



Verslag 13e Mobiliteitstafel dd 23 nov '22

Thema: HAARLEM 10-minutenstad?

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.

Uit ons persbericht:

Haarlem stelt in de [Omgevingsvisie 2045](#) tientallen keren dat de stad een tien-minutenstad moet worden. Op pg. 12 staat wat dit betekent: "de ambitie is dat Haarlemmers belangrijke dagelijkse voorzieningen binnen maximaal tien minuten op de fiets, of te voet kunnen bereiken". Dit is de tweede van de 6 strategische keuzes. Ook in nummer 6, Mobiliteitstransitie wordt gestreefd naar een tien-minuten netwerk.

Het is dus menens. Kan Haarlem dat wel? Hoe bereik je dit en welke processen liggen hieronder? Dit soort vragen staan centraal tijdens de dertiende Mobiliteitstafel van Haarlem Klem. Doel is dat de deelnemers hun kennis over en inzicht in deze materie vergroten. Dit door uitwisseling van ideeën en perspectieven in een open dialoog.

Speciale gasten waren prof. dr. [Marco te Brömmelstroet](#), [Bas van Leeuwen](#) en [Hellen Jennissen](#). Zij hebben, elk vanuit verschillende posities, ervaring met het denken over het waarom, het hoe en het wat van deze transitie.

Deelnemers werden uitgenodigd hun stellingen in te brengen. Deze zijn bij de stellingen gevoegd, waaruit de sprekers kozen. De in totaal dertien stellingen bij deze dertiende Mobiliteitstafel staan in de bijlage. Ook reageerden een aantal deelnemers op de uitnodiging om naderhand te reflecteren. Ook dit is – anoniem - in het verslag opgenomen.

Gasten: Han van Spanje, Joyce Jacobsz, Stijn Quadekker, Anne Pauline Huizinga, Arie Voordouw, Bas van Leeuwen, Christoph van der Klaauw, Ernst van den Broek, Gerrit Faber, Hilde Prins, Léon Segers, Jacinta Peerlkamp, Jack Knijn, Hellen Jennissen, Jens Boersma, Karel Hollink, M. van Dijk, Marco te Brömmelstroet, Mirjam Boxhoorn, René Rood, Rob Stuip, Rolf Tjerkstra, Ronald Fukken, Willem Hein Schenk, Ingrid Boelens, Peter Caspers, Henny de Vos-Lubberding, Sybe Huf, Govert Meyer (vz), Erik van Dijk en Michael Nieweg (verslag)

Stelling 3

Welk soort voorzieningen moeten minimaal binnen 10 minuten bereikbaar zijn en welke investeringen zijn hiervoor nodig?

Bas van Leeuwen: Haarlem is een compacte stad die goed met de fiets te doen is. Echter, van de verkeersbewegingen onder de 15 kilometer, wordt 75% per auto afgelegd. Wat echt heel anders zou moeten kunnen. Ik keer liever de stelling om: in Haarlem zijn vrijwel alle voorzieningen op tien minuten fietsen of lopen. Alleen hebben veel mensen een andere 'mentale kaart'. Zoals: 'het

Spaarne Gasthuis is ver weg' terwijl het ook voor mij, vanaf randje Noord, maar een kwartiertje fietsen is. Er zijn slimme ingrepen nodig zodat mensen daadwerkelijk beleven dat die afstanden per fiets of te voet goed te overbruggen zijn. We zijn al een 10-minutenstad, alleen we beseffen het nog niet.

Reactie 1: we moeten de vraag stellen waarom de auto zo veel wordt gebruikt. Het OV is te grofmazig en veel fietspaden zijn te smal. Niet iedereen kan veilig fietsen of lopen. De auto is dan makkelijker - dat is wat uit die 75% blijkt.

Reactie 2: Wat óók tien-minutenstad is: een stad kinderen veilig kunnen spelen en mensen rustig kunnen wandelen. Maar dat valt tegen.

Reactie 3: vanuit Oost zijn met tien minuten loopafstand plus OV, diverse locaties slecht bereikbaar. Het duurt bijna een uur om het ziekenhuis in Noord of in Schalkwijk te bereiken. Het radiaal OV-netwerk vereist overstappen. Er is een oosttangent nodig, die Noord, via het nieuwe knooppunt in zuid, met Schalkwijk verbindt.

Bas: Helemaal mee eens. Inderdaad zijn de busroutes nog ouderwets; alle bussen rijden op het station en de Tempelierstraat. Een van de denkrichtingen is dat bussen meer over de Prins Bernhardlaan rijden. Niet alle bussen zijn nodig in de binnenstad. Je moet kijken naar welke lijnen nu eigenlijk logisch zijn. Als de lijnnetstudie wordt

besproken komt wil ik ook kijken naar Heemstede/Aerdenhout/Schalkwijk/Haarlem/Spaarnwoude. Het zou mooi zijn als je die twee stations verbindt. Echter, Heemstede voorstander van een route over de Leidsevaart en de binnenstad. Hierbij is ook de provincie nodig.

