ja, wij zijn er helemaal niet blij mee, dat is betrekkelijk, want wij hebben natuurlijk heel uitvoerig met personeel gesproken. De meeste van de mensen die hier werken, op dit terrein, die vinden dit fijn en goed en die zijn ook overtuigd dat dit beter gaat werken. Een enkeling zegt van nee, ik vind het jammer, die is gehecht aan de huidige wijze van werken. Maar de stelling dat degenen die het werk doen, dat die het er niet mee eens zijn, is in ieder geval niet juist.

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

De heer Aynan: Voorzitter, zowel in het raadsstuk als in het INTEGRO-onderzoek staat precies het tegenovergestelde.

Burgemeester Wienen: Nee, daar staat dat er door hen op een aantal zaken is geweest. Die zijn ook meegenomen. Daarna, je bent met je mensen in een heel proces, een proces wat gericht is op verbetering van ons bruggenbeheer, de veiligheid, et cetera. En aan het eind van dat proces kijkend van, hoe zien de voorstellen er nu uit? Dat zijn bijvoorbeeld niet voorstellen om alles met camera's te doen, maar een deel, want een deel van de bezwaren hebben ook te maken met gastvrijheid et cetera. U heeft gezien dat het voorstel zoals het er ligt, wat dat betreft recht doet aan beide bedienwijzen. En de meerderheid van de mensen die bij dit werk betrokken zijn, is het eens met de voorstellen zoals ze hier liggen.

De heer Aynan: Voorzitter.

De voorzitter: De heer Aynan.

De heer Aynan: Sorry, maar dan ga ik gewoon citeren. Op basis van hun expertise en ervaring, vinden de huidige medewerkers het teruglopen van de contactmomenten en het veranderen van het takenpakket bezwaarlijk. Ik kan er niks anders van maken. En nu horen we een ander verhaal.

Burgemeester Wienen: Nee, u hoort helemaal geen ander verhaal. U hoort dat wij daar ook rekening mee gehouden hebben en dat we dus voor de bruggen in het centrum niet met het voorstel komen om dat ook via die camerabediening te doen op afstand. Wij zijn van mening dat en de argumenten van het personeel, maar ook onze eigen overtuiging, dat de rol die de bedienaars van de bruggen spelen in de gastvrijheid, in het begeleiden van wat er op het water gebeurt, zodanig is dat we die meerwaarde doorslaggevend hebben laten zijn bij het voorstel wat hier ligt. Dus wij houden juist rekening met wat mensen op dit punt hebben ingebracht.

De voorzitter: Gaat u verder.

Burgemeester Wienen: Dus ja, wat voor probleem proberen wij hier op te lossen? Wij proberen het veiligheidsprobleem aan te pakken. Er is een aantal keren door verschillende sprekers verwezen naar wat er in Zaanstad gebeurd is. En daar hebben wij echt heel erg rekening mee gehouden. Niet alleen hebben we het rapport van Zaanstad laten presenteren hier in ... Dus de analyse van, wat is daar fout gegaan, hebben we met alle betrokkenen hier in Haarlem laten presenteren. Ook gekeken, wat leren daarvan? En de onderzoeken die in Zaanstad zo goed mogelijk in beeld gebracht heeft, wat is daar niet goed, wat is er niet gegaan, hoe kun je dat verbeteren, was een van degenen die betrokken is bij het stuk wat hier nu ligt. En alle lessen die er in Zaanstad te trekken waren, zijn hier toegepast. Dus ik vind het toch jammer dat kennelijk dat niet is overgekomen, maar wij doen dit niet om een andere reden dan dat wij juist dat soort problemen in Haarlem willen voorkomen.

De voorzitter: De heer Aynan.

De heer Aynan: Voorzitter, dat is correct. Mijnheer '...' is inderdaad betrokken bij dit onderzoek, dit Haarlemse onderzoek. Die heeft ook het onderzoek in Zaandam gedaan. En ik heb ook de technische sessie gevolgd. En wat zegt mijnheer '...' daar en dan citeer ik nogmaals, een paar camera's erbij zetten kan juist het risico vergroten. Einde citaat, voorzitter.

Burgemeester Wienen: Juist. Maar ik weet niet precies waar u nu naartoe wilt, want als je op deze manier door zo nu en dan zinnetje eruit te halen probeert iets te bewijzen ...

De heer Aynan: Nee, voorzitter ...

Burgemeester Wienen: Ja, maar dat is wat u wel doet. Want wat blijkt, dat is een van de dingen die heel belangrijk zijn in dit onderzoek, dat is dat als je twee technieken tegelijk gebruikt, aan de ene kant camera, aan de andere kant handmatige bediening en zelf aanwezig zijn, dat dat een extra veiligheidsrisico is. Dat klopt. En dat is een van de redenen waarom wij het voorstel doen zoals wij het hier doen. Want het zou onverstandig zijn om een combinatie van camerainzet en handmatige bediening op de brug te doen, omdat aangetoond is dat dat tot meer problemen en fouten leidt en minder veilig is. Wat wij nu doen, is zeggen van, wij willen dat er dan een cameraopstelling komt die echt alle aspecten van de brug in beeld brengt, alle kanten. En die het mogelijk maakt om op een hele zorgvuldige manier op afstand die brug te bedienen op een zo veilig mogelijke wijze.

De voorzitter: Ik wil even dat de heer Wienen nu doorgaat met zijn verhaal.

De heer Wienen: Dan, wat voor risico lopen wij dat dit wordt gehackt en dat we dan zometeen met een enorm extra probleem zitten? Dat risico bestaat niet, want er wordt hier een eigen systeem gebruikt die niet aan het

internet is gekoppeld. Dus er is een direct systeem niet aan het internet gekoppeld. De vraag van het CDA, de heer Dreijer, die zegt van ja, hoe zit dat dan als stroom uitvalt? Nou, in de eerste plaats hebben wij het systeem wat u benoemt, dat er redundant, dat zit hier inderdaad in. En daarnaast is het zo dat als echt de nood aan de man is, dan zijn alle bruggen nog steeds te bedienen ook met een handsysteem. Dat is natuurlijk niet wat je moet willen, want dat is minder veilig, maar dat is wel aanwezig om bij calamiteiten direct handmatig te kunnen ingrijpen.

De heer Dreijer: Voorzitter.

De voorzitter: De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ik had het al begrepen, zo is het natuurlijk. Maar mijn vraag is eigenlijk meer van, heeft u op tijd die mensen daar? Het kan natuurlijk niet zo zijn dat daar ondanks dat we alles zo geregeld hebben, dat een brug een dag eruit ligt. Ik bedoelde snelheid.

Burgemeester Wienen: Ja, dat snap ik. Dat is meteen overigens een van de aspecten van uw tweede vraag, want u zegt, zou je niet net zo goed die centrale bediening dan kunnen doen bijvoorbeeld hier vanuit het kantoor, moet je dat vanuit het havenkantoor doen? Om te beginnen, het havenkantoor, de vernieuwing daarvan is ook noodzakelijk los van de vraag of we de centrale bediening doen. Als we de centrale bediening doen, is het wel prettig dat we dat weten, want dan kun je die twee dingen combineren. Maar waarom is het onderbrengen van die centrale bediening bij het havenkantoor verreweg, heeft dat de voorkeur? Omdat je dan maximaal het deskundige personeel bij elkaar hebt en ook zo snel mogelijk kunt doen, wat u zegt, want dat is waar, dan moet je dus heel snel die mensen die daar kunnen ingrijpen, daarnaartoe sturen. We hebben die natuurlijk niet, want dat zou echt zeldzaam inefficiënt zijn als je eens in de tien jaar misschien een situatie hebt dat je er handmatig wat moet doen, dat je die mensen constant daar beschikbaar hebt, maar je maakt gebruik van de mensen die op het havenkantoor werken en die dan op dat moment bij zo'n situatie daar ingezet worden. En dat is aanzienlijk efficiënter en beter dan wanneer je dat doet vanuit de Zijlpoort. Hetzelfde geldt trouwens, want onze medewerkers worden op verschillende plekken ingezet, dat is nu ook zo. Wat wij willen, dat is dat hun werkplek beter is ingericht, dat ze hun werk beter kunnen doen. Er wordt hier gezegd ja, wat denkt u zelf, wat is prettiger, dat je fietst en allerlei dingen doet? Nou, dat blijven we gewoon doen in het centrum, maar de werkplekken waar ook een aantal van onze medewerkers werken, dat is bij die brugwachtershuisjes, die zijn dus niet meer geschikt. Daar zal in geïnvesteerd moeten worden. En in tegenstelling tot wat mevrouw Van Zetten zegt, is er weldegelijk aangegeven waar je ongeveer aan moet denken. Dat gaat om drieënhalve ton per huisje om hem geschikt te maken. En waarom kost dat dan zo verschrikkelijk veel, nou, bijvoorbeeld omdat de ruimtes gewoon te laag zijn. We moeten, om aan de normen te voldoen, moet je daar echt flinke veranderingen in doorvoeren. Dat kost ook geld. En dan nog steeds heb je een minder efficiënte inzet van je personeel. Mensen die op die ene plek werken, terwijl, op het moment dat je dat op afstand doet bij elkaar, kun je dat zo efficiënt mogelijk inrichten qua inzet van personeel. En er zijn heel wat plekken in Nederland waar speciaal personeel zit die het werken met camerabeelden, dat is hun werk. Ik ben er zelf altijd, sta ik er versteld van hoeveel ze zien, hoe goed mensen dat oppakken. Dat geldt voor veiligheid. Waar mensen soms met heel veel camera's ...

De voorzitter: U heeft ... Sorry, ik was even op zoek naar een rustmoment, maar mevrouw Van Zetten.

Mevrouw Van Zetten: Ik dacht al, dat komt niet. Ja, het ging mij natuurlijk niet alleen om die huisjes, het gaat mij erom dat er staat, het havenkantoor loopt op zijn laatste benen. En ik constateer ook uit deze stukken dat er behoorlijk wat achterstallig onderhoud aan de bruggen de komende jaren is te verwachten. En dat die



archieven niet op orde zijn en dat dat ons ook op extra kosten jaagt. Het gaat mij om het totaalbeeld van, wat hangt ons boven het hoofd met het havenkantoor? En neemt u die huisjes er dan ook bij en dan gaat het gewoon om, ik weet niet hoeveel miljoenen. En voor mij is het niet duidelijk waar we over praten en daarom mijn vraag aan u, op wat voor bedrag moeten wij ongeveer rekenen? Want dat zullen er misschien wel meer dan tien zijn.

Burgemeester Wienen: Wij hebben daar een uitgebreide rapportage u doen toekomen. Dat is denk ik een jaar geleden. Ik weet niet exact het moment. Daar is uitvoerig op allerlei varianten ingegaan van, hoe kan je dat het beste doen, het huidige kantoor renoveren, een nieuw kantoor bouwen, een nieuw kantoor huren, een nieuw kantoor kopen? Daar zijn ook getallen genoemd. Maar dat zijn allemaal getallen die in dit stadium en dat is ook logisch, nog niet meer zijn dan op basis van richtgetallen. Zeg je dan van nou, als je ongeveer zoveel nodig hebt, dan kost dat ongeveer zoveel als je kiest voor deze variant. Dat heeft u allemaal gekregen, ook met een analyse van wat er aan de hand is, wat de achterstanden zijn, waarom het heel hard nodig is dat dat gebeurt. En tenslotte, als u zegt van, ik zou al die informatie eerst op een rij gezet willen zien, wij hebben ervoor gekozen om te zeggen, we beginnen met veiligheid en arbo, dat is in ieder geval essentieel voor die brugwachters. En het andere, dat leest u ook in deze stukken, is daaraan verbonden en krijgt u ook binnenkort weer stukken voor, want wij hebben u al eerder laten weten dat u een voorstel van ons kunt verwachten op dit punt.

De voorzitter: Bent u klaar met uw ... O, ik ... Ja. Mevrouw Van Zetten.

Mevrouw Van Zetten: Ja, ik zit niet op een berg informatie te wachten, maar u schotelt dit nu voor, vlak na de begroting, er wordt van ons een besluit gevraagd om twee miljoen hierin te steken. Maar het is toch niet zo gek dat wij zeggen van, denken van, als Hart voor Haarlem denken van nou, wat staat ons nog meer te wachten? Want nu plukt u er één dingetje uit en het gaat om het totaalbeeld, terwijl we een enorm gebrek aan geld hebben en investeringsmogelijkheden in deze gemeente. Dus ik zou zeggen, als u wil dat wij een keuze maken, is het wel handig als we ongeveer weten waar we naartoe varen met u als kapitein van het havenkantoor.

Burgemeester Wienen: Ja, dat is ook precies de reden waarom we u dus eerst een overzicht hebben doen toekomen van een aantal aspecten. De personele situatie, de arbosituatie, de risico's daarvan, de mogelijkheden bij het havenkantoor, u heeft daar allemaal stukken over gekregen. En u krijgt nu een stuk waarin wij voorstellen omwille van een betere veiligheid efficiëntere inzet van personeel en een arbotechnisch goede inzet van personeel, om deze investeringen in ieder geval te doen. U ziet in de voorstellen, wij hebben niet zomaar blind gezegd van nou, we gaan die kant uit of we gaan die kant uit. We hebben alles heel zorgvuldig laten afwegen. Doorslaggevend was voor ons iedere keer de veiligheid, maar we hebben ook gekeken naar werkomstandigheden, we hebben ook gekeken naar gastvrijheid in het centrum en er ligt hier een afgewogen voorstel. En op de andere punten heeft u helemaal gelijk van, daar gaan we nu dus nog niet een voorstel voor doen, maar daar krijgt u van ons binnenkort vervolgvorstellen voor. Maar dit is een op zichzelf staand iets waar de raad van kan zeggen van, wij willen het wel of wij willen het niet.

De voorzitter: Was u klaar? Bent u ...

Burgemeester Wienen: Ik heb het idee dat ik uiteindelijk alles wat ik zou willen zeggen, hier wel gezegd heb. En anders hoor ik graag of er nog vragen zijn blijven liggen.

De voorzitter: Mooi. Is er nog behoefte aan een tweede termijn? Kunt u dat gewoon in uw tweede termijn doen, dan doen we even een tweede termijn, want ik wil ook naar afronding gaan. De heer Aynan, u heeft het woord.

De heer Aynan: Ja, dank u wel, voorzitter. Toch eventjes, want u koppelt het inderdaad los van de andere investeringen in onder andere het havenkantoor, maar ook in het raadsstuk zelf wordt de koppeling gemaakt met het havenkantoor. Het zou kunnen zijn dat in de toekomst de centrale brugbediening daar gehuisvest wordt. Nou, waarom koppelen we het dan nu los? Het lijkt mij verstandiger om inderdaad ook het voorstel van de VVD, geef ons een overzicht, een totaaloverzicht, dan weten we waar we het over hebben. En u zegt dat het de bedoeling is van deze investering om de boel veiliger te maken. Ja, voorzitter, daar is niemand op tegen. Daar is echt niemand op tegen, ook in deze commissie niet. Maar het gaat om het, hoe maken we met deze investeringen juist de boel veiliger? Nou, daar zijn echt wel vraagtekens bij te zetten. En bovenal, ten eerste door de medewerkers zelf. En ik vind dat we dat heel serieus moeten nemen, voorzitter. Ook het advies van de onderzoeksraad voor de veiligheid, die zeggen ook, de interactie tussen mens, techniek en omgeving moet centraal staan. Nou, ik weet niet of dat hier met deze keuzes, of we daarmee een goede keuze maken, dus wij zeggen joh, kom inderdaad maar met een totaalplaatje. Dat lijkt ons verstandiger dan nu halsoverkop een investering te doen van twee miljoen.

De voorzitter: Ja, ik wil graag met jullie tweede termijn ook gaan doen, hoor. Dat is niet het probleem. Maar ik wil ook eventjes de vraag aan u voorleggen, mijnheer Wienen. Ik heb toch het gevoel dat er vanuit de commissie vrij veel vragen komen om extra informatie, dus ik vraag me af, maar misschien, als u op een eerste, tweede termijn wil wachten, vind ik dat ook prima, maar is het misschien verstandig om voor nu het stuk even terug te nemen, of wilt u gewoon ...

Burgemeester Wienen: Ik zou liever nu gewoon even doorgaan, want ik denk dat op alle opmerkingen gewoon reactie mogelijk is. Er is één punt, ja, als u zegt van, wij willen alles wat hier met havenbedrijf te maken heeft, willen wij in één grote investering bespreken in plaats van in onderdelen, dat kan, maar ik zou liever nu in ieder geval dit onderwerp hier nu afronden.

De voorzitter: Dan gaan we gewoon even verder met de tweede termijn en dan concluderen we straks verder. De heer Rijbroek, gaat uw gang.

De heer Rijbroek: Dank u wel, voorzitter. U spreekt over 1.6 miljoen euro. Daarnaast bijkomend 3.5 ton zeg maar twee miljoen euro. Maar ik lees ook dat met ingang van 2024 op grond van die investering de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud voor de beweegbare bruggen met 45.000 euro toeneemt. Kijk, dat bedoel ik dus. Dit is maar, ik noem dat dan, zo komt het bij mij als gevoel over, een beetje carte blanche. Als ik dat zou moeten besluiten als bankier, zeg ik, ik heb geen totaal beeld van het geheel. U zegt van, we moeten nu doorgaan op dit punt van zeg maar de bediening te verbeteren, dus op afstand. Maar het plan is, als we dat dan van u horen, terughoren, veel breder, ook nog andere facetten. Dus ik zou echt overwegen het complete plaatje. Dat is mijn mening.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Ja, de burgemeester, de portefeuillehouder zegt dat we hebben geleerd, dat u met uw team heeft geleerd van het ongeval in Zaanstad. Maar als ik in het rapport lees dat er een systeembenadering van veiligheid moet komen waarbij techniek de brug en het gedrag van mensen mee moet worden genomen en we zien dat er hier geen enkel voorstel is om het verkeerssysteem aan te passen op

de introductie van een technische andere manier van openen van de brug, namelijk op afstand, dan denk ik dat u helemaal geen lessen heeft getrokken uit dit onderzoek. Hier staat heel duidelijk, de signalering, de seinen, de tijdspanne, de waarschuwing, de mogelijkheid die weggebruikers hebben om de brugwachter te waarschuwen. Er staat echt een hele duidelijke lijst van aanpassingen. En iedereen die ooit een keertje op de Prinsenbrug is geweest, weet dat het daar gewoon echt het recht van de sterksten geldt en dat er überhaupt iemand een brug open kan doen, is daar al een wonder. Dus ik begrijp werkelijk niet dat u denkt dat u het op afstand kan.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ja, ik heb in het begin, in eerste instantie wel duidelijk gezegd denk ik van dat we vinden dat wij niet zien dat de veiligheid hier per se door gediend wordt. En ik denk dat dat ook het belangrijkste is en dat zegt de portefeuillehouder natuurlijk zelf ook wel, we gaan voor veiligheid. En dat is ook het uitgangspunt. Maar daarin zijn die rapporten zo tegenstrijdig en dat is denk ik ook het probleem wat we nu hebben, dat we zeggen, we willen allemaal voor veiligheid gaan, maar welk rapport moeten we dan naar luisteren en welke rapporten zijn belangrijk? En ja, ik ben het met de Actiepartij wel eens dat, het gaat ook wel een beetje om hoe die brug in elkaar zit. Een brug in Zaanstad waar nu een hele lange oprit is en waar je allemaal goed kan overzien, die kun je prima op afstand bedienen. En dat kan ook wel op een verdere afstand dan dat je hem kan zien zoals mijnheer Aynan graag vindt dat we moeten doen. Maar ik denk dat we dan moeten zorgen dat een brug eerst, dat het overzichtelijk is, dat je weet wie er die brug opgaan en dat het bij de bomen overzichtelijk is, voordat je dan denkt, het is veilig genoeg om het met camera's te doen. Dus laten we het daarvan afhankelijk stellen, of de hele situatie op die brug goed is en dan pas op afstand bedienbaar maken.

De voorzitter: De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Ja, voorzitter, ik heb de eerste termijn alleen maar geïnterrupteerd, maar ik kan me in grote lijnen vinden met het verhaal van het CDA en van de PvdA. Wij denken dat op afstand bedienen wel kan, maar het moet inderdaad veilig zijn. Als daar nog discussie over is, nou, dan moet daar denk ik nadere informatie over komen. Wat betreft de samenhang met het havenkantoor, die oproepen snap ik wel. Maar ik ben benieuwd naar het tijdsplan daarin. Want dat maakt nogal uit van, wanneer is het aan de orde. Want op zich kan je best een investering in IT doen en kan je dat makkelijk verhuizen naar een andere locatie, of kan je alvast wat voorbereiden en als in de tussentijd een besluit over het kantoor is genomen, dan kan dat helemaal doorgaan. Dus kan de burgemeester daar wat over schetsen, over dat tijdsplan? Want als het integraal kan, prima, maar als het teveel ophoudt en daardoor de onveilige situatie te lang blijft, dan zeg ik, vooral doorgaan met de automatisering van de bruggen.

De voorzitter: Iemand anders nog? Ja, de heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Ja, ik wil de burgemeester best geloven op zijn woorden dat hij zegt van hè, met dit plan willen we het veiliger maken. Daar kunnen wij ook zeker inkomen. Maar ook hoorde ik de burgemeester zeggen in zijn beantwoording dat het ongeveer drieënhalve ton per huisje gaat kosten. Maar dat heb ik niet terug kunnen vinden in de stukken. Als dat iets is wat het geval is, ja, dat even keer drie, dat is ook een aanzienlijke kostenpost. Maar daar was ik naar op zoek. Mijn voorstel dat ietwat verdraaid werd net, was echt om dat te weten van, dat zijn de direct daarmee samenhangende kosten, nou, drie keer drieënhalve ton, kom je op 1.05 miljoen uit. Dat zijn ook aanzienlijke bedragen wat we eventueel kunnen besparen met het veiliger maken middels dit stuk. Daarmee zou die vraag voor ons afgedaan zijn. Wel vinden we het

belangrijk om toch wel echt nog wat extra informatie te ontvangen over van, is dit daadwerkelijk hetgeen wat het veiliger maakt? Want inderdaad, die veiligheid staat voor ons gewoon voorop.

De voorzitter: Mevrouw Baas-Oud, OPHaarlem.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog niet mijn vraag beantwoord gehoord. En misschien moet ik hem iets duidelijker stellen. De beantwoording van de technische vragen, daarin staat, vooraf wordt opgemerkt dat de kosten in de rapportage zijn bepaald om de varianten onderling te vergelijken en niet om een investeringsbudget te bepalen. De uitsplitsing van de kosten in deze memo geeft een indicatie van de verhouding van de kosten tussen de verschillende onderdelen, maar kan niet gebruikt worden om de absolute hoogte van de kosten van de onderdelen te bepalen. Kortom, zegt dat dan voldoende? Ons inziens niet. Dus inderdaad, ik was benieuwd, deze toelichting, de beantwoording van deze technische vragen, bent u het eens dat die geen basis kunnen zijn voor een kostprijsanalyse?

De voorzitter: De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Dank u, voorzitter. Ja, het havenkantoor staat dus al in '...' natuurlijk, voor over een paar jaar staat er iets van 1.6 miljoen in. Of nee, iets meer, geloof ik. Maar maakt niet uit, het staat er in ieder geval in. Mijn vraag aan de portefeuillehouder, wat is eigenlijk de beoogde realisatiedatum indien we hier mee instemmen. En kunnen we dit eventueel ook gefaseerd gaan uitvoeren? Ik heb ook wel zoiets gelezen in het rapport, dat het misschien gefaseerd gedaan kan worden. Want als je dat natuurlijk eerder wil doen in het havenkantoor, dan heb je toch wel ruimte nodig om dat te gaan plaatsen. En gaat ook strakker handhaven bij het negeren van rode lichten en slagbomen die al naar beneden zijn, want dat is ook nog een risico natuurlijk wat we niet wegnemen door alle techniek die we om de brug plaatsen. En ik heb één kleine opmerking, ik vind het af en toe ook wel een beetje doorschieten in het vermijden van risico's, met name bij de Gravestenenbrug, de hekjes die daar geplaatst zijn. Ik denk dat dat hekje met name bij de brugwachter, aan die kant, echt een hele overbodige luxe is, zeg maar. En alleen maar, nou ja, de brug ontsiert, laat ik het zo zeggen. Dank u wel.

De voorzitter: Iemand anders nog? Dan ga ik het woord geven aan de portefeuillehouder.

De heer Wiene: Ja, dank u wel. Nou, eerst even heel concreet de vraag van de VVD, want dat vind ik ook een hele logische, maar op pagina 34 vindt u in ieder geval die, van dat rapport vindt u die informatie over die bruggen. Daar is nog wel wat meer over, maar daar staat in ieder geval een indicatie van kosten. De opmerking over van ja, u geeft, u vraagt een carte blanche, want kijk eens, er komt over een aantal jaar weer extra geld voor onderhoud bij et cetera, ja, ik denk dat dat toch een vergissing is. Ik snap op zich wel wat u zegt, maar het is precies het tegenovergestelde. We hebben het heel precies voor u in beeld gebracht. U vindt het dus allemaal in dit voorstel. Het is niet zo dat we zeggen nou ja en dan later, dan hoort u nog weleens een keertje dat het nog wat extra gaat kosten voor onderhoud van nieuwe techniek en zo. Nee, dat is in beeld. Dat wordt hier ook benoemd, dus die kosten, die zijn duidelijk. En die bankier, die heeft precies het overzicht van wat we van hem vragen en wat die ervoor krijgt. De ja, de kritiek van de heer Hulster, ik denk dat de essentie is dat, er zijn hier twee verschillende manieren van die bediening van bruggen. En allebei hebben voor- en nadelen als het gaat om veiligheid. Maar wat in de verschillende rapporten bij incidenten die zich hebben voorgedaan en ook bij theoretische berekening van risico's naar voren komt, dat is de combinatie van twee technieken, menselijk kijken en camera's. Dat blijkt het minst veilig te zijn. Dat is niet de vorm die het meeste veiligheid biedt. En dat betekent dat het feit dat wij toch met camera's werken bij die bruggen, dat dat maakt dat we in ieder geval een voorkeur hebben om te zeggen, doe het dan daar inderdaad helemaal met camera's.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Ja, het is een heel goed antwoord op ongetwijfeld een andere vraag. Mijn vraag is, u zegt, u stelt, wij nemen de adviezen van het rapport van de onderzoeksraad voor veiligheid over. Dat onderzoeksrapport stelt dat je integraal veiligheidsbeleid moet voeren, dat je de omgeving moet aanpassen op de technische interventie die u daar wilt doen. En de vraag is, doet u dat?

Burgemeester Wienen: Ik heb al aangegeven dat wij gaan voor de veiligheid. En dat betekent dat wij ook andere aanpassingen die nodig zijn, dat wij daarnaar kijken, dat we met voorstellen komen. Het idee dat wij dat aspect niet doen, dat is onjuist. Daar wordt natuurlijk naar gekeken. U heeft ook gelijk en dat snap ik ook van mevrouw Schneiders van GroenLinks, er zijn plekken waar er een gecompliceerde verkeerssituatie is, omdat we daar noord-zuidverkeer en oost-westverkeer ... Het noord-zuidverkeer zit langs het Spaarne en het afslaand verkeer heeft dus ook een bepaalde invloed op het gebruik van de brug. Dat maakt het extra ingewikkeld. Ik kan mij ook voorstellen, als dit een punt is waarvan u zegt van nou ja, daar zitten bij ons juist de twijfels, dat ik dat mee terugneem en dat ik daar eerst nog even een reactie op zeg maar maak, zodat we daarna dit punt in ieder geval ook nog wat verder hebben verduidelijkt van hoe wij ons voorstellen dat de voorstellen die hier liggen in combinatie met wat we verder doen, een maximale bijdrage zijn aan het bereiken van die veiligheid. Want volgens mij zijn wij het over de doelstelling gewoon met elkaar eens. Dus dat, daar zou ik voor voelen om dat met u af te spreken. Dan de ... Even kijken, welke vragen zijn er nog meer? O ja, de ChristenUnie, die zegt, de samenhang met het havenkantoor. Je kunt het eventueel wellicht qua tempo nog, dan moet je even kijken van, kan dat samen en als dat niet lukt, wees dan helder dat dat uit elkaar getrokken wordt. Dat neem ik dan ook meteen mee. Wij hebben gezegd, wij willen proberen om, omdat wij inderdaad, dat zegt de heer Dreijer terecht, er ligt al een voorstel dat het havenkantoor ook vernieuwd gaat worden. Daar hebben we eerder met elkaar over gesproken. Maar er is nog niet een definitieve keuze van, dit is het voorstel hoe we het precies willen doen. Daarvoor is het ook weer heel belangrijk om te weten, gaan wij wel of niet op afstand bedienbare bruggen krijgen? Want als dat zo is en je neemt het mee in het havenkantoor, dan bepaalt dat voor een deel ook van hoe je dat daar precies moet inrichten. Dus wat dat betreft is het ook een beetje een kip-eidiscussie. Maar ik kan me voorstellen dat u zegt van, ik zou eigenlijk iets meer zicht willen hebben hoe dat qua tempo zich tot elkaar verhoudt en hoe je daarmee omgaat. Dus wat mij betreft zijn dat de twee zaken waar ik nog nader dan op terug zou willen komen. En voor het overige kan ik me nog voorstellen dat wellicht de commissie het prettig vindt om nog een keer een technische sessie te hebben waar we die veiligheidsdeskundige nog een keer laten uitleggen hoe het zit. Want ik hoor hier allerlei stellingen doen die ik deels herken, omdat u aspecten van de vraagstelling uit de rapporten haalt, maar waar u ja, zelf dan hele andere conclusies aan verbindt dan de experts ons adviseren. En dan denk ik van ja, ik ga hier ook niet pretenderen dat ik die expertise zelf heb. Wij laten ons adviseren. We hebben geprobeerd om zo goed mogelijke mensen daarvoor in te huren die precies weten wat de incidenten geweest zijn in Nederland die we op andere plekken hadden, hoe je er zo goed mogelijk, zo veilig mogelijk mee om kunt gaan. En als u het gevoel hebt van, wij zouden daar nog wat meer in meegenomen willen worden, dan stel ik mij voor dat we daar iets voor organiseren. Waar ik niet veel voor zou voelen, dat is om te zeggen, laten we er nog eens een hele berg papier tegenaan gooien en weer allemaal nieuwe onderzoeken ... Volgens mij ligt hier in de basis gewoon waar het om gaat, maar als u zegt van, wij zouden als het ware dat nog eens wat meer inzichtelijk in een discussie naar voren willen laten komen in een technische sessie, dan kan ik me voorstellen dat dat behulpzaam is en dat we dan een conclusie kunnen trekken.

De voorzitter: Commissieleden. Ik wil aan u vragen als eerste, want dat lijkt me gewoon handig om even vast te stellen, is dit stuk geschikt om naar de raad gaan? En dan als u dat wel vindt, doe ik het op een positieve

manier, dan mag u uw hand opsteken. En dan gaan we even tellen. Dat is de ChristenUnie, dat is het CDA, dat is de Partij van de Arbeid voor de helft? De Partij van de Arbeid. En dat is het. Dan concludeer ik dat het stuk op dit moment nog niet geschikt is om naar de raad te gaan. U heeft al diverse toezeggingen gesteld om de raad extra te informeren. Ik denk dat dat handig is en goed is om dan van tevoren te doen en dan te kijken hoe dit stuk weer eventueel terug kan op de commissieagenda. Dan ga ik u nu voorstellen om te pauzeren, het is half zeven en dan gaan we om zeven uur weer verder. Dank u wel.

*Schorsing*

## **8. Vaststellen definitief ontwerp herinrichting Rollandslaan (MS)**

De voorzitter: Dames en heren, we gaan weer verder met het tweede gedeelte van de commissievergadering, commissie beheer. En we gaan naar agendapunt acht en dat is het vaststellen van het definitief ontwerp herinrichting Rollandslaan. Het voorlopige ontwerp over de herinrichting is in de inspraak geweest van 30 mei tot en met 17 juli 2020 en de reacties zijn overwegend positief, met een aantal kanttekeningen. Thema's die veel benoemd zijn, zijn de verkeersveiligheid, trillingshinder, type verharding en snelheid met de maatregelen. Naar aanleiding van de inspraakreacties is een aantal wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp en na het doorlopen van participatie- en inspraakproces is nu het definitieve ontwerp gereed om te worden vastgesteld. Het vaststellen van het definitieve ontwerp is een bevoegdheid van het college. De gevolgen van de oplossingen voor de hoge verkeersintensiteit zijn wijkoverstijgend en behoeven separate besluitvorming. Eerst zal worden bezien hoe de aanpassingen aan de Rollandslaan functioneren naar realisatie van het onderwerp ... Ontwerp, sorry. Voordat we overgaan naar de behandeling, zijn er nog zes insprekers die aanwezig zijn en twee schriftelijke bijdragen. De twee insprekers die nu aanwezig zijn, we doen het in twee groepjes, dus eerst twee en strakjes nog vier. Nu zitten hier de heer Stuip van de Fietsersbond en de heer Ruiter. Hartelijk welkom. U heeft zometeen het woord, u krijgt drie minuten de tijd en als die tijd bijna op is, geef ik u even een seintje dat u kunt afronden. Dank voor het wachten, we waren wat uitgelopen. Excuses daarvoor, maar fijn dat u wilt blijven wachten. Ik ga als eerste het woord geven aan de heer Stuip. Als u het microfoontje indrukt ... Ja, dan drie minuten gaan in.

De heer Stuip: Dank u wel, voorzitter. Geachte commissieleden, het DO is een prima resultaat voor de herinrichting van de Rollandslaan als woonstraatje met weinig verkeer. Met een breedte van vier meter tachtig lekker smal en '...' op de rijbaan. Tot tevredenheid van de bewoners. Maar de Rollandslaan is ook een relatief drukke ontsluitingsweg van het Ramplaankwartier, met ruim drieduizend auto's per etmaal. Dan zijn de verkeerskundige ontwerperegels van het COW leidend voor een veilige inrichting en niet '...'. Bij een krap profiel van vier meter tachtig op de Rollandslaan worden fietsers klem gereden of op te korte afstand gepasseerd. Op basis van de COW-regels dient de rijbaan hier vijf meter tachtig te zijn. De rijbanen met eenrichtingsverkeer aan weerszijden van de vijver hebben in het DO een kritische breedte van drie meter veertig. De beschikbare passeerafstand naast een fietser is onvoldoende, maar een deel van de autobestuurders zal toch inhalen, dwingt een ingehaalde fietser richting de geparkeerde auto's, of passeert hem op te korte afstand. De rijbaan dient hier minimaal vijf meter te zijn. De Rollandslaan, volgens het DO, is niet ingericht conform de ontwerperegels van het COW. De Rollandslaan maakt ook deel uit van een hoofdfietsroute volgens de '...' en is daarmee van bovenwijks belang. Uitgangspunt is hierbij dat fietsroutes buiten de binnenstad zijn voorzien van een herkenbare rode asfaltverharding volgens HVP-actualisatie en diverse ondersteunende moties. Dit is in het DO op geen enkele wijze gehonoreerd. De Rollandslaan, volgens het DO, is niet uitgevoerd conform het fingerende beleid. Dat het anders kan, bewijst de herinrichting van de Generaal Spoorlaan, in alle opzichten vergelijkbaar met de Rollandslaan. Bij de behandeling van het VO was u

unaniem positief over het vijf meter tachtig brede profiel met klinkers in het midden en rood asfalt aan de zijkanten. Ik citeer, Actiepartij, uitstekend ontwerp. Jouw Haarlem, hartstikke goed. D66, heel goed dat we de fietspaden in rood asfalt doen. Trots, prima plan. VVD, mooi dat dit ontwerp al klaar is. SP, heel goed plan. OPH, mooi plan. CDA, sluit aan bij AP. GroenLinks, dit willen wij heel graag. Partij van de Arbeid, heel goed plan, dertig kilometer woonstraat met fietsstroken. ChristenUnie, complimenten voor de wethouder. En de wethouder, had ik iedere week, iedere keer maar een Generaal Spoorlaan. Niet onbelangrijk is, het profiel een tachtig keer een tachtig voldoet aan de voorwaarden van de provinciale regeling. Kleine infrastructuur is daarmee voor vijftig procent subsidiabel.

De voorzitter: Uw tijd is bijna om, wilt u afronden?

De heer Stuip: Ik ben bijna klaar, nog twee zinnen. Dan komt er een Generaal Spoorlaan voorbij en die heet Rollandslaan. En opeens is alles anders. Gaan gemeente en ingenieurs opnieuw het wiel uitvinden met het '...' als bijbel. Uiteindelijk is de boodschap van de Fietsersbond kort en simpel, we verwachten dat de gemeente zijn eigen beleid uitvoert zoals ook geadviseerd door de RKC en daarnaast rekening houdt met landelijke COW-ontwerprichtlijnen.

