



## Verslag Mobiliteitstafel 3 dd. 25 maart 2021, 20.00 uur

Georganiseerd door Haarlem Klem (STEL)

Zoom-vergadering

*Bijlage: 20210325 Mobiliteitsbeleid mrt 2021 SLIDES*

Gasten: Ernst van den Broek (WR B&V), Lex Rietveld (WR B&V), Henny de Vos (WR KB), Frank van de Peppel (Garenkokerskwartier), Anna Richt-Hannema (Ons Buurtschap), Valentijn Holewijn (Provincie, duurzame mobiliteit) (WR Vijfhoek), Peter Caspers (WR KZW), Hilde Prins (WR KZW), Stijn Quadekker, Jan Geerts, Jens Boersma (WR Leidsebuurt), Menno Maas (Bus-kruit), Ronald Fukken (stedenbouwkundige en WR Parkwijk), Peter Schouten (extern adviseur Mobiliteit), René Rood (Fietzersbond), Jacqueline Bijlhouwer (bewoner Welgelegen), Inge de Ruijter-Smidt, Maarten Kleinman, Midas Koelman.

Aanwezig namens Gemeente Haarlem: Hellen Jennissen (mobiliteitsbeleid), Mirjam Boxhoorn (gebiedsverbinder)

Aanwezig namens Haarlem Klem/STEL: Govert Meijer (voorzitter), Erik van Dijk, Sybe Huf, Michael Nieweg, Vic d'Obrenan van den Broek, Anneke Volbeda, Casper van Boltaringen

### 1. Welkom en opening

Het Mobiliteitsbeleid ligt voor inspraak klaar en we stellen het op prijs dat Hellen Jennissen van de Gemeente Haarlem het beleid aan ons wil toelichten. Op deze manier kunnen we ons beter oriënteren en met elkaar meningen en inzichten uitwisselen, om tot een weloverwogen visie voor de inspraak komen. Het doel is niet om elkaar te overtuigen. Op deze manier kunnen de deelnemers goed geïnformeerd deelnemen aan het mobiliteitsdebat in Haarlem.

We hanteren de 'Chatham house-rules': hetgeen tijdens de vergadering wordt gezegd wordt vastgelegd zonder te verwijzen naar de persoon die het gezegd heeft. Je kunt op die manier een inclusief en open gesprek voeren zonder het risico dat je elders wordt geciteerd.

*NB1: in dit verslag zijn enkele slides van de presentatie opgenomen. Het geheel is als bijlage meegestuurd.*

*NB2: de opmerkingen en vragen van de aanwezigen zijn cursief in de tekst opgenomen.*

### 2. Introductie

#### Haarlem leefbaar en bereikbaar

#### Mobiliteitstransitie

- **verminderen:** duurzame gebiedsontwikkeling met nabijheid en dichtheid, minder reizen;
- **veranderen:** prioriteit aan vormen van mobiliteit die, zowel rijdend als stilstaand, duurzaam zijn (uitstoot en ruimte): mobiliteitstransitie;
- **verschonen:** zero-emission OV, stadslogistiek en auto's.

De conceptversie van het Mobiliteitsbeleid is door B&W vrijgegeven voor inspraak. Hellen Jennissen zal deze namens de gemeente toelichten. Vragen kunnen via de chat of live gesteld worden.

Ieder kan het besprokene gebruiken bij het opstellen van de eigen zienswijze, die op de gebruikelijke wijze uiterlijk op 23 april bij de Gemeente ingediend kan worden.

Het kaders van het Mobiliteitsbeleid zijn bepaald door de Structuurvisie Openbare Ruimte, het Klimaatakkoord, de Economische Visie en het College-akkoord. Op basis van deze 'bovenliggende' visies hebben we geconcludeerd dat het streven is Haarlem leefbaar en bereikbaar te houden. Haarlem moet leefbaar en bereikbaar worden door de

mobiliteitstransitie in de vorm van verminderen (minder reizen bv. thuiswerken), veranderen (lieft reizen met "schoon vervoer") en verschonen (gemotoriseerd vervoer vervangen door "schoon vervoer").