Reactie 4: de infrastructuur is nog steeds gericht op de dominantie van de auto. Bijvoorbeeld het smalle fietspad bij de werkzaamheden bij de Pathé. Bij het stoplicht wordt fietspad nog eens de helft smaller. De auto's krijgen ruim baan om de parkeergarage in en uit te rijden. Wie bedenkt dit en waarom doen we dit zo? Een tweede voorbeeld is het de Ruijterplein; de stoep is te smal voor een rolstoel of kindervan door twee borden en een meterkast. Een derde is de ontoereikende fietsvoorziening op de Leidsevaart. In deze situaties kan de gemeente heel makkelijk optreden, maar blijft de focus op de auto en niet op de tien-minutenstad.



Bas: dit ergert mij ook. Als gebruiker van de stad zie ik ook hoe de bouwers rekening houden met het neerzetten van hun vrachtwagens. Collega Berkhout en ik willen afspreken dat loop- en fietsvoorzieningen goed moeten zijn. Er wordt de komende tien jaar nog veel gebouwd, zoals in Schalkwijk.

En ook kleine zaken, die vaak tussen wal en schip vallen, brengen we in beeld. Vaak is onduidelijk

welke afdeling verantwoordelijk is. Dan gebeurt er niets. We proberen die actief op te lossen. Dat zal best wel eens verkeerd gaan. Maar we zoeken naar pragmatische oplossingen, zoals onze onderaannemers aanmoedigen om zoiets meteen aan te pakken. Zoals die keer toen een verkeersbord zo laag hing, dat je er je hoofd tegen stootte.

Stelling 1

Een 10/15/20-minuten stad gaat primair over leefbaarheid en sociale cohesie.

Marco te Brömmelstroet: ik vind het fantastisch dat jullie dit doen en dat ik hierbij mag zijn. Je had ook voetbal kunnen kijken.

Voor mijn gevoel gaan er echter nu al een aantal dingen mis. Dat heeft veel te maken met hoe ik naar een tien-minutenstad kijk. Het mooie van Zoom is, dat ik jullie eens heb kunnen bekijken. Jullie zijn mensen met het verkeershart op de goede plaats. Maar géén divers gezelschap: overwegend blank en mannelijk, van middelbare leeftijd of ouder. Ook het gesprek is nog niet heel erg divers.

Carlos Moreno stelt: we hebben de openbare ruimte ingericht met een verkeerskundige blik. Hierdoor zijn alle andere vraagstukken naar de achtergrond verdwenen. En daarmee die andere mensen – de meerderheid waarvan je draagvlak wil

krijgen. Juist die omarmden de vijftienminutenstad van Moreno en herkozen Anne Hidalgo tot burgemeester van Parijs.

We zijn gewend om, zodra we een probleem zien, als eerste iets toe te voegen. Er is méér van iets anders nodig, om het evenwicht te herstellen. Hier is mooi onderzoek over gedaan. Vaak is echter het beter, om dingen wèg te halen. Dit speelde in de voorgaande discussie ook. We willen dingen toevoegen, zoals buslijnen. Maar als je de subsidie die je de auto geeft met al die ruimte, nu eens weghaalt, desnoods tijdelijk, dan kom je tot een andere orde oplossing.

In zijn [TED-talk](#) zegt Moreno dat we de stad kapot hebben gemaakt door hem zo te optimaliseren dat je snel van A naar B kan komen. Dit vanuit de opvatting dat de mens en de maatschappij dan optimaal functioneren; economische groei en welvaart worden mogelijk. Vervolgens staan we in files en leggen steeds grotere afstanden af. De 15-minutenstad is een poging met vier nieuwe principes naar onze eigen stad te gaan kijken:

1. Ecologie (“for a green and sustainable city”)
2. Nabijheid (“to live with reduced distance to other activities”)
3. Solidariteit (“to create links between people”)
4. Participatie (to “actively involve citizens in the transformation of their neighbourhood”)¹

We noemen het gesprek hierover vijftien-minutenstad, maar in wezen gaat het over de principes en waarden die wij centraal willen stellen bij het inrichten van onze openbare ruimte. En wat de rol van het verkeer is.