De voorzitter: Keurig binnen de tijd, dank u wel. Mijnheer Ruiter, dan heeft u het woord. Als u het knopje indrukt, kunt u beginnen.

De heer Ruiter: Ja, goedenavond, allemaal. Ik woon op de Leendert Meeszstraat, vlak bij de Rollandslaan in de buurt. Ik heb ook zitting gehad in het bewonerscomité, maar ik spreek even vanuit mezelf hier. Over het algemeen en dat werd al beaamd door de Fietsersbond, zijn wij hartstikke tevreden over het ontwerp. We wilden de snelheid eruit hebben en de onduidelijkheid van de profilering van de weg. Het was nu een asfaltweg en het leek heel erg op een vijftigkilometerweg, terwijl het al jaren een dertigkilometerweg is. En ik denk dat dat in het ontwerp heel goed naar voren komt, dat dat anders wordt aangepast en versmallingen daar zijn omdat het juist vaak gezegd is dat drempels in een deel van onze wijk toch voor trilling, veroorzaken. Echter en ik denk, nu we zo ver zijn, zou ik toch graag willen dat het een perfect plan is en heb ik eigenlijk twee verzoeken, of twee opmerkingen in het plan. Ten eerste, er ligt nu een zebepad in het midden van de Rollandslaan en die wordt veel gebruikt tussen de school en tussen de speeltuin. De verkeerstechnische reden, zeggen ze, dat in de dertigkilometerweg het zebepad niet mag terugkomen, maar dat is niet altijd het geval, dat is geen wet van Meden en Perzen. En op dit moment is het natuurlijk in principe een dertigkilometerweg en met de tijdelijke maatregelen verandert er op die plek, behalve de inrichting met klinkers, niet heel veel. En het werkt voldoende en heel goed. En ik zou willen vragen eigenlijk om dat toch te laten terugkomen in het ontwerp. Het tweede is iets wat ik, wat mensen van de Leendert Meeszstraat en mensen die naar de tennisvereniging gaan, de grote vrachtwagens zullen er wat minder last van hebben, is een heel klein ontwerptechnisch iets en dat is, er komt een T-splitsing vanaf de Ramplaan, vanuit ... Nee, de Vlaamseweg naar de Rollandslaan om de snelheid eruit te halen, dat is heel goed naar mijn mening. Maar om dat te accentueren is daar een haag geplaatst bij de vijver. Het is een plek die ook veel gebruikt wordt door een aantal kinderen om naar school te gaan. Die haag, die zorgt dat die kinderen eigenlijk niet zichtbaar zijn als ze oversteken. Hij is wel al naar de zienswijze verkort en verlaagd, alleen het verlagen, dat is heel mooi, maar ik ben bang dat dat misschien de eerste paar jaar goed gaat en daarna is iedereen kwijt waarom dat zo moest zijn. En dan zul je misschien toch krijgen dat die hoger gaat, of er is te weinig geld voor groenvoorzieningen en dan groeit die haag op en dan krijg je weer die verkeersonveilige situatie. Bovendien, als je vanaf de Vlaamseweg naar de Leendert Meeszstraat afslaat, heb je nu al veel last als er verkeer uit de Rollandslaan komt vanuit de westelijke richting dat je ze niet goed kan zien vanwege een treurwilg. En nou wil ik absoluut

niet dat die treurwilg daar weggaat, maar wij als bewoners die daar in de buurt wonen, zijn wel soms illegaal, hebben een aantal van die takken, snoeien we die om een beetje overzicht te houden. Mocht die haag er komen, dan zie je dus in eerste instantie helemaal niets en ben je voorbij die haag, dan zie je alleen de treurwilg en dan zie je dus nog steeds niet wat er uit de Rollandslaan komt uit westelijke richting, wat wel voorrang heeft, want die komen van rechts. Dus wat mij betreft zou ik willen vragen van, kan die haag daar, ik snap het inrichtingsprincipe wel, maar ik denk dat het op die plek een verkeerd inrichtingsprincipe is en kan die haag niet gewoon uit het ontwerp? Het zijn twee kleine aanpassingen, maar ik denk dat het ontwerp daar een stuk beter van wordt. En dat was mijn bijdrage.

De voorzitter: Nou, dat is dan ook keurig binnen de tijd. Ik wil u twee alvast hartelijk danken voor het inspreken namens de commissie en voor uw komst. Zijn er nog commissieleden die op dit moment een vraag hebben aan een van deze twee heren, of kan ik de volgende vier sprekers laten komen? De heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Dank u wel. Aan de heer Stuip van de Fietsersbond. Bij de Generaal Spoorlaan wordt de fietsstrook af en toe onderbroken als er een kruising is. Vindt u dat ook een goed plan om dat op de Rollandslaan te doen?

De heer Stuip: Uiteraard.

De voorzitter: Zijn er nog andere commissieleden? Ja, de heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, ook voor de heer Stuip. U stelt eigenlijk twee dingen voor. Aan de ene kant wilt u dat de fietsstrook in rood asfalt komt en aan de andere kant wilt u dat het wegprofiel verbreed wordt. Stel dat u zou moeten kiezen, welke van de twee vindt u dan belangrijker?

De heer Stuip: De rode asfaltstroken die de hoofdfietsroute accentueren, die staan voor mij op één.

De voorzitter: De heer De Lint nog een keer, CDA.

De heer De Lint: En dan aan de heer Ruiter. Een vergelijkbare vraag. Als u de fietsstroken in asfalt zou kunnen hebben in de straat, maar zonder dat de straat verbreed wordt. Zou u dan dat goed vinden?

De heer Ruiter: Laat ik vooropstellen dat wij al heel lang wachten op herinrichting van de Rollandslaan en eigenlijk geen vertragingen meer willen. Dus eigenlijk, dit plan zoals het er nu ligt, is wat ons betreft hartstikke goed en we willen nu vooral door. Dus ik zit niet te wachten op nog grote aanpassingen. Wat ik noem, zijn gewoon echt tekenaanpassingen, maar grote aanpassingen in het ontwerp, dus ook liever niet dit soort zaken. Mocht het er echt van moeten komen dat er rood fietsasfalt komt, dan met die versmalling, want we willen zeker geen meer drempels, want dan krijg je dat probleem. Maar liever gewoon door zoals we nu bezig zijn.

De voorzitter: Mevrouw Baas-Oud, OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Ik heb een vraag aan de bewoner, ik ben even uw naam kwijt, excuus. U had het over het zebrapad wat er niet in terug getekend is. Is alleen dat zebrapad op die plek aanpassen voldoende, of wilt u meer, op meer plekken ook een zebrapad? Of heb ik het verkeerd begrepen?

De heer Ruiter: Nee ... Hij staat aan? Ja, hij staat aan. Nee, het gaat echt om dat zebrapad. Het wordt veel gebruikt, het is echt een plek van zeg maar het zuidelijke deel naar de school toe, iedereen gaat daarheen. En



die ligt op een goede plek. En in het ontwerp werd juist gezegd, hij moet niet terugkomen, want het is zo'n overzichtelijke situatie omdat er meerdere straten bij elkaar komen. Dat is echt al verbeterd en in het tijdelijke ontwerp en dat komt dus ook goed uit in het huidige ontwerp, want dat zorgt denk ik voor die T-splitsing dat het duidelijker wordt. Maar juist daarom is het naar mijn mening een goede om het nog terug te laten komen. En je merkt nu ook, wij stonden er met de Fietsersbond, want we hebben een overleg gehad waar we niet tot elkaar kwamen trouwens, maar vlak bij het zebrapad en er werd constant voor ons gestopt, terwijl we niet wilden oversteken, omdat we alleen maar stonden te overleggen. Dus je ziet dat die wel werkt.

Mevrouw Baas-Oud: Ja, oké, dank u wel.

De voorzitter: De heer Aynan.

De heer Aynan: Ja, dank u wel. Mijnheer de Ruiter, even over die haag, want er staat nu als reactie vanuit de gemeente dat de haag komt op een plek waar geparkeerde auto's stonden. Dus wat dat betreft is het een voordeel. En de haag heeft juist een signalerende werking, wordt ook als reactie gegeven. Wat vindt u daarvan?

De heer Ruiter: Ja, ik snap wat ze ermee bedoelen. En inderdaad staan er nu soms elektrische auto's, maar dat is een andere, het profiel was anders, want je komt nu natuurlijk niet op die auto's afrijden. Zeg maar, je komt nu vanaf de zijkant, dus je hebt een heel ander uitzicht. Dus ik snap dat ze die T willen accentueren aan die kant, alleen ik denk, omdat ze ook ten eerste, heb je eerst die haag en dan het voetpad, dus voor die kinderen zit je daarmee verkeerd, wil je dan echt die haag, dan zou je hem achter het voetpad moeten leggen. En maar als je dat doet, dan heb je nog steeds dat overzicht, houd je niet. Dus ik vind het antwoord niet helemaal juist, want het is gewoon een andere situatie. Je komt nu van de zijkant en dan heb je wel in eerst instantie een groter overzicht.

De voorzitter: De heer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Dank u wel. Mijnheer Ruiter, begrijp ik het goed dat u zegt dat als er geen vertraging optreedt in het project wanneer er voor rood asfalt wordt gekozen, dat dat geen probleem voor u is?

De heer Ruiter: Als de ideale wereld bestaat, zou dat zo zijn. Maar ik ben bang dat aanpassingen aan dit ontwerp toch weer gaan zorgen voor vertraging.

De voorzitter: Oké, ik zou nu graag de volgende vier sprekers naar voren willen roepen. Mag ik u twee verzoeken om eventjes de microfoon en tafeltjes schoon te maken met het doekje wat voor u ligt? Dan zijn we weer helemaal coronaproof voor de volgende vijf die komen inspreken. En dat is de heer Wennink, de heer Walbrecht, de heer Heijstek en de heer Hovinga. Als u naar voren zou willen komen en op een van deze groene stoeltjes zou willen plaatsnemen, dan ... Ja, dank u wel. Goedenavond. Prima. Nou, heren, ook u dank voor uw komst en het geduld om te wachten totdat wij ook klaar waren voor dit gedeelte. We waren wat uitgelopen. Ik ga u zo het woord geven. U heeft ieder drie minuten de tijd en als uw tijd bijna op is, dan geef ik u even een seintje en dan kunt u afronden. Ik zie dat bij twee van u de microfoon nog ingeklapt staat, dus dan moet het schermpje even ... Ja, bij u inderdaad en bij de heer Walbrecht, eventjes naar boven klappen, dan wordt het zichtbaar. Nou, ik ga beginnen bij de heer Walbrecht. U heeft drie minuten. Gaat uw gang.

De heer Walbrecht: Ja, goedenavond. Ik spreek vandaag namens de bewonerscommissie Rollandslaan. Zoals u wellicht weet, sleept het dossier zich al meer dan vijftien jaar voort. Begin 2016, is alweer vier jaar geleden,

hebben we een burgerinitiatief gestart wat uiteindelijk heeft geleid tot de motie tot herinrichting Rollandslaan. Maar vijftien jaar geleden heeft deze raad al het definitief ontwerp Rollandslaan goedgekeurd. Even voor u. De bewoners zijn dan ook blij dat er na een gedegen participatieproces een mooi ontwerp ter goedkeuring voor u ligt. In grote lijnen kan dit ontwerp op grote steun rekenen in de wijk, zoals blijkt ook uit de reacties van de inspraakbijeenkomsten en de ingezonden zienswijze van bewoners en belanghebbenden. De beoogde herinrichting van de Rollandslaan doet recht aan de status van de straat als een erftoegangsweg en niet, zoals de Fietzersbond net zei, een gebiedsontsluitingsweg, want die status heeft het niet. De Rollandslaan is een erftoegangsweg, een woonwijk dus. Een smal profiel hoort bij een dertigkilometerweg en moet zorgen voor lagere snelheden. Terughoudendheid met het toepassen van verkeersdrempels in verband met de bodemgesteldheid van het Ramplaankwartier, de huizen staan daar op zand gefundeerd. En strengpers klinkers, dat moet snelheidsremmend werken enerzijds en comfort voor fietsers geven anderzijds. Daarnaast hebben we een kleine vergroening van het centrale, ja, plein in het midden van de Rollandslaan, de voormalige busremise. Dus er komt ook wat groen terug en dat met behoud van zo veel mogelijk parkeerplaatsen. Het bewonerscomité Rollandslaan kijkt dan ook tevreden terug op een zeer uitgebreid en zorgvuldig doorlopen participatieproces in samenwerking met de medewerkers van de gemeente Haarlem en het ontwerp bureau. En natuurlijk de commissieleden van deze commissie. Dit heeft geresulteerd in een ontwerp dat zo veel mogelijk recht doet aan de wensen en eisen van alle partijen die hierbij betrokken zijn. We hopen dan ook dat dat door het stadsbestuur zo gewenste participatieproces hier wordt gerespecteerd en het voorlopige ontwerp dus een definitief ontwerp wordt. En ook daadwerkelijk zo snel mogelijk gerealiseerd kan worden. Dit was mijn bijdrage.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Bennink. Als u uw microfoon even openklapt, het schermpje naar boven. Ja, net als een laptop, maar dan anders. Ja, dat is de knop. Als je die indrukt, gaat het rode lichtje branden, heeft u drie minuten de tijd. Gaat uw gang.

De heer Bennink: Helemaal fijn, dankjewel. Beste raadsleden, fijn dat ik u allen nog een keer mag toespreken. Ik vroeg vanmiddag nog aan mijn dochter van, wat vind jij er eigenlijk van wat er moet gebeuren in de Rollandslaan? Ze is twaalf. En toen zei ze, dat ze zachter rijden. En laat dat nou precies het uitgangspunt zijn van ons burgerinitiatief. Daarmee zijn we begonnen, dat er zachter gereden gaat worden, waardoor het veiliger wordt, minder ongelukken gebeuren. Ik ga door een beetje door, merk ik, in mijn schrift, dus ik ga wat meer naar beneden kijken weer. Dat ze zachter rijden. Er wordt te hard gereden in de Rollandslaan. De gemeente heeft echt een fantastisch ontwerp hierover gemaakt in samenwerking met het verkeersbureau. Specialisten zijn dat, van het verkeersbureau. Er is gekozen voor versmalling om de snelheid naar beneden te brengen. Dit is tot volle tevredenheid van de vele wijkbewoners. Veel schoolkinderen maken gebruik van deze straat, zowel als voetganger als op de fiets gaan ze naar de Beatrixschool, dat is een lagere school. De kinderen zijn klein, tussen de vier en twaalf jaar en letten nog niet altijd zo goed op. Dus het is van eminent belang dat de snelheid laag is. Een lagere snelheid middels versmalling van het wegdek vergroot de veiligheid enorm voor deze kinderen. De wijkbewoners staan grotendeels geheel achter het VO, inmiddels DO, wat er nu ligt. Wijkbewoners, zeg ik. Zij leven in deze wijk, zij leven in deze specifieke wijk met hun eigen ... Daarom weten ze drommels goed wat er leeft in deze wijk en wat de problemen zijn verkeerstechnisch. En dat is dat er veel te hard gereden wordt. Dus heel graag versmalling en zeker geen verbreding, zoals de Fietzersbond voorstelt. Dat is compleet tegen de wens van de bewoners en dan ook compleet. Verbreding van de weg zorgt voor een nog hogere snelheid op de Rollandslaan. Dan kan de Fietzersbond wel roepen dat dat niet zo is, maar ik ben er zelf van overtuigd en u denk ik ook wel, u maakt het zelf mee, als een weg smal is, wordt er gewoon zachtjes gereden. Maar zo gauw zo'n weg breder wordt, ja, dan gaat iedereen gewoon toch wel even proberen om

even te gassen en te knallen. En dat is gewoon veel te gevaarlijk. Hoe hoger de snelheid, hoe hoger de impact ook van de ongelukken die plaatsvinden.

De voorzitter: Mag ik u ook vragen om af te ronden?

De heer Bennink: Ja, dat ga ik eens even doen. Wij willen dus graag een echte dertigkilometerwijk. En daarbij hoort geen brede weg. Daarom staan wij als bewoners pal achter het, samen met het bewonerscomité herinrichting Rollandslaan achter het goed doordachte VO-DO van de gemeente. Ik hoop en verwacht dan ook dat de gemeenteraad achter deze bewoners gaat staan en niet achter de plannen van de Fietsersbond. Ik dank u vriendelijk.

De voorzitter: U ook bedankt. Dan ga ik het woord geven aan de heer Heijstek.

De heer Heijstek: Zo moet hij het doen, hè? Ja, goedenavond, mijn naam is Geert-Jan Heijstek. Ik ben bewoner van het Ramplaankwartier en daarbij ook een enthousiast deelnemer aan iZoof car sharing in onze wijk. Inmiddels ben ik zelfs enthousiast vakmatig werkzaam in de projectorganisatie iZoof of car sharing. En zoals velen van u weten, is het pilotproject iZoof car sharing een bewonersinitiatief en een samenwerking tussen iZoof en de bewonersvereniging Ons buurtschap. Ja, in 2019 werden aan dit initiatief twee vergunningen verleend voor twee standplaatsen voor elektrische iZoof deelauto's en een uniek gebruik van één laadpunt met twee parkeervakken aan de Rollandslaan aan de kop van de vijver. Dat is een centrale plaats in de wijk, heel belangrijk. Dankzij deze facilitering konden wij in de wijk 23 auto's, personenauto's verminderen. Mensen hebben gewoon hun auto weggedaan of geen auto gekocht zelfs. Die zijn dus verdwenen. Nou, in dit hele herinrichtingsplan en het hele participatieproces is op onverklaarbare wijze, zijn deze twee stakeholders, ons buurtschap en iZoof car sharing niet gekend in het participatietraject. En wat er nu gebeurd is, is dat in het ontwerp deze twee plaatsen verdwenen zijn aan de kop van de vijver. Nou, dat is ongewenst. En het definitief ontwerp wat nu ter tafel ligt, daarin, ja, komen die dus niet terug, of in ieder geval aan de buitenrand van de wijk. Nou, dat is absoluut ongewenst voor een deelinitiatief. Ja, het is eigenlijk zo dat als de raad instemt op deze manier met dit ontwerp, waarbij dus die plaatsen verdwijnen, ja, dan dwingen zij ons initiatief om juridische stappen te ondernemen omdat er niet voldaan is aan de participatiewet wat ons betreft. Wij hebben inmiddels een alternatief voorstel gedaan aan de wethouder en wij willen u eigenlijk ook daarom vragen of het niet veel eleganter is om op deze manier en niet die juridische weg in te gaan, zeg maar.

De voorzitter: Ik wijs u er op dat u ook tijd ...

De heer Heijstek: Ja, dus een minimale ingreep ... Het is een minimale ingreep en dan kunnen gewoon de plaatsen zoals die er nu zijn behouden worden met de laadpaal. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. En als laatste dan de heer Hovinga. Gaat uw gang.

De heer Hovinga: Ja, goedenavond. Ook dank dat ik hier mag praten met u. Ik ben Richard Hovinga, woon ook in het Ramplaankwartier, ruim twintig jaar en ben een van de initiatiefnemers van iZoof, van het elektrisch auto deelinitiatief. Ik heb ook al meerderen van u daar eens over gesproken, ben ook al eens eerder hier geweest, dat was toen om de betreffende laadpaal gerealiseerd te krijgen. Die is uiteindelijk na zestien maanden geplaatst. En wij zijn nu niet erg blij met het ontwerp wat nu voorligt, waar die paal gewoon verdwenen is. Ik heb ook een zienswijze ingestuurd, want ik zag al in het voorlopig ontwerp, zag ik dat dat niet ingetekend was. En ik kreeg doodleuk een brief waarin stond ja, dat is geen probleem, die en die paal komt er en dat is dan de vervanging. Maar dat was een paal die we meer dan een jaar geleden al aangevraagd hebben

en er zou een extra paal komen, want we hebben namelijk vier elektrische deelauto's in de wijk. En voor een deelauto betekent het dat je vaker moet laden dan een gewone gebruiker. De auto wordt intensiever gebruikt en met een lege accu kun je niet rijden. Dus ja, ik ben echt verrast door deze gang van zaken en ik voel me ook absoluut niet vertegenwoordigd op dit punt door de bewonerscommissie die aangeven dat zij voor de bewoners inbreng hebben gegeven. Maar er zijn dus meer dan tachtig gebruikers in de wijk die hier gebruik van maken. Er zijn, zoals ik net hoorde, 23 mensen die hun auto weggedaan hebben, er is ook parkeerdruk in de wijk, daar zag ik ook een reactie over voor dit debat. Wij geven daar dus invulling aan. En het is een bewonersinitiatief. En ik merk dat het vanuit de gemeente op deze manier eerder tegengewerkt wordt dan ondersteund wordt. En mijn vraag is dan ook van, zo'n initiatief van bewoners die iets willen doen aan de problemen in de stad en in de wijk, is daarvoor geen plaats in Haarlem en wat is de zienswijze van de commissie hierop? Ik ben het eens met een voorgaande spreker dat, ik wil ook geen vertraging. Ik vind het heel fijn dat er nu eindelijk een plan ligt, maar dat wil ik wel graag aangepast zien op dit punt. En volgens mij is het een pennenstreek om te zorgen dat de huidige paal gecontinueerd wordt en dat de plek gewoon blijft zoals die is. Dat is geen grote aanpassing en behoeft dus ook geen vertraging, maar dan zou ik wel graag willen dat de commissie daar een toezegging op doet. En nou ja, persoonlijk vind ik het heel vervelend dat ik wederom moet komen inspreken voor iets waar we gewoon een vergunning voor hadden. En dan, als je niet oplet, ben je gewoon je toezegging en je plek kwijt in de wijk. En ja, ik wil ook graag aangeven dat het voor autodelers, die hebben de auto niet voor de deur staan, dan is het heel fijn dat zo'n plek centraal in de wijk is en op een korte loopafstand. Dat je niet zeg maar ergens, nou ja, achteraf geplaatst wordt, maar dat het op een centrale plek is, omdat heel veel mensen daar ...

De voorzitter: Wilt u ook afronden?

De heer Hovinga: Ja, ik hoop dat u dit wilt meenemen in uw overweging. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. U alle vier hartelijk dank voor het inspreken. Dat wordt zeer gewaardeerd door deze commissie. Zijn er nog commissieleden die een vraag hebben? Ja, ik zie de heer Van Leeuwen van D66.

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. Ja, het auto delen gaat mij inderdaad natuurlijk na aan het hart, want ik ben ook geen autobezitter en maak graag gebruik van Greenwheels en SnappCar die bij mij in de wijk beschikbaar zijn. En daarom ook een vraag, want u zegt eigenlijk allebei, er zijn 23 auto's verdwenen. Waarom is het dan alsnog een probleem om een plek voor een laadpaal te vinden? Want ik snap dat niet zo gaat. Als er 23 auto's weg zijn, dan moet er toch ergens een laadpaal kunnen komen en hoeft het ook niet eens per se misschien in dit ontwerp, of kan ik niet rekenen? Ik snap het niet. Ja, aan een van u beiden, of allebei een antwoord.

De heer Hovinga: Wij hebben meerdere locaties aangegeven, ook bij de eerste paal die wij aangevraagd hebben en bij de tweede paal wederom. Ja, ik begrijp ... Ik heb dezelfde verwondering. Er zijn een heleboel mogelijkheden, ook vlak rondom het pleintje had wat ons betreft ook prima geweest. Destijds is ervoor gekozen, dat wordt de plek. Daar hebben wij zelf geen inspraak in gehad. En ook de nieuwe plek bij de DekaMarkt, voor de twee nieuwe plekken, hebben wij ... Wij hebben wel aangegeven dat een aantal plekken, dat we die graag zouden willen, maar ja, wij gaan daar niet over. Dus ik heb dezelfde verbazing. Er zijn genoeg plekken waar dat kan.

De heer Heijstek: Mag ik nog iets zeggen, heel kort, als reactie?

De voorzitter: Heel kort, alstublieft.

De heer Heijstek: Want het is aan ons allebei gevraagd, dus dan mag ik ook nog even, hoop ik. Ik zal het kort houden. Waar het om gaat, is dat eigenlijk ook als je kijkt naar het ontwerp, is daar ... Daar is eigenlijk een lege ruimte ontworpen. Ik geloof dat het zelfs gewoon geplaveid is. Dus waar de auto's nu staan, met die paal, dat kan gewoon blijven zoals het is. En dat is ook eigenlijk ons voorstel, van laat die laadpaal daar gewoon staan, want er is overal ruimte voor. Sorry.

De voorzitter: De heer Van Leeuwen.

De heer Van Leeuwen: Even een vervolgvraag. Als ik het goed begrijp, het gaat u zozeer om die laadpaal, er zijn 23 auto's weg uit de wijk, dus het zou wat u betreft ook ergens anders kunnen?

De heer Hovinga: Maar dan wel graag centraal en niet ergens aan de rand van de wijk dat mensen ver weg moeten. Maar ja.

De voorzitter: De heer Aynan, u had ook een vraag.

De heer Aynan: Ja, voorzitter, twee vragen. Eentje voortbordurend op de heer Van Leeuwen. Als ik naar de reactie kijk, dan wordt u een plek aangeboden bij de DekaMarkt. Nou, dat is wat mij betreft, zoals ik het zie, een centrale plek, nog centraler dan bij de vijver. Dus wat is daar dan op tegen, is mijn simpele vraag.

De heer Hovinga: Die laadpaal, daar hebben wij een verzoek voor ingediend meer dan een jaar geleden. Wij hebben vier auto's en wij wilden dus vier laadplekken in de wijk. Dat was ook besproken met de gemeente. Dus dat was al een lopend traject, dat is een ander proces. Dus we zouden uiteindelijk zeg maar, alle auto's zouden een vaste plek krijgen. Nu hebben we twee auto's die een vaste plek hebben en twee auto's die zeg maar links en rechts, ja, gewoon moeten laden.

De heer Aynan: Ja. Dus eigenlijk is dit geen reactie op uw zienswijze, zeg maar? Dit lag al in de pijplijn? Ja. Helder, oké, dank u wel. Een vraag voor mijnheer Wennink, voorzitter. Wennink, Wellink? Ja. Ja, zachter rijden, dat is uw boodschap. En u zegt, met dit ontwerp gaat dat gebeuren. Heeft u ook een mening over het behoud van het zebrapad?

De heer Wennink: Dat zou ik prima vinden, om dat te houden. Jazeker.

De heer Aynan: Dank u wel.

De voorzitter: De heer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Ik had één vraag aan de heer Heijstek. Misschien kan hij een antwoord geven, is er een bepaalde vergunning afgegeven toen met die laadpalen? Kunt u daarop antwoorden?

De heer Heijstek: Ja, klopt. Dat is vergund in 2019. En die bij de DekaMarkt, dus dat is zeg maar, dat zou dan nou, rond december staat dat in de planning om daar nog twee, nou ja, één laadpaal en twee plekken te creëren. Daar is ook vergunning voor verleend.

De voorzitter: De heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Ja, twee vragen voor de heer Walbrecht. Allereerst, heeft de bewonerscommissie bezwaar tegen het behouden van die laadpalen?

De heer Walbrecht: Volgens mij had ... Over welke laadpaal hebben we het? Die van iZoof?

De heer De Lint: Ja, die van iZoof. Want voor zover ik zie, staan er vier laadpalen ingetekend rondom de vijver.

De heer Walbrecht: Zoals ze hiernaast zeggen, in 2019 waren ze vergund en toen hebben we natuurlijk al aangegeven van, er komt een herinrichting, dus die vergunning, daar hebben toen iets van twaalf mensen beroep tegen aangetekend. Het is natuurlijk zo dat die tijdelijk is, die vergunning. Het was niet de bedoeling dat ... Dat middenplein zouden we vergroenen. Overigens, dat streeft iZoof ook na, toch? Minder parkeerplaatsen in de wijk en vergroening van de wijk, dat is wat ze nastreven. En nu kunnen we vergroenen en wat willen ze? Parkeerplaatsen.

De voorzitter: Dames en heren. Ja, u krijgt uw vraag hoor, mijnheer De Lint, maar ik wil wel eventjes ervoor waken dat we nu niet een iZoof-laadpalendiscussie krijgen. Het is goed dat de insprekers natuurlijk er aandacht voor hebben gevraagd, maar ik wil wel eventjes erop wijzen dat ik daar niet naartoe wil. De heer De Lint.

De heer De Lint: Dan heeft u geluk, want mijn tweede vraag gaat niet over laadpalen. Die gaat over de fietspaden. En of de bewonerscommissie bezwaar zou hebben tegen die fietsstroken, mits de weg niet verbreed wordt en mits het op hetzelfde moment opgeleverd zou kunnen worden als het huidige DO.

De heer Walbrecht: Nou, volgens mij heeft de gemeente tot twee keer toe een ontwerpbureau ingehuurd. Eerst BVA en nu het huidige bureau wat het huidige ontwerp heeft neergelegd. Al die twee bureaus die komen tot dezelfde conclusie hoe die weg ingericht moet worden. We hebben het hier over verkeersspecialisten, die worden ingehuurd door de gemeente. En die geven de oplossingsrichting aan. Ik ben geen verkeerskundige, maar het lijkt mij dat we in deze gewoon de gemeente en de verkeerskundigen volgen.

De voorzitter: Mooi. Ik zag ...

De heer Walbrecht: En dus gewoon de oplossing nemen zoals die in het DO is aangegeven door de verkeerskundigen.

De heer De Lint: En die alternatieve oplossing ziet u dus gewoon per definitie niet zitten?

De heer Walbrecht: Ik ben geen verkeerskundige.

De voorzitter: En zijn er nog andere vragen? Anders wil ik graag gaan naar behandeling van het stuk. Mooi. Dan wil ik de insprekers nog hartelijk danken. Ik wil u vragen om eventjes met een doekje inderdaad de microfoon schoon te maken en het tafeltje waaraan u heeft gezeten. En dan mag u rechtsom naar de achterkant van de zaal lopen. Dan gaan wij beginnen met de behandeling van het stuk. En wie kan ik het woord geven? Ik zie hier dat de heer Visser heel graag wil en daarna bent u. De heer Visser, ChristenUnie, gaat uw gang, hoor.

De heer Visser: Dank u wel, voorzitter. Bedankt voor alle insprekers. En ik denk dat het goed is dat we hier nog een keer over spreken, gezien alle reacties. Ik wou ook de wethouder bedanken voor de memo die is gestuurd naar aanleiding van mijn aangehouden motie bij de vorige behandeling. En ook dank dat deabri voor de bushalte is toegevoegd aan het ontwerp. Dan blijven er nog een aantal discussies over. Allereerst is dat de laadpalen. Was ik eerlijk gezegd door verrast en ik heb twee maanden geleden al ambtelijk en via een andere

wethouder aan de bel getrokken van, hier gaat volgens mij iets mis. En toch is het niet opgelost en werd ik er van de week over benaderd. Dus ja, misschien kan de wethouder erop reflecteren. De locatie van die laadpalen maakt me niet zozeer uit, of dat op de huidige locatie is of ergens anders, als het inderdaad maar wel centraal is ergens bij die vijver. En volgens mij moeten we dat toch kunnen oplossen vanavond. Dan de participatie. Ja, er zijn verschillende meningen over wat de Fietsersbond heeft ingebracht, maar wat ze in ieder geval inbrengen in reactie op die memo van de wethouder, is dat in de ontwerpfase van de participatie, ze het laatste deel, dat het daar niet helemaal goed is gegaan. En misschien kan de wethouder daarop reflecteren, want wat kunnen we nou leren voor volgende processen? Want bij eerdere ontwerpen is wel in de ontwerpfase participatie geweest en waren misschien dit soort discussies die we vanavond hebben, voorkomen geweest. Ja, dan gaat de discussie over asfalt en gaat over de breedte van de weg en vooral ook wat de bewoners willen, die snelheid eruit. Nou, ik denk dat we het daar met z'n allen vanavond over eens zijn, die snelheid, die moet er gewoon uit. Wat moet je dan doen? Nou, allereerst de reactie van de wethouder over de fietsstroken. En daar zegt de wethouder zelfs van ja, die passen niet in dertigkilometerzones, want dan wordt het een grijze weg. Nee, het wordt een grijze weg als je fietsstroken op vijftigkilometerwegen doet, maar de CROW beveelt zelfs fietsstroken bij dertigkilometerzones aan. Sterker nog, je kan er subsidie voor krijgen bij de provincie. Ik citeer letterlijk, een wegvak, van de COW, een wegvak dat deel uitmaakt van een hoofdfietsnetwerk moet meer fietskwaliteit en comfort bieden dan een wegvak dat slechts door enkele fietsers wordt gebruikt in de vorm van een fietsstrook. Dus dat de wethouder hier die grijzewegendiscussie erbij haalt, het klopt niet. Iets is een grijze weg als mensen inderdaad te hard rijden, waar de bewoners het nu over hebben, als die weg zodanig is ingericht dat mensen harder dan die dertig kilometer gaan rijden. Maar als het helemaal volgens die dertigkilometernorm is ingericht, dan en er zijn zo veel fietsers, dan hoort volgens de COW-normen er gewoon een fietsstrook te zijn. Dus ik betreur dat de wethouder dat toch weer hier ter discussie stelt, ondanks allerlei moties in de raad. En ja, misschien moeten onze kaders dan toch nog duidelijker gaan maken voor de wethouder, maar volgens mij heeft de Fietsersbond op dit punt wel een punt. En als je die fietsstrook en asfalt uitvoert, dan heeft de wethouder het over beheer en onderhoud. Nou, er zijn genoeg voorbeelden waar het gewoon goed gaat. Het gaat er gewoon om, hoe leg je het aan en doe je het in de juiste volgorde? Nou, er zijn mooie foto's van aangeleverd hoe het in Santpoort is gedaan, prima. Dus wat betreft de ChristenUnie komen er gewoon fietsstroken in asfalt. Het probleem is dan de breedte van de weg. En ik denk dat daar vooral de discussie over is. En dan zal ik eerlijk zijn, bij de westzijde ben ik het niet eens met de Fietsersbond. De Fietsersbond zegt, kopieer de Generaal Spoorlaan. Ja, dat zou kunnen, als we vanuit blanco zouden beginnen. Maar het probleem is dat hier bomen staan en mooie bomen staan. En als je het profiel van de Generaal Spoorlaan wil doen, dan zul je de bomen moeten kappen. En ik denk dat de meeste mensen dat niet zullen willen. Dus dan is de enige discussie nog van, ga je de huidige breedte houden of ga je het iets smaller doen? Nou en ik snap de redenatie van de Fietsersbond wel van nou, dan moet je eigenlijk de huidige breedte houden, omdat anders fietsers in het gedrang komen, maar ik snap ook de bezwaren en de zorgen van de bewoners. En een ideaal profiel aan de westzijde is er eigenlijk niet. Dus als we met z'n allen tot een compromis kunnen komen van nou, we doen het ontwerp van de wethouder, maar wel met fietsstroken, in rood asfalt, dan zijn we er volgens mij. Dan blijft over de oostzijde rond de vijver. En daar hoor ik de bewoners een paar keer ook zeggen van, we willen vooral niet dat de auto's harder gaan rijden. En daar doet de wethouder iets vreemds met de CROW-richtlijnen. Er wordt namelijk gekozen voor drie meter veertig. Maar de CROW is ook hier duidelijk. Als er zo veel fietsers zijn, maar vooral ook als er auto's geparkeerd zijn, dan heb je een schampstrook nodig van vijftig centimeter. Anders is het onveilig. En hier is langs het parkeren van auto's ... En het is eenrichtingsverkeer. Het was een heel ander verhaal als het tweerichtingsverkeer was, maar eenrichtingsverkeer lokt uit tot hard rijden. En dan is drie meter veertig echt onveilig. Dan moet je of smaller, naar drie meter, zodat de auto's er absoluut niet langs kunnen, ja, dat betekent dat je af en toe achter een fietser blijft haken, of je moet breder, zodat de auto's er langs kunnen, maar ja, dan zeggen de bewoners,

we zijn bang dat ze hard gaan rijden. En dan kan je misschien drempels toevoegen of andere dingen, maar ja, dat levert heel wat emotie denk ik ook op en de vraag is of we er dan uit komen. Dan is mijn conclusie dus, moeten we CROW volgen en dus niet de drie meter veertig van de wethouder doen, maar drie meter? Vrachtwagens kunnen er nog steeds langs, het argument van de wethouder klopt niet, vrachtwagens zijn twee meter vijftig, dus die kunnen makkelijk over drie meter. Die kunnen namelijk ook al die smalle straatjes in, kijk maar naar de vuilniswagens van Spaarnelanden. Dus drie meter kan gewoon. Dus mijn conclusie is aan de oostzijde, volg de CROW, doe het zelfs dus nog ietsjes smaller, worden bewoners alleen maar blij van, want dan gaan de auto's nog langzamer rijden en doe het met fietsstroken in rood asfalt. Volgens mij hebben we dan een oplossing gevonden die niet helemaal ideaal is, met name de westzijde, want daar is eigenlijk geen ideale oplossing mogelijk vanwege de bomen, maar wel meer comfort voor de fietsers en meer snelheidsbeperking rondom de vijver waar de bewoners om vragen. Dus voorzitter, dat is mijn voorstel en ik hoop dat we daar met z'n allen vanavond uit kunnen komen. En tenslotte is mijn conclusie, ik hoop dat we dit soort discussies veel minder gaan krijgen in de raad en dat lossen we op door snel die kaders in het mobiliteitsbeleid strakker te stellen. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Moison van de SP.

