

De mobiliteitstafels brengen dialoog tot stand tussen belanghebbenden in de regio Zuid-Kennemerland rond het thema mobiliteit. Dit op basis van de 'Chatham House Rules': deelnemers wordt vertrouwelijkheid gegarandeerd. Buiten de vergadering worden geen namen bij specifieke informatie genoemd. De sprekers vormen hierop een uitzondering.

Spreker: [Menno Maas - Bus-kruit](#)¹

Gasten: Gerko Vos, Ruud van der Pluijm, Leon Segers, Joyce Jacobsz, Menno Maas, René Rood, Jacqueline Bijlhouwer, Mirjam Boxhoorn, Inge de Ruijter Smidt, Karin van den Berg-Hulshoff, CEO Last Mile Mobility, Ron Dreijer, raad CDA, Falco Bloemendaal, Jack Knijn, Wim Kleist, Dirk Jan van der Spoel, Fulco Dekker, Tineke Snel, Jan Warmerdam, Ernst van den Broek, Thessa van der Windt, Anneke Volbeda, Louise van Zetten, Ronald Fukken, A.H.J. Vermeulen, Bas van Leeuwen, Jan Geerts, Ruud Walst, Jens Boersma

Haarlem Klem: [Govert Meijer](#) (gespreksleider), Erik van Dijk, Sybe Huf, Vic van den Broek d'Obrenan, Michael Nieweg (verslag)

1. Menno Maas

Over ons

- **Wie:** platform van bewoners, ondernemers, wijkraden, praktijkexperts (vervoerskunde, stedelijke ontwikkeling, juridisch, PR e.d.)
- **Doel:** verbetering leefbaarheid en verhogen bereikbaarheid in Haarlem.
- **Sinds:** opgericht in 2018
- **Website :** www.bus-kruithaarlem.nl
- **E-mail:** contact@bus-kruithaarlem.nl



Aanleiding Platform Bus-kruit

Komst van te veel, te grote, te lege XXL bussen zorgen voor grote negatieve effecten :

- Verkeersveiligheid gedaald
- Geluidshinder
- Kwaliteit openbare ruimte gedaald
- Bereikbaarheid afgenomen (busfiles)
- Leefklimaat gedaald



Bus-kruit richt zich met name op de binnenstad. Er zijn daar veel mensen beschikbaar met expertise zoals vervoerskunde, stedelijke ontwikkeling, architectuur, juridisch terrein, PR enz. Daarnaast denken actieve bewoners die mee. Focus vanaf 2018 is om én de leefbaarheid én de bereikbaarheid te verbeteren. Dit toegespitst op leefbaarheid en het OV.



Drukste busroute van NL
1186 bussen per dag



Menno herinnert zich nog goed de plotselinge komst van dubbeldekkers op 19 december 2017, 12x per uur heen en 12x per uur terug. De bewoners ervaarden direct een inbreuk op de verkeersveiligheid, de kwaliteit van de openbare ruimte en geluid. Deze bussen maakten enorm meer lawaai dan de gewone bussen. Omdat we ook steeds meer files van bussen zagen staan, vroegen we ons af of de bereikbaarheid hier nu wel mee was gediend. Links een paar illustraties vanuit de Tempelierstraat, waar 60% van de huizen voor bewoning zijn. Het leefklimaat voor die bewoners is ernstig aangetast.

¹ De Fietsersbond was niet in staat eveneens een presentatie te verzorgen, maar doet dit graag bij een andere Tafel.

Verkeers onveilige situaties



Geluidsoverlast



Ook de verkeersveiligheid raakte steeds meer in het geding: er waren meerdere ongelukken. *Boven-links* is op de inzet links de Rustenburgerlaan te zien en rechts een fiets- gelukkig niet de fietser - onder de bus. *Boven-rechts* toont de geluidsoverlast, waar de bewoner naast de trillingen overlast van ondervond. Aangezien bussen gebonden zijn aan tijds-targets, trekken ze hard op, met veel geluid. Bij meerdere metingen kwamen de bussen regelmatig tussen de 90 en 96 decibel ([link](#)), wat schadelijk hoog is.

Haarlem barst

Te veel buslijnen rijden nu over dezelfde route. De stad gaat er nu aan onderdoor. Dit zorgt in de spits voor busfiles waardoor ook de bereikbaarheid onder druk staat.