Deze uitgangspunten, samen met een analyse van de stad en een analyse van de trends en ontwikkelingen, komen tot uitdrukking in de volgende 7 stappen, die alle nodig zijn om Haarlem leefbaar en bereikbaar te houden:

## Stap 1. Haarlem groeit met behoud van ruimte.

### 1. Haarlem groeit met behoud van ruimte

- RO: Voorzieningen dicht bij huis
- Nieuwe wijken autoluw
- Gefaseerde invoering gereguleerd parkeren
- Pakketpunten bij wijkhubs

De ruimtelijke ordening zou zo moeten worden ingericht dat de voorzieningen dicht bij huis komen. De nieuwe wijken willen we autoluw ontwerpen, een gefaseerde invoering van gereguleerd parkeren en pakketpunten bij de wijk-hubs.

- *Waar zijn de nieuwe wijken gepland?*

Antwoord: Dat zijn nieuw te ontwikkelen wijken in Haarlem. Op de website van Haarlem zijn ze te vinden.

- *Wat wordt verstaan onder 'autoluw'?*

In de nieuwe wijken wordt er ontworpen met lagere parkeernormen en bijpassende voorzieningen zodat de stad wél bereikbaar blijft. Hoe laag die norm dan zal zijn wordt uitgewerkt in de nota Bouwen en Parkeren die voortvloeit uit dit Mobiliteitsbeleid. Daar wordt nu aan gewerkt. De norm hoeft niet overal hetzelfde te zijn, is afhankelijk van de plek in de stad.

- *Wat is gereguleerd parkeren?*

Dat is in principe is dat het invoeren van vergunningen (wat en hoe is nog niet uitgewerkt). Geldt dus voor heel Haarlem op termijn.

- *Is men bereid om in de stad naar één vergunning per huishouden te gaan?*

Dat staat nu niet zo in het beleidsstuk. Echter het doel is dat over 10 jaar het aantal auto's in de stad niet is gegroeid. Als we niets doen zal het autobezit in de stad met 20% toenemen. Hier is dus wel monitoring nodig.

- *Die bereikbaarheid is nogal verschillend voor wel- en niet-gemotoriseerd vervoer. Commissievergadering van vorige week donderdag intensief beluisterd, o.a. er worden verschillende betekenissen aan leefbaarheid en bereikbaarheid gegeven. Kritiek is ook dat met het dit beleid Haarlem geheel onbereikbaar zou worden. Zie verder het rapport van de Haarlemse Rekenkamer, die zegt dat Haarlem al 25 jaar bezig is met nota's betreffende transitie maar dat er in de openbare ruimte weinig veranderd is. Kortom, zijn "leefbaar" en "bereikbaar" zijn niet met elkaar in tegenspraak?*

Wij hopen het tegendeel te bewijzen, dat is de uitdaging. N.B. Van veel zaken komt de specifieke invulling later.

## Stap 2. Vervoerswijze, afhankelijk van schaalniveau van de reis

### 2. Vervoerswijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis

- De plaats bepaalt de mobiliteit:
  - binnenstad: voetganger
  - Haarlem: fiets / ov
  - Regionaal: ov / (e)bike / auto
- knooppunten ontwikkelen om overstappen mogelijk te maken:
  - parkeergarages / fietsenstallingen rondom centrum
  - P&R en OV-knooppunten
  - Mobiliteitshubs

Aan de rand van die gebieden moeten voorzieningen komen, waarbij je kunt overstappen op het andere vervoer. Nodig: fietsenstallingen, parkeergarages, ov-knooppunten, P&R, kortom mobiliteits-hubs.

- *Is het de bedoeling dat iedereen naar zo'n hub gaat als hij/zij buiten de stad gaat reizen?*

We stimuleren dat zoveel mogelijk mensen daar gebruik van maken. Als je regionaal aan komt reizen stap je in de hub over naar stadsvervoer.