Mevrouw Moison: Ja, ik heb wel een iets ander verhaal. De bewoners van de Rollandslaan en andere partijen uit de wijk zijn samen langdurig betrokken geweest bij de vormgeving van het ontwerp. Samen met adviseurs en verkeersdeskundigen is veel werk verzet om tot een verkeersveilige omgeving te komen met een mooie uitstraling. Dat was de grote wens. Door hun via verkeerskundigen opgedane kennis zijn zij overtuigd dat de verkeersveiligheid met het ontwerp gewaarborgd is en ook de snelheid dus duidelijk teruggebracht is. De SP heeft hier vertrouwen in. Bij de vorige keer dat dit punt behandeld is, was er ook een vrouw die insprak en zij zei dat de visie op de rode fietspaden en die de '...' dan aanhoudt eigenlijk achterhaald is en dat de verkeersdeskundigen daar heel anders over denken en het helemaal niet zo is dat je je veiliger moet voelen omdat er een gescheiden pad is. De SP vindt de inspraak van bewoners heel erg belangrijk. Zij kennen als geen ander hun omgeving. De bewoners zijn niet over één nacht ijs gegaan en zij hebben zich goed in de materie verdiept. Er is groot draagvlak in de wijk, er zijn ook voor de ... Om hoe het er uit ziet, is er veel groen bijgekomen, bomen extra worden er geplant. En de SP staat dus achter het ontwerp zoals het nu hier ligt. De enige kleine kanttekening is dat misschien naar die wilg gekeken kan worden en de heg, dat die dan ook echt dusdanig laag is dat het de veiligheid bewaart, wat de bedoeling van alles is. Dank u wel.

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

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Ja, er is inderdaad een ontwerp gemaakt en de bewoners maken zich zorgen over de uitvoersnelheid. Maar wat ons betreft hoeven de aanpassingen die nu voorliggen, niet zo veel tijd te kosten. Volgens ons is dat vrij eenvoudig door te voeren. Om te beginnen, nou, dit ontwerp werd net door de SP gezegd, is een heel goed ontwerp en de bewoners zijn dus door verkeerskundigen gemaakt. Maar u ziet het allemaal bij de stukken en ik heb er technische vragen over gesteld, waar is het nou op gebaseerd? Het is gebaseerd op verkeerstellingen, op verkeersintensiteiten. Dat klinkt goed, hè? Waar is dan naar gekeken, naar het autoverkeer. En dan gaan bij mij de twijfels beginnen te rijzen, want je hebt hier ook een hoofdfietsroute. En hoe kan het nou dat die mensen die daar hebben gestaan met hun kleine klikkertjes, niet ook even de fietsen hebben meegeteld? Want dan hadden we namelijk een serieuze afweging kunnen maken van, is dit inderdaad een goed ontwerp? Want ja, als er hier maar één fietser per dag langskomt, dan is het natuurlijk prima om hier gewoon klinkers te hebben, maar als hier meer fietsers dan auto's langskomen bijvoorbeeld, ja, dan wil je juist dat er extra aandacht voor de fietsers is. Dat is echt een gemiste kans. Dus als



we ons ontwerp willen verbeteren, doet u dan alstublieft ook tellingen naar de verkeersintensiteit van fietsers. Dat zijn namelijk ook verkeersdeelnemers, echt waar. Nou, wat ons betreft kunnen we ons verder prima vinden in de aanpassingen zoals de ChristenUnie die voorstelt. Het klinkt allemaal heel technisch, maar wij konden het allemaal prima volgen hier. Wat ons betreft is het heel simpel. De westzijde met rood asfalt uitvoeren en dezelfde profielbreedte en de oostzijde langs de vijver versmallen, maar ook met rode fietsstroken uitvoeren.

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

De heer De Lint: Ja, dank u wel, voorzitter. Dit is een lastige voor ons. Maandag sprak ik de heer Visser van de ChristenUnie en ik was het eens met zijn overwegingen. En nu hoor ik hem weer en deel ik eigenlijk wel zijn pleidooi voor fietsstroken. En toch kiest het CDA niet zonder voorwaarde voor deze kant van het verhaal. Wat voor ons ligt, is een plan waaraan een voor omwonenden voorbeeldige inspraakprocedure aan ten grondslag ligt. En die willen wij ook honoreren, die willen wij niet zomaar op de schop gooien. Als de fietsstroken door de gehele Rollandslaan worden doorgetrokken in asfalt, ... onduidelijke voorrangssituaties. Daarom heb je onderbrekingen nodig bij elke zijstraat. Dus gaan we die fietsstroken doen, dan willen we dat ook hebben.

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

De heer Visser: Dank u wel, voorzitter. Mijnheer De Lint, hartelijk bedankt voor deze aanvulling. Dat heb ik inderdaad net niet gezegd, maar dat bedoelde ik wel. En volgens mij heeft de Fietsersbond dat in de reactie ook beaamd. Natuurlijk moet je de voorrangssituatie helder hebben, dus onderbreken bij de zijstraten. En ik ben het ook met u eens wat u ongetwijfeld gaat zeggen over de snelheid.

De voorzitter: Het is wel de bedoeling, mijnheer Visser, dat u niet een soort derde betoog voor uzelf houdt. Het is altijd de bedoeling om een vraag ...

De heer Visser: Er werden woorden in mijn mond gelegd, dus daarom wilde ik dat even corrigeren.

De voorzitter: Ja, daar heeft u ook wel weer gelijk in. De heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Ik dank de heer Visser en dan hoef ik niet te beginnen over de snelheid. Wat wilde ik zeggen? Ja, een harde voorwaarde hiervoor is dat we geen vertraging willen opleveren. Dus vragen wij de wethouder, kunt u toezeggen dat die stroken ingepast kunnen worden zonder vertraging voor het proces? Tot slot willen wij nog benoemen dat de iZoof-laadpalen wat ons betreft gehandhaafd kunnen worden. Vraag aan de wethouder, is dat technisch haalbaar? Voor zover mijn eerste termijn, dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ja, dit is een prachtig project in die zin dat bewoners zijn begonnen van, wij willen iets, wij willen gewoon dat die weg eindelijk wordt aangepakt. En dat dat heeft gewerkt, dat de gemeente aan tafel is gekomen en dat er gezamenlijk een mooi project uit is voortgekomen. Het is mooi dat het ook snel is gegaan. Tenminste, in het begin niet zo heel erg, het heeft wel heel erg lang geduurd. Maar toen we eenmaal op weg waren, toen is de VO-procedure heel snel gegaan, zelfs zo snel dat wij het VO hier nog ter bespreking hadden terwijl de inspraak al geweest was. En er ligt nu al een DO. Het enige wat ik ervan niet snap, procedureel, is waarom dat niet naar de raad gaat. Er worden keuzes gemaakt, het kost geld. Dat zit weliswaar in het IP, maar vaststelling door de raad, dat geeft gewoon legitimatie voor een project. Maar goed,

dat is een punt waar we op andere punten nog weleens over verder discussiëren, dus daar hoeft u ook niks mee. Snelheid en intensiteit moet minder. Het verminderen van de snelheid helpt ook volgens mij om de intensiteit te verminderen, dus in ieder geval voor het sluipverkeer naar het strand. Dus het verminderen van de snelheid is eigenlijk het allerbelangrijkste wat we moeten bereiken. En dat gaat volgens mij goedkomen als we de versmallingen die in het DO staan gewoon vasthouden, maar als we ook nog daarbij dat rode asfalt toepassen. Want dat rode asfalt, dat is eigenlijk een boven, ja, dat gaat eigenlijk verder dan de buurt. Dat is ... De buurt die wil graag minder, dat er minder hard gereden wordt, daarom zeiden we, die klinkers moeten er komen. Maar rood asfalt is iets dat gaat over hoofdfietsroutes. Hoofdfietsroutes in de hele stad zouden moeten worden uitgevoerd in rood asfalt, zodat ze herkenbaar zijn en zodat je weet van, hier gaat de fiets voor en mag de fiets doorfietsen. Dat is belangrijk, dat we die duidelijkheid in de stad krijgen en dat we dus ook in deze buurt die fietsroute in rood asfalt uit neerleggen. En ik heb gehoord nu dat de buurt daar in feite niet tegen is, mits het helpt om de snelheid terug te dringen. Nou, dat lijkt mij dat dat heel goed helpt, want als je nog maar weinig ruimte hebt voor de auto omdat er een fietspad is en een heel klein stukje voor je auto, dan moet je daar toch over nadenken, dus dan ga je vanzelf terug in snelheid. En het moet inderdaad ook geen vertraging opleveren in de uitvoering. Wij vinden wel dat het belangrijk is dat dat gebeurt. Nou, de laadpalen, dat vinden we ook heel belangrijk. Ik begrijp, ja, dat die een beetje kwijtgeraakt zijn uit het ontwerp. En ik hoop dat de wethouder kan uitleggen waarom dat gebeurd is en dat ze gewoon terug kunnen komen, want die stonden er, daar hadden we al heel lang over gedaan in het begin om ze daar te krijgen, de laadpalen. En het is belangrijk, deelauto's zijn belangrijk. Het is belangrijk dat mensen hun auto eruit doen als dat mogelijk is en dan moet er wel een mogelijkheid zijn om een deelauto te hebben en die moet ook nog elektrisch zijn, vinden wij. Dat zebra-pad, nou ja, ik snap dat dat een ding is. Hebben we het eigenlijk niet over gehad, het past niet bij dertigkilometerwegen. Het zou mooi zijn als het eventueel terug kan komen als blijkt dat daar toch te hard wordt gereden en als het gevaarlijk blijkt te zijn. En dan hebben we nog één ding en dat is de S. Daar heeft nog niemand het over gehad, maar die es op de rotonde, daar is gezegd, maar dat is eigenlijk niet uitgelegd, dat die niet te verplaatsen zou zijn. En ik zou willen vragen of dat niet toch mogelijk zou zijn en wat de kosten dan, dat het berekend kan worden wat de kosten dan zijn om die es misschien te verplaatsen, want ik snap wel dat die weg moet daar.

De voorzitter: Mevrouw Van Zetten, Hart voor Haarlem.

Mevrouw Van Zetten: Ja, ik vraag me af, hoeveel mag dat kosten en waar moet die es naartoe worden gebracht?

Mevrouw Schneiders: Wellicht naar de zijkant. Er komen twaalf ... Of nee, er komen er nog veel meer. Er komen allemaal bomen terug, maar dat zijn natuurlijk kleine sprietjes. Dus als we nou op een van die plekken van die kleine sprietjes gewoon een grote es neerzetten, dan zijn we gewoon weer een stuk verder.

Mevrouw Van Zetten: Maar wat is het budget wat u daarvoor wil reserveren?

Mevrouw Schneiders: Precies, ik heb geen idee. Dan zou ik eerst willen weten hoeveel het zou moeten kosten.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Even kijken, de heer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Het is een prima plan. Het is jammer natuurlijk met laadpalen, dat is natuurlijk een probleempje. En ik denk dat die mensen die ingesproken hebben, dat die heus wel mee willen werken om dat op korte termijn te regelen. En dat is denk ik maar positief. Ik heb zelf met de mensen ook even met de auto een rondje gemaakt door de buurt. En dat leeft toch wel dat de mensen ook de deelauto's

willen hebben. En dat is natuurlijk ook iets wat je vooral in zo'n buurt wil opstarten en meegeven. Ik kan me natuurlijk ook wel vinden in wat mevrouw Schneiders zegt. Je zou wat kunnen verschuiven, maar dan willen wij toch wel een beetje de medewerking van de bewoners en een goed overleg. Wij zouden wel graag willen, de zebra, want dat is denk ik toch bij een heleboel dertigkilometerpunten als expert, kan ik wel zeggen, vrijdags, dat ik precies weet waar ik over praat, dat de mensen toch te hard rijden. Het lijkt wel alsof het corona is vandaag de dag, er wordt maar gas gegeven. En dat wil ik toch even zeggen, dat dat verbeteren moet. Je moet de mensen misschien even bij de hand nemen in deze tijd. Dus wij kunnen het plan goedkeuren, maar wel overleggen, zebra en eventueel aanpassing voor de laadpalen. Dat zou een goede suggestie wezen voor deze wethouder.

De voorzitter: De heer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Dank u wel, voorzitter. Ja, voorzitter, wethouder, wat ik zo interessant en leuk vind aan deze commissie, is dat we altijd zo gedetailleerd met elkaar de discussie aangaan. Welke kleur asfalt, klinkers, hoeveel bomen erbij, hoeveel eraf. Ik zou het grappig vinden als bijvoorbeeld in de commissie ontwikkeling met elkaar discussies aangaan over de kleur van bakstenen van huizen en dat soort dingen. Dus grappig dat we dat hier doen, maar ook wel weer heel leuk. Terwijl we het misschien meer moeten hebben over wat we samen willen bereiken. En ik denk dat dat hier heel duidelijk is, namelijk dat de Rollandslaan een duidelijke dertig kilometer per uur zone wordt en dat het veilig is, dat er minder snel wordt gereden. En dat de omwonenden natuurlijk tevreden zijn met het definitief ontwerp, dat is natuurlijk ook heel belangrijk. Tegelijkertijd denk ik dat we dingen kunnen aanpassen zonder dat er vertraging optreedt. Want het rode asfalt voor de fietspaden lijkt mij een goed idee, mits de wethouder heel duidelijk kan zeggen hier dat het geen vertraging oplevert in het proces, waarbij wel rekening wordt gehouden dat er geen verbreding van de weg komt. Dat wil ik wel heel duidelijk zeggen. Kan de wethouder ook uitleggen waarom dat zebrapad weg moet? Is dat ... Ja, ik heb begrepen inderdaad van hem dat dat komt doordat het niet past in een dertig kilometer per uur zone, maar kan dat niet blijven? Is dat echt een gegeven dat dat dan weg moet? En als we die punten dan met elkaar bespreken, komen we denk ik en dat weet ik wel zeker, tot een ontwerp waarin we een veilige situatie creëren voor de fietsers, waarin de bewoners tevreden zijn, maar we komen ook enigszins tegemoet aan de wensen van de Fietsersbond, want de Fietsersbond blijven een vriend van de PvdA. En ik hoop dat zij dat ook andersom zien. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Van Zetten, Hart voor Haarlem.

Mevrouw Van Zetten: Nou, je begrijpt wel dat je vijftien jaar met één laan in Haarlem bezig kan zijn als je deze commissie inderdaad hoort. We willen iedereen tevreden stellen, nou, dat kost ook altijd heel erg veel geld. Wat Hart voor Haarlem betreft, is het een goed, hoe noem je dat, ontwerp, dat de gemeente hier presenteert. Er worden trottoirtegels hergebruikt, daar zijn we heel erg voor. Strengperstegels om te fietsen is helemaal geen probleem met al die moderne fietsen tegenwoordig. Trouwens, ik ben heel erg voor baksteen op zo'n mooi oud, in een mooie oude buurt als waar de Rollandslaan ligt, dus ik vind het allemaal prima. Zo'n oude es verplaatsen, ja, het zou, het is een aantrekkelijk idee, maar meestal als je oude bomen gaat verplaatsen, gaan ze toch wel uiteindelijk kapot, het kost heel veel geld en moet je de energie dan niet in iets anders steken? Maar ongetwijfeld weet de wethouder dat ook wel. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter. Als we het over politiek hebben, zeg ik altijd dat er geen liberale, christelijke of socialistische fietspaden bestaan. Nou, na vanavond zal ik dat echt nooit meer beweren.

Voorzitter, je kunt ontwerpen wat je wilt, maar op een gegeven moment houdt het gewoon op. En we hebben hier een door de bewoners gedragen ontwerp dat de snelheid eruit haalt. En wat mij betreft zijn die ook de ervaringsdeskundigen, daar moeten we naar luisteren. Wel nog graag een reactie op het zebrapad en de laadpalen, maar dat is ook door andere fracties aan de orde gesteld. Ja, op een gegeven moment houdt het gewoon op, aan de slag, denk ik.

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Wat ik graag nogmaals wil benadrukken, nadat we dit vorige keer al een keer hebben besproken, is dat die participatie heel grondig is geweest. En vanuit die participatie zijn een heleboel dingen gekomen en uiteindelijk horen we bewoners van de Rollandslaan ook weer hier in de commissie inspreken met dat zij dit ontwerp een goed ontwerp vinden. En ja, daar zijn hier en daar wat hele kleine dingen waar we nog kunnen finetunen, maar wat ik aan de wethouder wil vragen, is eigenlijk om niet meer dat ontwerp nu weer te gaan openbreken, niet weer te gaan aanpassen op hele grote lijnen. Niet de uitvoering van het asfalt, niet de kleuren van het fietspad, maar dit nu gewoon zo te laten. Want eigenlijk moeten we anders opnieuw weer aan de bewoners gaan vragen, maar wat vindt u er nu van, wat vindt u er nu weer van en wat vindt u er nu weer van? En dat hebben we al veel te, we hebben al veel te lang hierover gedaan, dus laten we dit nu gewoon gaan uitvoeren, vaststellen en hiermee aan de slag.

De voorzitter: De heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. Ja, de heer Aerssens zei net wijze woorden, namelijk, er is een bijzonder zorgvuldig participatieproces geweest, maar ik wil wel eerst een algemeen punt maken. In deze commissie hebben we al vaak aan het college gevraagd, hoe mooi zou het zijn als we een overzicht hebben van alle straten, lanen en paden in Haarlem wanneer er groot onderhoud is gepland, oftewel, de verwachte levensduur, maar het mag ook een inschatting van vijf à tien jaar, want dan weet iedereen wanneer ze aan de beurt zijn. Want wat we nu vaak in deze commissie doen, dan komen er mensen langs die zeggen ja, hier moet iets gebeuren. Wat hier ook heel logisch was, want vijftien jaar terug was aangekondigd dat het tijd was voor herinrichting. Dus graag nog een keertje een reactie op de wethouder, want we hebben al vaker gehoord, dat kan praktisch niet. Ik wil daar gewoon niet aan. Hoe mooi zou het zijn als we een overzicht hebben wie wanneer aan de beurt is, zowel voor ons als commissie als ook voor alle Haarlemmers die daar zo'n behoefte aan hebben? Dan kunnen we daar ook rekening mee houden en kunnen we ook zien waarom dingen in de tijd opschuiven naar voren of naar achter. Dus graag een reactie op dat algemene punt. Dan kijkend naar het ontwerp heeft er heel zorgvuldig participatie plaatsgevonden en besturen is ook het verdelen van belangen. Want helaas zijn niet alle belangen hetzelfde en helaas zijn niet alle meningen hetzelfde. Wij zien hier een prachtige wijk, een prachtige, historische wijk, het Ramplaankwartier, waar inderdaad dertig kilometer per uur gereden moet worden. Dit DO past wat ons betreft daar goed in. Dus wat ons betreft is dat oké. Als het dan gaat over het zebrapad, over de voetgangersoversteekplaats, zoals het hoort, ik zal dan zeggen, als zoon van het voormalig hoofd van de Beatrixschool kan ik me herinneren hoe altijd de hele wijk naar die school toestroomde. Dus kijkt u alstublieft goed als het is aangelegd, kunt u toezeggen dat als het niet werkt, dat die voetgangersoversteekplaats gewoon zo snel als mogelijk weer terugkomt? Als inderdaad de meerderheid ervoor is om die niet te behouden, want ik kan me goed voorstellen, ondanks het ontwerp, dat die voor de duidelijkheid wel behouden blijft. Maar graag reactie van de wethouder op dat punt. Dan nog het punt over de laadpalen. Als D66 zijn wij groot voorstander van elektrisch vervoer en ook van deelmobiliteit. Wij zijn ook voorstander van groen. En als ik dan hoor dat er 23 auto's verdwenen zijn in deze wijk, dan lijkt het me heel moeilijk op deze plek, want deze plek, er was ooit een busdraaihalte, vroeger reed daar een bus en later zo'n

buurtbus, er is een stukje asfalt op een plek die nu groen ingetekend staat in het plan. Wethouder, kan die laadpaal, kunnen die laadpalen voor iZoof, kunnen die niet op een andere plek dan op deze plek die het zo verdient om vergroend te worden? Want dat is ook wat wij met elkaar willen, Haarlem moet vergroend worden, dus graag reactie of die laadpalen ergens anders kunnen in plaats van deze plek waar anders weer een plak asfalt of steen blijft liggen, want het lijkt ons gewoon heel erg zonde. Dank u wel, voorzitter.

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

De heer Amand: Ja, dank u wel, voorzitter. Een interruptie. Hoor ik u nou zeggen dat u toch voor zebra's bent daar, of niet? Of gaat u dat afzakken?

De heer Van Leeuwen: U hoort mij zeggen dat wij het ongelooflijk belangrijk vinden dat alle kinderen van het Ramplaankwartier veilig naar de Beatrixschool kunnen. U hoort mij vragen aan de wethouder, hoe staat hij tegenover behoud van het zebrapad? En als hij zegt van, verkeerskundig staan wij daar echt negatief tegenover, of hij een toezegging kan doen dat als na de realisatie toch blijkt dat dit niet het geval is, dat hij zo snel mogelijk dat zebrapad terug kan leggen. Dus het gaat ons om de veiligheid van alle leerlingen van de Beatrixschool.

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

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Ja, wij sluiten ons aan bij de vraag over het zebrapad, die had ik inderdaad ook staan. Of de wethouder inderdaad kan aangeven, is het mogelijk om die daar terug te plaatsen? Dank u wel.

De voorzitter: Dan heb ik volgens mij nu echt iedereen gehad. En ga ik het woord geven aan de wethouder. Wethouder Snoek.

Wethouder Snoek: Ja, dank u wel. En dank ook voor al uw reflecties. We hebben het VO uitgebreid besproken en nu het DO ook. Een van de stukken die ik echt met plezier heb gelezen, was de zienswijzenotitie bij dit DO. Want nou, ik heb in ieder geval nog nooit eerder meegemaakt dat die zo positief is, zo positief over het proces. Dus dat is ook weleens een keer fijn. Betekent dat dan per definitie dat je hier een avond zonder discussies hebt? Nee, blijkbaar niet dus, want dat zien we nu voor ons. Dus, een wat meer algemene bespiegeling, wij zetten in op meer participatie. We zeggen, we gaan, als we ergens aan de slag gaan, gaan we in overleg met de bewoners, met de mensen die daar wonen. Ik denk dat dat hier ontzettend goed is gegaan, dat geven de bewoners ook terug. Ik ga zo dadelijk ook even in op de laadpalen en het zebrapad, maar op hoofdlijn zie je blij, intensief participatieproces blij met het resultaat ervan. En dat kan dus botsen met een aantal algemene uitgangspunten of van onszelf, of bijvoorbeeld, zoals ook door de fietsersbond naar voren gebracht en dan wordt die dus lastig. Want wat prevaleert dan, het participatieproces en de inbreng van de bewoners of die algemene en misschien ook wel wijkoverstijgende belangen? En ik vind het oprecht lastig, want als college, als uw college hebben we beide opdrachten mee, participeren intensief, luisteren naar de mensen en er zijn een aantal algemene uitgangspunten die we ook moeten uitdragen en hier conflicteert dat. Maar laten we hem dan gaan afpellen. Het zebrapad, algemeen beginsel, je legt het zebrapad aan waar de intensiteit, er veel overgestoken wordt. In principe in dertig kilometer zou dat niet hoeven. Ik heb een hele discussie gehad bij een school aan de Velsersstraat tot aan het jeugdjournaal toe, waarbij we blijven uitleggen ja, u zou in dertigkilometergebied overal veilig moeten kunnen oversteken. En tegelijkertijd snap ik hem ook. We hebben in de zienswijzenotitie aangegeven in beginsel niet te willen kijken hoe het werkt, maar dan kan ... Als het niet voldoende gaat, dan kan die terugkomen. En dan zegt iemand heel slim tegen mij, ja, dan kan hij

dus ook blijven. Ik heb geen principiële bezwaren als u zegt, houd dat zebrapad daar. Maar het is wel, laat ik zeggen, dat is dan wel weer maatwerk. Dus dan doe je iets wat niet per definitie past bij een dertigkilometerzone, misschien niet per definitie past bij de intensiteit van die plek, maar misschien dan weer meer aansluit bij nou ja, historisch gezien, dat het op die plek er al lag en dat mensen het gebruiken van ermee bekend zijn. Dus ik kan die beide wegen wel volgen. Het college stelt voor in de stukken, laten we het eerst niet doen en dan de situatie volgen. Als u zegt, jongens, laten we hem gewoon terugleggen, dan heb ik niet de argumenten waarom ik op voorhand zeg, dat wil ik niet.

De voorzitter: De heer Abbasi heeft nog een interruptie voor u.

De heer Abbasi: Ja, dank u wel, voorzitter. Een vraag over dat zebrapad. Ik heb vaker gehoord dat de politie niet handhaaft in een dertig kilometer per uurzone als dat niet ingericht is als een dertig kilometer per uurzone. Betekent dat dit dan ook het geval zal zijn? Want dan is het niet officieel ingericht als een dertig kilometer per uurzone, als er een zebrapad is. Wordt er dan niet gehandhaafd?

Wethouder Snoek: Dat weet ik niet, want ik weet niet wat handhaven op een zebrapad is. Dus als iemand oversteekt, moet de auto altijd stoppen, zebrapad ...

De heer Abbasi: Ik bedoel natuurlijk dertig kilometer per uur, niet dat er mensen beboet worden als ... Dus gehandhaafd wordt op snelheid, dat is wat ik bedoel.

Wethouder Snoek: Nee, precies. Maar dan zeg ik, het toevoegen van het zebrapad doet niet af aan de inrichting als dertig kilometer. Dus dat is denk ik, maar het is echt een nieuwe discussie, niet van invloed op die handhavingdiscussie, of daar wel of niet dat zebrapad ligt. Alleen het zebrapad leg je aan op een weg die intensief gebruikt wordt om die voetganger die ruimte te geven. Sommige verkeersdeskundigen zijn helemaal tegen zebrapaden, want het is schijnveiligheid. Dan zeggen ze, de meeste aanrijdingen vinden plaats op zebrapaden. Dan denk ik ja, als je iedereen vraagt om over te steken op een zebrapad, dan vinden daar ook de meeste aanrijdingen plaats. Maar dus er is ruimte voor discussie daarover. En wat ik aangeef, het voorstel van het college is, laten we het herinrichten goed monitoren. Het kan dan later alsnog teruggebracht worden, maar als u in meerderheid zegt, leg hem aan, dan leggen we hem aan. De Haag, daar is ook over gesproken. Heeft ruimtelijke kwaliteit en ook denk ik de gepaarde auto's werd door ... Haarlem ook benoemd. Ik zou willen voorstellen, laten we zorgen dat die goed laag blijft en dan kunnen we op termijn altijd, als dat niet werkt, ook nog voor lagere begroeiing gaan. De laadpalen. Er komen bij de Deka twee laadpalen bij. Dat was al een lopend proces. En voorzien is dat op latere termijn in de Leendert Meeszstraat ook nog twee laadpalen voor iZoof kunnen komen. Dat is minder centraal dan de laadpalen hier nu. In het ontwerp kun je twee andere parkeerplekken voor die laadpalen inzetten. Dat betekent wel dat er twee parkeerplekken minder, nou ja, vrij parkeerbaar zijn voor de andere gebruikers. Dus ik denk dat daar een deel van de bezwaren van de bewoners zich ook op richt, maar technisch kan het. Ik geloof dat het misschien een paar meter verplaatst moet worden, maar als alles open gaat, dan is dat volgens mij te doen. En dan kun je twee wegen voorzien, laat je ze staan totdat de palen op de Leendert Meeszstraat ook gerealiseerd zijn, of wilt u ze op deze plek laten staan? Het kan, het maakt niet onderdeel uit van het voorstel van het college aan u. In dat plan is het idee dat er op de Deka, bij de Deka twee bijkomen en op termijn op de Leendert Meeszstraat twee bijkomen. Ik bewaar die fietsstroken even tot het laatste, want dat is toch het hoogtepunt. ChristenUnie zegt, de participatie in die ontwerpfase ... Ja, als ik kijk naar de zienswijzenotitie, ben ik echt enthousiast over het participatieproces wat hier heeft plaatsgevonden. Ik begrijp ook, ik hoor ook de Fietsersbond die zegt ja, wij hadden in een bepaalde fase toch ook nog weer aan tafel willen zitten. Wij hebben dit ook in onderling overleg besproken en we zijn op dat punt niet dichter bij elkaar gekomen, dus overall zeg ik, volgens mij een heel goed participatieproces.

De Fietsersbond komt ook op verschillende momenten participeren, waarbij andere participanten ook aanwezig waren, ook deelnamen. En ik denk dat dat de beste manier is, omdat dan ook het constateren van die belangen daar plaatsvindt. En ik vind niet dat de ene stakeholder een dominante positie ten opzichte van de andere zou moeten of hoeven te hebben. GroenLinks vraagt nog naar de S. We hebben daar ook op technische vragen al wat antwoorden op gegeven. Het zijn drie elementen die bepalen of zo'n boom dan verplaatsbaar is, de leeftijd, de soort en de grondpositie, of de grond, nou, de grondsamenstelling. Er is naar deze es gekeken, naar de verplaatsbaarheid en zowel de soort als de leeftijd als die grond maken het dat deze boom volgens deskundigen niet verplaatsbaar is. Dus er is naar gekeken, het technisch advies is nee, dat kan helaas niet. D66 zegt nog, voordat ik bij de strook kom, overzicht van wat gaat er nu allemaal gebeuren? Het gebiedsprogramma is in principe voor de komende vier, vijf jaar het overzicht wat u heeft. Ik ben ook blij dat dat bijvoorbeeld vorige week bij de begrotingsbespreking prominent een plek gekregen heeft. Want vaak verdween die naar de achtergrond, maar dat is echt wel het boekje waarmee bewoners, u als raad kunt kijken, wat zien we de komende jaren gebeuren? U gaat zelfs een prioritering van de voetpaden daarin krijgen. Dan moeten andere dingen ook naar achteren. Als u op langere termijn gaat, dan wordt het een complexere discussie. Wat wij doen, is metingen van de kwaliteit van wegdek om te kijken, wat is wanneer aan de beurt? Je weet ongeveer wat de afschrijftermijn is, maar de planning wordt nog steeds complexer, omdat je ook gaat afstemmen op nieuwe ontwikkelingen, gebiedsontwikkelingen. Dus een langere horizon is voor ons gewoon lastig om nu aan te leveren, want die hebben we niet. O ja ...

De voorzitter: De heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Een hele korte interruptie. Ja, een langere horizon heel precies is lastig, maar tijdsvakken van tien jaar zou voor buurten al heel fijn zijn. Ben ik straks voor dertig jaar op de rol, mijn wijk, of mijn straat, of sta ik over tien jaar op de rol? Zou zoiets mogelijk zijn?

Wethouder Snoek: Ja, ik denk dat het heel complex is. Want bijvoorbeeld, ik zou dan ook eerst weer naar de ... gaan kijken. En ik ben ook heel bang dat mensen daaraan dan rechten gaan ontleen. En ik weet niet precies wanneer de weg aan de beurt is. Gaat het de kwaliteit van het wegdek zijn die leidend gaat zijn, gaat de kwaliteit van het rioolstelsel leidend zijn, dan moet ik al die kaarten op elkaar leggen plus ontwikkelingen in het gebied. En dan ben ik heel bang, ja, dan gaan we u een tienjarenplan geven en vervolgens gaan mensen zeggen ja, we zijn nu aan de beurt. Dus ja, ik zie vooral gevaar en ik zie vooral ook heel veel werk om al die lagen dan op elkaar te leggen tot iets wat vervolgens weinig realiteitswaarde heeft. Laten we het gebiedsprogramma voor de horizon van vijf jaar gebruiken en met name daar ook met elkaar meer op gaan sturen, want ik denk dat u daar als raad nog een instrument in handen heeft wat u nog beter kunt gebruiken en wat ook bewoners echt nog intensiever kunnen gebruiken. Dan de fietsstroken. In het VO hebben we daar ook over, bij het VO hebben we daar ook over gesproken. Een paar bezwaren die er liggen ten aanzien van het asfalt, de indruk die kan ontstaan dat je als fietser op de doorgaande weg zeg maar voorrang hebt ten opzichte van de wegen rechts. Dat wordt door u ook benoemd en ook gezegd van, dan ... Het CDA zegt '...' maar. Die bevestigt dat ook nog bij mijnheer Visser. Dan moet je dus die ... Dan is dat dus ook geen doorgaande strook, maar dan onderbroken. Ik denk dat het qua beeldkwaliteit, mevrouw Van Zetten zei er ook al wat over, de uitstraling van de klinkers en dan krijg je dus zo'n ondoorbroken, of zo'n steeds doorbroken fietsstrook. Ik denk dat dat minder waarde heeft. En een argument wat we bij het VO ook met elkaar besproken hebben, is de komst van de warmtenetten. Op termijn wordt voorzien dat hier een warmtenet komt. Het is makkelijker om een straat met klinkers open te breken dan het asfalt open te breken. Dus niets is onmogelijk, maar het college, dat is het DO wat voorligt en wat ook de indruk was die ik meekreeg vanuit de bespreking van het VO, dat er draagvlak was voor het VO wat ook uit het participatieproces en ook door de bewoners gesteund werd.

Dus dat is ook de reden dat ik het niet heb verwerkt in het DO. En dan moet ik nu bijna gaan tellen, want ik heb u gegroepeerd naar, doe dan maar ... Overigens vind ik, laten we dan met elkaar vaststellen dat als we dat doen, dat we dat doen binnen het huidige profiel. Want als we het profiel gaan openbreken, verbreden en ik ben het echt niet eens met de heer Visser dat dat zomaar kan, het zijn ook nood- en hulpdiensten waarop gemodelleerd is, als we dit doen, dan moeten we het doen binnen het huidige profiel, ook vanwege ook gewoon dat we dan de vaart erin kunnen houden. En dan vind ik het lastig, want dan heb ik een groep mensen die zeggen nou, laten we dat dan maar doen. Dus dan is het een doorbroken asfaltfietsstrook binnen het huidige profiel, om die doorgaande fietsroute te markeren. Ik snap ook waarom u daar om vraagt, hoor, ik ben niet alleen maar tegen. En ik zie een groep mensen die zegt van nou, laten we rechtdoen aan dit participatieproces, inspreken van de bewoners. U heeft ze ook heel duidelijk gehoord. Laten we hier voor deze klinkers gaan. Had ik u vanavond heel eenduidig uitspraak horen hebben, dan was dat makkelijker geweest. Dus ik denk dat we dit even in de raad met een motie terug moeten laten komen, waarbij ik dan wel zou zeggen, want dat hoor ik u eigenlijk allemaal zeggen, de PvdA vroeg me zelfs een toezegging te doen, zorg dat het niet voor vertraging leidt. Dat kan alleen als we niet opnieuw een VO-DO-proces ingaan, hè. Dus dan is dit het definitief ontwerp en dan zegt u op een gegeven moment, maar daar willen we wel die fietsstroken in. Kijk, als we zeggen ja en dan moet hij dit opnieuw, deze aanpassingen op dat proces weer terug in VO-DO-proces brengen, dan gaan we wel de vertraging in. Dus dan moeten we aan de voorkant met elkaar afspreken dat we dat niet doen. Ik had nog één puntje laten liggen. Dat gaat over deabri. Dat is een wijziging in het DO ten opzichte van het VO. Op uw verzoek ook. Ik snap het ook voor de gebruikers van de bus. Ik wil er wel ook op wijzen dat er ook een inspreker is, schriftelijk dan weliswaar, die ook heeft aangegeven, ik heb daar wel bezwaar tegen. Ik heb u daar niet meer over gehoord, maar ik denk, het is wel goed om dat hier nog één keer expliciet onder de aandacht te brengen. Maar als verder daar niemand bezwaar op heeft, dan blijft die gewoon in het ontwerp staan.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Nee. Ik zal u even meenemen in het leven van de voorzitter. We lopen nu meer dan een uur achter. Er zitten weer ontzettend veel sprekers te wachten, ik wil de onderwerpen die op de agenda staan allemaal nog een keer behandelen. Ik vind dat u heel duidelijk bent geweest in wat u wilt, ik vind de conclusie van de wethouder ook duidelijk. Wilt u nog iets veranderen aan dit ontwerp, dan komt u keurig met een motie vreemd en dan kunnen we dat daar afhandelen.