Fase 1

De huidige focus in het OV ligt op de binnenstad. Zwaar bereiden lijnen zorgen voor grote overlast en verminderde bereikbaarheid door busfiles.



Boven-links: in 2018 werden we gezien als een actiegroep. Iets waar Haarlem niet zo aan is gewend. In het begin presenteerden wij ons zo om de urgentie van de problemen op tafel te krijgen. Maar ons beste strijdmiddel is vervolgens de inhoud geweest, waarmee we de discussie aangingen. Eind november 2018 organiseerden we een miniconferentie met het [ABC](#), Thijs Asselberg (oud-stadsarchitect) en [Goudappel](#). Zo zetten we zowel Bus-kruit als de problematiek op de kaart.

Boven-rechts: Haarlem heeft twee busroutes, waarover vrijwel alle bussen naar het centrum en het station rijden. Dit is ook in de vorige mobiliteitstafel aan de orde geweest. Vaak zijn deze bussen leeg. Uit onderzoek blijkt bovendien dat ongeveer 60% van de passagiers niet eens in de binnenstad hoeven te zijn. Connexion, gemeente en Provincie wilden hier wel over in gesprek, zeker in relatie tot de ontwikkelingen rond de OV-knooppunt Nieuw-Zuid en het Stationsplein.

Fase 2

Optimalisering OV/ buslijnvoering 2020

Ontwikkelen van Buitenrust en van daar uit verbinden met station Spaarwoude, Schalkwijk en station Heemstede.

Vanaf Buitenrust nog steeds goed verbinding naar station en Binnenstad per bus.

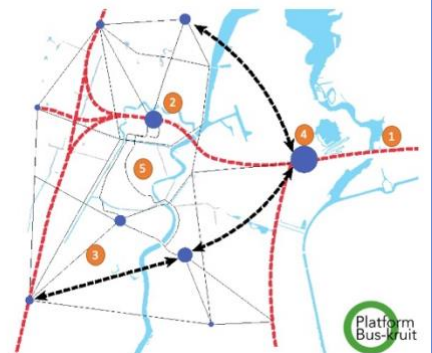
Niet alle grote R-net bussen hoeven dan meer naar het station. Immers daarvandaan is al snelle verbinding in de spits naar Amsterdam.



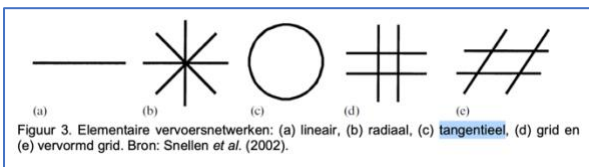
Fase 3

Toekomstvisie waarin Haarlem verbonden is met de regio en onderdeel is van een totaal OV systeem.

1. Trein/lijghtrail
2. Vanaf station trein verbinding naar Amsterdam Zuid
3. Fijnmazig netwerk van stadsbussen
4. OV knooppunt Oostpoort maakt groei van de stad mogelijk
5. Tram verbinding van station naar Amsterdam



Bus-kruit stelt dat je moet toewerken naar een systeem dat steunt op de grote - deels te ontwikkelen - ov-knooppunten aan de rand van de stad (*boven-links*) én op basis van een tangentiële/circulaire structuur in plaats van lineair (*zie pg. 3*).



Fase 2 is de eerste stap uit 2018, met de gewenste situatie 2020. *Boven-rechts* op pg. 2 de gewenste situatie in 2040. Wij gaven de Oostpoort een zwaardere ambitie mee dan is gerealiseerd. Dit is ook op eerdere mobiliteitstafels aan de orde geweest. Weliswaar is niet gelukt, maar de OV- knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid kreeg nu meer aandacht en de

ontwikkeling ervan versnelde. De les: niet alle pijlen meer op de binnenstad maar op een tangentieel systeem, om de problemen in de binnenstad op te lossen en andere woonlocaties te ontsluiten.