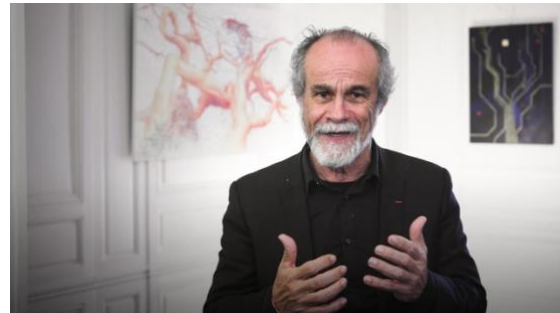
Een mooi voorbeeld is Groningen. Aan de hand van de [ontwerpleidraad](#) Leefkwaliteit Openbare Ruimte wordt elke straat die ze willen herinrichten,

Reactie 1: Een persoonlijk verhaal. Vijftien jaar terug deden wij onze auto weg, want we kunnen overal op de fiets of te voet bij. Maar het wordt nu steeds enger door bakfietsen, e-bikes enz. Fietspaden worden te smal ingetekend bij de ontwikkelzones; dat past echt niet meer. Het wordt er steeds drukker, mede-fietsers worden ruwer en het voelt onveiliger. Vanwege de kleinkinderen hebben we weer een auto gekocht. Het OV is onvoldoende op kindwagens ingericht en waar ik moet zijn, kan ik met de bus niet goed komen. Met de auto kun je bovendien met meerderen reizen; makkelijker en gezellig.

Reactie 2: Ook een persoonlijk verhaal; wij hebben juist recent onze auto weggedaan – geen kleine kinderen meer - en ontdekken dat je de stad met heel andere ogen gaat bekijken. Bas heeft gelijk, Haarlem heeft heel veel te bieden. Maar de situatie is niet voor iedereen gelijk. Als de helft van de mensen deze stap al zouden zetten, verdwijnen veel problemen. De auto hóeft niet weg, maar moet ook geen vanzelfsprekendheid zijn. De gemeente kan de voordelen van het leven zonder auto beter ‘vermarkten’. Niet per sé gelijke monniken, gelijke kappen, maar samen naar een beter resultaat toe.

Marco: het gaat er niet om wie auto of een fiets heeft, maar om hoe we de beperkte openbare ruimte in de stad willen gebruiken en hoe we dat

beoordeeld aan de hand van 10 dimensies². Over dit soort dimensies zou het gesprek moeten gaan, in plaats van over het toevoegen wegnemen van iets – zoals parkeervakken of het sluiten van wegen.



Carlos Moreno over de 15-minutenstad

We moeten praten over een nieuwe balans tussen die verschillende doelen die wij als maatschappij, in een stad als Haarlem, willen dienen. Deze potentie van het gesprek wordt platgeslagen zodra we het reduceren tot een verkeerskundig concept. Dit is geen anti-auto verhaal, maar gaat over de dominantie van de verkeerskundige logica. Die vult nu 100% van het gesprek en in Groningen 10%. Hoe komen we daar?

faciliteren. Het concept van de 15-minutenstad is heel wat breder dan alleen het verkeerskundige. Daarmee trek je ook een veel breder publiek. En of

¹ Moreno op 6 minuut 18: “the 15-minute city should have three key features. First, the rhythm of the city should follow humans, not cars. Second, each square meter should serve many different purposes. Finally, neighbourhoods should be designed so that we can live, work and thrive in them without having to constantly commute elsewhere. It's funny if you think of it: the way many modern cities are designed is often determined by the imperative to save time, and yet so much time is lost to commuting, sitting in traffic jams, driving to a mall, in a bubble of illusory acceleration. The 15-minute city idea

answers the question of saving time by turning it on its head, by suggesting a different pace of life. A 15-minute pace”.

² 1. de straat is voor iedereen, 2. de straat is veilig, 3. de straat heeft mobiliteit op maat, 4. de straat is een ecosysteem, 5. de straat stimuleert de beleving, 6. de straat is klimaatadaptief, 7. de straat is een gezonde omgeving, 8. de straat creëert waarde, 9. de straat is openbaar domein, 10. de straat heeft identiteit.

je nu wel of niet ergens in precies 15 minuten kan komen, dat is niet de essentie.

De mindset van de meeste mensen gaan niet over vooral het verkeer... maar de condities werken niet mee. Je moet dus andere vragen gaan stellen dan 'wil je je auto opgeven of zullen we parkeerplekken weghalen?'. Zoals: 'zou je het fijn vinden als je kind zelfstandig naar school kan fietsen?'. Of: 'zou je elkaar graag wat meer willen kunnen ontmoeten in de openbare ruimte?'. Overal waar dit soort vragen over de onderliggende waarden worden gesteld – zoals de superblocs in [Barcelona](#), Parijs, Milaan, Murcia en Groningen – ontstaat er een enorm draagvlak en wordt het gesprek veel ontspannener.

We niet in een echokamer te blijven zitten. Dat willen we toch niet? Stel je voor dat jullie deze tafels van nu af openbare ruimtetafels noemen? Trek je dan meer en andere mensen? Zodra je het een mobiliteitstafel noemt, haken meteen 80% van de mensen af. Terwijl het daar uiteindelijk helemaal niet over gaat.