#### **10. Spreektijd voor belangstellenden (over niet op de agenda staande onderwerpen)**

De voorzitter: En we gaan nu verder naar het volgende onderwerp en dat is, ik ga wat omgooien in de agenda voor de sprekers, anders zitten die nog langer te wachten. Dus we gaan nu met uw goedkeuring naar agendapunt 10 en dat is het spreekrecht voor belangstellenden. We hebben negen sprekers, dat zijn er ook veel. Dat is goed dat ze er zijn. Ik ga ze in twee groepen aan u presenteren. En de eerste groep bestaat uit vijf sprekers, dat is de heer Braakhuis, de heer Bakx, de heer Kortekaas, de heer Otte en de heer Van Broekhoven. Als ik u mag vragen om naar voren te komen in de zaal, we hebben hier vijf groene stoelen staan, dan mag u daarop plaatsnemen en dan kunnen we zometeen gaan spreken over onderwerpen die niet op de agenda staan. Ja, hartelijk welkom, neemt u inderdaad plaats op een van de groene stoeltjes. Mijnheer, als u hier een van de stoeltjes wilt nemen. Normaal zitten er wethouders op, dus het lijkt me een prima positie zo.

De heer ...: Ik wou niet '...' zijn, voorzitter.

De voorzitter: Nee, gaat uw gang. Gaat u, mijnheer, als u hier plaats wilt nemen, mijnheer in de blauwe trui. Als u hier plaats wilt nemen. Ja, dank u wel. Allereerst hartelijk dank, ook eventjes weer voor het wachten. We lopen een klein stukje achter, maar we zijn gelukkig nu bij dit onderwerp aangekomen. Ik ga u zometeen



allemaal om de beurt het woord geven. De microfoon voor u zit een grote knop op, die is keurig schoongemaakt, trouwens, dus dat is helemaal in orde. Als u die indrukt, dan gaat uw tijd lopen, heeft u drie minuten de tijd. En als die tijd bijna voorbij is, dan geef ik u even een seintje en dan kunt u nog afronden. Ik ga beginnen met de heer Braakhuis.

De heer Braakhuis: Dank u wel, voorzitter. Mijn naam is Bruno Braakhuis, ik ben van Rust bij de Kust. Wij verzetten ons tegen de overlast die het circuit Zandvoort veroorzaakt in onze regio. Dat doet ze niet alleen in de gemeente Zandvoort, maar dat doet ze ook in het Natura 2000-gebied ernaast en waar het ook gedeeltelijk in ligt. En dat doet het eigenlijk ook in toenemende mate voor de gemeente Haarlem. De gemeente Haarlem, vooral de westelijke wijken, maar ik woon zelf hier in de vijfhoek in het centrum, we hebben allemaal in toenemende mate last van het geluid van het circuit. Dat heeft twee redenen. Reden een is, het circuit heeft een verbouwing ondergaan. Door die verbouwing zijn de, gedraagt het geluid zich totaal anders. Dus waar het geluid eerst een beetje bleef hangen zo ergens in de duinen, wordt het nu eigenlijk massaal over die duinen heen geworpen, misschien wel door die krombocht, geen idee en richting Haarlem geworpen. En daarmee is het circuit niet langer een Zandvoorts feestje, maar is het circuit een regionaal feestje geworden. De tweede reden is dat de eigenaren, Bernhard van Vollenhoven cum suis, besloten hebben om het aantal racedagen op te voeren tot zo'n driehonderd per jaar. Dus dat betekent dat de mug die ik elke dag in mijn oor heb als ik buiten ben in het centrum en soms hoor ik het zelfs binnen, dat die dus in frequentie enorm gaat toenemen. En dan heb ik het nog niet eens over de wijk aan de westkant van de stad, zoals De Krim en zoals het Ramplaankwartier en onze buurgemeente Bloemendaal. Die hebben ronduit in toenemende mate last van het circuit. Dan lopen we tegen grote problemen aan en dat zit vooral in de bestuurs- en besluitvorming. We zien eigenlijk dat de handhaving en de besluiten ontzettend verdeeld zijn over meerdere instituten. Dat is de gemeente Zandvoort zelf die ook de vergunningsverstrekker is in deze. Dat zit hem ook in de buurgemeenten die met elkaar overleggen. Het zit hem in de provincie voor een deel. En dan hebben we het ook nog over de omgevingsdienst IJmond die namens alle gemeenten acteert om toe te zien op de handhaving. Een omgevingsdienst die ook als uitgangspunt heeft onder andere op te komen voor het milieu, dat in haar beginsel heeft opgenomen en er graag voor wil zorgen dat de hele regio waarvoor zij de handhaving doen, erop vooruit gaat, ook in milieutechnisch opzicht.

De voorzitter: Wilt u afronden?

De heer Braakhuis: De omgevingsdienst maakt die belofte niet waar. De handhaving faalt, de meetpunten zijn ook naar de verbouwing van het circuit niet herijkt. Intussen heeft de gemeente Haarlem wel een abonnement als het ware, een overeenkomst met de omgevingsdienst. En waar ik u toe oproep, is om nog eens goed te kijken naar hoe we dit bestuurlijk hebben georganiseerd, hoe we de handhaving hebben georganiseerd en of we de omgevingsdienst IJmond niet moeten aanspreken op hun handhavingsplicht, het naleven van de vergunning en het herijken van de meetpunten en de wijze waarop zij meten. Hiermee, voorzitter, wil ik mijn verzoek aan de raadsleden en de commissie besluiten.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Als u uw microfoon uitzet, dan ga ik het woord geven aan de heer Bakx. U heeft het woord voor drie minuten.

De heer Bakx: Dank u, voorzitter. Geachte commissieleden, voorzitter en griffie, de griffie die hier zit, ik spreek hier in ... Mijn naam is Willem Bakx. Ik spreek hier in namens de '...' vereniging van eigenaren van Molenburg, zeg Molenwijk, Sandenburg, Prattenburg en Engelenburg. U weet dat er een renovatie heeft plaatsgevonden en de renovatie die is onderdeel van gesprek. Ik heb maar één verzoek aan u en dat is, u ziet bij uw stukken onder stuk 5.2 een ingekomen brief. En ik zou u graag willen vragen om dit onderwerp te agenderen voor uw

komende vergadering. Het gaat te ver om nu inhoudelijk hierop in te gaan, maar er zijn zo veel dingen die niet goed zijn gegaan, dat ik graag aan u zou willen vragen om aan de voorzitter te vragen om dit te agenderen voor een eerstkomende vergadering. Ik denk dat dat nodig is, want het is een hoop gemeenschapsgeld. En ik denk dat het verstandig is dat we daar nog eens een keer goed naar kijken. En voordat de afronding plaatsvindt en voordat de laatste termijn overgemaakt wordt door de gemeente, zou ik graag nog met u van gedachte wisselen met een aantal bestuursleden van de vereniging van eigenaren. Dus dat was mijn verzoek. En ik hoop dat ik gehoor vind bij u. Dank u wel voor de aandacht.

De voorzitter: Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Otte.

De heer Otte: Beste leden van de commissie beheer, mijn naam is Tim Otte. Ik sta hier namens Extinction Rebellion Haarlem. Wees niet bang, ik ga me niet op de vloer gooien. Ik ga namelijk mijn felicitatie vragen. Ik ben over vier dagen, ben ik achttien jaar. En ik ben heel blij dat ik achttien jaar in deze hele mooie stad heb mogen wonen, maar daarom maak ik me wel zorgen. Ik maak me zorgen over mijn leven als volwassene. En niet over welke zorgverzekering ik ga kiezen, niet over hoe ik per se niet op mijn ouders wil gaan lijken, of over waar ik al die liters bier van straks ga betalen. Ik maak me zorgen over het mooie Haarlem dat ik ken en of dat er straks nog wel is. Staat de Grote Markt straks niet onder meters water? Is de top van de Bavokerk straks nog wel te zien door de smog? Is De Hout straks niet geel en dor door de wekenlange droogte? En dat klinkt misschien heel vreemd en absurd, maar dat staat ons misschien wel te wachten. En ik lig niet alleen maar wakker door ons kleine hoekje Holland, dit probleem strekt zich tot de verre uit. Denk aan de wereldwijde oogsten die gaan mislukken, denk aan de wereldwijde bosbranden, denk aan de natuurrampen die hele gebieden onbewoonbaar zullen maken. Niemand wil dit en daarom hebben we vijf jaar geleden met z'n allen keurig netjes beloofd om een beetje beter te zorgen voor deze planeet. Alleen zijn de handen die zijn geschud in Parijs, die het klimaatakkoord hebben ondertekend, ook de handen die miljoenen geld aan KLM hebben gegeven. Het zijn de handen die ook voor onze ogen zijn gehouden terwijl ABN AMRO, ING en de Rabobank miljarden in de palmolieindustrie hebben kunnen gooien. Dit is een probleem van de wereld, maar dit is ook een probleem van Nederland en ook een beetje een probleem van Haarlem, want ook wij zullen ons steentje moeten bijdragen aan wat er ons gaat gebeuren. En dat doen we niet door korter te douchen, nee, dat doen we door de grote vervuilers eindelijk een keertje aan te pakken en die zijn dichterbij dan we denken. Minder dan tien kilometer hiervandaan stoot Tata Steel veertien en een half miljoen ton CO2 per jaar uit. En tuurlijk, ik verwacht niet dat de gemeente Haarlem in zijn eentje het hele klimaatprobleem gaat oplossen, maar er zijn dingen die we echt wel zeker kunnen doen. Meer geld naar grootschalige isolatie, openbaar vervoer, opties voor gescheiden afval, zoals we straks gaan horen, groene daken. Zorg ervoor dat mensen op de hoogte zijn van de situatie. De opties zijn talloos en we hoeven er alleen nog maar wat mee te doen. Wat we ook doen, doe het nog snel. Ik heb mijn toekomst nog voor me, maar de planeet misschien niet. En ik vraag niet om veel, ik vraag alleen dat we dit doemscenario voorkomen waarin grote bedrijven onze toekomst kunnen wegspeelen. En in plaats daarvan wil ik een groenere wereld, een groener Nederland, een groener Haarlem. Dat zou mijn beste verjaardagscadeautje zijn. Dank jullie wel.

De voorzitter: Nou, dat is keurig binnen de tijd, dank u wel. Dan ga ik het woord geven aan de heer Van Broekhoven. U heeft ook drie minuten de tijd.

De heer Van Broekhoven: Ja, geachte raadsleden, mijn naam is Van Broekhoven en ik ben van Milieudefensie. Ik wil het met u hebben over de antwoorden op vragen van de PvdA en GroenLinks, die ter kennisname op uw agenda staan. Die vragen gaan over de ijsbaan. En wij staan toch wel heel erg te kijken van die antwoorden, om het maar zacht uit te drukken. Ze staan namelijk haaks op datgeen wat u van het college gevraagd hebt in

de motie, namelijk om te zorgen dat er volgend jaar niet opnieuw ijs wordt gemaakt op de ijsbaan. Wat staat er bijvoorbeeld in de antwoorden op de vragen van GroenLinks? Zij vragen van, gaat u de vergunning intrekken en het antwoord is gewoon ja. Maar waarom eigenlijk? Als je de vergunning intrekt, geef je het werktuig uit handen waarmee je de ijsbaan kunt verbieden om volgend jaar weer ijs te maken. Dat doe je toch niet als er dringend gevraagd wordt om alles in het werk te stellen om te zorgen dat er volgend jaar geen zomerijs gemaakt wordt? Het is volstrekt overbodig, geen enkele wet dwingt de gemeente ertoe om die vergunning in te trekken. De gemeente heeft wel het recht om die vergunning in te trekken als er drie jaar verlopen zijn, zoals in de antwoorden staat, maar niet de plicht. Dus het feit dat de gemeente die vergunning wil intrekken, staat echt haaks op de motie die u heeft ingediend. Er staat nog meer raars in die antwoorden. Er wordt bijvoorbeeld ook gevraagd, gaat u de ijsbaan vragen om volgend jaar niet meer ijs te maken en het antwoord is gewoon nee. Het staat er niet zo letterlijk, maar er wordt gewoon geen antwoord gegeven op die vraag. Er wordt zoiets gezegd van ja, dat is aan de ijsbaan zelf om dat te besluiten. Dus de gemeente wil nog niet eens de ijsbaan vragen om volgend jaar geen ijs meer te maken. Als dat geen onwil is en als dat niet een houding is die totaal in tegenspraak is met wat u van de gemeente gevraagd heeft in uw motie, dan weet ik niet hoe ik de hedendaagse politiek nog moet beoordelen. Ik ga even met u naar de vragen van de PvdA, want ook daar zitten rare dingen in die antwoorden. De PvdA wijst op een passage in het bestemmingsplan ijsbaan waarin staat dat er een schaatsseizoen is en een niet-schaatsseizoen. Als er een schaatsseizoen is, dan betekent dat dat er dus ook een tijd is dat er niet geschaatst wordt. Er staat in die vergunning ook dat er een schaatsseizoen is en een zomer. De zomer is dus geen schaatsseizoen, dat staat gewoon, dat kun je gewoon helder uit die vergunning opmaken. En wat krijgt de PvdA als antwoord? Nou, die vergunning is opgegaan, dat bestemmingsplan, dat gaat dan om het bestemmingsplan, sorry, is opgenomen in een ander bestemmingsplan. Ja, dat is zo, maar daar staat exact hetzelfde in. Ook daar staat dat er sprake is van een schaatsseizoen en een zomer. Dus hier wordt misleidend geantwoord. Dit nieuwe bestemmingsplan, overigens, is nog geen twee maanden oud. Dus enerzijds zegt de gemeente van, wij kunnen niet handhaven, maar anderzijds zegt de gemeente van, er is weldegelijk een schaatsseizoen en een niet-schaatsseizoen. Maar de ene hand van de gemeente weet blijkbaar niet wat de andere doet. Dames en heren, ik vraag u om eens goed naar deze antwoorden te kijken en eens te kijken in hoeverre zij inderdaad haaks staan op de motie. En ik denk dan dat u tot de conclusie komt dat daar iets niet klopt.

De voorzitter: Dat is ook keurig binnen de tijd, dank u wel. Dan als laatste de heer Kortekaas. U heeft het woord.

De heer Kortekaas: Beste mensen, Haarlem wil 1700 bomen bij planten, maar dat lukt niet erg. Haarlem raakt wel erg veel bomen kwijt en dat lukt nou juist weer heel erg goed. Illegale kap zonder gevolgen. Delistraat, twee kapitale, gezonde bomen weg. Natuurinclusief bouwen, nee hoor. Delistraat, weer zes bomen weg, waarvan er eerst vier zouden blijven staan. Gekapt zonder vergunning, die kwam na protest achteraf. Heel erg lang doen over herplant, of vergeten te herplanten, geen herplant vragen bij kap in particuliere tuinen. Zo raakt Haarlem zijn bomen kwijt. Maar nu dit. Aan de Rijksstraatweg is in 2019 een kapaanvraag gedaan voor een berk in een voortuin, een prachtboom, een ruime tuin. Terecht werd de kap geweigerd. In 2020 bleek de boom toch verdwenen. Ik heb per formuliertje, want er is nog steeds geen aanspreekmens, gevraagd om handhaving. Het duurde nogal lang, maar uiteindelijk kreeg ik als antwoord dat de bewoner bezwaar had gemaakt tegen de weigering en alsnog een kapvergunning had gekregen. Die is echter niet in de officiële bekendmakingen te vinden. Nieuw formuliertje, mij beklaagd over het feit dat de burger weer eens niet geïnformeerd is. Een nieuw antwoord. En nu niet van José, of Charlotte, of Samira, ik zeg maar wat, ik ken de namen niet, maar je krijgt altijd antwoord van iemand zonder achternaam, van wie je geen idee hebt welke rol ze speelt en steeds een ander. Nee, nu kwam het antwoord van een juridisch adviseur, namelijk dat de

vergunning op de normale wijze was gepubliceerd. Weer een formuliertje, hoe dan? Het antwoord van die juridisch adviseur, u heeft gelijk, mijnheer Kortekaas, bij nader inzien was het bij vergissing niet gepubliceerd. En dan, excuses voor het ongemak. Excuses voor het ongemak? Van een jurist? Niemand weet waarom die vergunning toch is verleend, niemand heeft bezwaar kunnen maken. Ik beschouw dat als illegale kap. En waarom kwam er nu ineens een juridisch adviseur aan te pas? Die zaak ruikt niet helemaal lekker. Het doet me denken aan de drie populieren die in 2014 zonder vergunning bij vergissing waren gekapt. Die zaak rook ook niet lekker, die stinkt nog steeds. Dat antwoord kwam van een juridische mevrouw met een onwaarschijnlijk verhaal.

De voorzitter: Mijnheer Kortekaas, wilt u ook afronden?

De heer Kortekaas: Nog altijd niet herplant. Kijk, zo raakt Haarlem zijn bomen wel kwijt. Nog één ding, de noodkap waar ik twee of drie maanden geleden over sprak, die wordt nog altijd niet gepubliceerd. Dank u wel.

De voorzitter: U alle vijf hartelijk dank voor het inspreken. De commissieleden hebben nog het recht om vragen aan u te stellen. De heer Visser, gaat uw gang.

De heer Visser: Ja, ik heb een vraag aan de heer Van Broekhoven. U heeft het over intrekken van een vergunning, maar gezien het activiteitenbesluit kan de ijsbaan toch ook gewoon zijn vergunning inleveren? Juist omdat zij nu onder het activiteitenbesluit vallen is het toch gewoon wettelijk gezien dat ze geen vergunning meer nodig hebben? Dus ik snap niet uw verhaal over vergunningen intrekken.

De heer Van Broekhoven: Nee, daar hebben wij de jurisprudentie op nagekeken en daar is een uitspraak van de Gelderse bestuursrechter. Die zegt heel duidelijk van, de vergunning blijft gelden, plus alle voorwaarden die in de vergunning staan, zolang hij niet is ingetrokken door de gemeente. Dus de ijsbaan kan niet zelf de vergunning intrekken, dat moet de gemeente doen, want die is ook de verlener van de vergunning. Die kan verzoeken om intrekking, maar de gemeente hoeft dat niet te doen. Dus als de gemeente vat wil hebben op dat gedrag van de ijsbaan, hoeft ze alleen maar de vergunning niet in te trekken en klaar is kees.

De voorzitter: Dan zag ik nog een vraag van de heer Aynan.

De heer Aynan: Ja, allereerst, mijnheer Otte, hartelijk gefeliciteerd alvast met uw verjaardag. Mijnheer Braakhuis had het over de versplintering qua bestuur- en besluitvorming. En u gaf ook al een aanzetje, maar kunt u wat concreter zijn wat wij als raad zouden kunnen doen?

De heer Braakhuis: Ik weet in ieder geval dat er een regionaal overleg is, dus daar heb je sowieso al wat handvatten om met de medebestuurders van andere gemeenten te spreken. Maar het tweede is natuurlijk dat ook Haarlem twee rollen heeft. Ten eerste een aanspreekpunt voor de omgevingsdienst. Jullie kunnen weldegelijk de omgevingsdienst aanspreken op hun handhaving, de kwaliteit van de handhaving en de afspraken binnen de handhaving zelf. Kortom, hoe wordt er gemeten en hoe wordt er vervolgens opgetreden? Dus daar kan de gemeente Haarlem weldegelijk de gemeentedienst op aanspreken. En het tweede is natuurlijk dat je wel een regionale speelrol vervult, of een ... Haarlem is wel de grootste gemeente van de regio Kennemerland. En een soort noblesse oblige misschien, maar ik vind wel dat het aan een grote gemeente als Haarlem is met veel bestuurskracht die ook nog eens optreedt namens ambtelijk, namens de gemeente Zandvoort, om daarin een voortouw te nemen.

De voorzitter: De heer Aynan, nogmaals.

De heer Aynan: Ja, dank u wel voor de reactie. We gaan ons best doen. En ik had ook nog een vraag aan mijnheer Kortekaas. Want de vorige keer, een paar weken of een paar maanden geleden kwam u ook inspreken. Toen had u het ook over illegale kap en ik heb u toen verzocht of u ons ...

De heer Kortekaas: Sorry, ik kan u niet verstaan, ik ben erg slechthorend.

De heer Aynan: Ja, zo wel?

De heer Kortekaas: Sorry, hoor.

De heer Aynan: Ja, kunt u mij zo wel beter verstaan?

De heer Kortekaas: Ja, prima.

De heer Aynan: Dan doe ik het op deze manier. En als het niet lukt, dan mailen we wel met elkaar. U kwam de vorige keer hier ook inspreken. En u had het toen ook over de illegale kap van bomen. En ik heb u toen ook verzocht om ons een lijstje te geven van de illegaal gekapte bomen. En sindsdien heb ik in ieder geval niks meer gehoord. Ik weet niet of u toen actie heeft ondernomen, heeft u ons gemaïld?

De heer Kortekaas: Ja, ik heb niet begrepen dat ik uit mezelf dat lijstje moest sturen, maar dat zal ik alsnog doen. Zat voorbeelden.

De heer Aynan: Dank u wel alvast. En nou, die zal ik wel technisch stellen.

De voorzitter: Fijn, dank u wel. Ik hoop ... De heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Ja, voorzitter, een vraag aan de heer Braakhuis. O, sorry, ja ... Nee, sorry, de heer Bakx, ik vergis me, over Molenwijk, toch? Ja. Wij hebben kennis genomen van uw brief. Dat is niet zo best wat daar is opgeleverd, als ik dat zo lees. Wat vindt u ervan dat de meerderheid van deze commissie dat niet wil bespreken? Want ik heb het gevraagd en de meerderheid wil het gewoon niet.

De heer Bakx: Ja, dat is jammer, want dat betekent toch dat er misschien geen interesse is over hoe onze gemeenschapscenten besteed worden. En als deze commissie zo gedesinteresseerd is in hoe de uitgaven gedaan worden en dit accepteert, dan maak ik me ernstig zorgen over de kwaliteit van de controle van deze raad. En het is toch aan u als raad om de controlerende taak uit te oefenen en te kijken of de werkzaamheden die zijn opgedragen, voldoende en naar behoren zijn uitgevoerd. En als er dan signalen uit de samenleving komen dat die werkzaamheden niet naar behoren zijn uitgevoerd, dan vind ik het erg vreemd dat deze commissie dan niet vraagt aan een wethouder, wethouder, kunt u ons misschien uitleg geven hoe dit kan en wat is er gebeurd en hoe komt dat zo? Want het kan toch niet zo zijn dat voor zoveel geld dit werk zo afgeleverd wordt. Dus dat zou mijn antwoord zijn.

De heer Van Leeuwen: Nog een vraag voor de ...

De voorzitter: De heer Van Leeuwen.

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, een punt van de orde. Dit was een vraag zoals wij die kennen van de heer Bloem. Ik wil eigenlijk een punt van de orde maken omdat we, ook wij waren voor agendering van dit punt, er waren net niet voldoende stemmen. Volgens mij zet de heer Bakx er kracht bij dat we hier echt goed moeten

letten op de uitvoering, dus ik zou graag nogmaals aan de commissie willen vragen of we het niet hier gewoon met elkaar over moeten hebben? Want dan hoeven we niet dit gesprek te doen, want ons lijkt het ook heel nuttig. Dus graag deze vraag aan de commissie, willen we het hier gewoon wel of niet met elkaar over hebben? Waarbij ook de aanbeveling van D66 is, laten we dan alstublieft doen, we hebben dit met aandacht gevolgd al jaren lang, dus het is zonde om dat nu niet te bespreken.

De voorzitter: Welja, we doen nog een rondje. Wie is er voor het agenderen van deze brief naar de woorden van ... Ik zie D66. Ja, het CDA, GroenLinks. Ja, er is voldoende. We gaan het alsnog bespreken. Nou, mijnheer Bakx, dan is het goed dat u bent gekomen.

De heer Aynan: Mag ik daar even heel kort een opmerking over maken?

De voorzitter: Nee, dat mag niet, helaas.

De heer Aynan: Nou, dan horen we maar een deel van het verhaal. Dat is jammer.

De voorzitter: Ja, ik heb nog ... U bent, de heer Bloem.

De heer Bloem: Voorzitter, ja, nog een vraag aan Extinction Rebellion. Ik krijg binnenkort een zoon, dus ik deel uw zorgen nog meer. U zult misschien de Grote Markt nog vol zien stromen, wellicht zal mijn zoon '...' als we toch in uw metafoor meegaan.

De heer Otte: Ik kijk ernaar uit.

De heer Bloem: Nou, eigenlijk niet. Als er één maatregel zou zijn waarvan u zegt nou, dat zou de gemeente nou, daar is de gemeente wel mee bezig, maar dat gaat niet hard genoeg, als u nou één ding moest zeggen van nou, dat moet nog echt sneller, wat zou dat dan zijn?

De heer Otte: Nou, naast natuurlijk zeg maar meerdere dingen die ik heb genoemd, wat ik zelf bijvoorbeeld merk waar ik heel erg vind dat het tekortschiet, is puur ja, dit klinkt misschien heel stom, hele pure communicatie. Ik merk, ik ben iemand die zich best wel vaak, al is het gewoon als ik door het centrum loop, ik merk niets van wat er gedaan wordt. Niet per se dingen die er ook daadwerkelijk gedaan worden. Er staat niet eens een bord van hé, wij zijn nu van plan om dit te doen. Wij zijn nu van plan om deze daken groen te maken. Of om dit massaal te gaan isoleren. Dat zou voor mij een heel erg goed gevoel geven om te zien hé, de gemeente is met iets bezig.

De voorzitter: Mooi. Dan wil ik graag ... Mijnheer Van Leeuwen. Ja, nog een vraag.

De heer Van Leeuwen: Ja, nog een hele korte vraag aan de heer Otte, ook van Extinction Rebellion.

De heer Otte: Ja, natuurlijk.

De heer Van Leeuwen: Heeft u kennis genomen van het voorstel van de Actiepartij, GroenLinks en natuurlijk ook D66 om dat burgerberaad wat u heeft aangedragen, om daarmee aan de gang te gaan? Wat vindt u daarvan?

De heer Otte: Ik heb ervan gehoord. Ik ... Ja, als ik voor Extinction Rebellion spreek, vind ik het natuurlijk erg fijn. Mijn persoonlijke mening over het burgerberaad terzijde. Maar dat ... Ja, erg fijn en ik hoop dat het ergens naartoe gaat. En hartstikke bedankt daarvoor.

De voorzitter: Mooi, dan wil ik nu graag verder gaan naar de volgende vier sprekers. Dan wil ik u vijven allen hartelijk danken. Mag ik u vragen om eventjes ... U ziet zo'n zakje liggen, daar zit een doekje in om eventjes de microfoon en de tafel schoon te maken zodat die weer helemaal in orde is voor de volgende vier sprekers. En of u dan rechtsom de zaal naar achteren wil lopen, dan is alles weer keurig geregeld. En dan komen zometeen spreken de heer Van Turnhout, mevrouw Ten Cate, mevrouw Keune en mevrouw De Groot. Ja, die kant op, alstublieft. Nee, u mag die boxen gewoon laten staan, hoor. Ja, dank u wel. Goedendag. Ja, hartelijk welkom. Het voelt als een soort sollicitatiecommissie van nou, gaat u zitten, gaan we zometeen wat vragen aan u stellen. Een groene stoel heb ik voor u. Als u ook wilt plaatsnemen. Hartelijk welkom, gaat u zitten waar een stoel vrij is. Ik geef u zometeen het woord. Voor u ziet u uw microfoon staan met een grote knop, als u die indrukt, dan gaat het rode lichtje branden en dan heeft u drie minuten de tijd. En als die tijd bijna voorbij is, dan geef ik u een seintje en dan kunt u afronden. Ik wil graag beginnen met mevrouw Ten Cate, als u dat goed vindt.

Mevrouw Ten Cate: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Goedenavond. Dank dat ik hier het woord kan voeren. Mijn naam is Rebecca ten Cate. Ik ben bewoner van een pand aan de Korte Dijk ten hoogte van de locatie waar de gemeente Haarlem extra containers wil plaatsen aan het Spaarne. Even terzijde, ik hoop dat u allemaal afgelopen dinsdag de uitzending van De Hofbar over afval heeft gezien. Zo niet, dan raad ik u dringend aan om deze documentaire op Uitzending Gemist alsnog te bekijken. Tien november, Nederland 2 om tien over tien. Zeer de moeite waard. Ten aanzien van het plan om extra containers te plaatsen, heb ik de volgende vragen. Waarom wordt een van de twee ondergrondse overige afvalcontainers vervangen door een container voor plastic afval, terwijl de technologie van deze wijze van afvalscheiding achterhaald is. Afvalwerkers geven aan dat nascheiding effectiever is, namelijk vijftig procent rendement in plaats van 25 procent rendement bij bronscheiding. Bovendien terug naar één overige afvalcontainer terwijl ze nu al regelmatig allebei vol zijn en de bewoners hun afval niet kwijt kunnen. En waarom heeft de gemeente voor het groenafval de adviezen van het adviesbureau niet opgevolgd en wordt er nu lijnrecht gehandeld tegen het door de gemeente ingewonnen en trouwens betaald advies? Waarom geeft de gemeente Spaarnelanden niet de opdracht om die papier- en plasticcontainers die er nu al staan, vaker en met name in het weekend te legen, zodat er geen zwerfafval ontstaat en de bewoners daadwerkelijk afval kunnen scheiden? En waarom krijgt Spaarnelanden vergunning om een grote bovengrondse papiercontainer neer te zetten en een groene afvalcontainer op een locatie die bekend staat als beschermd stadsgezicht, terwijl bouwvergunningen van omwonenden worden afgewezen juist met dat argument? En tenslotte, wie geeft mij antwoord op deze vragen? Wat wij van u vragen, is de gemeente ter verantwoording te roepen, want de voorgestelde aanpak van afvalhandeling is niet meer van deze tijd en is niet voor deze stad. Er moet een nieuw plan komen. En als u dit voor elkaar krijgt, stem ik bij de volgende verkiezingen op jullie allemaal. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dat was keurig binnen de tijd. Dan ga ik het woord geven aan mevrouw Keune, als ik dat goed uitspreek. Gaat uw gang.

Mevrouw Keune: Dank u wel, goedenavond. Nou, ik sluit mij aan bij de vorige spreker. Ik ben Burgwalbewoner aan de Lievevrouwengracht en ik maak mij ook grote zorgen om de plannen van Spaarnelanden. En met mij echt alle bewoners om mij heen. Spaarnelanden is van plan om nog eens twee extra containers te gaan plaatsen, terwijl er op dit moment al een BigBelly staat en al twee restvuilcontainers.

Dat wordt bij elkaar vijf containers op een hele smalle kade. Ik noem dat eigenlijk wel een milieustraat. Het veroorzaakt ook meer geluidsoverlast, meer stankoverlast, meer verkeerslast. Het is namelijk een bocht, die geeft opstopping. Auto's daarachter blijven staan en die wagens van het Spaarnelanden zijn echt zwaar en trillen. De huizen van onze bewoners liggen ook pal tegenover de containers en wij dragen daarmee ook wel de last van de hele wijk. De kade is nu een zeer intensief gebruikte ook recreatieplek, waar heel veel mensen genieten. En het heeft inderdaad ook een beschermd stadsgezicht. Kortom, de kwaliteit van de hele inrichting van deze kade gaat verloren met het plaatsen van meer containers. Het is wat ons betreft ook te voorbarig, er loopt nog een onderzoek naar nascheiding van afval. Ik wil dus eigenlijk concluderen en melden dat ik tegen het plaatsen ben van deze containers en ook echt een beroep wil doen op de gemeente om de verschillende aspecten, leefbaarheid, historische kwaliteit en die recreatiewaarde, ook echt met elkaar te gaan verenigen. En tenslotte wil ik verwijzen nog naar het bezwaarschrift dat is ingediend door de wijkraad Burgwal. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan het woord aan mevrouw De Groot. Als u uw microfoon aanzet ... Ja, perfect.

Mevrouw De Groot: Dank mijnheer de voorzitter. Geachte commissieleden, ik zou u vanavond graag willen informeren over het bezwaar dat wij in de buurt hebben tegen de plaatsing van afvalcontainers op het prachtige pleintje aan de Korte Dijk, pal aan het Spaarne. Want het betreft de democratische structuur van onze mooie gemeente waar u als commissie deel van uitmaakt. Reeds in de zomer liet Spaarnelanden ons schriftelijk weten dat er twee gft-containers en een grote bovengrondse papierbak geplaatst zouden worden op ons mooie pleintje aan de Korte Dijk, waar al twee zeer stinkende ondergrondse containers staan, maar dat wij een termijn krijgen om onze mening daarover te geven en te laten weten wat wij daarvan vinden. Het burgerverzet bij de buurt organiseerde zich razendsnel. Veel buurtbewoners spraken er onderling over en gaven hun afkeuring van dit plan schriftelijk door aan Spaarnelanden, zoals Spaarnelanden gevraagd had. Vervolgens werd daar helemaal niets mee gedaan, heeft Spaarnelanden kennelijk alles in het vierkante archief gedeponneerd en heeft ook de gemeenteraad geen feedback gekregen van onder andere al die boze reacties van boze burgers die bij het Spaarnelanden binnenkwamen. Zoals uit onze buurt, omdat wij niet wilden dat ons mooie pleintje aan de Korte Dijk verpest zou worden. Inmiddels heb ik inderdaad gehoord dat de door Spaarnelanden verzamelde meningen van burgers de gemeenteraad en de commissie ook helemaal niet bereikt heeft. Dat is een soort schijn democratie waarbij de burger nadrukkelijk uitgenodigd wordt om iets te zeggen, waarna hij aantoonbaar helemaal niet gehoord wordt. Vervolgens verscheen het aanwijzingsbesluit containerlocaties Oude Stad, Stationsbuurt en Burgerwal en dien ik op 24 oktober het bezwaarschrift in bij uw gemeente dat inmiddels sinds vanmiddag bij uw vergaderstukken van vandaag zit. Vergezeld van een verzoek om een voorlopige voorziening dat ik naar afdeling bestuursrecht van de Raad van State stuurde, omdat de vele bezwaarschriften van onze buurt nog niet eens behandeld zijn door de gemeente en toch al aanstaande maandag de containers geplaatst zullen gaan worden. Gelukkig heeft de gemeente vanmiddag in overleg met Spaarnelanden besloten de plaatsing van deze containers voorlopig uit te stellen. Maar uitstel is geen afstel. Trek het besluit in, een dringend verzoek. Wij burgers willen geen afvalcontainers, wij willen een prachtig pleintje waar we over het prachtige Spaarne kunnen uitkijken, waar onze kinderen kunnen spelen en waar we met elkaar kunnen praten. Dank voor de aandacht.

De voorzitter: U ook dank. En dan als laatste ga ik naar de heer Van Turnhout.

De heer Van Turnhout: Dank u, goedenavond. Mijn naam is Hans van Turnhout. Mijn vrouw en ik wonen op de hoek van de Korallensteeg en de Houtmarkt, recht tegenover een afvalcontainer, die volgens Spaarnelanden meer dan twintig meter van onze voorgevel staat. Ik heb het nagemeten, dat kan ik namelijk goed en het is



slechts dertien meter. En de containers die er nog bij zouden komen, komen nog dichterbij te staan. En wij kijken er bovenop. De bak die er nu staat, geeft al veel ergernis door lawaai, door rotzooi eromheen en bij erg warm weer stinkt die bak als een bunzing. Er zijn vele klachten door mij ingediend bij Spaarnelanden vergezeld van foto's van de puinhoop rond de bak, maar ik betwijfel of deze klachten bij de juiste mensen terecht zijn gekomen. Spaarnelanden belooft toezicht op het misbruik van de bakken, maar kan dat niet waarmaken, zoals gebleken. Daarbij komt nog dat met de toename van het aantal containers, ook het aantal benodigde vrachtwagens toeneemt, wat in strijd is met het gemeentelijk beleid voor binnenstad. Ik was van plan om hier vanavond een pleidooi te houden voor het zogenaamde nascheiden, maar dat heeft het tv-programma De Hofbar afgelopen dinsdagavond voor mij al overgenomen. In een uitzending waarin onder andere een interview met een raadslid uit Arnhem die precies uitlegt wat er mis is met het scheiden aan de bron en een deel van de enorme bende die hierdoor in de wijk is ontstaan. En een interview met een hoogleraar economie, professor Raymond Gradus met als specialisatie afvalverwerking, die uitlegt waarom hij groot voorstander is van het nascheiden. En een raadslid van de gemeente Losser vertelt dat scheiden aan de bron heeft geleid tot 800.000 euro extra kosten per maand daar het aan het recyclingbedrijf aangeboden plastic afval te veel verontreinigd was voor restafval. En een interview met Erik Ziengs, kamerlid voor de Tweede Kamer voor de VVD die ook voorstander is van het nascheiden. En een plastic fabrikant die vertelt dat er voorlopig geen behoefte is aan gerecycled plastic omdat door de lage olieprijs nieuw plastic goedkoper is. Mocht u deze uitzending niet hebben gezien, kijkt u dan vooral op programma gemist naar een uitzending van De Hofbar op NPO2 van 10 november jongstleden om 22.10, alvorens u een besluit neemt en bespaart u onze start weer een financieel debacle zoals het mislukte Stationsplein, de Figebrug die twee maal zo duur werd als begroot en de aankoop van de fietsfabriek welke werd aangekocht in 2001 en sindsdien slechts geld heeft gekocht en onlangs is gesloopt zonder enig perspectief op ontwikkeling. Dank u wel.