Activiteiten 2018-2021

1. Dossiers Houtplein, Stationsgebied, Oostpoort, OV-hub Haarlem ZO e.a. (participatiesessies, zienswijzen, inspreken, persbericht, twitter e.a.)
2. Thematische dossiers/publicaties : over dubbeldekkers, 30 km/uur, mobiliteits- en verkeersveiligheidsplan, vervoersconcessies)
3. Leren van voorbeelden andere steden (koplopers)
4. Draagvlak via : miniconferentie najaar 2018, samenwerking wijkraden, posteracties (dubbeldekkers, 30 km/uur) met bewoners
5. Overleg met raadsfracties/wethouders
6. WOB-verzoeken




Boven-links de belangrijkste onderwerpen waarop we ons richtten. Omdat we steeds vroeger in participatiesessies worden betrokken, zienswijzen schrijven, inspreken, persberichten maken en een twitteraccount hebben, kunnen we onze inbreng leveren. Daarnaast schrijven we artikelen over de dubbeldekkers, 30 km, de vervoersconcessies enz. We leren bovendien veel van andere steden. Die komen soms kwalitatief tot veel betere oplossingen, zoals Eindhoven, Groningen, Amsterdam. Wat helpt, is dat het college uit globaal dezelfde politieke partijen bestaat. Daarom kun je onze GL-wethouder erop wijzen dat zijn collega's in Amsterdam en Groningen wél aan de 30 km doen. Dat werkt: Haarlem wil niet achterblijven.

We zorgen ervoor ons draagvlak te tonen. Ook ondanks de covid-periode. Veel mensen komen éérs bij Bus-kruit en gaan daarna al dan niet naar de gemeente: zij gaan ervanuit dat Bus-kruit het oppakt. We laten daarom steeds zien dat mensen ons steunen. Met een groot aantal wijkraden werkte de samenwerking wél heel goed in de covid-periode. Zij ondertekenden onze publicaties en zienswijzen. Samen stonden we sterk en de politiek kon hier niet goed onderuit.

Tot slot hebben we regelmatig contact met alle raadsfracties en wethouders en dienen WOB-verzoeken in als we informatie missen. Dit is de nu twee keer gebeurd rond het Houtplein: zowel de gemeente als de provincie moesten stukken leveren.

Boven-rechts zijn voorbeelden van onze impact: herinrichting Gedempte Oude Gracht en 30 km. Overigens blijkt uit een studie deze gracht nu een drukke versteende barrière is, die de binnenstad geen goed doet. Rechts de poster van bewoners, die NH-nieuws haalde. En wellicht het beste, mede gefinancierd door een 'leefbaarheidssubsidie' van de gemeente en donaties van particulieren, konden we een second opinion op het Mobiliteitsplan vragen, middels een kritisch verkeerskundig onderzoek.

Resultaten

- Dubbeldekker touringcars niet meer in het weekend
- Versnelling ontwikkeling OV-hub Haarlem ZO, ontwikkeling Oostpoort
- Onderzoek Gem/Prov/Vervoerregio naar herroutering bussen (van lineaire naar tangentiële lijnvoering)
- 30 km/uur belangrijk Leitmotif in Mobiliteitsplan
- Diverse publicaties tbv kennisvergroting



Agenda 2022

- Nieuw speerpunt van focus op bus → fiets en leefbaarheid
- Nieuw speerpunt 'omgekeerd ontwerpen' (zie Groningen – Ontwerp Leidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte)
- Monitoren aanpassing lijn 346 Vervoersplan 2022
- Monitoren onderzoek Gem/Prov/Vervoerregio naar herinrichting/routes bussen
- Monitoren uitwerking 30 km/uur incl. HOV-routes
- Verkeersbesluit Houtplein e.o.
- Monitoren projectplannen



Boven-links onze resultaten. Sinds najaar 2019 rijden er in het weekend geen dubbeldekkers meer. Zonder covid zou hij nu helemaal zijn verdwenen. De gemeente Bus-kruit geeft credits voor de versnelling bij de OV- knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Bij de herroutering van de bussen wordt gekeken naar een tangentiële structuur. En: Bus-kruit, wijkraden en de Mobiliteitstafels droegen samen bij aan het streven naar 30 km. Ook droegen we bij aan kennisvergroting op dit onderwerp.

Boven-rechts op pg.3: er blijkt uit steeds meer onderzoeken dat de (e-)fietsen het gaat winnen van het OV. Dit omdat 70% van de busritten maar 9 km lang zijn. Dit dwingt tot nadenken over de combinatie van fietsers en voetgangers in de openbare ruimte. Een nieuw speerpunt voor Bus-kruit en minder - mogelijk ander - OV.

Daarnaast zullen we de gemeente houden aan hun uitspraak 'omgekeerd ontwerpen', waarbij wordt begonnen bij de behoeften van de voetgangers en fietsers, daarna pas naar die van het gemotoriseerd verkeer. M.b.t. dit onderwerp wordt de Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte van Groningen ([link](#)) van harte aanbevolen: state of the art document.