Reactie 3: Parijs en sommige andere steden zijn zelfstandig: mensen komen die stad bijna niet uit en er is fijnmazig openbaar vervoer. Haarlem is vooral een forenzenstad, waar de grootste problemen de oost-westverbindingen door de stad zijn. Zou je daar iets over kunnen zeggen?

Marco: de situatie in Haarlem en andere steden is geen natuurgegeven, maar het gevolg van investeringen gedurende zo'n 70 jaar. Het reizen naar andere steden werd steeds makkelijker gemaakt. Hierdoor vonden er allerlei schaalvergrotingen plaats.

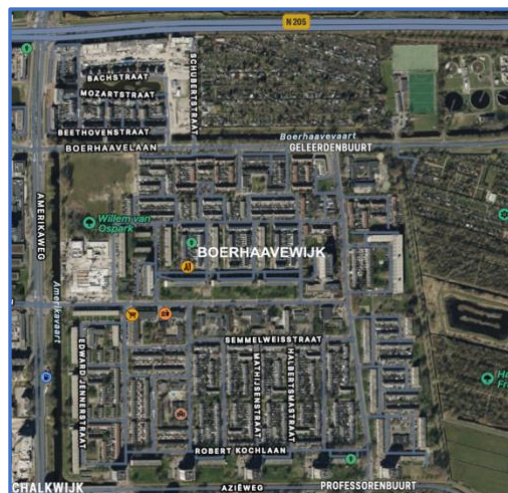
Maar wat, als we nadenken over Haarlem over 60 jaar en die investeringen eens omdraaien? Als we nu eens de mechanismen aanpakken die mensen steeds meer laten reizen? Een concreet voorbeeld op landelijk niveau is de reiskostenvergoeding. Die wordt door de belasting betaald en loopt op naarmate werknemers verder weg wonen. Moeten we zo met gemeenschapsgeld blijven omgaan? Haarlems kan nadenken over de vraag hoeveel geld men wil steken in de facilitering van de mobiliteit en waar dat geld beter naartoe kan. Om het goede leven te bereiken, moet de mobiliteit hoe dan ook een aantal stappen terug.

Een voorbeeld. In Parijs wordt de helft van de 140.000 bovengrondse parkeerplaatsen verwijderd ten behoeve van vergroening - en tegelijk de straten rond 168 basisscholen autovrij gemaakt. Barcelona heeft in een aantal straten tussen 08:30 en 09:00 uur een systeem van 'fietsbussen' geïntroduceerd: kinderen hebben voorrang bij het naar school fietsen.

We hebben decennialang mensen benaderd alsof ze consumenten zijn. En daar zijn we ons naar gedragen: alsof verkeersregels belangrijker zijn dan sociale regels: "ik moet ergens naartoe en dat moet voor mij worden gefaciliteerd". Daar hebben we net een voorbeeld van gehoord en daar moeten we vanaf. We moeten terug naar burgerschap: dat de ruimte, die nu van de techniek en de experts is, van de burgers is. Eén voorbeeld is dat in Parijs bepaalde buurten een keer per week samen lunchen op straat. Dat is een ander idee dan een mobiliteitstafel, en misschien moeten we het dáár eens over gaan hebben. Waarom kan dat eigenlijk niet? Misschien moeten we dat meer gaan willen.

Vandaag was op het nieuws dat er woningen voor ouderen moeten komen, met als kenmerk dat het buurtjes zijn met veel sociaal contact. Dat waren buurtjes toch altijd al? Waarom is dat zo bijzonder geworden? Het hebben van een goed leven, zonder afhankelijkheid van snelle mobiliteit, dát is het gesprek waarvoor je veel mensen warm krijgt.

Dit houdt in dat de overheidsfinanciën niet meer worden ingezet om snelheid te vergroten, maar juist om schaalverkleining te stimuleren. In Nederland sluiten we elk jaar tientallen scholen omdat ze te klein, en daarmee te duur zijn geworden. Maar stel dat je de investeringen omkeert – in plaats van 8 miljard per jaar in asfalt en beton te storten, kleinschalige scholen, kleinschalige winkels en werkplekken financiert? Dat gaat niet van vandaag op morgen, maar het heeft beslist positief effect op de kwaliteit van leven.



Stadsarchitect op blz. 5 over de Boerhaavewijk

Een voorbeeld – Boerhaavewijk.

Willem Hein Schenk, stadsarchitect – “ik denk natuurlijk als een ontwerper” – noemt de Boerhaavewijk. Een modernistische naoorlogse wijk, nog vrijwel intact. De bebouwing ligt ruim uit elkaar en daartussen is het sterk versteend. In de afgelopen decennia heeft het autogebruik zich vrijelijk ontwikkeld. Weliswaar is het groen inmiddels weelderig, maar voorzieningen zoals schoolgebouwen en buurtcentra, zijn sterk verschaald. We denken nu na over de herinrichting van het hart van de wijk; samen met de gemeente, bewoners, creatieve industrie en coöperaties. Kan het beter aansluiten op wat er leeft in die wijk?