De voorzitter: U ook dank. U alle vier dank, natuurlijk, voor het inspreken en de moeite om hier naartoe te komen en eventjes te wachten, we waren iets uitgelopen. De commissieleden kunnen nog een vraag aan u stellen. De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Ja, dank u, voorzitter. Ik heb een vraag aan mevrouw Ten Cate, laat ik hem aan u richten. Eigenlijk de hele simpele oplossing hier is gewoon het niet plaatsen van die bak en het frequenter legen van de restafvalbak, neem ik aan. U schudt ja, dat is gewoon de oplossing, toch?

Mevrouw Ten Cate: Klopt. Dat is de oplossing. En niet alleen doordeweeks, maar ook in het weekend.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. Duidelijk antwoord. De heer Aynan.

De heer Aynan: Dank u wel. Ook voor mevrouw Ten Cate. Ik heb er meerdere, voorzitter. Allereerst, ik raad het u ten strengste af om op ons allemaal te stemmen, want dan is uw stem ongeldig.

De voorzitter: De heer Aynan, u heeft nog drie minuut 38, gaat uw gang.

De heer Aynan: Ja, dank u wel, voorzitter. U zegt nou, wie geeft mij antwoord op al mijn vragen? Maar ik neem aan dat u Spaarnelanden en de gemeente contact heeft. Geven die geen antwoord?

Mevrouw Ten Cate: Spaarnelanden heeft alleen een brief gestuurd dat ze tussen 16 en 30 november de containers komen plaatsen. En er stond niks in over dat je bezwaar kon aantekenen in diezelfde brief, alleen als we vragen hadden over de procedure, konden we een telefoonnummer bellen of een mail sturen. En bij de gemeente hebben we een bezwaarschrift ingediend.

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Aynan: Want ook over het bezwaar, volgens mij is die dan niet ... Korte Dijk, ja, u had het over de plaatsing die voorlopig uitgesteld is. Wat is de reden daarvoor?

Mevrouw De Groot: Ik denk dat de reden is dat we ons gemobiliseerd hebben en ik namens de hele buurt bij de Raad van State zulke voorlopige voorzieningen heb ingediend. Vervolgens ben ik vandaag gaan bellen om te kijken of er nog een uitspraak kwam van de Raad van State voor maandag 16 november, de plaatsing van die rottingen. En toen werd mij medegedeeld nee, dat hoeft niet, want er komt geen zitting tijdig, want de gemeente heeft verklaard dat er geen ... Dat het verrijdbaar is, ik zocht het woord even. Het is niet iets waar ik vanzelf op zou komen. Die containers die geplaatst zouden worden, zouden verrijdbaar zijn. Toen heb ik de gemeente gebeld en gevraagd, hoe kan dit, verrijdbaar? Gft-containers die staan op een standaard, die zijn natuurlijk niet verrijdbaar. Stel je voor, dan rijden ze zo het Spaarne in en dan wordt het helemaal een drama. En was het van ja, maar ze kunnen zo van de standaard afgehaald worden, dus noemen wij ze verrijdbaar. Nou, toen dacht ik van, daar kunnen we over twisten, dus toen heb ik de Raad van State weer gebeld en gezegd van nou, dit en dat is het geval. Zo definieert de gemeente verrijdbaar, maar het is naar Nederlandse begrippen en het Nederlandse woordenboek en welke definitie dan ook is dat niet echt verrijdbaar, als iets gemonteerd wordt en aard- en nagelvast aan de grond zit. Nou, toen heeft de Raad van State wellicht met de gemeente gebeld. Ik heb de gemeente dus ook vanochtend toen ik in eerste instantie al belde met die vragen over het verrijdbare, meteen gevraagd van, er is op 8 december een zitting van de Raad van State, kunt u het uitstel in ieder geval tot 8 december, tot de Raad van State daar een mening over heeft gegeven? En daar werd overleg over gepleegd en vanmiddag werd ik dus gebeld dat dat inderdaad uitgesteld wordt tot 8 december.

De voorzitter: Mooi. Volgens mij, ja, de heer Amand nog, Trots.

De heer Amand: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik had wel een vraag aan mijnheer Van Turnhout. Ik had de vraag eigenlijk, u heeft contact gehad met Spaarnelanden, dat begrijp ik er helemaal uit. Hebben ze niet een toezegging gedaan van, we gaan u helpen en we gaan u verlossen van al dat vuil wat overal ligt? Of zeggen ze, wacht het maar af, de containers komen er evengoed te staan? Wat was hun antwoord?

De heer Van Turnhout: Nou, de klachten die ik bij Spaarnelanden neer heb gelegd, die gingen over vuil wat iedere keer bij die Bakkerstraat en met name omdat in het weekend dus niet die containers geleegd worden, tenminste, niet op zondag. En op zondag maken een heleboel mensen bij ons in de buurt, dat zijn tweeverdieners, die maken op zondag hun huis schoon en die gooien dan die zakken in de bakken. Dan is die zondagmiddag vol en dan ligt er maandagochtend een enorme berg afval, die katten maken hem 's nachts open en die meeuwen lachen zich rot de andere ochtend. En als je daar een foto van opstuurt met een klachtenbrief erbij, dan krijg je een doodoener terug. Maar daar wordt niks wezenlijks opgelost.

De heer Amand: Oké, heb ik nog een vervolgvraag. Dus het is eigenlijk niet mogelijk dat jullie met z'n allen, dames en heer, dat u eigenlijk een goed contact heeft met Spaarnelanden en dat ze eigenlijk weigeren om mee te werken? Dat is de conclusie?

De heer Van Turnhout: Nou, ik heb dus sterk de indruk dat er bij Spaarnelanden mensen zitten met een hoog idealisme en die willen '...' doordrukken om de weg te bewandelen die ze nu ingeslagen zijn en die zijn niet vatbaar voor argumenten. Want men gaat ervan uit dat de burger, die moet zich maar aanpassen en die moet gemotiveerd worden om het te doen zoals hun het willen.

De voorzitter: Dank u. En de heer Hulster nogmaals.

De heer Hulster: Nou, voor het eerst. Ja, een vraag aan mevrouw Ten Cate. U zei dat er een onderzoek was gedaan waaruit bleek dat het niet verstandig was om die bakken te plaatsen in de buurt. Welke redenen werden daar in dat onderzoek dan aan gegeven?

Mevrouw Ten Cate: De argumenten die werden aangevoerd, zijn vooral terug te voeren op de groencontainers. En heel veel van de argumenten werden besproken in die benoemde documentaire van afgelopen dinsdag. Dat er heel veel zwerfafval komt en dat mensen ook als de andere containers vol zijn, dat ze gewoon hun grijze vuilniszak in de groencontainer gooien. Nascheiding is de toekomst. Kijk naar het programma en u zult overtuigd worden.

De voorzitter: Mooi. Volgens mij heb ik nu iedereen gehad. Gaat uw gang.

De heer Aynan: Heel kort, voorzitter. Mevrouw De Groot, u had het over stukken die bij de commissie zouden zijn binnengekomen, welke stukken zijn dat?

Mevrouw De Groot: Dat is onder andere mijn bezwaarschrift wat ik meegestuurd had ter onderbouwing van mijn inspreken. Maar die stukken, die zijn pas vanmiddag toegevoegd, want er was kennelijk iets technisch niet goed gegaan tussen de gemeente en mij op het moment dat ik me als inspreker meldde en dat ontdekte ik vandaag, dat mijn stukken er niet bij zaten. Die heb ik om vijf uur gestuurd vanmiddag.

De heer Aynan: Ik neem aan dat we ze nog van de griffie krijgen. Dank u wel.

De voorzitter: Mooi. Dan wil ik u alle vier hartelijk danken voor het inspreken. Inderdaad, als u uw microfoon eventjes schoon wilt maken en daarna rechtsom naar achteren van de zaal wil lopen, dan gaan wij verder met het volgende agendapunt. En ik wissel weer eventjes in de agenda vanwege het feit dat wethouder Snoek er nog niet is.

## **11. Verordening Warmtenetten: kabels en leidingen t.b.v. warmtenetten (RB)**

De voorzitter: Dus ik ga beginnen met de verordening warmtenetten, kabels en leidingen ten behoeve van warmtenetten. Ik weet dat de heer Berkhout in de buurt is. Haarlem is net als de rest van Nederland bezig met een energietransitie. En een belangrijk onderwerp in dit verband is de mogelijke ontwikkeling en realisatie van collectieve warmtesystemen en daarbinnen de aanleg en exploitatie van warmtenetten. De gemeente heeft op dit moment geen regelgeving op grond waarvan inzake aanleg van de warmtenetten ordenend kan worden opgetreden onder meer ter borging van bestuurlijke doelen en beleidslijnen in het kader van de energietransitie alsmede het gebruik van beperkte ruimte in de ondergrond. De voorliggende verordening biedt inmiddels zijn vergunningstelsel de regulering van al het dan niet aanleggen van warmtenetten in de beperkte ruimte in de ondergrond en de ordening in de ondergrond. Tenslotte stelt het college op grond van Artikel 3 uit de verordening de beleidsregels vast en daarin is de mogelijkheid aangegeven om voorafgaand aan de vaststelling van het transitievisie warmte een vergunning te verlenen voor de aanleg van een warmtenet in een van de drie aangewezen pilotgebieden. Dit plan staat ter advisering op de agenda. Wie kan ik als eerste termijn geven? Iemand? Ja, mevrouw Oosterbroek, GroenLinks.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, voorzitter, wat GroenLinks betreft is dit een technisch stuk. We vragen aandacht voor twee punten. Wat betekent punt B voor de termijnen? Streven naar de laagste maatschappelijke kosten

over de hele keten, zo veel mogelijk gebruik maken van de hoeveelheden van '...' in openbare ruimte, geplande ingrepen om werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van een warmtenet hiermee te combineren, financieel voordeel uit de combinatie werk met werk en beperking overlast, dus wat betekent dan ja, dat voor de termijnen? En dan eigenlijk nog in navolging, is dit dan ook het stuk waar we eventuele termijnen voor vergunningen zouden moeten vaststellen? Stel dat we het risico willen mitigeren en kiezen voor een vergunningsverlening van vijftien jaar, moet dat dan ook worden vastgesteld in deze verordening? En punt twee, kan het initiatief Ramplaankwartier hiermee aan de gang? En hoe kunnen we dit initiatief extra kracht bijzetten?

De voorzitter: Iemand anders nog? Anders ga ik het woord geven aan de wethouder. Ja, mijnheer ... Ja, Trots, gaat uw gang.

De heer Rijbroek: Dank u wel, voorzitter. Ik zal me beperken tot een aantal vragen. Een van de drie aangewezen pilotgebieden waar we ook mee te maken als het goed is, is Meerwijk. Mijn vraag is deze, wat is de stand van zaken wat betreft de proefboringen of de locatie geschikt is voor wat betreft het warmtenet? Daarnaast hebben we natuurlijk de samenwerking SOK wat betreft, met de gemeente. Dus het is de onrendabele top. Ik heb daar mijn vraagtekens ook al eerder bij gezet toen we dat behandelden in de eerste instantie. Gaan we dat werkelijk doen, want het woord zegt het al, onrendabele top. Valt er nu nog enig ander moment een inschatting te maken van de investeringskosten van een warmtenet? Bijkomstig van mensen, kennissen die ik ken, kennissen is natuurlijk een vaag woord, maar die vaktechnisch daarmee bezig zijn in Utrecht en Rotterdam, om de tien jaar moet je ook enige vervanging toepassen. Dan is er sprake van precariobelasting. Dus het moet ook wel op grond van zoiets van vrijwilligheid van bewoners zijn, hoort naast het opstellen van de verordening van de aanleg warmtenetten 2020 ook een ja, een aanpassing te komen in deze dan voor de belastingverordening. Tot zover.

De voorzitter: Iemand anders nog? De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u, voorzitter. Ja, dit is inderdaad een technisch stuk waar we het hier over hebben, dus ik zal me heel erg beperken tot eigenlijk iets wat ik aan de wethouder wil meegeven voor de toekomst. En als we het gaan hebben over warmtenetten en ook over hoe we dat gaan betalen en de aanleg daarvan gaan betalen ... Er is op dit moment een redelijk groot debacle geweest in Purmerend waar de wethouder ongetwijfeld van op de hoogte is. En het lijkt me verstandig dat de wethouder dat punt meeneemt in de toekomst van alles wat met warmtenetten te maken heeft. Wij willen zo'n debacle graag in Haarlem voorkomen, ondanks dat het belangrijk is dat dat alsnog wel gebeurt. En wat misschien ook goed is, ik weet niet of de wethouder wekelijks zondagavond Zondag met Lubach kijkt, maar daar kwam ook een heel goed stuk qua uitleg over warmtenetten naar voren. En ik ben ook heel benieuwd hoe de wethouder daarnaar kijkt.

De voorzitter: Iemand anders nog? Nee? Dan ga ik het woord geven aan de wethouder. Nee? Ja? Nee, wethouder, gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Ja. Fijn dat er meteen af wordt getrapt dat het een technisch stuk is. Klopt ook, het is een verordening. Het is eigenlijk een, ik noem het zelf dan een no-regret-instrument voor onze warmtetransitie. We hadden dit niet, dus konden partijen gewoon hiermee starten met zeg maar kuilen graven in onze ondergrond. Nee, we hebben dit soort instrumentaria wel nodig om daarop te kunnen sturen, dat heeft u denk ik ook in de verordening kunnen lezen. Dus het is fijn dat we dit nu hebben en hiermee kunnen we ook aan de slag. U zag ook de koppeling met de warmtekavels, zoals minister Wiebes daar al op voorsorteert als het gaat om de toekomstige Warmtewet waar we mee moeten gaan werken. Dus al met al,

dit gaat ons echt wel weer helpen, helpen om soms partijen die wij niet willen, buiten onze gemeentegrens te houden en helpen om net die voorwaarden te stellen als het om onze ondergrond gaat, dat er niet opeens twee warmtenetten of twee buizen langs elkaar in toch al die schaarse ondergrond komen te liggen. Dan ging u wel eventjes, mevrouw Oosterbroek, in razend tempo uw vragen afraffelen. Ik wist soms niet eens waar de ene eindigde en de andere begon. Maar die termijn ... Kijk, ik heb één vraag er in ieder geval uitgepikt, dat ging, stellen we hier ook die termijnen vast? Nee, dat gaat wel echt bijvoorbeeld ... Dat komt per concessie aan de orde. En het eerstvolgende moment waar we spreken over die termijn, wat op zich ook wel best interessant is natuurlijk, want iemand gaat dan, of een partij gaat uiteindelijk buizen in onze ondergrond plaatsen, ja, wanneer is dan de termijn dat je dat terugverdient, of iets dergelijks? Maar dat komt bij de concessie Waarderpolder in februari aan de orde, dus daar gaan we het dan per concessie over zo'n termijn hebben. Maar ja, dit instrument helpt daarvoor. Uw andere vragen gingen even wat snel, dus misschien kunt u dat nog kort even herhalen.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, dat was het Ramplaankwartier, kan u hiermee aan de gang, zeg maar? Is dit Ramplaankwartier-proof? En dat initiatief ... En kunnen we dat initiatief extra kracht bijzetten? Maar omdat u net ook ... Mag ik alvast doorpakken, want ik ben nu toch bezig met mijn vragen. Nee? O, onze voorzitter is zo streng.

De voorzitter: Ik probeer dit schip op koers te houden met 🚦.

Wethouder Berkhout: Ja, ik heb nog een aantal punten op de agenda, dus we moeten misschien ook naar ... Kijk, dit helpt ons allemaal, dit instrument. Dit helpt dus ook een Ramplaankwartier. Maar het project voor het Ramplaankwartier zullen we echt ook in de transitievisie warmte verder bespreken. Maar ja, dit helpt wel. Dus dit is gewoon in de openbare ruimte, hebben we hier nu een systematiek voor onze ondergrond. Gaat dus niet op voor WKO's voor particuliere grond. Dan nog heel eventjes een reactie op Trots. U ging eigenlijk een beetje, associërend op dit onderwerp zei u van, wat speelt er nou met de geothermie of de proefboring? Nou, het komende halfjaar wordt dat seismisch onderzoek uitgevoerd. En daarop wordt dan gebaseerd of deze ondergrond, ja, geschikt is voor een proefboring. En dat vind ik net zo spannend als u, maar daar krijgen we dus de uitslag t.z.t. van. En dan tot slot eigenlijk de VVD, ook associatief, ja, ik heb u de raadsinformatiebrief over de transitievisie warmte gestuurd, daar heb ik nadrukkelijk ook gerefereerd dat we eventjes niet ... We gaan eventjes kijken naar de situatie in Purmerend, zeg ik daar nadrukkelijk, omdat wij inderdaad precies zoals u zegt, wij moeten daar goed lering van trekken voor onze eigen stad. Dus dat geef ik daar ook nadrukkelijk aan, zou ik zelf contact opnemen met de wethouder van Purmerend. En ja, het programma van Lubach, kijk, hij geeft eigenlijk aan, isoleren is no-regret, dus dat lijkt mij een hele slimme opmerking. Ik kon me verder niet helemaal vinden in al die andere opmerkingen, maar dit is wel relevant. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Oosterbroek?

Mevrouw Oosterbroek: Ja, ik had toch nog een vraag over het warmtenet van Wiebes. Want wij passen nu weer onze stukken aan op een Warmtewet wat nog niet is vastgesteld. Hebben wij ook een andere visie dan Wiebes zeg maar, ja ... Wat zou onze optimale Warmtewet zijn en is het niet mogelijk om ons optimale warmtenet te maken hier in Haarlem en dan aan Wiebes te vragen of we daar dan een 🚦 of een pilotstad voor kunnen zijn?

De voorzitter: Ik zag nog één andere hand volgens mij. Ja, hoeft niet, hoor. Ja, de heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Nou, ik wil eigenlijk op mevrouw Oosterbroek gaan reageren, als dat mag met uw toestemming.

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Aerssens: Want mevrouw Oosterbroek, die gaat het weer hebben over een pilotstad en daar ga ik altijd een beetje over steigeren, want we hebben net in de visie op de concept-RES nog vastgesteld dat we niet te veel proefballonnetjes gaan loslaten en dan wilt u weer een pilotstad gaan zijn. Dat lijkt me toch niet helemaal de bedoeling.

Mevrouw Oosterbroek: Ballonnen laten we sowieso niet meer op in de gemeente Haarlem, dus ik begrijp dit denk ik niet helemaal. Maar het was echt een concrete vraag van weet je, we zijn een grote stad ...

De voorzitter: Nee, u hoeft niet de vraag nog een keer te herhalen.

Mevrouw Oosterbroek: Ja, oké, maar ...

De voorzitter: Mevrouw Van Zetten, Hart voor Haarlem.

Mevrouw Van Zetten: Nou, ter conclusie dan, wij begrijpen dat dit een technisch stuk is en dat het wel handig is als we deze verordening opstellen, maar we hebben grote problemen met de beleidsregels die eraan vastgekoppeld zitten. Wij willen ook niet dat er onomkeerbare besluiten worden genomen. En ik denk, de wethouder kan heel goed praten met wat er in Purmerend is gebeurd, dat is altijd leerzaam. Maar ik denk dat Nederland groter is dan Purmerend en dat er wel meer beren op de weg liggen. En wat dat betreft kan Haarlem maar beter geen pilotgemeente worden gezien de beperkte financiële middelen die we hebben, gezien de oude stad die we zijn en dat we 2040 hebben opgenomen, dat is eigenlijk al gevaarlijk genoeg. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Oosterbroek.

Mevrouw Oosterbroek: Dan toch een interruptie op mevrouw Van Zetten, want er wordt mij nu in de mond gelegd dat ik wil dat Haarlem een pilotstad is, maar ik wil juist dat wij ons niet zomaar conformeren met wat het rijk zegt en hoe we dat moeten doen. Omdat, als we dat zouden doen, dan zouden we ook houtige biomassa toestaan en wij zijn juist niet voor houtige biomassa, dus we moeten extra opletten op welke kaders op ons afkomen op dit punt.

De voorzitter: Mevrouw Van Zetten.

Mevrouw Van Zetten: Nou, dank u wel, want dat waardeer ik zeer, dat u zo oplettend bent. Wij zijn dat ook en wat dat betreft gaan wij schouder aan schouder, zou ik zeggen.

De voorzitter: Ik ga het woord geven aan de wethouder. Gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Ja, kijk, in algemene zin, het klimaatakkoord is ondertekend, gemeentes hebben daarin de regie. En of het nou 2040 of 2050 is, dat betekent dat we duizenden woningen per jaar van het aardgas af moeten gaan halen. Pilot, nee, we moeten gewoon aan de slag, maar dat moeten we wel zorgvuldig doen. En daarvoor pas op de plaats, maar de transitievisie warmte volgt kort in januari en daar gaan we dit uitdrukkelijk bespreken. Ik probeer ook voor dit onderwerp wat complex is en vaak van meerdere perspectieven kan

worden aangevlogen, altijd de tijdlijn bij te voegen wanneer we waarover komen te spreken. Dus de concessie in de Waarderpolder, de transitievisie. Dit is gewoon een technisch stuk en een verordening, helpt ons en de volgende stap en al uw zorgen komen, dat is echt, ja, bij de transitievisie warmte als eerstvolgende moment aan de orde. En ik zou het heel leuk vinden om eigenlijk in plaats van minister Wiebes een eigen Warmtewet te ontdekken, of vast te stellen, maar die positie heb ik niet. We kunnen best goed leven met de Warmtewet, we hebben daar wat opmerkingen voor gedaan. We willen vooral dat die er snel komt en dan kunnen we stappen zetten. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mooi, dank u wel, gaan we dit technische stuk nu afronden. Hoe kunnen we dit naar de raad sturen? Kan dit als hamerstuk naar de raad? Ik zie één hand daarvoor, of meer ... Ja, fijn, dan gaan we dat als hamerstuk naar de raad sturen. Dank u wel voor uw medewerking. Nou, dan gaan we nu eventjes iets anders doen, best wel leuk. Ja, mijnheer Van Leeuwen.

Mevrouw ...: Nee, eerst ...

De voorzitter: Nee, eerst de mededelingen, sorry. Ik word gelijk op mijn vingers geslagen, niks leuks. Mededelingen van de wethouder, gaat uw gang. U heeft er nogal wat, begreep ik, dus dat is mooi, want dan kunt u ze allemaal achter elkaar doen, als u ze heeft gevonden.

Wethouder Berkhout: Ja, maar er waren er ook weer een aantal ... Ik zat even ... Ik ga het eventjes terughalen, want inmiddels ...

De voorzitter: Nou ja. Maar ... Ja, lukt het?

Wethouder Berkhout: Ja. Nee, ik heb, ik heb een heleboel stukken ... Ja, het lukt. Daar gaan we. Nee, ik heb u eigenlijk al nu net verteld dat de transitie warmte een maand is uitgesteld, dus dat was mededeling één. Nee, de maand die al, waar we al over hadden gehad, dus niet nog een maand. Dan wil ik een mededeling doen, wij zijn bezig met een subsidieaanvraag voor de RREW, dat is de Regeling Reductie Energiegebruik Woningen. Die wordt volgende week vanuit het rijk opengesteld, zit zeventig miljoen in, dus wie het eerst komt, wie het eerst maalt. Maar deze is vooral voor sociale huurwoningen ook bedoeld. Dus in het kader van een sociale energietransitie willen wij eigenlijk meteen hiermee aan de slag. We willen ook nadrukkelijk kijken of we dat via lokale mkb kunnen realiseren. Het is eigenlijk in lijn met de bespaarboon eerder dit jaar. Daarvoor moeten we wel versneld een subsidieaanvraag doen, maar ik wou het u wel mededelen, want ik denk dat het perfect past bij onze sociale energietransitie. Dan had ik nog een mededeling over de deelscooters, maar de raadsinformatiebrief is toegevoegd en bij het vragenuur zijn er ook vragen over gesteld. En tot slot, mijn laatste mededeling is, er komt een collegebesluit aan, wordt aan gewerkt, naar aanleiding van, om het fietsverbod in de Lange Veerstraat, het verkeersbesluit daarover terug te gaan trekken. Ja, dus dat volgt op korte termijn. Tot zover, voorzitter.

## **9. Initiatiefvoorstel “Maak werk van 30 km / uur” + reactie college (RB + MS)**

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu door naar het spannende gedeelte. Dat is namelijk het initiatiefvoorstel, agendapunt 9, maak werk van dertig kilometer per uur. Daarbij is ook de reactie van het college natuurlijk toegevoegd in combinatie met de verkeersveiligheid. De partijen ChristenUnie, Actiepartij en SP hebben onder leiding van D66 een initiatiefvoorstel geschreven dat Maak werk van 30 km / uur heet. Als de raad dit voorstel aanneemt, kiest de raad ervoor om in Haarlem binnen de bebouwde kom dertig kilometer per uur als standaard vast te leggen. Dit betekent dat in het dagelijks beheer en onderhoud bij grootschalig

onderhoud en bij herinrichting deze keuze leidend zal zijn. Vanzelfsprekend kan de raad hiervan gemotiveerd afwijken en bepaalde wegen binnen de bebouwde kom aan kunnen wijzen als vijftig kilometer per uur weg. Omdat D66 het initiatief hiertoe heeft genomen, zal ik hen nu eerst het woord geven om het voorstel kort toe te lichten. Vervolgens is er gelegenheid de initiatiefnemers vragen te stellen, maar er is ook gelegenheid het college te bevragen op de consequenties van de eventuele te maken keuzes. Normaal gesproken doen we allerlei stoelenwissels. Ik wil nu even voorstellen om dat achterwege te laten, als dat ook prima is met de heer Van Leeuwen. Fijn. Dan ga ik het woord geven aan de heer Van Leeuwen, D66. Gaat uw gang. Ik wijs u er alleen nog eventjes kort, sorry, op dat er een schriftelijke insprekbijdrage is gekoppeld van de Fietsersbond. Dan heb ik dat gemeld. Maar dan is nu echt het woord aan de heer Van Leeuwen.

De heer Van Leeuwen: Ja, dank u wel. Ja, dank u, dank u wel, voorzitter. U heeft al prachtig alle beslispunten voorgelezen, dus daar heb ik weinig aan toe te voegen. Want voor u ligt inderdaad het initiatiefvoorstel wat eigenlijk heel simpel zegt, maak nu werk van dertig kilometer per uur. Toen we hierover spraken, waren we nog bijna uniek in Nederland, want er waren maar een paar gemeenten waar het op dat moment speelde. Alleen de gemeente Den Haag, meen ik. Maar inmiddels is er ook in de Tweede Kamer, die hebben ook het licht gezien en hebben ze ook aan de minister gevraagd, maak nou in de bebouwde kom de dertig kilometer de standaard. Zoals u wellicht van de minister van die signatuur verwacht op landelijk niveau, sputtert die wat tegen, dus die zag niet gelijk het nut ervan in. Maar eigenlijk, wat de Tweede Kamer doet, helpt ons hier met dit voorstel, want in de wet zitten op dit moment een aantal belemmeringen. Wij mogen nu namelijk op dit moment nog niet een bordje dertig ophangen als de weg niet is ingericht, maar met deze motie van de Tweede Kamer wordt dat wellicht wel mogelijk. Want ook de Tweede Kamer wil gewoon, de stad, daar moet geleefd worden, een stad, daar moet gefietst worden, een stad, daar moet gespeeld worden en een stad moet voor voetgangers zijn. En dat is precies wat dit initiatiefvoorstel vraagt, maak nou in Haarlem wat we allang beleidsmatig hebben vastgelegd, maak nou dertig kilometer per uur de standaard. En natuurlijk kan de raad daar uitzonderingen voor maken, maar laten we met elkaar dit doen. Dit hangt ook samen met wat er in de Tweede Kamer gebeurt. Ik ben heel blij dat we in ieder geval ook zo breed en ook zo verschillend van de Actiepartij, de SP en de ChristenUnie, dat die dit mede-indienen, want deze stad kan echt veel beter. Vaak wordt er gesproken over mobiliteitstransitie, maar het gaat echt om een mentaliteitstransitie. Want het is gewoon de mentaliteit waarbij en ik heb het boek al vaker genoemd, Het recht van de snelste, waarbij nog steeds alle richtlijnen, CROW-richtlijnen, de Verkeerswegenwet, zijn allemaal gestoeld op het idee van de jaren zeventig. Het idee van de jaren zeventig waar het liefst gewoon zeven banen zoals de Gedempte Oostersingelgracht, door de Amsterdamsebuurt naar het station zou gaan. Dat is niet meer het denken van nu. Het denken van nu gaat over leefbaarheid, gaat over luchtkwaliteit, gaat over geluidsoverlast, gaat over levensduur en gaat over een prettige stad zijn. Dus voor ons heel simpel, we stellen dit met de raad hopelijk met steun vast. In deze bespreking wil ik aan de partijen vragen, wat heeft u nog nodig om dit voorstel te kunnen steunen, want wij willen op weg naar de raad indien nodig nog aanpassingen maken met de mede-indieners, om een zo breed mogelijk gedragen voorstel naar de raad te brengen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan is er nu de mogelijkheid om vragen te stellen eventueel aan de initiatiefnemers of het college. Dus als u een vraag stelt, weest u even duidelijk aan wie u de vraag wilt stellen. Ik zie dat de heer Amand het woord wil, dus gaat uw gang.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Een vraag aan de heer Van Leeuwen. Bent u weleens in een straat geweest vlak bij de Amsterdamsevaart, waar veel te hard gereden wordt, bewoners allemaal op tilt slaan omdat het een dertigkilometerzone is? Het is natuurlijk iets belachelijks dat de bewoners eigenlijk nergens in



gekend worden en dat het natuurlijk heel gevaarlijk is zonder oversteekplaatsen voor kinderen en ouderen die naar school gaan. Dus daarom, wat is uw voorstel voor die bewoners die daarmee en over klagen?

De voorzitter: Ik ga u, mijnheer Van Leeuwen, weer het woord geven, dan kunt u daarop reageren. Maar ik ga daarna gewoon een soort met de eerste termijn doen, dan halen we even alle ... O, dat is zo ook prima voor u? Doe ik dat. Eerst even gewoon een eerste termijn en dan kan de heer Van Leeuwen reageren op van alles. Ja, de heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met het bedanken van de heer Van Leeuwen namens mijn fractie. Dertig kilometer per uur als standaard is volgens mij de richting die de hele raad wel uit wil, van Hart voor Haarlem tot GroenLinks. Al ontkom ik soms toch ook niet aan het idee dat de VVD het liefst niet dertig, maar 130 kilometer per uur als standaard heeft. Maar ik kom desalniettemin ook niet aan de indruk dat we een beetje op de muziek vooruit lopen. Zonder aangepaste landelijke regelgeving schieten wij hier nu eenmaal niet heel erg veel mee op. Want ja, als er alleen gehandhaafd kan worden in straten die herkenbaar als dertig kilometer per uur zijn ingericht, dan heeft dit alles weinig zin. Toch zijn we wel voor het voorstel van D66. Het kan immers geen kwaad om onze intenties als raad duidelijk uit te spreken en op deze manier vast te leggen. Wij kunnen ons ook goed vinden in de reactie van het college. De expertsessie die het college voorstelt, lijkt ons een noodzakelijk en goed procesvoorstel en wij verzoeken D66 dan ook dit over te nemen in het initiatiefvoorstel. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Abbasi, PvdA.

De heer Abbasi: Dank u wel. Ja, ook mijn dank, onze dank aan de heer Van Leeuwen en de andere mede-indiëners voor het opstellen van dit voorstel. Ja, ik zit zelf nu twee jaar in deze commissie en in de afgelopen twee jaar heb ik meerdere malen, heb ik in de commissie aangegeven dat wij heel positief staan tegenover het idee om een groot deel van Haarlem dertig kilometer per uur te maken. Meerdere malen bij discussies over herinrichtingen en groot onderhoud hebben we het gehad over dertig kilometer per uur. Dus dat is heel goed. Dertig kilometer per uur is namelijk gewoon een stuk veiliger voor fietsers, voor voetgangers. Als een auto afremt met dertig kilometer per uur, heeft hij maar een remweg van dertien meter, zoals dat zo mooi in het voorstel staat. Een auto die vijftig kilometer per uur rijdt, heeft een remweg van meer dan 27 meter. Bovendien zie je dat andere landen, bijvoorbeeld Noorwegen, waar dit gewoon toegepast is in Oslo, bijna geen verkeersdoden meer heeft. Ik heb wel een vraag aan de initiatiefnemers. En dat is, geldt dit voorstel ook voor huidige projecten en moet dit met terugwerkende kracht gedaan worden? Die vraag stel ik expres, omdat ik het daar niet mee eens zou zijn. Graag het voorstel gaan laten lopen vanaf nu. En als er aanpassingen gedaan worden in projecten of in onderhoudsprojecten die nu nog aan de gang zijn, dat doen zonder extra kosten. Dank u wel.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ook GroenLinks is natuurlijk heel blij met het voorstel van D66 en de mede-indiëners, want ook wij willen eigenlijk al heel lang heel graag dat de snelheid in de stad wordt verlaagd naar dertig kilometer per uur. En daarom is het ook zo dat wij bij iedere weg die heringericht wordt of waar groot onderhoud is, pleiten voor het verlagen van die snelheid en voor het opnemen van die dertig kilometer per uur als maximumsnelheid. Nou, dat is altijd lastig, want er moet altijd het een en ander gebeuren. Het moet fysiek mogelijk, het moet fysiek zo ingericht worden, want anders kan het niet volgens de wet. Ja, daarom ben ik het ook wel eens met wat het CDA daarover opmerkt. Dit is een heel mooi plan, het is een hele goede intentie. Maar het is gewoon heel jammer dat we niet kunnen zeggen van nou, laten we nou nu hier de cirkel

afspreken waarbinnen inderdaad alle wegen dertig kilometer per uur worden. Want dat kan dus niet, want dan moeten we die wegen allemaal gaan aanpassen. En ja, sommige zijn misschien net vijf jaar geleden, of tien jaar geleden heringericht en dan zal de wethouder zeggen dat het te duur is om dat te gaan doen. Dat vind ik heel jammer daarin, dus wat ik eigenlijk nodig ... Wat ik graag zou willen, is eigenlijk dat we het nog wat specificeren, dat we proberen te zeggen van nou, dit wordt de cirkel waar we eigenlijk dertig kilometer willen met uitzondering van misschien een enkele ontsluitingsweg, maar die ook eigenlijk niet, want bussen kunnen ook prima dertig rijden in plaats van vijftig. Nou, ook als dat niet lukt, zullen wij het voorstel steunen omdat het in ieder geval een goede intentie geeft.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Ja, de heer Aynan.

De heer Aynan: Ja, dank u wel, voorzitter. Ook van onze kant complimenten en dank voor D66 voor dit initiatief en voor de mede-indieners natuurlijk. Ik geloof dat ja, CDA had het over voor de muziek uit lopen, maar eigenlijk is het het omgekeerd, want het recht van de snelste, u bent een klein beetje ingehaald door de Tweede Kamer. Een motie Kröger is vorige maand aangenomen en hopelijk zal inderdaad ook met de aanname van die motie nieuwe wetgeving komen met het bijbehorende geld erbij. Ik heb nog wel één vraag aan de indieners. Dertig kilometer in Haarlem, daar zijn we het hartstikke mee eens. Het is veiliger, het is schoner, het is leuker en ja, het is gewoon beter voor de stad. De stad is tegenwoordig ook gewoon een leefstad. De ov-routes. Want we hebben ook afspraken staan met de provincie, levert dat nog financiële consequenties op? Omdat we dus van ... Sommige routes gaan dan van vijftig naar dertig, wat betekent dat? Dank u wel.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Ja, mevrouw Van Zetten, Hart voor Haarlem.

Mevrouw Van Zetten: Nou, D66 voelt als altijd de tijdsgeest goed aan, dus complimenten, mijnheer Van Leeuwen. Inderdaad zou het natuurlijk wel prettig zijn als in Den Haag, als we dat kunnen, als we daar gebruik van kunnen maken, dat scheelt inderdaad een hoop gedoe en ook vooral financiën. Ik heb wel, ja, de stad is een leefgebied en verblijfsgebied voor iedereen, bla bla bla, maar mensen willen ook naar hun werk en mensen moeten ook de stad uit. Ik heb er mezelf niet zo in verdiept, maar u waarschijnlijk wel. De Zuidtangent heeft dan toch ook, is ook gebaat met snelheid, die heeft een vrije busbaan ook voor een groot gedeelte. En is het dan de bedoeling dat die bus dertig gaat rijden? Want dat zou natuurlijk wel, ja, voor heel veel mensen een enorm verdrietige zaak zijn als ze een uur lang onderweg zijn.