Uiteraard volgen we verder ook de aanpassingen van de lijn 346, het vervoersplan, de herroutering van de bussen en de invoering van 30 km. Verder blijven we betrokken bij de herinrichting Houtplein en houden t.z.t. het verkeersbesluit - de bebording - in de gaten. En natuurlijk letten we op of voor het Houtplein en Tempelierstraat daadwerkelijk 30 km wordt ingevoerd.

Tot slot; mede met dank aan de Mobiliteitstafel is samenwerking de laatste tijd goed op gang gekomen; ook met de Fietsersbond en de Wijkraden. 'Samen sterk' helpt ons echt een stap vooruit.

De voorzitter bedankt Menno met dit overzicht en informeert met hoeveel men dit werk doet. Met zijn vieren, gesteund door bijvoorbeeld vervoersdeskundigen uit Haarlem en werkend in een andere stad, beide oud-stadsarchitecten, mensen met expertise in de PR enz. en doordat we inmiddels bij de vervoersregio aan tafel zitten,

2. Vragen en discussie

Vraag: blijven gedurende de spits de dubbeldekkers rijden gezien de grote aantallen passagiers?

De ochtendspits: ja. De avondspits verloopt geleidelijker, maar ook dan zullen de dubbeldekkers nog wel enige tijd blijven rijden. In 2019 stelde Goudappel dat het bedrijfsmatig mogelijk is om gedurende de dag te rouleren tussen dubbeldekkers en gewone bussen. Dit werd in 2019 in de vervoersplannen van de Vervoersregio opgenomen. Echter, Connexion startte begin 2020 met een pilot voor lijn 244. Die rijdt via Haarlem-Noord, het station, Prins Bernhardlaan, buiten de stad om naar Amsterdam. De dubbeldekkers rijden aan het einde van de ochtend naar de remise en gewone bussen nemen over. Hiernaast worden er plannen gemaakt over de herroutering van het busnetwerk, onder meer i.v.m. de plannen rond de OV- knooppunt Nieuw-Zuid. Overigens is ons voorstel dat de dubbeldekker daar omkeert; de passagiers kunnen overstappen op kleinschaliger en frequenter vervoer naar de binnenstad. Dit blijft aandacht vragen, maar de roulatie staat inmiddels in allerlei officiële stukken.

Vraag: wordt bij de herroutering ook gekeken naar de inzet van minibusjes en dergelijke?

Nee; wel naar reguliere bussen in plaats van de dubbeldekkers. Dat is al een groot verschil: die zijn kleiner en elektrisch. Connexion leverde zo een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van de geluidsoverlast in de stad.

Vraag: de gemiddelde fietsafstand in provinciale steden is 9 kilometer. Haarlem is een forensenstad met veel inwoners die naar Amsterdam reizen. Er lijkt dus toch een belangrijke rol voor het OV weggelegd, zeker bij slecht weer.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen regionale en lokale verbindingen. *Lokaal:* we blijven volgen hoe het fietsgebruik zich ontwikkelt in verhouding tot het OV. De Fietsersbond, hier aanwezig, gaat uit van een modale fietsafstand van 7,5 km. Dit kunnen de meeste inwoners van de stad. De rol van de auto zou veel kleiner moeten worden en de fiets veel concurrerender. Daarin is Haarlem niet goed geslaagd, want je bent op de meeste bestemmingen sneller met de auto dan met de fiets. De Fietsersbond pleit voor korte en directe fietsroutes door de stad, terwijl de auto moet omrijden.

Regionaal is de rol van het OV groter. Met het oog op de concurrentie met de auto, worden er veel middelen uitgetrokken voor doorfietsroutes ('snelfietsroutes'). Vanwege de intergemeentelijke samenwerking vervult de provincie de regierol. Het zijn kruisingsarme routes, breed, met een goed wegdek en die geschikt zijn voor elektrische fietsen en de speedpedelecs. De route Haarlem-Amsterdam staat als eerste, en ook Heemstede-Heemskerk.

Vraag: Zou de fietser bij slecht weer niet eerder het OV nemen?