Zo vroegen we kinderen over het naar school fietsen. Bij elke oversteek hebben ze angst voor auto's. Veel ouders brengen dus hun kinderen maar met de auto, wat nog meer angst geeft bij die kinderen die blijven fietsen. Er moet dus wel asfalt weg als je een levend hart wil maken waar iedereen graag naar toe komt.

We maken momenteel een ruimtelijk arrangement, waarin de auto weliswaar wat verder weg moet worden gezet, maar waardoor er veel meer ruimte komt voor groen, bloeiende scholen, bloeiende kerk, winkels, bussen die stapvoets rijden. Men blijkt ineens heel anders naar de openbare ruimte te kijken. De les: teken het alternatief waar mensen naar kunnen gaan verlangen en je hebt een heel ander gesprek. Marco: wie wil er nou niet in een wijk wonen waar je kinderen niet meer bang hoeven zijn! Willem Hein: we twijfelen elke dag over onze aanpak, maar hopen dat het lessen oplevert hoe dit in andere wijken kan worden aangepakt. In plaats van dat eerst de gemeente over de openbare ruimte nadenkt, andersom: eerst in gesprek met de bewoners.

Reactie 4: we hebben inmiddels 18 miljoen mensen, er zijn 9 miljoen auto's en mensen staan in de rij bij het CBR om hun rijbewijs te halen. Netto stijgt het autobezit. Wil Haarlem een pilot in Nederland te worden?

Marco te Brömmelstroet: bewegen heeft intrinsieke waarde. Het uitgeven van miljarden aan alleen reistijdwinst is daarom pervers. De toename van auto's is hiervan een direct resultaat. Dit daagt nu ook langzaam de ministeries en andere partijen. Ik probeer het zo kort mogelijk uit te leggen.

Ten eerste brengen we de autogebruiker de werkelijke kosten niet in rekening. Als je de belastingen en accijnzen aftrekt van de totale kosten van het mobiliteitssysteem, resteert jaarlijks 20 miljard. In wezen een vorm van subsidiering. Die

recent nog hoger blijkt te liggen, nu blijkt dat de kosten van verkeersslachtoffers hoger liggen dan we steeds dachten.

Ten tweede hebben we veel ruimte aan de auto gegeven, en de steden daarop ingericht, waardoor de reisafstanden steeds groter zijn geworden. De mensen zijn daarvan afhankelijk, met als gevolg dat we inmiddels richting de 10 miljoen auto's gaan.

Hoe los je dat op? Stel dat we op iedere straathoek een gratis sigarettenautomaat hebben staan, en dan vraagt hoe we mensen van het roken afkrijgen, dan zijn gratis nicotinepleisters geen oplossing. Je stopt natuurlijk met het gratis aanbieden. Met de auto werkt dat in principe hetzelfde. Zo iets gaat natuurlijk niet van vandaag op morgen, maar er bestaan een aantal mechanismen die de wetenschap kan bieden, zoals 'verdampend verkeer'. Dit is bijvoorbeeld toegepast in [Barcelona](#) waarbij het autoverkeer sterk is vertraagd. Dit leidt niet tot een waterbedeffect maar tot het verdwijnen van autoverkeer. Een mooi idee, net als het wat verder weg van je huis parkeren. Dit soort maatregelen maken de auto minder vanzelfsprekend en draagt dus bij aan beperking van het autoverkeer.

Bas van Leeuwen sluit hierop aan: De Leidraad Nieuwe Ruimte van Groningen is inderdaad bijzonder interessant. Wat we leren is: stellen we wel de goede vraag? Bij oude vragen - bijvoorbeeld gereguleerd parkeren - werken oude oplossingen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Instituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) > Actueel > Nieuws >

Kosten verkeersongevallen hoger door nieuwe waardering verkeersveiligheidsrisico's

Nieuwsbericht | 22-11-2022 | 15:30

De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in 2020 zijn geschat op € 27 miljard. Dit blijkt uit een [onderzoek](#) dat het bureau W2Economics heeft uitgevoerd in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De geschatte kosten zijn hoger dan in voorgaande jaren. Dit komt vooral omdat mensen er meer waarde aan hechten om verkeersveiligheidsrisico's te verkleinen.