- *Hoe gaat het in z'n werk als je niet wilt wisselen van vervoersvorm, b.v. als je door Haarlem heen naar het strand wilt reizen e.d.? Die passanten wil je dus niet meer.*

Gebruik van de hubs is waar de gemeente naar streeft. De door-rijders per auto zouden als het ware op de ring rond Haarlem geduwd moeten worden, zodat zij niet door de stad reizen natuurlijk.

- *Voorziet de gemeente in meer parkeergarages? Krijgt elke hub een parkeergarage? Tot nu toe willen B&W geen P&R bij de Oostpoort, waar de auto's tóch doorrijden de stad in.*

Dat is de vraag ("iedere hub een P"). Dat is nog niet uitgewerkt. We komen binnenkort voor een opinienota betreffende P&R in de raad bij elkaar. Is nog niet zo concreet in dit mobiliteitsbeleid.

- *Ik zou me toch kunnen voorstellen dat als de gemeente knooppunten/hubs creëert, dat je het overstappen wilt faciliteren?*

Er volgt op de definitieve Mobiliteitsnota ook nog een uitvoeringsnota, waarin worden hopelijk deze vragen

worden beantwoord. Daar zijn we al mee bezig en dat bieden we dan aan de Commissie Beheer. Daarin staat: Wat gaan we onderzoeken en wat gaan we doen.

- Grote P&R bij Oostpoort en Schipholweg. SOR-voorstel. Bij Schipholweg is dat al achterhaald door Vijverplan. Bij Oostpoort nog wel mogelijk. Dit is een kans! Vanuit de wijk hebben we voor de Oostpoort een plan gemaakt voor 2000 parkeerplaatsen, overstapmogelijkheden naar ov richting binnenstad en Zandvoort, en ook fietsverhuur e.d. Is naar een extern bureau gegaan en gesteund door wethouder Roduner, echter er is uiteindelijk een vrij kleine P gepland. Dit is totaal in strijd met de opvattingen van autoverkeer afvangen aan rand van de stad. Ik pleit voor grote P&R voor bezoekers. Alleen bewoners kunnen dan goed van de parkeervoorzieningen in de stad gebruik maken. Pleidooi voor een helder beleid. Systeem als in bv. Straatsburg, inclusief een ticket voor OV naar centrum. Antwoord: Helder beleid is ook de bedoeling! Mee eens, opinie-nota P&R komt er, inclusief Oostpoort.

- Opmerking: in het verleden heeft Haarlem 3 parkeergarages gebouwd. Automobilisten blijven daar naartoe rijden. Ook het doorrijden naar Zandvoort kun je niet voorkomen. Alles moet binnen de bestaande ruimte plaatsvinden en dan wordt er nog bijgebouwd. Zonder fundamentele keuzes gaan we die problemen niet oplossen.

- Opmerking: het beste is dat je om de stad heen moet naar het westen of met het OV. De auto's op straat zou je kunnen beperken door de parkeergarages toegankelijk te maken voor bewoners. Voor bezoekers duurder maken. En door de stad rijden heel moeilijk maken. Mensen voor Zandvoort moeten de Velservoog nemen of de trein of de bus nemen vanaf de Oostpoort.

### **Stap 3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit**

**3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit**

- Omgekeerd ontwerpen
- Binnen projecten aandacht en budget voor fiets en voetganger
- Uitbreiding autoluwe centrum
- Monitor uitbreiden met voet- en fietsverplaatsingen

Omgekeerd ontwerpen is het devies: begin met ontwerpen voor de voetganger, dan voor de fietser, dan pas voor de auto. Is nieuw, er komen pilots om daaruit te leren wat werkt. Dat wordt ook weer verwerkt in de HIOR. Budgetten voor fiets en voor voetganger loskoppelen gaat ook beter werken. Autoluw ontwerpen en monitoren van het fietsverkeer.