Hier zijn geen onderzoeksgegevens over, maar duidelijk is wel dat de samenwerking OV-fiets steeds belangrijker wordt. Bus en trein zetten je immers niet voor de deur af. Voor- en natransport speelt een rol, ook bij slecht weer. Voor mensen die binnen de stad wonen, zijn de keuzes beperkt: fiets, OV of wandelen. Voor afstanden groter dan 15 kilometer zijn meer opties: de fiets in de trein, de OV-fiets en dergelijke.

Vraag: de wijkraad Leidsebuurt heeft na 3 jaar lobby bewerkstelligd dat er een fietsstrook langs de Leidsevaart komt; helaas geen vrijliggend fietspad. Tegelijkertijd wordt de Leidsevaart ingezet als extra route voor bussen, terwijl er zeer veel fietsers rijden. Kunnen wij worden aangehaakt bij Bus-kruit?

Jazeker. Een andere spreker chat eveneens over onderzoek rond de herroutering. Het OV zal in de komende 10, 20 jaar groeien. Extra OV kan niet zonder meer op dezelfde lineaire as en dezelfde wegen kan worden toegevoegd. Daar moeten juist minder grote bussen rijden. Zij kunnen bij de grote OV-knooppunten omkeren, zoals bij Nieuw-Zuid. Er lopen twee onderzoeken; één over de herroutering van de R-net bussen naar Amsterdam en Schiphol en één over de vraag welke bussen niet door, maar langs de binnenstad kunnen worden geleid.

Vraag: bij MT-8 vertelde de provincie NH dat een routing langs de binnenstad niet mogelijk is. Er zijn kennelijk wel onderzoeken gaande; hoe zit dit nu?

Binnen de provincie hoor je inderdaad bij verschillende ambtenaren verschillende geluiden. Maar de opdrachtgevers van dit onderzoek zijn de provincie, de gemeente Haarlem én de vervoersregio. Ook wil men andere wijken en nieuwbouwlocaties aansluiten, zoals Schalkwijk en Haarlem-Oost. In MT-8 werd al uitgelegd hoe lastig het is om van Oost naar Schalkwijk te reizen. Dit loopt via een ingewikkelde route over de binnenstad. Herroutering gaat dus niet alleen om dóór de stad, maar ook er langs.

Vraag: jullie zijn bezig met de 30km voor het Houtplein en Tempelierstraat. Nemen jullie ook het eerste deel van de Wagenweg mee?

Ja, mee eens, dit moet in het verkeersbesluit worden meegenomen.

Opmerking: bij de presentatie staat terecht een oosttangent. Voorzieningen als ziekenhuizen moeten verbonden worden. Zoals het SG-Noord: via de Waarderpolder en de Oostpoort naar het SG-Zuid - en dan busstation Nieuw-Zuid. Momenteel duren die routes veel te lang, onder meer door het overstappen.

De getoonde tekeningen zijn schetsontwerpen, zonder lijnen te definiëren. We wilden vooral laten zien welke knooppunten met elkaar moeten worden verbonden opdat het meegenomen wordt in het herrouteringsonderzoek. Ik ben het eens met de hier gedane opmerkingen.

Opmerking: bij de Oostpoort kan een aanzienlijke park & ride auto's in belangrijke mate uit de stad houden. Net als bij Den Bosch, waar je op de A2 een bord 'park & ride 3000 parkeerplaatsen' ziet. Bij de Oostpoort werden er 180 gepland, later 400... Zo jaag je de auto's alsnog de binnenstad in. Het parkeren daar moet primair voor de bewoners zijn. Toeristen en werkers kun je beperken met een uur met hoog parkeertarief. Het kán nog: komen met plannen voor een aanzienlijke park & ride.

Opmerking: onder verwijzing het uitgangspunt "voetganger op 1, fietser op 2, OV op 3 en de auto op 4" zijn in de Prins Bernhardlaan twee onderbrekingen voorgesteld ten behoeve van de twee fietsroutes (de route via de Zuiderpolder en Parkwijk naar de binnenstad (via het van Zeggelenplein en via de Zomervaart).

Een aanwezig van de raad wil deze plannen graag ontvangen.

Vraag: er is een lightrailverbinding aan de oost- en westkant van noord naar zuid is getekend. Waarom is er niet voor gekozen deze via het centrum te laten lopen met kleine busverbindingen die oost- en westwaarts rijden? Dan is de verbinding met bijv. de trein voor de hand liggend

Reactie 1 - deelnemer: destijds is voor de huidige Zuidtangent gekeken naar een tram zoals in Straatsburg. Dit was niet haalbaar: te hoge kosten en te beperkte ambities. Anders dan bijvoorbeeld Groningen. Iets vergelijkbaars is gebeurd met de Velservoog en de Kennemertunnel. De metropoolregio richt zijn aandacht op de IJmond en Schiphol en amper op Haarlem.