In het [Mobiliteitsbeeld 2019](#) van het KiM werden de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen voor 2018 nog geschat op ongeveer € 17 miljard met een bandbreedte van € 16 tot € 19 miljard (prijspeil 2018). De hogere schatting voor 2020 impliceert dat er met verkeersveiligheidsmaatregelen veel te winnen valt. De kosten van verkeersongevallen zijn ook veel hoger dan andere maatschappelijke kosten van verkeer, zoals de filekosten en kosten van emissies. Voor 2019 bedroegen deze kosten naar schatting respectievelijk € 3,3 miljard en € 11 miljard.

niet meer. Je moet, net als in Groningen, de bewoners vragen: “wat vindt u belangrijk in uw straat?”. Dan blijkt het volgende:

“Ik vind belangrijk dat de straat...: 1. Goed onderhouden is, 2. Schoon is, 3. Verkeersveilig is, 4. Voldoende verlicht is, 5. Groen is door veel bomen, 6. Groen is door veel struiken en perken, 7. Toegankelijk is voor iedereen, 8. Ruimte biedt om veilig te lopen, 9. Rustig is c.q. Weinig geluidsoverlast en dan op 10. Ruimte biedt om auto's te parkeren op de straat.

Je ziet dat de vraag ‘hoe wilt u uw straat inrichten’ of ‘wat voor stad wilt u zijn’ een veel bredere vraag is en andere antwoorden oplevert: een straat waar kinderen veilig kunnen spelen, waar groen is, waar minder hitte-stress is (ik ben er niet trots op dat ons Stationsplein deze zomer op de voorpagina van de Trouw stond).

Een ander voorbeeld is wat Willem Hein Schenk noemde over de Boerhaavewijk. Onze ruimte is nu eenmaal schaars, dus hoe verdeel je die? Er zijn veel verschillende wensen, maar de afgelopen

decennia hebben we de meeste ruimte toegekend aan geparkeerde of bewegende auto's, met wat excuusmeters voor fietsers en voetgangers. En dat is eigenlijk heel gek.



Stelling 8

Stadslogistiek is ondergeschoven kindje.

Bas van Leeuwen: In mijn tijd als raadslid was bijna elke gemeente in Nederland bezig met een hub aan de rand van de stad, om vandaaruit vrachtverkeer met elektrische karretjes de stad in te brengen. Als wethouder ben ik, samen met een collega-wethouder en een ambtenaar op bezoek geweest bij Picnic in de Waarderpolder. Zij waren heel expliciet: niet langer verleiden, discussiëren en zeveren, maar zonder meer het vrachtverkeer met vervuilende uitstoot verbieden binnen de gemeentegrenzen; geen auto's meer vanaf een bepaald formaat vanwege de onveiligheid daarvan; stel eisen aan de minimum en maximum belading om onnodige ritten te voorkomen. Ondernemers gaan wel ondernemen, daar zijn ze goed in. Ik ben heel benieuwd hoe u daarover denkt?

Reactie 1: ik ben vóór het stellen van strikte eisen. Laatst werd bekend dat subsidies minder goed werken dan strikte eisen (19 oktober 2022, [NRC: Strengere milieunormen werken beter dan subsidies om innovatie te stimuleren](#)) Ze zetten de markt veel meer aan tot innoveren dan subsidies dat doen. Op gemeentelijk niveau zijn al een aantal praktische ingrepen mogelijk. Stel nou eens dat je vrachtwagens verbiedt om rechtsaf te slaan – dat scheelt de nodige dodehoek-ongelukken. De uitstoot beperken, doe dat onmiddellijk! Leg ook beperkingen op aan te hoge massa, acceleratie en snelheid; deze drie zijn een dodelijke mix.

Willem Hein Schenk moet direct denken aan het pleidooi van de [stadsbouwmeester van Brussel](#) Kristiaan Borret³: “vecht tegen de sloopdrift”. Slopen is vernietigen en dat is noch circulair, noch duurzaam. De creativiteit

³ “Brussel is een stad met een trauma. Er is in het verleden agressief omgegaan met de stad: er is veel gesloopt en er zijn grote brutale ingrepen gedaan [...] ‘De banale geschiedenis wordt interessant. Gebouwen die tot nu toe geen waarde leken te hebben of zelfs vergissingen waren in de stad, krijgen betekenis. En in plaats van die gebouwen af te breken en opnieuw te beginnen wordt laag op laag gebouwd – de stad als een palimpsest. Door ingrepen te doen binnen die banale architectuur toon je respect voor wat er is. [...] De discussie is hier overigens totaal anders dan in een stad als Antwerpen. Daar gaat het nu bijvoorbeeld over de afbraak van de stadsschouwburg. De burgemeester [de Vlaams-nationalistisch politicus Bart de Wever, red.] vindt het gebouw uit de jaren zeventig te lelijk om te renoveren. Duurzaamheid komt gewoon niet voor in zijn agenda. Dat discours is in Brussel onmogelijk”

ontstaat onmiddellijk als je bereid bent om met alle spelers om de tafel te gaan zitten: vastgoed, belegging, ontwikkeling, aannemers, architecten, stedenbouwers enz., en samen na gaat denken over desnoeds het lulligste gebouwtje. Dit vereist een andere inzet. Net als bij alle maatregelen rond mobiliteit in de stad; bespreek breed wat de échte pijnpunten zijn en waar de kansen liggen. Er zal zich een nieuw soort denken moeten ontwikkelen. We zitten nu eenmaal in een tijd waarin dit nodig is.