- Haarlem is historische stad, ruimer wordt het niet. Fiets moet meer ruimte krijgen. Dan krijgt de auto dus minder ruimte. Let op de consequenties! Eenrichtingverkeer geeft ook meer ruimte. Zien we hier niet terug. Dat volgt later in de uitwerking van deze nota.

- In hoeverre is het stuk "Veilig op weg in Haarlem" hierin meegenomen?

Dit is het verkeersveiligheidsbeleid, dat in relatie staat tot het Mobiliteitsbeleid. Het is gelijktijdig met het mobiliteitsbeleid vrijgegeven voor inspraak. Het is dus een deelbeleidsstuk dat past onder het Mobiliteitsbeleid.

- Er is veel "nader te bepalen", hoezo?

Mobiliteitsbeleid vormt een koepel waar diverse aspecten onder vallen, die afzonderlijk worden uitgewerkt. Er volgt ook een actieprogramma qua prioriteit.

- Is de stedenbouw afdeling (OMB) ook bereid omgekeerd te ontwerpen. Men begint namelijk altijd met de gebouwen, zonder te denken aan voetgangers en fietsers ("dat komt later wel"). In gesprek met procesmanager over bv Zuidwest en autoluw parkeren: daarvoor is geld aangevraagd bij Binnenlandse Zaken, maar niet voldoende, dus ook de gemeente moet bijdragen. Realiseert de gemeente zich dat? En er zijn veel bouwprojecten op 't moment. Als de oppervlakte geregeld is, dan is de houding "we zien wel" hoe de rest (parkeerplek, voet en fietspaden) wordt ingevuld. Dit gaat ten koste van bomen en ander groen!

Om te beginnen heeft "omgekeerd ontwerpen" heeft geen betrekking op "eerst wegen dan huizen bouwen". Ten tweede wordt er gewerkt aan een mobiliteitsplan voor deze ontwikkelzone Zuidwest, dat weer moet passen in dit Mobiliteitsbeleid. Wat betreft de parkeernorm en gemeentelijk geld, dit is een ingewikkeld samenspel tussen Gemeente en ontwikkelaars, waar de Nota Bouwen en Parkeren een grote rol in speelt. In feite plaats voor gebouwen versus plaats voor parkeerplaatsen.

#### Stap 4. Duidelijke wegstructuur gebaseerd op 30 km per uur

### 4. Een duidelijke wegstructuur gebaseerd op 30km/ uur

- 30 km/ uur wordt de norm, uitzondering:
  - Hoofdroutes auto
  - HOV-routes
- Stappenplan voor drukkeren 50-wegen:
  1. Circulatieplan
  2. GOW 30
  3. 50km/ uur vrijliggende fietspaden

30 km wordt in Haarlem de norm, behalve hoofdroutes auto en HOV-routes. Grotendeels geen probleem, maar voor de drukkeren 50km wegen komt een stappenplan (volgens het Circulatieplan) om het aantal auto's terug te brengen. De gebieds-ontsluitingswegen worden ook zoveel mogelijk 30 km. Indien dat niet kan, wordt het toch 50km met vrijliggende fietspaden.

- *Waarom is er zoveel schroom om op de HOV-routes op 30km in te voeren, zoals in veel steden wel gebeurt? Dit is een groot onderwerp. In de commissie Beheer één van de belangrijkste aandachtspunten. Waarom schroom? 1<sup>e</sup> liggen er afspraken over HOV met consessieverlener, (provincie, vervoersregio Amsterdam), investeringen,*

bindende subsidies, verlies-uren. 2<sup>e</sup> moet in verband met de mobiliteitstransitie het HOV goed doorstromen. Daarentegen is de 30km-tendens landelijk. Het Rijk heeft een motie aangenomen voor 30km binnen gemeentegrens. Ook bij Commissie Beheer zijn twijfels over 50km rijdend OV. De wethouder heeft toegezegd met gedeputeerde te kijken of er ruimte is om naar 30km te gaan

- *Hoe kan het dat OV 50km rijdt en gewoon verkeer 30km.*

De HOV routes blijven bestaan, dus ook voor de auto's 50km (GOW's)

- *Kunnen wij een toelichting op circulatieplan krijgen? Over een binnenring? Alles begint met dat circulatieplan. Superlastig, maar zeer belangrijk.*

Dat is nog niet duidelijk. Ring van 50km, daarbinnen 30km.