Reactie 2 - deelnemer: in de Raad is afgelopen week een stuk van de MRA behandeld, waarop andermaal de Velservoog ontbrak. De wethouder werd opnieuw gevraagd dit bij de MRA te agenderen. Hij lijkt dit niet van plan. We proberen dit alsnog voor elkaar te krijgen. Met betrekking tot de Kennemertunnel, dit is vermoedelijk vooral een geldkwestie [in MT-8 al weerlegd].

Reactie 3 - HaarlemKlem: er wordt veel naar de gemeente gewezen. Wij zijn allemaal óók Haarlem; iedereen hier heeft contact met de gemeente - en die is ook aanwezig. De gemeente als 'zwak' wegzetten is te gemakkelijk. We kunnen er met zijn allen aan bijdragen dat er wél iets gebeurt. De vraag is dus: waarom wordt al die ambitie niet gerealiseerd? Wat zijn dan de knelpunten die we op moeten lossen? Het is bijna niet voorstelbaar dat de stagnaties alleen en uitsluitend te wijten zijn aan de wilskracht van de bestuurders.

Reactie 4 - Raad: Haarlem was niet altijd even handig in zich positioneren, maar een van de hoofdredenen is dat er meer geld nodig heeft dan Haarlem heeft. Er is samenwerking nodig met de provincie, de MRA en zelfs het rijk. Je moet gemeente-overstijgend een probleem weten te formuleren en daar is de gemeente misschien iets minder gehaaid in geweest. We proberen dit overal waar we aanzitten, aan de orde te stellen. Juist omdat Haarlem dit niet alleen kan oplossen.

Reactie 5 - deelnemer: de Kennemertunnel-verbinding is niet vooral voor Haarlem, maar vooral voor de regio en de omringende gemeenten. Hier moet krachtiger worden geargumenteed.

Vraag: vanuit de Leidsebuurt wordt veel druk ervaren op de fietsverbindingen voor tenminste drie middelbare scholen en vier basisscholen. De prioriteit voor fietsers en het OV, vóór de auto, wordt gewaardeerd. Maar in het mobiliteitsplan 2040 komen deze niet zo duidelijk naar voren. Klopt dit volgens de aanwezigen?

Antwoord: er staat heel stellig dat de voetganger op één, en de fietser op twee moeten staan, en dat is winst voor iedereen. En dat de auto en het OV te gast is. De gemeente koos voor 'omgekeerd ontwerpen': starten bij de gebruikerswensen van bewoners, voetgangers en fietsers. Vervolgens het OV en de auto. Hier kunnen we de gemeente aanhouden - of beter: bij helpen - rond de inrichting van vervoersassen en openbare ruimtes. Een voorbeeld: momenteel is het Stationsplein nog een buffer voor pauzerende bussen. Dit kan beter bij het knooppunt Nieuw-Zuid. Dan is er op het Stationsplein meer ruimte voor voorzieningen en publieke ruimte. Deze discussie is inderdaad gaande.

Reactie Bus-kruit: wij horen via onze contacten op de ministeries, dat Haarlem gewoon met plannen moet komen maar dat niet doet. Als je niet op de meerjarenramingen voor over 10 tot 15 jaar komt, komt er ook geen geld voor bovenstedelijke voorzieningen. De grote investeringsplannen zoals het Stationsplein of het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid stonden er wel op; dat moet je de gemeente nageven. Het is ons niet bekend hoe dat zit met de Velservoog of bij andere plannen.

Opmerking deelnemer: Haarlem lijkt door de Provincie vooral te worden gezien als overloop voor Amsterdam (spreiding van toeristen en forenzen, uitgaan). Haarlem is echter geen 'Klein Amsterdam' – ondanks de citymarketing. Op Schiphol wordt Haarlem zo gepositioneerd ('Het Anne Frank-huis is maar 12 minuten vanaf Haarlem'). Anderzijds, als je meer toeristen krijgt, moet dit in de kaders worden meegenomen. Dat zit er onvoldoende in.