Reactie 2: de kwestie stadslogistiek heeft ook te maken met bang zijn op straat. Die hele grote vrachtwagens, maar ook de kleinere, intimideren enorm. Terwijl een stad uitnodigend moet zijn en prettig om te vertoeven. Lawaaiige en onveilige vrachtwagens horen daar niet bij.

Reactie 3: Tja, de diversiteit in dit debat is natuurlijk niet groot, het zou goed zijn het hier eens met een breder publiek over te hebben... bijvoorbeeld in de Pletterij



Bas van Leeuwen: Zoek dit actief op! Ik denk bijvoorbeeld aan de kleine ondernemer die net voor veel geld een Euro-6 vrachtauto heeft gekocht [emissieklasse 6]⁴, en die zegt: “ik ben die nog aan het afbetalen en als ik nu wéér iets anders moet gaan doen... vertel me dan maar eens hoe ik mijn bedrijf moet runnen?” Ook hieraan zitten andere kanten en daar kom je achter als je het gesprek aangaat. Richt je niet alleen op vrachtwagens van 9 à 10 meter.

Reactie 4: het invoeren van maatregelen is verschrikkelijk moeilijk en het is heel lastig om iedereen tevreden te stellen.

Marco te Brömmelstroet: maar het wordt een stuk makkelijker als je een goed verhaal hebt.

Reactie 5: Ik ben het hier mee eens; ook hier zal je het grotere verhaal moeten vertellen: waar diént die aanpassing op stadslogistiek voor? Wat maakt het aantrekkelijk? Dit moeten we leren: de condities scheppen en het goede verhaal vertellen. Het kan nooit van één kant komen, en we moeten blijven zoeken naar het gemeenschappelijke verhaal in plaats van de toenemende polarisatie voor lief te nemen.

Reactie 6: in Haarlem bespreken we al sinds 2008 hoe we de stedelijke distributie moeten regelen. Daarbij gaat het in hoofdzaak over vrachtverkeer. Er wordt weinig nagedacht over alle pakketbusjes. Terwijl de oplossing daarvoor nu juist eenvoudig is: meer afhaalpunten in de stad. Het vrachtverkeer zou niet door de wijken mogen rijden – Haarlem is sterk versteend met veel smalle straten. Zoals de Pijlslaan, waar dodelijk ongevallen met



⁴ **ANWB:** Vanaf 1 januari 2025 mogen gemeenten strengere eisen stellen: ze mogen kiezen uit de groene milieuzone (emissieklasse 4 en hoger) en een blauwe milieuzone (emissieklasse 5 en hoger), beide alleen van toepassing op dieselauto's. Ook kunnen gemeenten vanaf dat moment kiezen voor zogenaamde nulmissiezones voor bestelauto's en vrachtwagens. Enkel elektrische busjes en vrachtwagens mogen zich binnen die zone begeven. Van bovenstaande borden heb je als bestuurder van een personenwagen op diesel dus enkel rekening te houden met de bovenste drie borden, waarbij de rechter pas vanaf 2025 kan worden gebruikt. Rijd je in een bestelwagen, dan kun je vanaf 2025 ook worden geconfronteerd met het verbodsbord linksom.

vrachtverkeer plaatsvonden. Er wordt al jaren gepleit voor een verbod op vrachtwagens. Waar hangt dat dan op... een viaduct dat 4 meter hoog is [maximale hoogte vrachtwagens in Nederland, [link](#)] en kennelijk rijdt er een enkele vrachtwagen rond van 4 meter 10. Daardoor staan wij toe dat het vrachtverkeer zich door de wijken afwikkelt, in plaats van ervoor te zorgen dat dit via bijvoorbeeld de Westelijke Randweg kan gebeuren. De wil om dingen te regelen zal aanwezig moeten zijn om de middelen te kunnen vinden. Het huidige college heeft daar veel aandacht voor, maar we hebben wel heel veel tijd vermorst.

Reactie 7: Even terig naar het gemeenschappelijke verhaal. De 11^e mobiliteitstafel ging over ‘[co-creatie bij mobiliteitsbeleid](#)’. Een onderdeel daarvan ging over het Burgerberaad – de deliberatieve democratie. Dit zou als vanzelf dat gemeenschappelijke verhaal creëren. Wat zeggen de aanwezige ambtenaren en wethouder – zit dat in de pen?

Bas van Leeuwen: in de Commissie Bestuur ligt een voorstel [pilot Burgerberaad](#) – dit is voor de raad best spannend. Daarnaast zijn we bezig met het [participatiebeleid](#). En het voornemen om [van wijkraden naar wijkplatforms](#) over te stappen. De kwestie is hoe de gemeente bij grote vraagstukken de kennis in de stad kan inzetten.