- *Niet-bestemmingsverkeer gaat er om wijken heen. Stops. Daar is durf voor nodig. Dit is het "Houtense model" gedaan. Iedere weg loopt dood in de wijk en je moet eerst de wijk uit om in de volgende te komen. Fundamentele keuzes als je wilt sturen. Dit is de crux. Daarmee bevorder je fiets en OV. Samenvattend: hier ligt een groot deel van de zorgen.*

Het circulatieplan (is nog niet uitgewerkt) dient bovenaan te staan in de uitvoering. Leerzame input. Neem dit s.v.p. mee in jullie zienswijzen.

#### Stap 5. Routes Hoogwaardig Openbaar Vervoer

### 5. Evenwichtige verdeling HOV routes: bereikbaarheid verbeteren, impact verspreiden

- OV-knooppunt Haarlem nieuw Zuid
- gezamenlijk onderzoek van de gemeente Haarlem, provincie, VRA en gemeente Amsterdam naar HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam i.c.m. herverdelen (H)OV over de stad/regio, bijv:
  - de Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenest
  - Amsterdamsevaart/Prins Bernhardlaan
  - opwaarderen van de HOV-bereikbaarheid van andere delen van de stad en specifiek Haarlem Zuid-West

- *Waarom geen 30km voor alle HOV-routes? En kan HOV buiten de stadskern blijven? Dit is al in veel andere steden gerealiseerd. Recent onderzoek van DTV en Goudappel Coffeng: er blijkt weinig tijdsverschil voor OV op 50 dan wel 30km wegen (de bus rijdt respectievelijk 32 en 28km gemiddeld).*

Dit onderzoek is bij de gemeente bekend, contact wethouder met gedeputeerde over 30km staat in de planning.

- *Suggestie: Het eventueel ophoud door 30km invoering (NB volgens bovenstaand onderzoek dus slechts 32 -28 = 4km) kan prima opgelost worden door de doorstroming op een andere manier te faciliteren. Er moet i.i.g. voorkomen worden dat bussen op de rustige uren met een vaart van 50 à 70 km door Wilhelminastraat en Rustenburgerlaan razen.*

- *Probleem: Er bestaat een discrepantie tussen 30km maatregel (mét drempels) en de weg geschikt houden voor HOV (zónder drempels). Een handhavings-onderwerp, dat met de politie moet worden geregeld.*

- *Er is concurrentie HOV/fiets. Te weinig ruimte, te groot snelheidsverschil. Bussen hebben doorgaans voorrang op de fietsers, wat niet klopt met de prioriteit voor fiets.*

Men is het erover eens dat ook het HOV zich in de stad te houden heeft aan de regels die dáár gelden. Ander punt: Als het HOV zich te houden heeft aan de (30km-) regels in de stad, heet het geen HOV meer maar gewoon OV (of Gast-OV). Belangrijk dat te benoemen. Met dit geluid hopen we dat de gemeente in staat zal zijn de diverse belangen goed te verdelen.

- Bus-Kruit heeft er (samen met een aantal wijkraden) vertrouwen in, dat de gemeente zal inzien dat dit geheel (ook gezien het GK-onderzoek) ook met de provincie en de vervoersregio uitgewerkt kan worden. Ook met de voorbeelden uit andere steden.

## Stap 6. Bundelen van autoverkeer op hoofdroutes

### 6. Bundelen autoverkeer op hoofdroutes

Goede hoofdontsluitingsstructuur:

- Inzetten op regioring:
  - Velserversbinding
  - Doorstroming zuidelijk tracé N205
- Oudeweg (N200) bezien in combinatie met het Kennemerplein en Amsterdamsevaart/Gedempte Oostersingelgracht

Hoofd-ontsluitingsstructuur nodig. We blijven ons inzetten op een regioring (Velservoog en doorstroming van de N205), daarnaast Oudeweg (N200) i.c.m. Kennemerplein, Amsterdamsevaart en Ged. Oostersingelgracht.