De voorzitter: En wie wil dan het woord? Ja, de heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Ja, voorzitter, de heer ... De heer Van Leeuwen, sorry. U mag straks zelf antwoord geven op nog wat vragen die zijn gesteld, maar er staat nog een agendapunt bij dit punt en dat is de verkeersveiligheidsanalyse. Daar wil ik toch even voor de wethouder bijilstaan, vooral de opmerking dat in Haarlem niet altijd de normen, de verkeersveiligheidsnormen worden gevolgd. En vooral de constatering dat er vooral veel ongelukken met fietsers gebeuren en dat het onder andere te maken heeft met dat die normen niet altijd worden gevolgd en dat een aantal fietspaden in Haarlem te smal zijn. We komen binnenkort nog te spreken over de Rijksstraatweg, die wordt daar ook heel expliciet genoemd. Maar het is een breder probleem in Haarlem. En toch nog een aanmoediging voor de wethouder om echt die normen te gaan handhaven en te zorgen voor een fietsveilige, een voetgangersveilige infrastructuur. En daarbij hoort ook die dertig kilometer en daar zijn een aantal goede vragen over gesteld. Het budget is nog een probleem, maar juist door de motie in de Tweede Kamer zie ik daar ook kansen. Misschien kan de wethouder wel gaan lobbyen in Den Haag dat Haarlem een soort voorbeeldgemeente wordt en nog wat subsidie binnenhalen en laten zien wat het positieve

verkeersveiligheidseffect is. Wellicht liggen daar nog wel kansen. En ja, wij hadden ... Wij hebben bewust in het initiatiefvoorstel de opmerking over het ov opgenomen dat dat een uitzondering kan zijn. En wat ons betreft, de ChristenUnie-fractie betreft, is de eerste kans de Europaweg, want daar hebben we al wel geld voor de herinrichting. En laat daar nou een vrije busbaan liggen. Dus daar ligt een enorme kans om voor de auto's dertig kilometer te doen, maar voor de bus vijftig kilometer, zodat de bus kan doorrijden en het ov nog aantrekkelijker wordt.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, ik kijk ook erg uit naar de beantwoording door de heer Van Leeuwen, maar ik denk dat die daar wel uit komt. Ik ga ook iets zeggen over het verkeersveiligheidsbeleid. Het is natuurlijk echt bijzonder dat er geconstateerd wordt dat het niet goed gaat met de verkeersveiligheid in Haarlem, dus dat de ongevallen toenemen. We zijn heel blij dat er nu naar een proactief beleid wordt toegegaan in plaats van reactief. Dat is denk ik goed en daar past dertigkilometerbeleid natuurlijk heel goed bij, want dat gaat echt heel veel verkeersslachtoffers schelen. Overigens denken we dat er, het mooi zou zijn als we dertig kilometer standaard doen, dan hoeven we helemaal niet zo veel aan te passen, want dan is dat de norm en dan hoeft je niet elke straat maar aan te passen. Dat is echt het voordeel als je als hele stad voor dertig kilometer zou gaan. En natuurlijk zou je de busroutes daarvan uitzonderen. Overigens, bij het verkeersveiligheidsbeleid wil ik ook graag nog een motie aankondigen. En dat zal de motie zijn om nu toch echt vaart te gaan maken met het van de rijbaan van de fietspaden halen van de scooters. In het rapport wordt ten onrechte gezegd dat het niet duidelijk is welke effecten dat heeft voor de verkeersveiligheid. In Amsterdam hebben ze de scooters van de fietspaden gehaald en daar heeft het geleid tot gigantische vermindering van slachtoffers onder scooterrijders. Dus alleen al voor de scooterrijders en voor de gezondere lucht voor de fietsers moeten we er nu echt mee aan de slag. En daarom zullen wij daarvoor een motie indienen.

De voorzitter: Dus u komt aankomende raad met een motie vreemd daarover, of een motie?

De heer Hulster: Nou, dit is een motie, want dit is een ter besprekingstuk. En ik neem aan dat de bijlage daarbij hoort. Maar als u daar anders over denkt, dan hoor ik dat graag.

De voorzitter: Nee, dat klopt, we moeten alleen nog even instemmen dat dit wel doorgaat naar de raad. Maar het is even duidelijk. Ja, de heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Ja, dank u, voorzitter. Laat ik allereerst even op de opmerking van de heer De Lint van het CDA reageren. Ja, ik rijd op de snelweg heel veel liever 130, dus daarom graag na zevenen. Maar daar denk ik anders over in de stad. Zeker in onze woonkernen, de woonwijken is het nu al een standaard om dertig kilometer in te richten en ik denk dat we daar zo ook zeker mee door kunnen zetten. Wat voor de VVD wel een punt blijft, zijn nog altijd de doorstroomwegen waar het gewoon heel erg belangrijk is dat we die ontsluiting constant onderhouden. En ervoor zorgen dat die auto's ook snel de stad uit kunnen en ook snel op de plek kunnen zijn in de stad waar ze daadwerkelijk de wijk in kunnen zonder dat ze hele routes door dertig kilometer moeten gaan rijden. Want op het moment dat we naar die dertig kilometer gaan in alle wijken en je zou à la GroenLinks de hele stad zo ongeveer dertig kilometer maken inclusief die doorstroomwegen, ja, dan ga je naar een situatie toe waar we denk ik niet naartoe moeten gaan, aangezien je dan op dat soort doorstroomwegen ook die spelende kinderen gaat krijgen. Wat er juist voor gaat zorgen dat er meer onveilige situaties daar gaan ontstaan. Dus voor de VVD is het een belangrijk punt dat doorstroom altijd blijft. En dat bij voorkeur met vijftig kilometer per uur. Het college heeft in reactie laten weten dit initiatiefvoorstel mee te nemen in de verdere

uitwerking van de stukken die zij nog gaat aanleveren. En ik denk dat dat ook goed is. En daar wil ik het voor nu bij laten.

De voorzitter: Heb ik iedereen gehad? Dan ga ik het woord geven aan de heer Van Leeuwen.

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. Ik zal beginnen met de beantwoording en daarna ga ik kijken naar de heer Hulster van de Actiepartij, de heer Visser van ChristenUnie en mevrouw Moison van de SP of zij nog aanvullingen hebben, want zij zijn natuurlijk mede-indieners in deze. Geeft u mij de ruimte om iets van perspectief te schetsen. Want uiteindelijk hangt mobiliteit samen met iets wat we hier niet bespreken in deze commissie, namelijk verstedelijking. Wij hebben in Haarlem gekozen en daar is breed draagvlak, hebben we laatst nog een debatje over gehad met elkaar, over het verdichten binnen de bestaande stad om de omgeving rond de stad groen te houden. En wat is nou het interessante? Als hier meer mensen komen wonen en die meer mensen die willen ook nog gewoon werken, heb ik ook in een aantal betogen gehoord van partijen, dat betekent dat als wij de huidige vorm van mobiliteit extrapoleren, dat het gewoon niet past. Dat het niet past, dat het niet stroomt met de intentie van de regels over luchtkwaliteit, dat het niet strookt met de intentie van regels over geluid. Ook al kan je best met passen en meten aan normen voldoen, maar dat moet je gewoon met elkaar niet willen. Dus we moeten met elkaar keuzes maken. En die keuzes maken gaat over mobiliteit en daarvan is dertig kilometer één aspect. Dan ga ik gelijk even in op het procesvoorstel waarvan de heer De Lint van het CDA ook zei over het procesvoorstel van het college, wacht nou op die stukken. Ja, wat mij betreft, wij wachten al heel lang op die stukken. Die stukken stonden eerst medio dit jaar, nu zouden ze deze maand komen, nu is het voorjaar 2021. Wat ons betreft kunnen we niet wachten op deze stukken. In de publieke opinie, een aantal partijen zei het al, we zeiden, we lopen misschien zelfs al een beetje achter, we moeten dit gewoon met elkaar vaststellen. We moeten dit met elkaar eenduidig vaststellen zodat het college ook niet meer met verschillende varianten komt in dit model, maar dat het ook gewoon glashelder is, in Haarlem kiezen we voor mensen en we kiezen dus voor dertig kilometer per uur als standaard. Waarbij en dan beantwoord ik ook gelijk een aantal vragen, waarbij natuurlijk uitzonderingen zijn ...

De voorzitter: Wacht even. Voordat u gaat naar de andere vragen, heeft u een interruptie van de heer Amand.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Ja, Trots blijft er toch op hameren, mijnheer Van Leeuwen heeft een prachtig verhaal, het is net of ik politiek Den Haag hoor, maar daar schieten we in Haarlem natuurlijk helemaal niks mee op. Dus ik zou u willen uitnodigen, morgen om tien uur sta ik in de Nagtzaamstraat en dan kunt u eens zien hoe het werkelijk gaat in de dertigkilometerzones. Dus allemaal bent u uitgenodigd door mij persoonlijk. Koffie zorg ik voor, met een koekje, dus u kan komen. En dan ga ik u ook vertellen dat bewoners zichzelf niet veilig voelen, ook de ouderen niet en ook de schoolkinderen niet, want dat is nog belangrijker ...

De voorzitter: Mijnheer Amand, een interruptie is kort. Wat is uw vraag?

De heer Amand: Mijn vraag is, komt u eens kijken hoe het werkelijk is en niet een mooi verhaal vertellen.

De voorzitter: Oké, duidelijk, komt u eens kijken hoe het werkelijk is, mijnheer Van Leeuwen.

De heer Van Leeuwen: Ik ga kort in op de interruptie. Mijnheer Amand, ik kom zometeen terug op uw vraag. U heeft mazzel, dit is precies op de fietsroute naar mijn ouders, dus ik kom daar minimaal een keer per week heen en terug langs. En het is inderdaad ongelooflijk gevaarlijk. En dit is een plek zoals we precies niet willen en daar doet dit voorstel iets aan. Maar ik kom zometeen nog terug op uw vraag meer uitgebreid, want ik was blijven hangen bij het procesvoorstel van het college overnemen. Wat ons betreft doen we dat niet en

brengen we dit in stemming in de raad en zeggen we, op deze manier willen wij het zo. Dan een aantal punten. Er werd gesproken over financiering, daar zei de heer Abbasi van de PvdA ook hele wijze dingen. Nee, wij kunnen niet alle projecten in een keer doen. Een aantal antwoorden daarop. Het mooie is dat wij op dit moment het bestuurlijk overleg meerjaren infrastructuur ruimte en transport wordt gevoerd tussen onder andere onze colleges en het rijk. En wat is daar gebeurd? Daarbij is een half miljard, dat is heel veel geld hè, een half miljard, vijfhonderd miljoen, is gereserveerd voor verkeersveiligheid. Ook daar zie je een trendbreuk met het verleden, waarbij dat '...' zoals dat heet, wordt vaak gebruikt voor verbreding van A9, ons Rottepolderplein wordt ervan opgeknapt. Maar de trendbreuk is dus dat daar is gezegd, een half miljard gaat over verkeersveiligheid. En in plaats van rijkswegen tussen steden, kan het dus nu ook binnen stedelijk gebruikt worden. Dus met dit voorstel en dat hoor ik net ook een van de andere partijen zeggen, kunnen wij dus inderdaad een voorloper worden waarbij wij als Haarlem zeggen van hé, wij hebben het beleidsmatig al geregeld. Rijk, als u wat geld kwijt wil voor verkeersveiligheid, kom bij ons, want hier kan het, we hebben het beleidsmatig geregeld en de kamer heeft het geregeld met een motie. Dus daar hoop ik dat wat dekking vandaan gaat komen. Nog geen interruptie? Nee, ik zag u zo moeilijk kijken. Dus inderdaad, mevrouw Van Zetten van Hart voor Haarlem had helemaal gelijk, wij voelen de tijdsgeest goed aan, want er wordt zelfs geld voor losgemaakt. De doorstroomwegen in het ov, ja, dat moet blijven rijden. En zeker inderdaad zo'n 300 met een vrij liggende busbaan, lijkt mij niet meer dan logisch dat die vijftig rijdt, zeker ook omdat er ook goede verkeerslichten zijn die aankondigen als die bus eraan komt. Dan heb ik die daarmee gehad. De ov-routes, geld. Nou ja, natuurlijk ook heel fijn alle woorden van dank. Ja, de praktische uitvoerbaarheid, daar is nog wel van ja, wanneer ga je het nou doen? Nou, wat mij betreft spreken we het nu met elkaar af, dus gaan wij naar nieuwe projecten zo kijken. Wat ik wel aan het college wil vragen, kijk nou slim naar bestaande projecten die in de planning zitten. Dus we hebben vorig jaar ook een kort debatje met elkaar gehad over de Waddenstraat. Ja, dan is het nog niet meegenomen om het helemaal her in te richten als dertig. Maar als daar alle flats neergaan, als daar woningen gebouwd worden, dan kan je het mij niet wijsmaken dat je ook met hetzelfde budget niet iets lijkend op een dertigkilometerinrichting kan maken. Dus daar vraag ik eigenlijk wat flexibiliteit en lenigheid en uitvoeringskracht van het college, want mij kunt u niet wijsmaken dat planvorming die nog niet op papier staat, dat daar echt niets mogelijk is. Want dat was het korte antwoord toen. Dus graag nog een reactie heel kort daarop van het college. Maar dus inderdaad, waar het kan in huidige plannen maar vooral naar de toekomst gericht. Dan zei mevrouw Schneiders ook nog, kan het niet preciezer, kunnen we niet al straten aan gaan geven waar we gaan beginnen? Ja, wat ons betreft nu niet. We willen gewoon door. We hebben een raadsvergadering over nou, twee weken, laten we dit gewoon met elkaar vaststellen en laten we dat met elkaar kijken. En daar hebben we dan natuurlijk een prachtig mobiliteitsbeleid voor waarbij de mensen die dat voor het college doen, prachtige kaarten maken, laten we daar die precisie zoeken. Maar laten we deze stellingname met elkaar doen, want zoals vele partijen zeiden, wij als indieners voelen de tijdsgeest goed aan. Dit heeft een hele lange tijd gelopen, ook om het voorstel de juiste toon te laten aanvoelen en ondertussen voelt bijna heel Nederland deze juiste toon aan. Het wordt veiliger, het wordt prettiger en ja, doorstroming blijft ook behouden. Ik ga kijken of er nog vragen zijn waarvan mevrouw Moison, de heer Visser of de heer Hulster op willen antwoorden. Nee?

De voorzitter: Mevrouw Moison wil nog iets zeggen.

Mevrouw Moison: Ja, ik wil wel even ingaan ook op ... Er werd gezegd van, stel dat we alle straten dertig kilometer per uur maken. Nou, dat zal niet gebeuren. Ten eerste is het ook niet wijs. Ik heb begrepen uit een ja, die raadsmarker, die digitale raadsmarker over verkeer en dertig kilometer en de veiligheid daarbij, dat als je alle straten dertig zou maken, dan gaat dat betekenen dat je sluiproutes krijgt waardoor wat nu een logische weg is om te rijden, gaan mensen dus door kleine straatjes rijden omdat ze denken, want daar staan

veel auto's, o, dat gaat wat sneller, omdat alles dertig is. Op het moment dat je bepaalde stromen vijftig houdt, dan zullen mensen daar toch meer gebruik van maken zodat je de wijken niet zeg maar nodeloos ineens gaat belasten. Mocht dat wel gebeuren, ja, dan moet je kijken naar vervangende middelen zoals misschien een paal, of een heuvel, of versmalling aan het begin van zo'n wijk. Maar juist door vijftigkilometerwegen te behouden die dan een logische route naar de buitenkant of andere grote wegen in de stad zijn, kun je voorkomen dat er sluiproutes komen. Dus alles dertig kilometer per uur maken is niet logisch. Maar dat wou ik even zeggen.

De voorzitter: De heer Visser wil ook nog aanvullen.

De heer Visser: Ja, ik ben blij met deze aanvulling van mevrouw Moison. Want natuurlijk ben je er niet alleen maar met bordjes dertig kilometer ophangen of drempels, je zult ook moeten kijken, wat doet het met verkeersstromen? Maar wat ons betreft is het dan wel, als de vijftig kilometer niet nodig is voor de bus, of voor andere echt dringende redenen, is dertig kilometer wel de norm en zullen we dus moeten kijken, welke aanvullende maatregelen zijn nodig om te zorgen dat verkeer niet door de smalle straatjes gaat? En dan moet je inderdaad denken aan knips en dat soort dingen. Maar daar komt de wethouder ongetwijfeld bij terug in het mobiliteitsbeleid.

De voorzitter: En de heer Hulster wil ook nog iets zeggen.

De heer Hulster: Ja, wij hebben ook die opmerking gehoord tijdens de technische sessie dat er sluihverkeer ontstaat. Daar kun je ook met verkeerscirculatieplannen oplossingen voor verzinnen. Daarmee dwing je het verkeer dan toch op de doorstroomwegen en die kunnen wat ons betreft in veel gevallen ook nog gewoon dertig kilometer worden. En dan om de VVD even gerust te stellen, op deze hele drukke wegen zullen heus geen kinderen gaan spelen, want dat blijven dan wel iets rustigere wegen. Maar ze worden wel iets rustiger, maar het blijft nog steeds, de verkeersintensiteit blijft daar heel hoog en daardoor zullen kinderen heus wel in de wat rustigere achterafstraatjes blijven spelen.

De voorzitter: De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Maar u bent het toch met mij eens dat op het moment dat je wegen gaat inrichten als dertig, dat dat gaat uitnodigen? Dan moet je daar toch juist mee uitkijken? En wat u zelf ook heeft opgeschreven, belangrijke wegen, die houdt u ook gemotiveerd vijftig. En dat zijn juist de belangrijke wegen voor die doorstroming. Dus nee, je moet juist niet al die wegen dertig gaan maken, want dan ga je echt de verkeerde kant op, want dan ga je juist kinderen uitnodigen om er te gaan spelen.

De heer Hulster: Nee, want er blijven daar heel veel auto's rijden, dus dat is helemaal niet interessant om te gaan spelen. En het andere argument is, u blijft bij het recht van de snelste, dat kan ik me voorstellen als iemand van de vroegvroempartij, maar de realiteit is dat voor ... We moeten naar gemiddelde snelheden kijken. En de gemiddelde snelheid is er voor een auto die dertig rijdt of vijftig, dat verschil is helemaal niet zo groot. Sterker nog, er is een wereldwijd internationaal onderzoek gedaan en in alle verstedelijkte gebieden is de gemiddelde snelheid, is ongeveer de snelheid van een fietser. Dus de fiets is in Nederland en zeker in Haarlem ook meestal het snelste vervoermiddel, ondanks dat u vijftig kilometer per uur kunt rijden in uw bolide. Dus ja, die maximale snelheid, dat zegt eigenlijk niet zo veel, hè. En daar moeten we dan ook goed naar gaan kijken. En natuurlijk zullen er een aantal wegen heus wel vijftig blijven hoor, om u gerust te stellen.

De voorzitter: Nou, is iedereen weer gerustgesteld. Volgens mij had de heer Van Leeuwen nog een vraag gesteld aan het college, dus ga ik het woord even geven aan het college en dan kunt u nog een keer gaan. Wie gaat die vraag beantwoorden?

De heer Berkhout: Wat was de vraag precies? Ik heb een paar punten, wat was de vraag van de heer Van Leeuwen ook alweer?

De heer Van Leeuwen: De vraag is welke flexibiliteit of ruimte u ziet in bestaande projecten om daar, nou, de tering naar de nering te zetten, oftewel binnen een bestaand budget zo goed als mogelijk dertig kilometer in te richten, dat was een vraag. De vraag welke ruimte u ziet om in het bestuurlijk overleg meerjaren infrastructuur, ruimte en transport een claim te leggen op de verkeersveiligheidsbudgetten die daar voor een half miljard gealloceerd zijn. Nou, zo, denk ik.

De heer Berkhout: Oké, dank u wel. Ja, helder. Nou, dan zal ik ... Laat ik even in algemene zin beginnen, volgens mij goed dat u dit adresseert, goed dat u daar ook breed draagvlak voor weet op te tuigen. Stadsgewijs wordt er ook al naar toegewerkt, natuurlijk, de '...' in 2016, coalitieakkoord voor de woonstraten in 2018, Tweede Kamer nu. En u komt er ook mee, dus het is goed. Maar u legt ook meteen de vinger op de zere plek. Overigens vind ik het ook wel mooi dat u het zegt, precisie volgt bij mobiliteitsbeleid, zou ook mijn voorstel zijn, laten we dan eventjes gaan kijken. Ik denk dat we daar ook dan die eerste vraag van u moeten beantwoorden, waar zitten dan de mogelijkheden binnen de bestaande projecten? En die tweede vraag is eigenlijk de lobbyvraag, ook de vraag van de ChristenUnie. Wordt wat lastiger. Misschien als we het eerder hadden vastgesteld, waren wij een uitzondering geweest en nu de Tweede Kamer het voor het hele land invoert, zitten er wat meer gemeentes die geld willen van het rijk hiervoor. Dus ik weet niet in hoeverre je dan een lobbytraject kan voeren voor iets wat gestandaardiseerd is, zeg maar. Maar we kunnen altijd ons best doen, we zitten ook natuurlijk, zijn bezig om geld los te weken voor het ov-knooppunt. Dus dat in algemene zin. Ik neem ook eventjes de gelegenheid en dan geef ik het woord aan de heer Snoek om de vragen over verkeersveiligheidsbeleid te beantwoorden. De ChristenUnie vroeg daarover, over de richtlijnen die we daarbij hanteren. Laat het duidelijk zijn, dat verkeersveiligheidsbeleid wat in februari komt, gaat uit van de CROW-normen en van Duurzaam Veilig. Dus daar moeten we ook echt voor staan. En dan nog eventjes kort in reactie op de motie, of de ja, de voorgestelde motie van de Actiepartij, scooters van de rijbaan. Dat is natuurlijk niet nieuw, we hebben het hier ook wel eerder over gehad, een tijdje ook weer niet. Maar afgelopen juni nog wel in de commissie beheer. Daar hebben we toen wel echt gezegd, we wachten op die helmplicht. Dat maakt het echt wel een stuk veiliger voor scooters en snorfietsen om die weg op te gaan. Maar dat schiet niet op. De minister zegt nu dat ze in het voorjaar naar de kamer toe komt, maar in het kader van verkeersveiligheid willen wij echt wel die helmplicht afwachten. Dus dat in eerste reactie. En dan naar wethouder Snoek.

Wethouder Snoek: Ja, dank u wel. Ik ben het natuurlijk eens met wat de heer Berkhout daarover zegt. Ik denk in lijn ...

De voorzitter: Ik zie dat er toch nog even een korte interruptie is vanuit de Actiepartij, mijnheer Hulster voor ... Gaat uw gang.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Nou, dan ga ik toch de motie indienen, want mijn ervaring is dat een motie meestal niet binnen een half jaar wordt afgehandeld. Dus dan zou het mooi, dan kunnen we echt naadloos samenwerken, dus dank u voor deze opmerking.

De heer Berkhout: Uitstekend, dat staat u helemaal vrij. Ik wil u natuurlijk nog wel zeggen van, zelfs als de helmplicht wordt ingevoerd, maar dat zal ook in relatie tot de dertig kilometer zijn, kost het ook geld, zo'n aanpassing. Maar goed, ik wacht ook uw dekkingsvoorstel bij de motie dan af.

De voorzitter: Dan nu de heer Snoek.

Wethouder Snoek: Ja, de heer Van Leeuwen vraagt nog naar lopende projecten. Ik kan alleen vanuit civiele projecten, denk ik, daarop reageren. Ik denk dat we daar vaak al ... En anders is het wel omdat u dat wil, is dertig kilometer het uitgangspunt, tenzij. Gelukkig heeft u in uw initiatiefvoorstel ook die tenzijbepaling. Die wordt ook door een aantal fracties hier aangegeven van, verkeer goed de wijk uit begeleiden, de bus natuurlijk, nood- en hulpdiensten, dus er zijn redenen waarom je soms afwijkt. Waar ik zelf nog aandacht voor zou willen vragen en ik zeg het niet vaak, denk ik, in deze commissie, maar de heer Amand legt de vinger daar precies op de zere plek, wat is dan die dertig kilometer? En ik had gehoopt dat we in die technische sessie daar meer verdieping met elkaar op zouden krijgen, want eigenlijk gaan de discussies, in ieder geval die ik met u heb, niet zo vaak over, moet deze weg dertig kilometer zijn, maar gaat die over, als we hem inrichten als dertig kilometer, hoe ziet die er dan uit? En ik hoor sommigen van u zeggen nou ja, weet je, we hangen gewoon het bordje dertig kilometer op in heel de stad en dan is het gedaan. Maar dan krijgt u een Nagtzaamstraat. En ik vind het echt, mijnheer Van Leeuwen, u zegt, dat willen we niet meer, dit hebben we nog maar een paar jaar geleden met elkaar zo besloten in deze zaal. Heeft niet iemand anders bedacht, hebben we met elkaar hier in deze ruimte besloten. En iedere keer opnieuw gaan we in die dertigkilometerdiscussie met elkaar gesprekken aan over, hoe ziet dat er dan uit? Ik heb daar ook niet de wijsheid over in pacht, hoor, maar ik zou bijna parallel aan dit proces, maar als onderdeel van dit proces, ik denk dat we onszelf een plezier doen als we dan ook een aantal uitgangspunten voor onszelf gaan formuleren van, wat is dan dertig kilometer? Welke positie heeft de fiets, zebrapaden en dertig kilometer? En ik wil van tevoren niet zeggen nou, ik vind dat dertig kilometer er zo uit moet zien, maar ik denk dat we onszelf echt een plezier doen als we afspraken maken over, hoe ziet dertig kilometer er dan uit?

De voorzitter: Dit was heel interessant, begrijp ik. De heer Hulster, u mag als eerste. Interruptie, ga ik vanuit.

De heer Hulster: Ja, wethouder. U bent bijna aan het einde van uw wethouderschap en u kijkt natuurlijk bespiegeland terug. De Nagtzaamstraat, dat is onder uw bewind, is dat heringericht. Hoe kijkt u daarop terug?

Wethouder Snoek: Nou, dat is met uw goedkeuring zo ingericht, hè? Die Nagtzaamstraat is per definitie ... Ja, is per definitie een stuk waarvan het college aan u aan de voorkant heeft aangegeven, u wilt dertig kilometer, maar dan wordt het hier dus een grijze weg, met het advies van de verkeerspolitie erbij, let op, dit wordt een grijze weg. En u zegt dan vervolgens als raad ja, zo willen we het. Ik weet overigens, volgens mij is de voorbereiding zelfs nog van mijn voorganger, maar dat is precies zo'n dossier waar we maatwerk hebben geleverd en je kunt afvragen of dat is wat we willen. Maar u wil mij erop aanspreken, het college heeft u erop gewezen dat dit een grijzewegdiscussie is.

De voorzitter: De heer Amand.

De heer Amand: Ik heb toch wel even een complimentje voor deze wethouder. Dat klinkt heel raad van een Trotse, maar dat is wel zo. De man luistert en ik zal hem missen. Ik zie hem nog steeds komen twaalf, dertien jaar geleden bij mij, dat vond ik heel prachtig. Maar hij luistert wel naar de mensen en dat geef ik hem altijd na. Dank je.



De voorzitter: Dan ga ik het woord weer geven aan de heer Van Leeuwen, om af te ronden.

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. Dank, college, voor de ondersteunende woorden. Eerst ingaande op, achterstevoren, op de heer Snoek. Nou, dank dat u ook iets moois wil achterlaten inderdaad, dan doe ik ook gewoon nog even mee, met die profielen, want het lijkt me inderdaad heel goed om een gesprek te hebben over van, wat vinden wij dan de standaard? Bij het initiatiefvoorstel zit ook natuurlijk een voorbeeld van het ROV, dus het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân met inderdaad de wegcategorie '...' waarin mooie inspiratie zit hoe het eruit zou kunnen zien. Dat is wat ons betreft een goed voorbeeld, dus dan hopen we dat ofwel de nieuwe wethouder openbare ruimte ofwel de wethouder mobiliteit er goed naar kijkt en dat als voorbeeld meeneemt. En verder, ja, het is inderdaad zo, we zijn niet meer de eerste, helaas, wethouder Berkhout. De gemeenteraad van Rotterdam staat ook op het punt bij een begrotingsbehandeling een motie aan te nemen over dertig kilometer per uur, begreep ik vandaag. Maar we zijn nog steeds wel een van de eersten en we moeten ons ook niet kleiner maken dan we zijn. We zijn de dertiende stad van Nederland, we zijn er hier eigenlijk ook gewoon historisch bekaaid vanaf gekomen, want elke stad op de zandgronden langs de kust in Nederland tussen polder en duinen heeft een rondweg, een randweg die beheerd, gefinancierd en aangelegd is door een provincie of een rijk. En wij hebben hier nog steeds iedereen die door de stad heen rijdt. Dus wij hebben ook echt wel een goede propositie om te zeggen van hé, als we nu ergens moeten kijken, of het nu Alkmaar is of dat het Leiden is, iedereen heeft wegen, viaducten, rondwegen tussen polder en zand en wij niet. Iedereen scheurt hier nog doorheen. Dus als er ergens geïnvesteerd moet worden door de provincie, door het rijk, dan is het toch ons prachtige Haarlem wel. Want wat jammer dat wij eigenlijk daarmee, als je bij de Prinsenbrug staat en je wilt oversteken, dat je je daar nog echt in de jaren zeventig voelt, waarbij het inderdaad voelt alsof de auto altijd en overal voorrang krijgt, zeker in de spits als de fietser soms een ronde wordt overgeslagen in de stoplichtencyclus. Dat is een voorbeeld dat we toch ergens iets verkeerd hebben gedaan. Ik roep aan alle commissieleden op, heeft u nou echt nog tekstuele wijzigingen waarvan u zegt van nou, dat maakt het voorstel nog sterker of nog gewenster ... Ik hoorde bijvoorbeeld de heer Aerssens van de VVD zeggen, er staat nu, u heeft een uitzondering staan voor doorstroomwegen met ov, als u daar ook maar van bij zet, maak er ook grote doorstroomwegen van, nou, dan zijn wij ook nog wat geneigder om het te steunen. Mailt u alstublieft dat soort zaken naar de indiener en dan kunnen wij daar nog mee aan de gang. En ik ben indiener inderdaad en u mag natuurlijk de heren Visser, Hulster en mevrouw Moison daarbij cc'en, want dan kunnen wij ons daar samen over buigen. Rest mij niets anders dan ook de ambtenaar bijzonder te bedanken. Er hebben verschillende ambtenaren helemaal in het begin meegedacht bij de eerste schrijfsels die ik op papier had en er hebben een aantal andere ambtenaren heel goed geholpen met de technische sessie. En ook de experts die daar belangeloos waren, ook heel veel dank daarvoor, want die hebben ook wel laten zien dat hier uiteindelijk gewoon een keuze ligt. Dat het techniek is, dat die richtlijnen ergens vandaan komen en dat wij uiteindelijk als lokale verordenaars, oftewel regelmakers, beleidsmakers, dat wij ook daar het heft in eigen hand kunnen nemen. Dus heel veel dank voor hen voor alle steun en het meedenken in dit proces.

De voorzitter: Mooi. Dan hebben we het zo volgens mij voldoende besproken. Dan ga ik kijken hoe dit beleidsplan, als u dit behandelbaar vindt, naar de raad gaan sturen. Kan dat als hamerstuk met stemverklaring? Hamerstuk? Hamerstuk met stemverklaring. Stemverklaring.

De heer Van Leeuwen: Het is toch al een bespreekpunt, wegens een motie?

De voorzitter: O, het is een bespreekpunt, hoor ik. Nou, standaard, dat wist ik ook wel. Ik test u even. Nou, heel goed. Een bespreekpunt is het geworden, mijnheer Van Leeuwen. We gaan eventjes kort, echt vijf

minuutjes pauze houden, kunt u even een kop koffie pakken of iets anders en dan zie ik u over, nou, 52, dus 9 uur 52, acht minuten voor tien, graag terug.

*Pauze*

### **13. Ontwerpbesluit invoeren milieuzone en principebesluit nulemissiezone (RB)**

De voorzitter: We gaan verder met het derde gedeelte van de commissie beheer. Ik wil in ieder geval nog twee agendapunten gaan behandelen. Dat is de milieuzone en het moderniseren parkeren. En dat lukt echt alleen met uw medewerking. Dus graag echt kort waar het kan en niet zijpaadjes bewandelen of andere dingen, dan gaan we het gewoon niet redden. Ik begin met agendapunt 13, invoeren milieuzone en principebesluit nulemissiezone. Het college bereidt de invoering voor in 2022 van een milieuzone voor vrachtauto's, later om te zetten in een nulemissiezone voor vrachtauto's en bestelwagens op basis van eerder vastgestelde voorkeursscenario en brengt dit thans als ontwerpbesluit in de inspraak.

Mevrouw Oosterbroek: Punt van de orde, voorzitter. Hebben we niet eerst Actieplan schone energie?

De voorzitter: Dat zei ik net. U heeft nu één strafpunt te pakken. En dat was er nog één om door me heen te praten.

Mevrouw Oosterbroek: Maar kunt u het me dan uitleggen? Want ik begrijp het blijkbaar niet en het is toch iets wat Haarlemmers moeten begrijpen, dus kunt u het me dan nog een keer vertellen?

De voorzitter: Ja, natuurlijk. Even serieus, ik zei net, ik schat in qua tijd dat we nog twee onderwerpen gaan behandelen. Dat is deze, want die gaat de inspraak in, dus die moet gewoon en het is die andere, dat is moderniseren parkeren, die hebben we al een keer doorgeschoven.

Mevrouw Oosterbroek: Voorzitter, maar daar ben ik het gewoon echt niet mee eens.

De voorzitter: U gaat nu echt ... Nee, ik ga er geen tijd aan besteden.

Mevrouw Oosterbroek: Punt van de orde, voorzitter. Ik ben het er echt niet mee eens.

De voorzitter: Dat staat genoteerd.

Mevrouw Oosterbroek: Nee, dat staat niet genoteerd. Vorige maand ... Nee, vorige maand, toen hebben we ook een punt van duurzaamheidsindicatoren niet doorgegeven. Toen heb ik al twee keer gezegd, deze commissie is niet teruggekomen in deze agenda. Daar was ik al boos over. Nu gaat u een punt, Actieplan op zon, waar we al een jaar om zitten te zeuren, wilt u naar voren schuiven, wilt u niet behandelen, ik ben het daar gewoon echt niet mee eens.

De voorzitter: Dames en heren, ik heb u net een voorstel gedaan qua agenda om eerst Invoeren milieuzone te behandelen, omdat dat de inspraak ingaat, dat is gewoon noodzakelijk en daarna Moderniseren parkeren, omdat we dat al een keer van de agenda hebben doorgeschoven. En ik vrees dat we geen tijd hebben voor de Schone energie. Mocht dat wel zijn, dan behandel ik dat natuurlijk graag, maar dat is mijn voorstel.

Mevrouw Oosterbroek: Maar mag ik dan een ander voorstel doen?

De voorzitter: Gaat de commissie daarmee akkoord?

Mevrouw Oosterbroek: Nee, ik niet.

De voorzitter: Nee. Ik zie graag uw hand als u daarmee akkoord gaat en anders dan ga ik anders in stemming brengen. Ja, ik zie graag uw hand als u daarmee akkoord gaat, want dan kan ik verder. Ja, ik zie CDA en Partij van de Arbeid, VVD. Ja, Liberaal Haarlem. Ja, SP. Nou, dat is voldoende, dan gaan we dat zo doen. Dan ga ik nu verder met Ontwerpbesluit invoeren milieuzone waar ik was. Met de zones wordt de verkeersuitstoot verminderd voor een gezondere luchtkwaliteit en vermindering van het klimaateffect. Het college wil naast eventuele zienswijzen van belanghebbenden ook adviezen en suggesties inwinnen van de commissie om deze te kunnen meewegen in een definitief raadsvoorstel tot invoering van een milieuzone. Dit agendapunt is op verzoek van het college geagendeerd. Wie wil hierover als eerste het woord hebben? De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Ja, dank u, voorzitter. Het zal menig commissielid misschien verbazen dat juist de VVD hier als eerste het woord over wil voeren, maar laten we direct de toon zetten. De VVD is voor hetgeen wat nu voor is gesteld door het college. En wel met de noot dat we het daar dan ook direct bij laten. Dus prima om dit zo in te voeren voor deze zeer vervuilende vrachtwagens en uiteindelijk naar die nul emissie voor vrachtwagens te gaan, daar kunnen we ons in vinden. Alleen moet dit niet gaan plaatsvinden voor personenauto's, aangezien daar de VVD niet voor zou zijn. Daar houd ik hem bij.