Vraag: de snelfietsroute naar Amsterdam en de verlening van de Fuikvaartweg over de Schipholweg zitten jaren in de planning, maar er is nauwelijks activiteit. Het lijkt te ontbreken aan een gevoel van urgentie.

Het rapport van de Rekenkamer stelt dat Haarlem al 25 jaar de eigen ambities onvoldoende waarmaakt. Dat moet in de projecten gebeuren. Punt is dat die projecten worden uitbesteed aan commerciële bureaus. Die hebben geen verantwoordelijkheid voor de visie voor de stad. Bijvoorbeeld de Leidsevaart: een klein stukje fietsstrook, nota bene in zwart asfalt en te smal. Hier zijn geen stevige keuzes gemaakt. Het kan anders: als de gemeente eerst aan de bevolking laat weten wat ze wil, met de lange beleidslijnen in het achterhoofd. Dan de kennis van de gebruikers ophalen en de plannen bijstellen. Maar meestal is het omgekeerd - men besteedt iets uit met een vage projectomschrijving, waarna er weinig wordt getoetst of het binnen het beleid past. Er is geen aanspreekpunt binnen de gemeente om alle deelnotities te toetsen aan de projecten, en de projecten te toetsen aan het beleid. De gebruikers spelen geen vitale rol. En zo komen veel ambities niet in de projecten terecht. Een uitzondering is het Houtplein - dat project loopt dan ook al sinds 2012. De fietsverbinding vanuit het Coornhert loopt sinds 2008 en is nog steeds niet afgerond. De gemeente zou ook harde doelen kunnen stellen: "wat willen we bij de volgende verkiezingen concreet gerealiseerd hebben". Terug naar de vraag: er is nog steeds geen budget voor de fietsen. Die moeten meeliften met andere projecten, zoals riolering.



Reactie 1 deelnemer: vanuit commissiewerk in Den Haag was een van de bevindingen dat Haarlem heel goed is in plannen maken, maar erg slecht in executie daarvan. Een rapport van Berenschot trekt dezelfde conclusie. Veel mensen, weinig integratie in het fysiek domein, drie wethouder die niet goed op elkaar aansluiten. Als de stakeholders echt iets willen bereiken, vraag dan niet om nieuwe plannen, maar zet druk op de bestaande. Een plan zoals het Houtplein, dat na een aantal jaren werd gereanimeerd, moet eigenlijk opnieuw de participatie in. Zet druk op de concrete uitvoering, kies de drukpunten met zorg, en je wint aan effectiviteit.

Reactie 2 deelnemer: onlangs heeft de gemeente het [Initiatiefvoorstel Burgerberaad](#) aangenomen. Komend jaar zal er een pilot worden uitgevoerd. Het onderwerp is nog niet gekozen en ongetwijfeld gooit klimaat hoge ogen, maar dat is wellicht lastig op lokaal niveau te behandelen. Mobiliteit echter gaat elke Haarlemmer aan. Iedereen loopt, fietst, zit in de bus of trein en rijdt soms ook auto door de stad, dus het lijkt een goed onderwerp om de grote mobiliteitsvraagstukken in Haarlem bij de kop te nemen. Dit zou een manier kunnen zijn om tot gedragen oplossingen voor Haarlem te kunnen komen.

Reactie 3 deelnemer: het zou helpen als er na twee coalitieperiodes nu één wethouder komt in plaats van twee of drie, die elkaar niet voor de voeten willen lopen. Er moet één aanspreekpunt komen.

Voorzitter: op meerdere mobiliteitstafels is thema al aan de orde gekomen: de stap vanuit visie en beleid naar de uitvoering, komt moeilijk op gang. Kennelijk worstelen we hiermee. HaarlemKlem wil bijdragen aan het adresseren hiervan. Hoe kunnen we dit helpen oplossen?

Reactie 1 deelnemer: bijna alle wijkraden stellen een gezamenlijk manifest op over participatie. Dat is urgent. Bij de startnotitie voor een project dient sinds 2011 een PIP (Participatie en Inspraak Plan) te worden opgesteld. Daarin worden partijen betrokken voor wie dit project relevant is. Dat gebeurt echter niet. Een startnotitie is meestal een compleet uitgewerkt plan, waar de stakeholders over worden geïnformeerd. Dít wordt afgevinkt als ‘participatie’. Het manifest benadrukt dat wijkraden, organisaties en stakeholders die willen participeren, dit vanaf het begin kunnen doen. Er moet ook worden onderkend dat het kennisniveau bij de actieve burgers en gepensioneerden, inmiddels minimaal gelijk is als dat bij de gemeente, en soms veel hoger. De gemeente doet er goed aan om met ze samen te werken, wat een 180-graden draai vraagt.