- Wat gaat er gebeuren met N200 en de Velservoog? Als je kijkt naar de plannen voor het stationsgebied, daar is het Mobiliteitsplan onduidelijk over. Komt er een keiharde knip voor verkeer naar Zandvoort als de Velservoog klaar is? Of toch een tunnel? Het is volstrekt onduidelijk wat de keuze wordt? Wat gaat er nu gebeuren op het Kennemerplein?

Idealiter komt er de Velserversbinding, maar die is er nog niet. Plus er moet een optimalisering komen voor de voetgangers en fietsers die naar het station gaan.

Vooral bedoeld voor het N200 verkeer.

- Als de Velservoog komt, zal er toch ook een knip komen op de Bolwerken om te voorkomen dat de korte route toch de prioriteit krijgt? Anders levert de aanleg van de Velservoog niets op.

Er zal iets geregeld worden om de auto's richting de Velservoog te krijgen.

- Er zijn ook mensen die richting Zuid de stad willen passeren en die route hapert aan alle kanten. Wat gaat daarmee gebeuren? Hier mist weer het circulatieplan. Ook zal men bij de Leidsevaart knippen moeten maken om de automobilisten te dwingen die zuidring te gebruiken.

Dat is niet voldoende, de zuidring is uitermate problematisch. Hier komen we terug bij het circulatieplan.

- Het verkeer door de stad stoppen lukt alleen als het de Velservoog en een zuidelijk tracé kan gebruiken en tegelijk het verkeer door de stad geblokkeerd wordt. Kijk naar het model van de Gemeente Houten

- Wat gaat de gemeente in het zuidelijk tracé doen?

B&W heeft de tunnel afgeblazen, maar er wordt bestudeerd hoe verscheidene kruispunten op dat traject verbeterd kunnen worden. Hier zou een ongelijkvloerse kruising bij kunnen zitten. De SOR bestudeert verbinding Amerikaweg - N208

Opmerking: de tunnel was een cruciale oplossing voor de zuidkant. Die komt er niet zonder druk op provincie en gemeenten. Het is namelijk een regionaal belang. Dit moeten we blijven benadrukken. Er is weinig vertrouwen in het genoemde onderzoek - de verkeersdruk ligt daar al decennia en de alternatieve oplossingen ook.

## Stap 7. Duurzame gedragsverandering.

### 7. Haarlem zet in op een duurzame gedragsverandering

- Haarlemmers en bezoekers worden gestimuleerd om daadwerkelijk minder, anders en schoner te reizen
- Campagnes en andere maatregelen
- Innovatie toepassen bij onder andere stedelijke distributie

- Er lijkt veel scepsis over implementatie. Maar zijn we het eens met de plannen?

- Worden er wat betreft HOV serieuze keuzes gemaakt? Welke prioriteiten stellen we in de stad? Er zijn erg veel nota's, maar er mist nog een constructief geheel.

Sommigen vinden het niet ver genoeg gaan en anderen gaat het weer te hard. Niet méér maar minder auto's in de stad is een behoorlijke ambitie. Verder moeten we gaan aanscherpen, bijsturen, monitoren. Dat kan bijna niet anders.

- Hoe kan het dat een nieuwe buurt autoluw wordt terwijl de buurten eromheen daar niet van profiteren. Zij krijgen meer verkeer te verwerken dat naar de nieuwe autoluwe buurt reist.

De ontsluiting van zo'n buurt heeft eigenlijk niets te maken met "autoluw" voor de stad als geheel. De verkeerskundige infrastructuur voor in dit geval Zuidwest, heeft nog geen plan gemaakt.

- Qua OV is die buurt eerder op Heemstede aangewezen. Kortom veel gaten als het om verkeer gaat.