De voorzitter: De heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. D66 is heel blij dat dit er ligt. We zijn inmiddels halverwege deze raadsperiode. Het stond in ons verkiezingsprogramma, het staat in het coalitieprogramma, dus fijn dat er nu concrete plannen liggen. Wat ons wel bevreemdt en dat stond ook, dat kan de wethouder nog teruglezen in het prachtige D66-verkiezingsprogramma, we hebben ook gevraagd, zoek nou binnen de metropoolregio Amsterdam afstemming. En onze oosterburen met de gemeente Haarlemmermeer en onze oosterburen in Amsterdam doen ook iets met snor-bromfietsen en met taxi's. Dus wij vragen ons af, wethouder, hoe kijkt u daar tegenaan en waarom zijn deze vooralsnog afgefallen? Want daar staat wel iets over in, maar niet heel uitgebreid. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mooi, dank u wel. De heer Abbasi, Partij van de Arbeid.

De heer Abbasi: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik zou ook niet heel lang stilstaan bij dit onderwerp, want wij hebben dit natuurlijk in maart best uitgebreid besproken. Ook de PvdA is heel blij dat dit doorgevoerd gaat worden. Twee concrete vragen. Een is ja, al vind ik het invoeren van een milieuzone een heel goed idee, ik zou toch het college willen vragen om wat duidelijker te zijn in hoe zij denken om te gaan met ondernemers die best wel last hebben van corona. Er zijn ondernemers in deze milieuzone die wellicht een bepaalde investering moeten doen om andere vervoersmiddelen aan te schaffen. Als ze dan ook nog hard zijn geraakt door corona, weet ik niet of dat een goed idee is, maar ik ben benieuwd hoe het college daarmee omgaat. En ja, een andere vraag was eigenlijk al gesteld door de heer Van Leeuwen van D66, waarom worden vervuilende brom- en normale scooters niet geweerd? Naast dat ze heel vervuilend zijn, veroorzaken ze heel veel ja, veroorzaken ze door gevaarlijk rijgedrag gevaarlijke verkeerssituaties, dus waarom wordt daar niet naar gekeken? En ik gok dat het gaat om geld. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, wij zijn ook ... Wij sluiten ons aan bij het voorstel en ook bij de eerder genoemde beperkingen, of dat wij eigenlijk de uitbreiding van brom- en snorfietsers ook zouden toejuichen. En daarbij vinden we het wel jammer dat er niks meer over de lengte en grootte van de vrachtwagens wordt gezegd, met name omdat uit onderzoek blijkt dat dat ongeveer een derde van al het vrachtvervoer daadwerkelijk vol zit en de andere twee derde gewoon lucht is wat er rondgereden wordt, dus dat er gewoon makkelijke efficiëntie te behalen is en er met kleinere voertuigen gereden kan worden.

De voorzitter: Mooi. Dank u wel. Mevrouw Van Zetten.

Mevrouw Van Zetten: Ja, voorzitter, het is prima, die zones voor vrachtverkeer, maar van de auto blijft u af, wat Hart voor Haarlem betreft.

De voorzitter: De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Wij sluiten ons aan bij de opmerking van de Actiepartij en wij zijn van mening dat vanaf 2025 ook nul emissie voor brommers en snorfietsen moet gelden. En dat moeten we tijdig aankondigen, dus dat moet eigenlijk nu gewoon in het besluit staan.

De voorzitter: Wie wil dan het woord? Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ook wij zijn heel erg blij dat de milieuzone nu voorligt, dat we er dus al een heel eind mee zijn en dat die er echt gaat komen per 1 januari 2022. Wij vinden hem beperkt. Ik zou graag de ambitie iets groter gehad hebben, dat heb ik vorige keer ook gezegd van, waarom niet de oude personenauto's, drie en lager en de oude bestelbusjes van drie en lager? Dat zijn de auto's die zijn hartstikke oud, die rijden bijna niet meer, maar ze rijden blijkbaar nog wel. En daarom geeft het rijk ook de mogelijkheid om die mee te nemen in de milieuzone. In Amsterdam hebben ze die nu al, zijn die nu al verboden en nou ja, dan zouden wij toch ietsje sneller komen bij een nul emissie. En anders dan denk ik namelijk dat nul emissie ook wel een hele grote stap is in 2025 als we nu alleen maar de vrachtauto's doen. Voor het overige zijn we helemaal blij ermee.

De voorzitter: De heer Bloem, u wilde het woord?

De heer Bloem: Ja, voorzitter, ook even een kleine stemverklaring waarom wij het best vinden om het actieplan later, het liefst ook gewoon vandaag, want duurzaamheid is belangrijk genoeg om ook na elven te vergaderen als het om de SP gaat. Als het om de SP gaat, de voorzitter kan daar anders over denken. En dit heeft ... Dit moet inspraak hebben en dit is ook concreet, dit gaat wat opleveren. Dit gaat betekenen dat ik niet meer, als ik het heel even naar mezelf trek, een stinkende dieselvrachtwagen elke dag drie keer voor mijn deur heb, voor mijn deur, voor de deur van vele Haarlemmers, om de lokale supermarkt te bevoorraden. Dat gaat het betekenen. Dat gaat schone lucht betekenen en de SP is daar hartstikke blij mee. Wel sluiten we ons ook aan als het gaat om brommers en scooters, want ja, volgens mij is het ook best oké en best cool om nu gewoon een elektrische scooter te hebben. Ik kan me nog herinneren dat we subsidie daarvoor niet aan de straatstenen kwijt konden in het verleden, maar ook die stap moeten we zetten. Dus college, kunnen we daar misschien toch iets sneller mee gaan?

De voorzitter: Ja, mevrouw Otten, Liberaal Haarlem.

Mevrouw Otten: Ja, eigenlijk een tegenovergesteld bericht. Voor vrachtverkeer heb ik er geen problemen mee, maar voor al het andere verkeer vind ik dat er een veel langere overgangperiode moet zijn en dat het ook veel meer zeg maar op z'n, nou ja, laten we zeggen natuurlijke beloop moet gaan. Het komt vanzelf wel een keer goed, het zijn allemaal nieuwe systemen en om dat nou allemaal zo op te leggen en mensen te verbieden om op hun oude scooter of oude auto te rijden, vind ik veel te ver gaan.

De voorzitter: De heer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Trots kan zich nog niet vinden in dit hele plan. En waarom niet? We leven nu in coronatijd en mensen die nog vervoer willen hebben en kleine ondernemers, die kunnen wij natuurlijk niet dwangmatig iets opleggen. Dus wij zouden, schuif het een jaartje op en kijk even later hoe het dan gaat met de ondernemer en met de mensen.

De voorzitter: Mevrouw Baas-Oud, OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Ja, wij staan hier ook positief in. En 2025 lijkt ons ook acceptabel, zo wat er genoemd wordt. Ik sluit me wel aan bij wat de PvdA vraagt, ja, hoe zit dat inderdaad met de ondernemers die last hebben van deze coronacrisis en niet zomaar hun oude vrachtwagen of vrachtwagentje kunnen vervangen? Dus wordt daar rekening mee gehouden? Graag antwoord hierop. Dank u wel.

De voorzitter: Wie kan ik dan het woord geven? Dan ga ik het woord geven aan de wethouder.

Wethouder Berkhout: Ja, dank u wel, voorzitter. Nou, ik hoor dan eigenlijk unanieme steun voor de milieuzone voor vrachtverkeer, zoals we deze nu de inspraak in gaan leggen. Dat is fijn om te horen. We hebben het hier ook al een paar keer over gehad, maar hij wordt inderdaad steeds concreter. Invoering is gepland op 1 januari 2022, actief per medio 2022, dus met een overgangstermijn. En voor de nulemissiezone in 2025, die overigens dus ook op dit moment puur voor deze categorie, vracht- en bestelauto's is, zullen ook veel overgangsregels komen, hoor. Dus daar kan je tweeledig naar kijken, natuurlijk. Aan de ene kant denk ik van, hoe minder overgangsregels of uitzonderingen, hoe beter voor het milieu. Tegelijkertijd hoor ik ook een aantal van u zorgen hebben voor de ondernemers. Dus dat maakt dan ook juist zo'n overgang makkelijker. Overigens wil ik hier wel nog even bij zeggen, dit is mede mogelijk gemaakt door het '...' waar de heer Van Leeuwen het in het vorige agendapunt over had. Dus dat is, dan benutten we wel die middelen eigenlijk, die rijksmiddelen. Desalniettemin vroeg het ook nog wat budget van onszelf. En een aantal onder u zegt van nou, dat willen we eigenlijk graag ook wel opschroeven naar brom- en snorfietsen. Ja, dat vraagt dan toch nog wat meer. Eigenlijk is dit een relatief simpel mechanisme, dit zijn mobiele camera's, die kijken puur naar die vrachtwagens op de weg. Maar als je snor- en bromfietsen moet gaan handhaven, dan zitten die vaak op fietspaden en dan zal je dat vaak met echt fysieke handhavers moeten doen. En dan komt er toch wel wat meer capaciteit bij kijken. Het hele systeem is erop ingesteld dat er opgeschaald kan worden, dus het kan ook uiteindelijk uitgebreid worden naar andere categorieën. Maar dat vraagt dan wel om meer middelen. Ik zie een interruptie.

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

De heer Abbasi: Dank u wel. Ja, dank u wel, wethouder. Hoor ik u zeggen, dus als scooters, snorscooters van fietspad naar de weg worden gestuurd, zoals hier wel vaker gezegd wordt, dat het dan goedkoper wordt om een milieuzone voor ze in te voeren?

Wethouder Berkhout: Ja, dat aspect wel. Dus ik denk, de monitoring via het camerasysteem wel. Ik denk dat een kostenbatenanalyse van die overstap versus de handhaving die je zou nodig hebben als we op het fietspad zouden blijven, ongunstiger zou uitvallen. Maar voor dat aspect ben ik het met u eens. Eigenlijk zie ik ... Ja, volgens mij was dat, heb ik dan eigenlijk in het kort eventjes alles gezegd. Dus voorlopig blijft het hierbij, maar ik sluit niet uit en dat zal misschien de heer Aerssen van de VVD verschrikkelijk vinden, dat er dus nog vervolgstappen kunnen volgen voor verschillende categorieën. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Ja, mooi. Volgens mij, het komt nog terug in een definitief raadsstuk, dus volgens mij is dit zo voldoende besproken en het gaat niet door naar de raad.

#### **14. Stand van zaken en vervolg op Moderniseren Parkeren (RB)**

*a. Nota is afdoende van toezegging 'Inzicht en overzicht in cijfers gebruik parkeren bezoekersregeling aanleveren begin 2019'.*

De voorzitter: Dan neem ik u mee naar agendapunt 14, daar hebben we ook een inspreker voor, dus dat was ook een van de redenen trouwens om dit nu te behandelen. In 2018 is gestart met de invoering van de maatregelen moderniseren parkeren. En sinds de vorige informatie nota december 2018 is uitvoering gegeven aan maatregel vijf, bewoners naar de garage, maatregel tien, het uitbreiden van het gereguleerd gebied vereenvoudigen, de start van de vervanging van het vergunningssysteem en de vervanging van het parkeerrecht en database. Tot slot is er een inventarisatie gemaakt van de bebording van de routes naar de parkeergarages. Het effect op de parkeerdruk blijkt vooralsnog beperkt en de uitvoering van fase drie verloopt trager dan verwacht vanwege beperkte beleids capaciteit en vertraging in de vervanging van de applicaties. De resterende maatregelen gaan deels over digitalisering, automatisering en er is een aantal maatregelen die samenhangen met ontwikkelzones, groei van de stad, uitvoeringsprogramma's, ... en mobiliteitsbeleid opgepakt moeten worden. Daarom wil het college het programma moderniseren parkeren als programma afsluiten. De resterende maatregelen worden in 2020-2021 en verder apart uitgevoerd in losse projecten en beleidsstukken, of in samenhang met de ontwikkelingsagenda mobiliteitsbeleid verder gepland, bijvoorbeeld het PR-beleid en het uitbreiden van de parkeerregulering. Voordat we overgaan naar de behandeling, is er nog één inspreker en dat is de heer Vermeij. De heer Vermeij, als u naar voren wilt komen, aan het begin van de zaal, dan kunt u zo de commissie toespreken. Hiervoor hebben we vijf groene stoelen staan, u mag er één uitkiezen. Als u daarop plaats wilt nemen, dan heeft u zometeen ... Welkom, fijn dat u er bent. Neemt u plaats als u wilt. Als u zo het grote knopje op de microfoon indrukt, dan heeft u drie minuten de tijd en als uw tijd bijna voorbij is, dan geef ik u even een seintje. Microfoon is trouwens keurig schoongemaakt, dus dat is helemaal coronaproof. Mijnheer Vermeij, u heeft het woord als u er klaar voor bent.

De heer Vermeij: Goedenavond. Dank dat ik hier even mocht langskomen. Ik heb een vraag, eigenlijk. Ik heb een drietal huizen in de Plataanstraat in de Bomenbuurt. En daar geldt een parkeerregeling, lees, er is geen parkeerregeling, dus het is vergunningsvrij parkeren. Ik heb drie panden en ik heb een dochtertje, autistisch, verstandelijk beperkt. Mijn vader woont, is invalide. Ik gebruik samen met mijn vader één auto. En ik had bedacht dat het wel leuk zou zijn als mijn dochtertje een eigen appartement zou krijgen. Toen kreeg ik te maken met de gemeente, dus ik vroeg netjes een vergunning aan om dat pand te mogen splitsen in drieën, eentje voor mezelf, eentje voor mijn vader en eentje voor mijn dochtertje. Ik ben mantelzorg voor zowel mijn vader als voor mijn dochter. U zult dat begrijpen, mijn vader heeft last van zijn ogen, van zijn heupen, weet ik veel wat allemaal nog meer en mijn dochtertje dus verstandelijk beperkt, autistisch. En toen kreeg ik te maken met parkeernormen. Ik denk verdorie, wat is dit nou weer. Ik natuurlijk alle regeltjes nagekeken. Mijn vader heeft dus één auto samen met mij, dus ik breng hem overal en nergens heen. En mijn dochtertje gaat

waarschijnlijk van z'n lang zal ze leven helaas nooit in een auto rijden. En de gemeente zei sorry, u zal een parkeerplaats ergens moeten gaan regelen, want als u dat pand splitst in drieën, dat betekent dat u dus drie parkeerplaatsen moet hebben. Ik deed nog een beroep op de hardheidsclausule, maar daar hadden de betreffende ambtenaren helaas nog nooit van gehoord. Er was één iemand binnen de gemeente die daar misschien wel verstand van heeft. Ik heb een uitgebreide brief geschreven, ik heb een beroep gedaan op de hardheidsclausule, maar helaas, het antwoord wacht ik nog steeds op. Dus ik sprak een raads... iemand, weet je, die bij jullie in de raad zit. Ik denk joh, weet je wat, wat kan ik hier nou aan doen? Ze zegt, komt u eens inspreken. Nou, dat heb ik geprobeerd, maar de afgelopen zomer was er niet zo heel veel in te spreken, want door corona werd het allemaal niet zo ... Werd dat allemaal doorgeschoven. Dus vandaag zit ik hier. Ik heb me verbaasd over de regels. Want als ik namelijk een nieuwbouwpand had gehad, dan had ik een deelautovoorziening kunnen regelen. Als ik een pand in het centrum van de stad had gehad, dan had het ook gemogen, want dan had ik namelijk af kunnen zien van parkeren. Dat had ik netjes in mijn aanvraag gedaan, afzien van parkeren. Bleek niet te kunnen, omdat het pand dus in een, ja, het is een pand uit 1925 wat niet in het centrum ligt, maar in de Bomenbuurt. Dus met andere woorden, men zei tegen mij, sorry, als u er kamerbewoning van maakt, gaat het waarschijnlijk wel op, want dan zijn er drie kamers. Parkeernorm 0.3 voor een kamer, dat is 0.9. U heeft één parkeerplek, geen probleem. Maar ik zeg, ik wil graag appartementen, drie. Bouwkundig is dat helemaal geregeld, alles gedaan, alles conform de regels, want mijn dochtertje wilde ik namelijk leren zelfstandig te gaan worden. Ze is inmiddels achttien. Tenminste, 22 november wordt ze achttien. En ik heb daar dus een keukentje in gemaakt, ik heb er een badkamertje in gemaakt, dat ze dat allemaal zelfstandig kan gaan doen. En dan komt de gemeente en die zegt luister, dat mag niet, dus u mag alles weer afbreken.

De voorzitter: Mijnheer Vermeij, mag ik u verzoeken om af te ronden?

De heer Vermeij: Ja, dat ga ik zeker doen. Mijn verbazing blijft dus en ik hoop dat jullie daar eens naar kunnen kijken en mij daar misschien eens van op de hoogte kunnen stellen wat eraan te doen is. Ik heb dus een vraag concreet over de hardheidsclausule en ik heb een vraag concreet over die parkeernormen, of die nou niet op een andere manier zijn op te lossen. Mobiliteitsplan heb ik gemaakt, werd afgewezen. Dus, dank u wel.

De voorzitter: Commissieleden mogen nog verduidelijkende vragen stellen. Ik zie de heer Van Leeuwen van D66.

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, ik denk dat ik namens velen spreek dat wij nou, ook verbaasd zijn door uw verhaal. Het is eigenlijk ongebruikelijk dat wij vragen om, de wethouder om een reactie, maar ik zou de voorzitter willen vragen, kan de wethouder misschien reageren? Want het lijkt mij beter dan nu 25 vragen op u afvoeren, want u heeft een heel duidelijk verhaal gehouden, dus wellicht kan de wethouder kort spiegelen op deze bijdrage van de heer ...

De voorzitter: Mijnheer Van Leeuwen, u heeft gelijk, dat is ongebruikelijk. Dus ik zal even kijken of wethouder ... Kunt u iets reageren, of is dat ...

Wethouder Berkhout: Vind ik lastig, want ik ken de casus niet helemaal. Het is ook ... Maar ik zal er wel even kort op reageren, dat doe ik nu al, natuurlijk. Dus volgens mij heeft het niet eens zozeer direct te maken met parkeren, het is niet bijvoorbeeld gereguleerd parkeren, maar heeft het meer te maken met de voorwaarden die wij zetten ten opzichte van splitsing en bouwen. En daardoor de consequentie voor parkeeroverlast. Dus het is bijna RO, uw collega Roduner die hiermee bezig is. Wat ik wel kan doen, is, ik kan eventjes dit schriftelijk

nagaan, ook eventjes ... En daar schriftelijk bij u op terugkomen. Ik denk dat ik dat kan toezeggen voor deze casus.

De heer Vermeij: Heel graag.

De voorzitter: Dat lijkt me prima. Uw gegevens zijn bekend bij ons, mijnheer Vermeij. Dus met de toezegging van de wethouder wordt u nog verder op de hoogte gehouden. Mag ik u hartelijk danken voor het inspreken namens de hele commissie en mag ik u ook nog vragen om met een doekje even de microfoon weer wilt schoonmaken. U ziet daar een groen, ja, als u die openmaakt, dan is dat ook weer helemaal in orde. En nou, u kunt gepassioneerd inspreken, complimenten daarvoor.

De heer Vermeij: Dank u wel.

De voorzitter: Dan ga ik graag door met de behandeling van het stuk. Het agendapunt is geagendeerd op verzoek van de Partij van de Arbeid en van Jouw Haarlem. En doel van de bespreking is na twee jaar het verstandig is om te bezien waar we ons bevinden. Wie van de tweeën kan ik nog het woord geven? Jouw Haarlem, Partij van de Arbeid, ik zie het graag, of hoor het graag. Ja, wilt u als eerste? Vindt u dat prima, de heer Aynan?

De heer Aynan: Voorzitter, ik vind het prima als mijn ex-partij gaat beginnen.

De voorzitter: Uw ex-partij. Nou, ex, Abbasi, mijnheer Abbasi, gaat uw gang.

De heer Abbasi: Dank u wel. Fijn om te horen, mijnheer Aynan. Ja, parkeren in Haarlem dat is natuurlijk, dat blijft een bijzondere relatie met elkaar houden. Ja en mijn collega Aynan en de PvdA natuurlijk ook. Goed, ik zei het maar zodat iedereen het kan horen. Maar ja, ik ... Wij hebben natuurlijk in Haarlem ... Ik zat in het volgende stuk te kijken en daar zag ik een heel interessant cijfer voorbijkomen. Wij hebben in Haarlem bijna 87.000 voertuigen. Nou, dan is het niet gek dat er een enorme parkeerdruk. Dan is het niet gek dat je op zo veel plekken veel meer auto's hebt dan dat je kan parkeren. En het interessante aan parkeren is dat, heel veel mensen zien het gratis parkeren als een soort grondrecht, dat het erbij hoort dat je overal in de gemeente gewoon zomaar je auto kan neerzetten. En dat kan, dat is niet zo, dat kan gewoon niet. Dat zien we gewoon in Haarlem, dat zie ik in mijn straat. Twee meter verderop begint gereguleerd parkeren, waardoor de mensen die een paar meter verderop wonen, hun auto's voor onze deur neerzetten en er een enorme parkeerdruk ontstaat. Het waterbedeffect, zoals dat zo mooi heet. Maar even terug naar dit stuk, want in dit stuk worden er bepaalde dingen besproken. Goed om te lezen dat de bezoekersparkeerregeling, dat dat goed gaat, dat werkt goed. De app werkt volgens mij goed en er zijn maar uit mijn hoofd zes mensen die er maximaal budget gebruiken. Wat ik ook lees en daar wil ik toch wel echt dat de wethouder naar kijkt, is en dat lees ik namelijk heel vaak, is dat er een beperkte beleidscapaciteit is. Dus dat is, met andere woorden betekent dat dus dat er te weinig ambtenaren zijn. Maar dat hoor ik iedere keer als we het hierover hebben, dus gaat daar nog een keertje iets aan gedaan worden? Wanneer verwacht de wethouder mensen aan te nemen en ja, hoeveel mensen gaan aangenomen worden? Volgens mij was het er een, maar is dat realistisch? Maar het allerbelangrijkste punt is, het moderniseren parkeren in Haarlem heeft nauwelijks effect gehad op parkeerdruk. Nou, daar zijn volgens mij meerdere redenen voor. Een is en dat is niet om collega's af te vallen, want ik vind het altijd interessant als mensen moties indienen, maar er is een aangenomen motie van collega's van Trots die het invoeren van gereguleerd parkeren zo goed als onmogelijk maakten. Nou, dat hebben we gezien in de Sportheldenbuurt. En gelukkig is dat teruggedraaid. Maar het draagvlak onderzoeken duurde ook veel te lang. Ik heb de wethouder een paar maanden geleden horen zeggen dat het soms wel twee jaar kan



duren voordat zo'n draagvlakonderzoek eindelijk uitgevoerd is. Dat is gewoon onacceptabel. Verder vind ik dat we veel meer moeten gaan kijken dan alleen bijvoorbeeld gereguleerd parkeren. Dit is een veel complexer probleem. Mensen gebruiken nog steeds massaal de auto. We hebben bijna 87.000 voertuigen in Haarlem. Hoe kunnen we zorgen en dat is ook een concrete vraag aan de wethouder, hoe kunnen we zorgen dat mensen minder vaak die auto gaan gebruiken? Wat voor alternatieven kunnen we aanbieden? Want je kan niet tegen iemand zeggen, laat je auto maar staan en pak de bus, om er vervolgens een uur langer over te doen. Gaat de wethouder nog naar dat soort dingen kijken om op de lange termijn ook met oplossingen te komen voor de parkeerdruk? Het andere is en daar sluit ik dan mee af, is, ik zag ook iets voorbijkomen over een P+R. En daar eigenlijk, waar dat eigenlijk op neerkwam, het is te duur, het levert te weinig op. Wat betekent dat? Betekent dat dat we nu helemaal gaan stoppen met het nadenken over het aanleggen van een P+R-locatie? Dat was het. Dank u wel.

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

De heer Aynan: Ja, dank u wel, voorzitter. U heeft ons gevraagd om ons te beperken en dat zal ik dan ook doen. Voorzitter, dat er zo veel auto's in onze stad zijn, is eigenlijk heel simpel te verklaren, omdat ja, onze bevolking grotendeels buiten de stad werkt. En dat levert een hoog autobezit op. Voorzitter, een paar jaar geleden heb ik in de raad samen met een aantal andere raadsleden aan de basis gestaan van een aantal maatregelen. En ook vooral aan een aantal aanpassingen daaraan. Na twee jaar kunnen we concluderen dat ja, zeg maar de maatregelen eigenlijk weinig opgeleverd qua verlaging van de parkeerdruk. Terwijl dat juist een van de ja, beoogde doelen was. Dus dat is op zich jammer. En dan lees ik dat het college van plan is om het als programma, dus het in de gaten houden van al die maatregelen, dat we daarmee gaan stoppen. Dat lijkt mij geen goed plan, want we willen juist de maatregelen in samenhang blijven bekijken om ook te kunnen kijken van joh, wat we drie jaar geleden hebben besproken van, is dat een beetje uitgekomen? Dus ik wil ook het college vragen van joh, blijf nou doorgaan met die maatregelen in zijn geheel aan ons te presenteren, vooral ook omdat we zien dat er vertragingen zijn op een aantal maatregelen. En voorzitter ...

De voorzitter: U heeft nog een halve minuut.

De heer Aynan: Ja, voorzitter, ik sluit zo af. Voorzitter, ik wil extra aandacht vragen voor één onderdeel. En ik weet dat dat toen echt heel belangrijk was om ook een aantal andere fracties mee te krijgen. En dat gaat over voldoende draagvlak onder bestaande bewoners bij het uitbreiden van het gereguleerd parkeren, dat dus ook de omwonenden, dus niet alleen degenen die het betreft, zoals bijvoorbeeld de Sportheldenbuurt, moet je eigenlijk ook de overkant, de '...' buurt zou je dan mee moeten nemen in de enquête.

De voorzitter: Uw tijd is op. Wilt u afronden?

De heer Aynan: Ja, ik ga afronden, voorzitter, dank u wel dat u mij daarop attendeert. En daar wil ik dus extra aandacht voor vragen, dat we dat dus echt blijven meenemen conform de toezeggingen toentertijd.

De voorzitter: Dan ga ik het woord geven aan de heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Ja, dank u wel, voorzitter. De VVD kan ingaan op dit fantastische onderwerp op heel veel verschillende punten, maar laten we de grote lijnen hier vooral even uit pakken. Een van de punten, voorzitter, was, wat was nou ooit het doel van het hele moderniseren parkeren? En het ultieme doel was de parkeerdruk verlagen en daarmee de kwaliteit van wonen en leven in Haarlem verbeteren en verhogen. Conclusie, heel simpel, niet gelukt. Sterker nog, het college schrijft zelf, het moderniseren van parkeren in

Haarlem levert, het voordeel wat het levert is vooralsnog beperkt. Sterker nog, moderniseren parkeren heeft gewoon gefaald. Gefaald. Niks anders dan dat. En niet om de reden die door de PvdA zojuist genoemd werd. Nee, dat waren maar kleine, minieme zaken die daar onderdeel van werden, maar meer het grote moderniseren-parkerenplan wat hier door de raad is vastgesteld. Dat was gewoon een slecht plan. Daar komt het op neer. De resterende maatregelen uit moderniseren parkeren, met name de digitalisering en automatisering, dat moet nu nog gaan gebeuren. En het college stelt voor om moderniseren parkeren als programma nu te gaan afsluiten. Dat lijkt me niet juist en een keuze die we nu niet moeten maken. Sterker nog, dan verlies je de volledige monitoring van heel het parkeerplan wat ooit is voorgesteld. En waarmee we een aantal jaar geleden aan de slag zijn gegaan. Dat was niet een keuze van de VVD, maar dat is wel de keuze waar de raad op dat moment voor stond. Belangrijk voor de VVD is dat we die monitoring blijven continueren totdat alle maatregelen zoals vastgesteld door de raad ook daadwerkelijk zijn ingevoerd. En ik zou de wethouder daarin vragen om een harde toezegging. Want heb nu de ballen om na het aannemen van dit plan, om het ook daadwerkelijk uit te voeren. Voorzitter, een aanvullend punt is de invoering van wachtlijsten. Daar wordt nu in dit stuk over gesproken. Echter is er duidelijk afgesproken bij de invoering van moderniseren parkeren dat wachtlijsten pas ingevoerd zouden voeren op het moment dat alle maatregelen zijn uitgevoerd. Maar het college schrijft zelf dat daar geen sprake van is. Nog niet alle maatregelen zijn uitgevoerd en daarom mogen er ook nog geen wachtlijsten komen. Dat is de afspraak geweest bij het invoeren van moderniseren parkeren. Dus de VVD verbaast zich zeer over waarom dit nu voorgesteld wordt. Daar wil ik het voor de eerste termijn bij laten, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Dank u wel, voorzitter. Ik houd het bij deze eerste termijn ook bij de hoofdlijn. En de hoofdlijn is namelijk dat wij als D66 kunnen begrijpen dat vanuit het gezichtspunt van het college het logisch kan zijn om dit niet meer programmatisch te rapporteren aan de raad, wij het als D66 een slecht plan vinden. Want als wij dit per ontwikkelzone, per RO-project, het over parkeernormen moeten gaan hebben, dan zijn we juist het totaalbeeld over de stad kwijt. Dit is een heel belangrijk instrument om te kijken naar mobiliteit, om te kijken naar verstedelijking. Dus wij kunnen en dat is gelijk een voorstel aan het college, waar ik graag een reactie op wil van de wethouder, wij kunnen ons heel goed voorstellen dat dit ook iets is waar je over rapporteert als je het hebt over mobiliteitsbeleid en de voortgang van het mobiliteitsbeleid. Want wat ons betreft, als een auto na het mobiel zijn stilstaat, dan staat die per definitie geparkeerd. Dus wat ons betreft zou het mooi zijn om hierover te blijven rapporteren, eenduidig, in zijn gezamenlijkheid, want het is met elkaar, want we hebben het met elkaar gehad over de carrot, over de stick, al heel vaak als het gaat over mobiliteit, we moeten met elkaar onze mobiliteit bezien in zijn totaliteit. Want als we zo doorgaan zoals we deden, gaat het niet meer passen, is de lucht ongezond, is het geluid niet om aan te horen, dus dit moet eenduidig gerapporteerd worden. Dan nog één detailpunt voor de eerste termijn, wellicht kom ik in de tweede termijn op nog wat detailpunten en dat zijn namelijk de cijfers over bezoekersschijven. Want daar was ik wel wat verrast door, maar eigenlijk ook door mijn persoonlijke ervaring. In deze coronatijd en u weet van mij, ik heb het al vaker gezegd, ik ben geen autobezitter, dus ik leen deze als ik moet, of ik koop een Greenwheels, ik heb ongeveer alles wat maar zou kunnen. En wat is nou het leuke, dat ik dan een bezoekersschijf heb. En ergens zo rond de zomer kwam ik erachter dat ik potverdrieddubbeltjes, ik zit toch al op 100 euro van mijn 125 euro en dan is december nog ver weg. Dus ja, wat doe ik dan, dan zet ik hem vijf straten verder, als hij niet meer in betaald gebied staat. En dat zie je dus ook in die cijfers terug, bijna niemand komt aan die 125 euro, want als mijn ouders een keertje langskomen op veilige afstand, dat hoort natuurlijk, dan wil ik dat mijn ouders die slecht ter been zijn, wel voor de deur kunnen parkeren, dus bewaar ik tegoed zodat zij kunnen parkeren. Dus de cijfers over de bezoekersuren, ja, die neem ik toch met een korreltje zout.

De voorzitter: U heeft een interruptie van mevrouw Otten, Liberaal Haarlem.

Mevrouw Otten: Ja, ik denk eerlijk gezegd, wat u nu vertelt, dat dat een beetje onzin is. De bezoekersschijf is alleen maar geldig van negen tot vijf en niet ... Jawel, in het centrum wel. Oké, nou, in het centrum wel, dus dat vertekent heel erg de cijfers. Ik weet er zelf alles van. Dus het meeste bezoek komt toch na vijf uur, of op zaterdag. Dan is de bezoekersschijf niet geldig. Dus je hebt er eigenlijk helemaal niets aan.

De heer Van Leeuwen: Dat is in de Zeedijk gelukkig echt anders en ook uit de cijfers blijkt dat die app heel goed wordt gebruikt. Alleen wat ik dus zeg, een van de vragen was, voldoet het tegoed? Ik heb zelf ook gewoon een vraag gesteld via 14023, kan het uitgebreid worden, gezien deze tijd? Ik heb geen auto, maar eigenlijk ben ik nu bijna geneigd om een auto te gaan kopen. Wat heel gek is, want dat doe ik dan omdat ik niet meer bezoekerstegoed heb. Dus wethouder, graag een reflectie hierop, hoe werkt die prikkel van dat bezoekerstegoed nu en kloppen die cijfers nu, want mensen gaan gewoon zuinig doen als het bijna op is. Dus graag een reflectie daarop van de wethouder.

De voorzitter: De heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Dank u wel, voorzitter. Ik ga stilstaan bij wat voor ons nu eventjes de belangrijkste prioriteiten zijn, bebording, P+R en bezoekersparkeren. Maar niet voordat ik eerst toch wijs op het parkeerreferendum van 2017, een beetje een blunder, 250.000 euro en dan een opkomst van achttien procent. Misschien geeft dat toch aan dat onze referendumverordening toe is aan vervanging of aanpassingen. Los daarvan, allereerst, het bezoekersparkeren. De cijfers daarvan in de bijlage zeggen nou juist net niet, gaat het wel echt goed? Wat voor ons belangrijk is om te weten, is of ouderen, mensen met minder digitale vaardigheden, er daadwerkelijk in slagen om gebruik te maken van de bezoekersregeling die nu is gedigitaliseerd. De cijfers geven mij daar geen antwoorden op. Misschien dat de wethouder daar toelichting op wil geven. Dan de bebording. Om nu te beginnen met een inventarisatie van ... Met een inventarisatie van wat we moeten beborden, is wat ons betreft rijkelijk laat. De heer Dreijer heeft het al heel vaak aangekaart, het werkt gewoon niet goed op dit moment. De bebording naar de parkeergarages toe is niet goed geregeld en daar moet u haast mee maken. Ter illustratie, als men naar De Appelaar rijdt, ziet men vaak op de bebording dat er nog plaats is in de garage. Staat men daar vervolgens in de file, om erachter te komen dat De Appelaar toch vol zit. Dit kan zo niet langer. Tot slot over de P+R. Daar komt u niet heel makkelijk mee weg, wat ons betreft. Dit is een afspraak, wij willen dat daar ook navolging aan wordt gegeven, wij willen die P+R wel. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Bloem, SP.

De heer Bloem: Voorzitter, ik ben er een tijdje tussenuit geweest, maar ik krijg al een paar déjàvuutjes. Allereerst krijgen we een stuk wat echt wel redelijk oud is, maar dat heeft ook alles met corona te maken, de agendering, dat begrijp ik. De wethouder is niet oud, want dan zou ik het ook zijn, namelijk. Daar ben ik nog niet aan toe. En ik zie allemaal discussies terugkomen. En ik zie D66 en CDA terecht vragen stellen van, hoe zit het nou met die ouderen, hoe zit het eigenlijk nog met het gemak van die bezoekersschijf. Waar al die mensen, als we het over het referendum hebben, die het betrof, fiks wel opgekomen zijn en tegen de maatregelen hebben gestemd, let wel. Dus mijn vraag aan de wethouder is, ik sluit me aan bij al die vragen, ik sluit me ook aan van ja, het programma is nog niet af, maar we gaan het programma wel even afschaffen. Ja, dat lijkt mij geen goed idee. Laten we het gewoon als programma houden en laten we het programma daarop rapporteren. En laten we het dan ook gewoon hier goed vasthouden, het onderwerp. Dus wethouder, bent u bereid om gewoon een nieuwe notitie voor te leggen, liefst januari, zodat we dan februari al kunnen bespreken over het programma, over alle zorgpunten die hier genoemd zijn. En inderdaad, CDA, natuurlijk

moeten we het P+R niet zomaar afschaffen, dat is een belangrijke stap om de auto's meer buiten de stad te houden.