Reactie 2 deelnemer: plannen is één ding. Maar er is geen of te weinig geld gereserveerd voor grote infrastructurele projecten zoals de tunnel, die in de SOR staat, maar weer wordt afgevoerd omdat er geen geld voor is gezocht, noch samenwerking met andere bestuursorganen.

Vraag: Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort vormen het Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland ([link](#)) t.b.v. de bereikbaarheid en mobiliteit in de regio. Alleen, het blijft bijzonder stil. Terwijl gemeenten wel plannen maken die effect hebben op het geheel. Functioneert die samenwerking nog? De regio zou massa kunnen maken richting provincie en rijk en wellicht geld binnenhalen voor infrastructurele projecten.

Antwoord 1: ja, dit ligt stil. Haarlem dicht bij een grote stad, die de ontwikkelingen in onze regio domineert. Ook heeft Haarlem weinig geld voor haar ambities. De gemeenteraad is politiek breed samengesteld, wat de besluitvorming niet versnelt. Echter, het staat of valt met goede plannen maken, het zorgen voor geld van buiten Haarlem en kiezen wat je als eerste aanpakt met het oog op de middelen en beschikbare mensen. Wát wil je concreet over 4 jaar af hebben?

Antwoord 2: prioritering van Haarlem m.b.t. OV en fiets wordt door Zandvoort en Bloemendaal anders gelegd. Bijv. wil Zandvoort dat op zomerse dagen de auto's zo goed mogelijk bij het strand kunnen komen, naast dat de treinverbinding verbetert. Zulke belangen maken het lastig om een gezamenlijke vuist te maken. Wat iedereen wél wil is een fietsverbinding van Heemstede naar Velsen; die is dus is wat makkelijker te realiseren.

Antwoord 3: de bemensing van de gemeente op het gebied van verkeer is klein. Daarvoor worden mensen van buiten ingeschakeld (verkeerskundige adviseurs, projectleiders e.d.). Die hebben de regionale belangen niet centraal staan.

Antwoord 4: er zijn voldoende ambtenaren, maar dat zijn vaak procesmanagers en die brengen weinig vakkennis mee. De afdeling verkeer is vrijwel leeggelopen, waarschijnlijk door de sfeer. Er is een culturele omslag noodzakelijk. Dan wordt het ook weer aantrekkelijk bij de gemeente te gaan werken en kunnen samenwerkingsverbanden en participatie weer op gang komen.

Vraag: Er gaat veel kritiek richting gemeente. Toch zijn er opmerkingen gemaakt over onze rol. Aan deze Tafel zit het bedrijfsleven, de politiek, de gemeente, actie- en lobbygroepen, wijkraden én individuele burgers. Het kan bijna niet completer. Bus-kruit en de Fietsersbond verwierven invloed. Wat zijn voor ons de ‘lessons learned’? Hoe kan je effectief aansluiten bij de processen en daarop invloed uitoefenen? Hoe kan dat voor alle geledingen die hier aan tafel zitten?

Antwoord: voor Bus-kruit is de les om (1) inhoudelijk keigoed te zijn en inhoudelijke discussies te voeren. Of het nu over stedelijke ontwikkeling is of verkeer en vervoer. Heb (2) veel politiek contact, naast ambtelijk contact. Als je weet duidelijk te maken dat je wordt gesteund door bewoners en er urgentie is, komt de politiek in beweging. Zit er (3) tijdig bovenop; vroegtijdige participatie. Of al die mooie plannen vervolgens ook worden gerealiseerd... dat is een uitdaging voor de Haarlemmers, die niet zo activistisch zijn. In Amsterdam en Utrecht zijn de bewoners wat fanatieker dan hier, maar het kán!

Afrondend (voorzitter): er kwamen verschillende standpunten en inzichten naar voren én praktische suggesties vanuit de verschillende betrokkenen, hier aanwezig. Dat is wat HaarlemKlem met de mobiliteitstafels beoogt: een breed burgerplatform, waarop de verschillende organen binnen onze regio elkaar steeds beter weten te vinden. Iedereen bedankt voor de aanwezigheid en deelname en tot de volgende keer.

=====