- Het gesprek over gedrag wordt gemist. De parkeerdruk is heel hoog, want we hebben geen ruimte meer. Ik had gehoopt dat gedragsverandering waaronder deelauto ook een onderdeel zou zijn. Belangrijk om de burgers te sturen op gedrag.

- We moeten af van de idee, dat we allemaal een recht hebben om een parkeerplaats bij de deur te hebben.

Overige vragen en opmerkingen uit de chat:

**Resultaat**

**Hoe ziet Haarlem eruit in 2030?**

- Bijna alle (90%) korte verplaatsingen binnen de stad vinden met de fiets of te voet plaats
- Meer dan de helft (60%) de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe vinden met het OV of de fiets plaats
- Het aantal auto's in de stad is niet gegroeid.



- In mijn wijkraad werd gezegd dat betaald parkeren alleen ingevoerd kan worden als bewoners hier in meerderheid voor zijn, dus zij dachten dat dit geen kans heeft. Hoe zit dat?

- Is gemeente bereid bijv. naar max 1 vergunning per huishouden te gaan?

- De parkeernorm die nu voorgesteld wordt voor de Spoorzone is 1 of 0,6. Onduidelijkheid over de parkeernorm in de nieuwe wijken.

- Ziet de gemeente iets in korting voor parkeervergunning voor elektrische auto's of particuliere deelauto's?

- Wat doen we met al die Haarlemmers die buiten Haarlem werken, bijvoorbeeld op Schiphol? Daar werkt een deelauto lang niet altijd voor. 60% van Haarlemmers werk in regio, buiten stad

- Hierna: Veel discussie over hoe te handelen met vergunningen, betaald parkeren, recht op een parkeerplaats voor je deur, meerdere auto's in een huishouden, ook van kinderen. Huisverhuur inclusief een parkeerplaats. In hoeverre zijn dit soort grootschalige voorzieningen in de toekomst nog nodig?

- Voorziet de gemeente in meer parkeergarages? Zijn die beschikbaar voor de aanwonenden en worden de bezoekers naar de hubs verwezen? Krijgt elke hub een eigen grote parkeergarage? Tot nu toe wil B&W geen grote P&R in Oostpoort, waardoor auto's toch doorrijden de stad in. Zit een tegenstrijdig belang van economische ontwikkeling in de stad (lees winkels en omzet) versus bezoekers van buitenaf die wel graag naar de stad en dichtbij willen parkeren (lees bereikbaarheid)
- In ontwikkelzones zal worden geëxperimenteerd met terugdringen autobezit, maar hoe wordt de groei afgevlakt in bestaande wijken?
- Bussen op een ringweg kleine busjes vanuit de kern naar de hubs. Daarmee zorg je ook voor meer reisbewegingen met fiets e.d. naar de buiten liggende hubs.
- Diverse steden -grotere en kleinere - hebben kleinschalig en fijnmazig OV, elektrisch en frequent rijdend. Hierover is ook in Haarlem meermalen gesproken. Is dit in de plannen opgenomen?

Tot slot:

Onze opdracht na deze avond is om - uiterlijk 23 april - een zienswijze in te dienen, die hopelijk geïnspireerd is door deze mobiliteitstafel. Hellen wordt hartelijk bedankt voor haar aanwezigheid en het aanhoren van onze kritiek en vragen. Hopelijk tot ziens als de verschillende zienswijzen ter tafel liggen.

Alle gasten: dank voor jullie aanwezigheid. Goed om te zien dat steeds meer mensen het woord namen, zodat er een levendige discussie kon ontstaan.

Op 14 april 15.00 uur is de op dit onderwerp volgende 4<sup>e</sup> Mobiliteitstafel.

Walther Ploos van Amstel is bereid daar op onze vraagstukken te reageren. Walther is Lector Citylogistiek aan de Hogeschool van Amsterdam. Zie ook [www.waltherploosvanamstel.nl](http://www.waltherploosvanamstel.nl).