De voorzitter: De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitters. Ja, parkeren is zoals de heer Bloem net al aanhaalde, een heel belangrijk onderwerp. En dat is eigenlijk, nou ja, net noemde de heer Abbasi al even dat we, hoeveel parkeerplaatsen we wel niet hebben in Haarlem. Maar als je dan kijkt bij CBS, dan zie je dat we per huishouden 0.8 auto's hebben. Dus ik vraag me altijd af, welk stukje van de auto mensen dan niet hebben, maar dat is natuurlijk gek, want we willen wel dat elk huis 1.6 parkeerplaats heeft. Dus is het eigenlijk wel zo'n dominant ontwerp als we hier doen, 0.8 auto's per huishouden in Haarlem. Nou ja, goed, ja, het parkeerbeleid is nu een tijdje op gang. Is het af? Nee, want we vinden eigenlijk dat er in een veel groter gebied in Haarlem betaald moet worden voor parkeren, want elke geparkeerde auto heeft twintig vierkante meter nodig en twintig vierkante meter schijnt tegenwoordig een woonruimte te zijn. Dus wat ons betreft, hoe minder auto's er geparkeerd zijn, hoe beter. Nou ja, elk beleid creëert zijn eigen paarse krokodillen, we hoorden net al een inspreker met een paarse krokodil. Wij hebben er ook nog eentje. Als iemand in een zeegebied een woonruimte heeft ... een winkelruimte heeft of een werkruimte heeft en hij bouwt het om tot woonruimte, dan raakt die zijn parkeervergunning kwijt. Wethouder, kunt u daar wat aan doen? En dan tenslotte nog een algemene vraag. U heeft, ik denk een jaar geleden beloofd dat u op zoek ging naar plekken waar grote busjes geparkeerd konden worden in Haarlem, hoe gaat het daarmee?

De voorzitter: Een interruptie van de heer Bloem.

De heer Bloem: Voorzitter, ik was wat vergeten, dus als ik een kleine aanvulling mag doen.

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Bloem: Ja. Nog één vraag aan de wethouder, dat gaat over het systeem. Dat was, als ik die voorgangsrapportage las, stond dat er niet zo goed voor. Hoe staat dat er nu voor? Werkt het nu, werkt het nu naar behoren, of moeten we het dan misschien als raad maar als risicovol ICT-project aan gaan merken, want wat ik in het stuk daarover las, daar maak ik me heel erg veel zorgen over.

De voorzitter: De heer Visser, ChristenUnie.

De heer Visser: Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me aan bij de Actiepartij bij de vragen over de grote busjes, of de kleine busjes, in ieder geval de busjes. En wat ons betreft moet er inderdaad ook tempo worden gemaakt bij het draagvlak onderzoeken gereguleerd parkeren. Dus we vragen aan de wethouder, wat is er mogelijk om dat te versnellen, ook om juist draagvlak daarvoor te houden in de wijken? En wij denken dat het nog bij meer wijken nodig is, maar laten we eerst deze wijken snel aan gaan pakken. En tenslotte die wachtlijsten, ja, wij hebben een ander punt dan de VVD. We zijn het daar wel eens met het college, maar onze vraag is ook wanneer, want er staat nu een separaat beleidstraject, wanneer gaat dat separate beleidstraject dan komen? Wat ons betreft komt daar snel duidelijkheid.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ja, dit parkeren, dat is natuurlijk inderdaad wel iets waar we al eindeloos mee bezig zijn en het zou mooi zijn als we daar, nou, zo duidelijke afspraken hebben dat dat niet meer nodig is

om het daar iedere keer over te hebben, maar zo ver zijn we gewoon nog niet, dus ik denk inderdaad ook, mijnheer de wethouder, dat we er niet aan ontkomen om dit programma nog een tijdje mee te nemen en daar nog eens een tijdje met elkaar over van gedachte te wisselen. Dan kunnen we natuurlijk wel de punten die klaar zijn gewoon verder buiten beschouwing laten en dan wordt de lijst steeds kleiner. We zitten ... Ja, wij vinden ook punt tien, dus het eenvoudiger worden van het gereguleerd parkeren heel erg belangrijk. Laten we het inderdaad zo snel mogelijk eenvoudiger maken en zo veel mogelijk over de stad verspreiden, dan hebben we ook niet meer last van de paarse krokodillen als die daarnet werden voorgehouden. Want als daar gereguleerd parkeren was geweest, was het helemaal geen probleem, want dan had je gewoon een vergunning kunnen vragen of niet.

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

De heer Bloem: Ja, voorzitter, u zegt het, GroenLinks zegt het heel snel, maar snel over de stad verspreiden, bedoelt u dat u echt heel Haarlem zo snel mogelijk onder gereguleerd parkeren wil houden en daarmee de facto gewoon elke Haarlemmer, hoe groot of hoe klein de bus ook is, met een auto die hoog op kosten jagen? Is dat wat u zegt?

Mevrouw Schneiders: Ik zeg namelijk helemaal niet dat dat hoge kosten zijn, ik vind zelf eigenlijk dat we inderdaad het sneller zouden moeten, over de stad zouden moeten verspreiden. Eigenlijk vind ik ook dat er eventueel een mogelijkheid zou moeten zijn om dan de eerste auto misschien gratis te maken, maar misschien moeten we het daar een andere keer over hebben, anders wordt het hier na elf uur. En ik vind ook dat als mensen een auto kunnen hebben, dan kun je ook in ieder geval wel een klein beetje iets betalen voor een vergunning. En zo duur zijn de vergunningen niet.

De voorzitter: U heeft nogmaals een interruptie van de heer Bloem en daarna de heer Aerssens.

De heer Bloem: Voorzitter, kijk, ik kan twee dingen horen. Ik kan van GroenLinks horen dat ze de eerste vergunning gratis willen maken. Nou, dat vinden bijvoorbeeld degene die in de thuiszorg werkt, die in Schalkwijk woont met het kleine loontje een stuk fijnere boodschap dan als je een auto hebt, dan moet je het kunnen betalen. Dus ik hoop dat GroenLinks daar toch ook een beetje over nadent.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders: Ja, doe ik zeker. Daarom was die eerste opmerking ook bedoeld.

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

De heer Aerssens: Mijn punt was precies het punt van de SP.

De voorzitter: Dat is dan geregeld. Gaat u verder, mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders: Ja, ik ga snel verder, want we hadden niet zo veel tijd meer. P+R, ja, dat is heel kostbaar, dat snap ik. Dus daar moeten we dan misschien toch nog wel eventjes mee wachten. Ik heb nog opmerkingen over het parkeren op eigen terrein. Daar is een plan gemaakt om dat te gaan analyseren wie er dus nog wel en niet een eerste vergunning kunnen krijgen. En dat staat nu nog steeds als een plan wat nog eens een keer uitgewerkt moet worden. Het is niet een plan, het is een idee dat dat geanalyseerd zal gaan worden welke huizen een eigen parkeerplaats hebben en die nu niet, die toch een eerste vergunning nu krijgen. Het lijkt me

mooi als we dat toch gewoon wel analyseren, zodat we weten welke mensen een eigen parkeerplaats hebben op eigen terrein en ook toch daarnaast nog een eerste vergunning kunnen krijgen. Wachtlijsten, ja, waarschijnlijk een noodzakelijk kwaad. Dus als dat een noodzakelijk kwaad is omdat we gewoon niet meer plekken hebben, dan moeten we daar toch aan geloven, naar mijn idee.

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

De heer Aerssens: Mevrouw Schneiders, wat vindt u ervan dat we bij de invoering van moderniseren parkeren hebben afgesproken dat er geen wachtlijsten zouden komen totdat alle maatregelen zijn ingevoerd? U bent er zelf voor gegaan met het moderniseren parkeren, het faalt volledig. Maar dan gaat u nu voordat het in is gevoerd, wel ineens wachtlijsten invoeren? Dus u gaat afwijken van uw eerder aangenomen punt?

Mevrouw Schneiders: Nou ja, dat is niet helemaal waar, mijnheer Aerssens, want we zijn nu in fase drie en fase drie, dat zijn die laatste punten, waaronder ook die wachtlijsten. En ja, we zijn dus echt een heel eind. Dus dat het helemaal gefaald heeft, nee, we zijn heel erg ver. Dat er nog steeds veel auto's is, dat is omdat er gewoon veel mensen zijn die toch nog een auto hebben en die als bezoeker er zijn, of als toerist, of wat dan ook. Maar in deze laatste fase passen ook de wachtlijsten. En daarom is het naar mijn mening wel aan de orde op dit moment.

De heer Aerssens: Mevrouw Schneiders, uw eigen wethouder, uw eigen GroenLinkswethouder schrijft op in dit stuk, het heeft gefaald, het heeft geen effect gehad. En daadwerkelijk, nog niet alles is ingevuld totdat dat punt van die wachtlijsten. Dus die wachtlijsten zouden helemaal nog niet ingevoerd moeten worden, want nog niet al het andere is afgerond.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Dat het gefaald heeft, het is ... Wat we hebben gedaan, hebben we gedaan. We hebben toch een heleboel punten die u kunt lezen, die zijn gewoon ingevoerd, dat is gewoon geregeld. Er is een heleboel plek waar vergunningparkeren is waardoor er meer ruimte is. Er zijn bewoners naar de garage gegaan, we hebben een heleboel dingen goed gedaan, dus we zijn een heel eind. En nou ja, dat parkeren op eigen terrein, dat moet nog beter. Maar dan ... En we moeten meer plekken denk ik gaan vergunningparkeren doen, dus het parkeren reguleren. We zijn echt met de afronding bezig. Bebording naar de garages, dat zijn afrondende dingen, harstikke mooi, maar dan kunnen we, ja, als het nodig is, ook met wachtlijsten gaan werken.

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

De heer Aerssens: Goed gedaan. Ik hoor het u zeggen, goed gedaan. Alle maatregelen hebben geen effect gehad. U jaagt Haarlemmers op kosten en dat noemt u goed gedaan? Het is blijkbaar de legacy van GroenLinks, meer kosten vragen van de inwoners en nul effect.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders: Nog één opmerking wil ik graag maken, is dat het toch de bedoeling is uiteindelijk, van ons allemaal denk ik, dat we met z'n allen passen in deze stad. En dat iedereen dan een auto wil hebben, omdat je die voor de deur wil zetten, omdat het een soort gouden koets is of wat dan ook. Oké, dat kan, moet kunnen. Maar misschien niet twee of drie. En dan denk ik van nou, als we nou gestimuleerd worden om

minder auto's te hebben, dan ja, dan werkt dat. En later moet je gewoon betalen als je dan een extra auto wil hebben, dat kan niet anders in een grote stad.

De voorzitter: De heer Amand, u wilt het woord?

De heer Amand: Ja, voorzitter. Ik word auto-moe, eigenlijk. Het is de vraag natuurlijk, we zouden al in de vorige periode Park & Ride-plekken krijgen overal. Alles is beloofd, Sportheldenbuurt zou ook evengoed geholpen worden met allerlei mooie verhalen en er komt eigenlijk geen barst van terecht. Dan zeg ik het nog heel grof. Een referendum, misschien moeten we toch maar weer een referendum maken, maar niet in vakantietijd zoals toen, maar in de wintermaanden, dat elke Haarlemmer of uit elke buurt die kan zijn zegje doen. Want het is nu dwangmatig opgelegd en dat moeten we niet hebben.

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

De heer Abbasi: Dank u wel. Mijnheer Amand, de Sportheldenbuurt, die heeft via een draagvlakonderzoek aangegeven dat ze voor gereguleerd parkeren willen gaan, maar dat kon niet doordat we de motie moesten volgen die ingediend was door Trots. Wat vindt u daarvan?

De heer Amand: Nou, ik vind het prima. Kijk, de bewoners hebben het recht om mee te denken en dat willen een hoop partijen schijnbaar niet zien. Dat is het hele probleem met Haarlem. En dan hoor ik mevrouw Schneiders zeggen ja, op eigen terrein parkeren, dat is enkel bij sommige woningbouwverenigingen, daar kan je op eigen terrein parkeren. En een gewone Haarlemmer die in een flat in Schalkwijk woont, die heeft daar problemen mee. Maar daar hoor ik niemand over. Gaan we die mensen ook nog extra belasten in deze tijd, dat lijkt me niet zinvol. Dus wij willen gewoon, elke Haarlemmer moet mee kunnen denken, hoe gaan we dit oplossen? En de wethouder heeft het al toegegeven, het is helemaal misgegaan. Dus bij deze.

De voorzitter: De heer Bloem, u heeft een interruptie.

De heer Bloem: Ja, voorzitter, Trots heeft in ieder geval de SP gehoord over de bewoners van de flat in Schalkwijk, hoewel het woord flat niet genoemd was. Wat vindt Trots ervan dat de toiletten in parkeergarages ontbreken in het stuk?

De voorzitter: De heer Bloem, eventjes ... Ik wil graag ... Ja, u krijgt het woord, Amand, u krijgt het woord, geen probleem. Momentje, ik wil graag even een punt maken, dat ik dit onderwerp ook graag voor elf uur wil hebben afgerond. Dus als u daaraan mee wilt werken, dan wordt het echt gewaardeerd. De heer Amand, gaat uw gang.

De heer Amand: Ik heb nog '...' voorzitter, dus ik ga nog even door. Kijk, prima parkeerplekken in parkeergarages, maar dan gaan we ook weer de mensen met een rolstoel, daar is op heden nog niet aan gedacht. Dat zien we nu in Schalkwijk al dat de mensen niet naar het toilet kunnen. Wie gaat eraan denken? Wij komen ervoor op. Dus als u nog meer suggesties van Trots wil, gaarne. Maar het gaat helemaal mis met parkeren, dus iedereen verschuift al, in welke buurt je kijkt, je krijgt vreemde auto's ... Mevrouw Schneiders haalde het al aan, je krijgt vreemde auto's voor de deur, dus de mensen zijn gewoon zoekende. En dat is heel jammer dat het zo geconstateerd moet worden.

De voorzitter: Mevrouw Baas-Oud, OPH.

Mevrouw Baas-Oud: Dank u wel, voorzitter. Ja, het is op zich wel interessant om te horen hoe het dan nu uiteindelijk is uitgerold over Haarlem, want er zullen ... Het gereguleerd parkeren. En wij zijn als OPHaarlem vooral ook benieuwd naar het stukje, de P+R-terreinen die toch wel, nou ja, benoemd zijn maar niet geregeld. En wij willen het daar zeker niet bij laten zitten. We zijn ook heel erg benieuwd, zoals de PvdA al de vraag had gesteld, het antwoord op die vraag. En het lijkt wel echt alsof het ook gaat om inkomstenverhoging, terwijl blijkbaar het doel anders was. Maar zoals ik het een beetje begrijp, nou ja, zo komt het op mij over. Ja, de P+R daar zijn wij nog steeds voor en we willen dat zeker niet laten liggen. Ik ben benieuwd.

De voorzitter: Mevrouw Van Zetten.

Mevrouw Van Zetten: Ja, een klein dingetje nog, want we hebben er al lang genoeg over gesproken en ik heb daar geen bijdrage aan te leveren, eigenlijk. Maar ik vraag me wel af, de inwoners van de binnenstad, die werden eigenlijk, die moesten hun auto maar gaan parkeren in de Stationspleingarage. Inmiddels is Pinnacle, wil de boel verkopen. Wij hadden daar volgens mij een overeenkomst over gesloten dat die mensen toch tegen redelijke prijzen hun auto kwijt konden. En mijn vraag is nu, wordt er wel rekening gehouden met die bewoners in de binnenstad die hun auto niet meer kunnen parkeren en in die parkeergarage moeten?

De voorzitter: Heb ik dan iedereen gehad? Ja, dan ga ik het woord geven aan de wethouder.

Wethouder Berkhout: Ja, dank u wel, voorzitter. Even kijken. Ja, is het af? Nee, het is niet af. Maar zijn we een heel eind op weg? Ja, dat denk ik wel. Dus we zitten hier inmiddels in fase drie. En wat wij doen, wij gaan niet, we gaan nog steeds door met die afzonderlijke maatregel, dat ziet u ook in het stuk. Komend jaar zult u ook zien met welke stukken we nog naar u toe zullen komen. Om maar meteen met de deur in huis te vallen, de P+R, ik geef u aan, als je daarnaast gratis kan parkeren, werkt een P+R niet, dat is de complexiteit van een P+R. Tegelijkertijd, we gaan er niet mee stoppen. Sterker nog, als ik u zo hoor en dat had ik, eigenlijk dat idee had ik al ter voorbereiding, wil ik u voorstellen om een opinienota te schrijven welke kant we op moeten met P+R. En die nog, nou ja, zeg in het voorjaar met u te bespreken. Hetzelfde wil ik eigenlijk doen als het gaat om de wachtlijsten, of het vergunningsplafond. Ik hoor de heer Abbasi als hij zegt van, er zitten hier 87.000 auto's in de stad, ik hoor de wijkraad Vijfhoek die zeggen, ik wil gewoon dat wij een prettigere wijk hebben met minder auto's. Ik hoor meer wijken in de stad, Heiliglanden, De Kamp, de binnenstad snakt ernaar. Ik hoor ook u, ik hoor ook de heer Van Leeuwen die zegt, dertig kilometer per uur. Leefbaarheid staat nu centraal. We krijgen straks een mobiliteitsbeleid waar de mobiliteitstransitie centraal staat. Ja, we hebben het afgesproken, mijnheer Aerssens, dat de wachtlijsten aan het eind zouden komen, maar ja, ik denk ook dat dat een effectief instrument is om uw wensen te realiseren. Dus ja, ik ga ook graag met u het gesprek aan over dat vergunningsplatform, over die wachtlijsten. Dat kunnen we doen door middel van een technische sessie, dat kunnen we doen door middel van een opinienota. Maar ik denk wel dat als u echt wil dat we daar stappen in zetten, dat hoor ik van u graag gezien het mobiliteitsbeleid, maar dat proef ik hier wel, ook in andere besprekingen, dan zijn dit de instrumenten die we wel moeten ook durven met elkaar te bespreken. En dan ga ik niet wachten tot we eerst alle andere maatregelen hebben afgehandeld. Dus dat in algemene zin. En dan ga ik even wat vragen langs. Even kijken, hoor. Dus we stoppen niet, maar het gaat wel deels over een regulier beleid, maar ik hoor u allemaal zeggen, wij willen dat ook nog in de gaten houden, wij willen dat monitoren. Wat wel de nieuwe ontwikkeling is, zijn de ontwikkelzones. We kunnen eigenlijk ook parkeren niet los zien van A, het mobiliteitsbeleid en de mobiliteitstransitie, maar B, ook de bouwopgave en de ontwikkelzones. En dat zit niet in moderniseren parkeren, maar dat is wel de samenhang waarbij we naar dit soort complexe materie moeten kijken. Dus ik hoor u goed als u zegt, wij willen dit in samenhang blijven bezien, maar ik zeg wel, die samenhang moeten we anders gaan bekijken gezien de opgaven van de stad. Dus daarom zeg ik u, ik wil graag



dat die maatregelen blijven staan, ik wil graag hier met u op terugkomen per separaat beleidsstuk om de samenhang te zien. Maar ook als het gaat om die ontwikkelopgave en ook als het gaat over mobiliteitsbeleid. Voor volgend jaar ... Nee. O, wat lekker. Ja, maar ik denk niet dat de heer ...

De voorzitter: De heer Aerssens VVD heeft een interruptie.

De heer Aerssens: Ja, ik heb nog wel tijd, gelukkig. Nou ja, als ik de wethouder zojuist hoor zeggen en hij moet het heel even bevestigen, dat hij vasthoudt aan het punt dat hij alsnog het programma wil eindigen. En alles alleen maar in losse stukjes wil gaan knippen, dan kondig ik bij deze een motie aan dat me dat een heel slecht idee lijkt en dat we moderniseren parkeren in ieder geval als stuk willen gaan behouden.

De voorzitter: Wethouder.

Wethouder Berkhout: Ja, ik probeer u net mee te nemen in hoe moderniseren ooit, parkeren ooit bedoeld is, met een fase aan het begin waarbij we hebben, voor fiscaliseren parkeren hebben gekozen, waarbij we voor vergunningen, of ik bedoel, voor bezoekersschijven hebben gekozen en de bewoners naar de garages. We komen nu in die derde fase met die laatste resterende maatregelen, die komen naar u toe. En wat ik u zeg, is, de samenhang bezien, zit niet meer in het programma moderniseren parkeren. De samenhang bezien zit in de ontwikkelzones en zit in het mobiliteitsbeleid. Dus ja, ik vind dat wat u betreft ... Ik vind dat, ik zou het zonde vinden om onze tijd te besteden aan het programma wat in de afrondende fase zit. Ik vind het nuttig en volgens mij hoor ik dat u ook zeggen, om het in samenhang te bezien met de opgave waar we straks voor staan als ...

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Van Leeuwen, D66

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. Ja, heel concreet deed ik ook al het verzoek, kan het niet een integraal onderdeel zijn van het mobiliteitsbeleid? En ja, ik ben nog van de generatie dat we het omnummeren hebben genoemd, toen we ineens allemaal een vijfje in Haarlem voor onze telefoonnummers krijgen. Kan er nu niet ook gewoon een omnummertabel bij, dat hier staat, tussen haakjes erachter, dit was dus moderniseren parkeren nummer XYZ? Want dan hebben we niet meer een aparte rapportage, maar is het voor alle raadsleden nog herkenbaar dat dit samenhang met maatregel negen, met maatregel zes, of ga zo maar door. Want inderdaad, het is heel goed om het mee te nemen in het mobiliteitsbeleid, maar graag wel herkenbaar voor ons, want we zijn gewoon benieuwd wat ermee gebeurt.

De voorzitter: Wethouder.

Wethouder Berkhout: Die begrijp ik, daar kan ik mee, dat neem ik even terug. Maar ik denk dat ik daar wel een, dat we daar een passende manier bij het mobiliteitsbeleid voor kunnen vinden om die herkenbaarheid van deze maatregel daar terug te laten komen. Maar die nieuwe samenhang, gezien de nieuwe opgave waar we voor staan, zo mee te nemen. Oké. Dan eventjes, ja, D66, u gaf het ook aan over eigenlijk uw eigen ervaringen met de bezoekersregeling. Ik kreeg hier net, ik heb ondersteuning op de app, dus ik kreeg daar te houden. Kijk, dit is enigszins ook een gedateerd stuk uit, ter bespreking oorspronkelijk in mei. De cijfers komen nog uit 2019 en het is geschreven nog eerder dit jaar. Dus volgens mij zit daar dan het verschil. Dan CDA, bebording. De naamswijzigingen zoals ook in het coalitieakkoord opgeschreven voor de parkeergarages, komt nog, daar komt nog een voorstel nog komend jaar naar u toe. Zelfs als hij geen tijd heeft, weet hij me toch nog te beïnvloeden. En u zult versteld staan van het voorstel, mijnheer Aynan. Overigens is hier ook samenhang met de regionale bewegwijzering. Als je die eenmaal vanaf de snelwegen goed insteekt en dat is ook iets wat

regionaal wordt opgepakt, zou ik zomaar willen zeggen, met omliggende gemeenten, dan kan je daarna toewerken van hoe je met bebording in de stad omgaat. Dus daar zit ook samenhang tussen.

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

De heer Bloem: Ja, voorzitter, hoeveel jaar wordt dit nou al beloofd aan deze raad? En heeft u nu echt vertrouwen dat die bewegwijzering dit keer nu wel op orde komt op korte termijn?

Wethouder Berkhout: Nou, wat ik zeg, voor de bebording in ieder geval de voorstellen voor de naamswijzigingen van de parkeergarages, dat komt in 2021. Maar ik hoor dat u, ook al bent u terug, nog even cynisch als altijd hier weer aan deelneemt.

De heer Bloem: Realistisch, voorzitter. Realistisch.

Wethouder Berkhout: Realistisch, oké. Ik hoorde u wel eventjes vermeld staan, want volgens mij is tussen de dynamiek over reguleren van parkeren wel wat opgeschoven. Maar goed, dat is mijn analyse van hoe dat in de raad hier soms wordt besproken. Ik zie nog een hand achterin, voorzitter.

De voorzitter: De heer De Lint, CDA.

De heer De Lint: Ja, aansluitend bij de vraag van de SP, inderdaad, wanneer, voorzitter? Wanneer? Alleen de naamswijziging volgend jaar schieten we natuurlijk eigenlijk vrij weinig mee op. We willen echt concretere antwoorden.

De voorzitter: Wethouder.

Wethouder Berkhout: Ja, volgens mij staat het op de jaar ... Het staat niet op de jaar ...

De heer ...: Dat ga je niet redden dit keer, Berkhout.

Wethouder Berkhout: Nou, zo werd het mij ... Volgens mij ... Kijk, wat er volgend jaar, er komen een aantal stukken. En ik zal zorgen dat die in de raadsjaaragenda worden opgenomen. Maar het streven is dus 2021. Dat is streven. Overigens, nog over de capaciteit, dat was eigenlijk de eerste vraag van de heer Abbasi, dat helpt altijd wel dit stuk was uit mei. Daar ziet u ook eventjes inderdaad hoe dat, hoe kwetsbaar dat was. Inmiddels is er wel extra capaciteit beschikbaar, dus dat biedt ook weer hoop dat dit soort voorstellen, of dit soort ja, zorg van de raad, dat dat toch kan worden bediend. En even kijken, ook met het systeem wordt nu voortvarend aan de slag gegaan. Dat helpt op zich nu wel dat het stuk nu een half jaar oud is. Dan kan ik weer net wat zeggen, dat ziet er goed uit. Het is nog niet, de aanbesteding moet in het eerste kwartaal van volgend jaar starten. En dan eventjes ...

De heer Bloem: Voorzitter.

De voorzitter: Niet zo boos gelijk. Gaat uw gang.

De heer Bloem: Voorzitter, ik constateer dat ... Ik constateer dat in de analyse begin van het jaar al gezegd wordt nou, dat is foute boel en dat we nu pas in de aanbestedingsfase zitten. Ja, dat is niet cynisch, dat is gewoon heel erg langzaam in de normale mensenwereld.

Wethouder Berkhout: Nou, ik vind het eerste kwartaal volgend jaar, vind ik relatief snel.

De heer Bloem: U heeft het vorig jaar al geconstateerd, dat is meer dan een jaar en een kwartaal, dat is toch niet raar dat de SP dat lang vindt voor iets wat zo veel risico's met zich meebrengt?

Wethouder Berkhout: Ja, maar het is ook een behoorlijk ingrijpend proces. Maar goed, ik ga het niet ... Ik ga u zeggen, ik zeg u, u vraagt mij, wanneer komt het eraan? Het komt het eerste kwartaal aan. Er zit nog een behoorlijk traject aan voordat je zo'n aanbesteding start binnen de organisatie. Maar het zit er nu wel aan te komen. Dan eventjes de grote bussen, daar komt een informatie nota op korte termijn aan. En dan de ChristenUnie, die zegt ook ja, tempo van het draagvlak onderzoeken. Nou, dat is in ieder geval bespoedigd door de vaststelling van de begroting vorige week. Dus dit wordt echt wel snel opgepakt. En we hebben inderdaad met zijn allen geconstateerd dat de Sportheldenbuurt vertraging op heeft gelopen, dus ik hoop u in de volgende commissie te kunnen mededelen dat de bewoners daar inmiddels zijn geïnformeerd dat dat proces gaat starten.

De voorzitter: Even tussendoor, want u zei, er komt een stuk aan over grote bussen op korte termijn. Wat is de korte termijn, om het even scherper te krijgen?

Wethouder Berkhout: Ja, laten we het op eerste kwartaal 2021 houden. Dan denk ik dat ik de meeste vragen heb gehad. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: U ook bedankt. Tweede termijn, de heer Van Leeuwen, D66.

De heer Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. Ik had al aangekondigd bij de tweede termijn met nog wat concrete punten te komen. De wethouder ging duidelijk in op de bezoekerstegoeden en dat dat wellicht oude cijfers zouden zijn. Als de cijfers voor het lopende jaar dan anders zijn, welke coulance wil de wethouder daar dan betrachten om Haarlemmers tegemoet te komen in deze bijzondere tijd waarbij wellicht vaker auto's geleend worden, of andere redenen zijn voor meer bezoekerstegoed? Dus graag een reactie daarop. De tweede en die hebben veel andere fracties ook anders aangeroerd, in het mobiliteitsland en dat wordt ongetwijfeld ook onderdeel van het mobiliteitsbeleid, gaat vaak over hubs. We zijn al bezig met een ov-hub, je krijgt ook auto-overstaphubs. In hoeverre is deze wethouder al met zijn collega-collegeleden in gesprek om de ruimtelijke reservering ervoor te maken? Noordkop Waarderpolder staan nu nog wat kavels leeg, u bent ook wethouder economie, kijkt u al naar de ruimtelijke reserveringen voor P+R-treinen, of zoals ze tegenwoordig heten, ook vervoershubs vanwaar je dus inderdaad, als je de stad gaat verdichten, dan inderdaad voor die bekende last mile, dat zijn allemaal verschrikkelijke termen, dan goed naar jouw woning kan komen als inderdaad Haarlem die kant op gaat? Dus worden daar ruimtelijke reserveringen gemaakt? En de laatste en dat gaat eigenlijk over de parkeerborden, want ja, we hebben met elkaar toen ook gesproken over het model Groningen, waarbij je dan in zo'n stadsring komt en duidelijk langs al die parkeergarages wordt geleid, die gewoon noord, oost, zuid, west heten ongeveer. Ik roep de wethouder in herinnering dat die samen met het raadslid Bloem ooit deel uitmaakte van een gelegenheidsfractie. En ik zou bijna de wethouder op willen roepen om die mores weer even in de arm te nemen en gewoon zelf een ladder te pakken, wat bordjes op te hangen. We hebben in Nieuw-Vennep, ik heb net gegoogeld, zit een verkeersbordenfabriek.

De heer ...: Dit is toch geen tweede termijn, voorzitter?

De voorzitter: Hoezo niet? Dit is gewoon een tweede termijn.

De heer Van Leeuwen: Ik heb al aangekondigd in de eerste termijn dat ik in de tweede termijn wat inhoudelijke punten zou gaan maken. Dus hoe moeilijk kan het zijn om die verkeersborden en ook die namen anders te maken? Want inderdaad, ik ben het wel eens met de rest van de commissie, het voelt wat traag.

De voorzitter: De heer Abbasi, ik zag dat u ook uw tweede termijn wilde.

De heer Abbasi: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik ... Het is voor mij heel lastig te zeggen, maar ik ben het op dit dossier bijna nooit eens met mijn collega van de VVD, maar dat ben ik nu dus wel, want het staat namelijk in uw eigen stuk, wethouder, dat het moderniseren parkeren in Haarlem heeft nauwelijks effect op de parkeerdruk. Nou, daar gaat u helaas niet op in, dus ik zou graag willen weten wat u daaraan gaat doen. Waarschijnlijk zullen de oplossingen die ik in mijn hoofd heb, heel anders zijn dan de VVD, maar ik wil daar graag wat concrete oplossingen voor horen. Gaat u gereguleerd parkeren invoeren, gaat u mensen in de auto beboeten, gaat u mensen die op de fiets zitten een cadeau geven? Wat gaat u doen?

De voorzitter: Iemand anders nog een tweede termijn? Anders ga ik het woord ... De heer Amand, Trots.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Ik heb gelukkig nog een paar minuten, dat scheelt. Nou, die bebording, dat was in de vorige periode ook al een heikelpunt overal waar je komt, dus ik hoop dat het van het jaar nou voor elkaar, of volgend jaar, hoop ik. En Park & Ride-plekken, nou, daar hebben we het ook al jaren over gehad. Dus wanneer komt het eens een keer? En de rest, ja, ik hoop dat de bevolking wijs wordt in 2021 en 2022.

De voorzitter: Volgens mij heb ik nu iedereen gehad en ga ik het woord geven aan de heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Heel kort, voorzitter. Ik zou bijna tegen de PvdA willen zeggen van, laten we beginnen aan een initiatiefvoorstel samen over het beter regelen van parkeren, maar dat als grapje. Het punt wat ik eigenlijk nog wil maken, voorzitter, is dat naast die bebording dicht in de stad, we ook al een aantal keer hebben gevraagd om bebording juist verder buiten de stad rondom de afritten van de snelweg, om daar aan te geven hoe de parkeerroutes lopen. Daarmee kunnen we ook bepaalde punten van Haarlem al beter, de doorstroming beter gaan beschermen. Dus ik zou die ook graag in herinnering willen roepen. Dat heb ik zelf ongeveer, nou, pak en beet een jaar geleden gevraagd. En mijn collega, onze huidige voorzitter, heeft dat ook al een aantal keer gevraagd. En als we het dan over langzaam hebben, dan hebben we het hier dus al echt over jaren en jaren.

De voorzitter: Volgens mij heb ik dan iedereen gehad. En dan ga ik het woord geven aan de wethouder.

Wethouder Berkhout: Even kijken. D66, nou, er zijn voor ons ... Er zijn geen extra signaleren over extra gebruik van de bezoekersregeling, ook op dit moment niet, dus geen reden voor coulance. PvdA, concrete maatregelen, ja, volgens mij was ik daar vrij duidelijk in, een vergunningsplafond. Kijk, dat de maatregelen, wij zijn hier ... Wij zeggen van, die parkeerdruk, die blijft dus hoog. Dus we moeten maatregelen stellen. Maar die vraag leg ik ook wel deels bij u neer. En ik denk dat we die vragen met mobiliteitsbeleid met elkaar moeten gaan beantwoorden. Wat voor Haarlem willen we hier gaan maken met elkaar? Waar stellen we dan onze prioriteit en welke keuzes maken we? En u kunt ze inderdaad ook opnoemen, als het dan gaat over het reguleren van parkeren of als het gaat om vergunningenplafonds. Volgens mij ben ik daar duidelijk in in de nota en ben ik daar duidelijk nu in. Maar het is dus wel zaak dat u daar straks eens een raadsbesluit, mobiliteitsbeleid, welke kant gaan we op, welke keuzes maken we daarbij, daar spreken we denk ik met elkaar in januari over. En dan, even kijken, ja, dan zag ik de heer Aynan echt nog zwaaien dat ik zijn vraag niet heb

beantwoord, maar dan weet ik toch niet welke vraag dat dan nog is, dus dan wil ik nog wel, voorzitter, de gelegenheid geven nog even te weten welke vraag dat van de heer Aynan is.

De voorzitter: De heer Aynan, wilt u uw vraag nog eenmaal herhalen? En gaat u in de tussentijd verder als u nog andere punten heeft.

De heer Aynan: Voorzitter, dat betreft ... Ja, dank u wel. Dat betreft het invoeren van gereguleerd parkeren bij nieuwbouwprojecten. Ik zal bijvoorbeeld de Boerhaave, daar komt eigenlijk een volledig nieuwe wijk en daar willen we ook gereguleerd parkeren invoeren. Maar we hebben hier met elkaar afgesproken dat op het moment dat het een nieuwbouwwijk betreft, dat we de aangrenzende bestaande wijk consulteren.

De voorzitter: Dank. Wethouder.

Wethouder Berkhout: Ja, dit was volgens mij de hele Entree Oost discussie voor de zomer, dus daar verschilden we van mening. Ondertussen hebben we, als het gaat om de ontwikkelzones, hebben we overal vastgesteld dat dat ook gereguleerd parkeergebied wordt. Maar wat doen we met de wijken en de woningen daaromheen? Hoe beschermen we die tegen dat waterbedeffect? Nou, dat is echt het gesprek van het mobiliteitsbeleid, want dat zien we nu nu de impulsregeling voor in ieder geval Europawijk binnen is, zullen we binnen, zullen we daar tempo moeten maken, zal dat gesprek gevoerd moeten worden. Dus op die manier moet u daarnaar kijken. En ik wil nog tot slot zeggen trouwens inderdaad over de bebording, ik hoor u. Ik hoor ook dat de heer Bloem terug is en zegt, hallo, dit schiet niet op. Dat neem ik ter harte, dus daar gaan we proberen echt vaart in te zetten.

De voorzitter: Mooi, dat is prachtig. De heer Van Leeuwen.

De heer Van Leeuwen: Ik had nog iets gevraagd over ruimtelijke reserveringen.

Wethouder Berkhout: Welke ruimtelijke reserveringen? Voor dertig kilometer per uur, of wat?

De heer Van Leeuwen: Nee, eerder in de eerste termijn werden er ook door andere partijen vragen gesteld over Park & Ride-voorzieningen, er wordt ook steeds vaker ...

Wethouder Berkhout: O, de mobility hubs? Ja, nou, in het convenant Waarderpolder, wat we gisteren hebben gepubliceerd, kunt u zien dat er bij het Figeeterrein eentje komt. En daar proberen we op korte termijn, eerste kwartaal 2021, nee, dat ga ik niet zeggen, met een ... Dat komt er echt wel snel aan. Dus dat is wel leuk. Volgens mij komt daar ook een stuk naar u toe.

De voorzitter: Ja. Dames en heren, u hoort het. O, de heer Van Leeuwen nog een keer.

De heer Van Leeuwen: Ik probeer de wethouder toch nog even vast te pinnen, voorzitter, met uw goedvinden. Denkt de wethouder dat één mobilityhub bij het Figeeterrein voldoende is voor alle ontwikkelzones die wij in Haarlem kennen?

Wethouder Berkhout: Nee, dat denkt de wethouder niet. Dus, maar het is wel een mooi begin.

## 15. Sluiting

De voorzitter: Mooi, dank u wel, het stuk is zo voldoende besproken, het gaat niet door naar de raad. Ik wens u allemaal een hele fijne avond en dank voor uw medewerking.