Neem de herinrichting van de Prins Bernhardlaan – hoe zorg je dat je niet alleen de verkeerskundige aan tafel krijgt, maar ook degene die over 5 jaar zijn/haar kind daar wil laten opgroeien. Hoe geef je stem aan de mensen die niet automatisch bij dit soort discussies aanschuiven. Een hele uitdaging! Je komt bij concepten als gewogen klankbordgroepen.

Reactie 8: of je komt terecht bij het concept Burgerberaad met de aselecte steekproef... de methodiek ligt al klaar

Reactie 9: een van de aantrekkelijkheden van de stad is winkelen en horeca. Het winkelgebied kent steeds meer grote landelijke ketens, van detailhandel tot horeca. Dit moet je meenemen bij de inrichting van je stad. Welke voorzieningen wil je er hebben? Hoe wil je dat die bereikbaar zijn? Dit geldt ook voor de kleine winkelstraatjes – waar overigens jong en oud hun leven niet meer zeker zijn. Er is amper handhaving. Ook dat hoort erbij: hoe houd je je stad leuk en bereikbaar?

Willem Hein Schenk: interessant, dat [Burgerberaad](#)⁵. Je vraagt burgers namelijk zich ergens een mening over te vormen. Je geeft ze de gelegenheid zich goed te informeren, de relevante feiten, de bestaande inzichten, de mogelijke scenario's, de consequenties. Zou dit in Haarlem ook kunnen? In plaats van: 'iedereen mag ons vertellen wat ze graag willen en dat gaan wij dan zo goed mogelijk verwerken' zeg je nu: 'we gaan met elkaar een nieuw verhaal schrijven, waarin we alle aspecten van de stad proberen te verbeelden'. Tot nu toe doen we alles sectoraal. Een burgerberaad kan juist integrale schetsen maken. Dat kan een verlangen oproepen bij grote groepen. En - als duidelijk is wat het oplevert, zal men zich makkelijker aanpassen. Misschien krijgt men zelfs een andere tijdsbeleving: kwaliteit boven snelheid. Om daar te komen, moet je eerst het perspectief vergroten.

met z'n allen doen, maar dan wel op een geïnformeerde manier. Een burgerberaad dat gaat over visie en visievorming.

Ooit deden de politieke partijen dit toch? Waar zijn hun visies voor de stad? Ze zijn aan deze tafel nauwelijks vertegenwoordigd. Hier hadden we het al over: we hebben onszelf aangeleerd dat mobiliteit een vraagstuk is van technisch experts en mensen die het onderwerp heel erg leuk vinden. Terwijl waar we op uitkomen, is de urgentie van een andersoortig gesprek met een diverser publiek. Welke waarden stellen we centraal bij de inrichting van onze openbare ruimte? Er staat ontzettend veel op het spel. Dit is misschien voor de komende decennia wel het belangrijkste onderwerp. Ook voor politiek gewin. Vanmorgen sprak ik een CDA-raadslid, die gaande het gesprek ontdekte dat hun waarde "minder ik en meer wij" ook te maken heeft met hoe je een kiss & ride bij een school inricht.

Marco te Brömmelstroet: helemaal mee eens. Zo ben ik betrokken bij het [Gelders Burgerberaad Klimaat](#). Het gaat vaak juist te véél over het maken van de uiteindelijke keuzes. De fase daarvoor, het maken van die schetsen, kan veel participatiever. Dit soort narratieven zijn al veel te lang door een intellectuele elite bepaald. Laten we dat nu eens

Dit proces is niet eenvoudig, maar als jullie stappen willen maken, moet je dat wel cultiveren. Met mensen samen schetsen gaan maken. Meerdere schetsen, want de toekomst is meervoudig; er zijn allerlei dilemma's en keuzes die moeten worden gemaakt. Dat wil je juist inzichtelijk krijgen in plaats

⁵ Zie tevens het Netwerk Burgerberaad op <https://burgerberaad.nu>

van ze te verstoppen onder asfalt en de normen en richtlijnen die daarmee samengaan.

Reactie 10: Haarlem is goed in praten, maar doorpakken en gewaagde beslissingen nemen blijkt erg lastig. Marco, hoe kan je praten omzetten in daden? Is Haarlem bereid om geld in te zetten voor een echte mobiliteitstransitie [stelling 13, red]?



Marco: in Barcelona is het precies andersom gegaan. Met kleinschalige, precieze interventies, die tijdelijkheid en plezier gebruiken. Zo begonnen de [superblocks](#) die ik eerder noemde. Eerst ging men kijken wat er gebeurde als men een aantal kruispunten een weekendje volzette met bomen. Dit is geleidelijk uitgegroeid tot een heus concept.

Bij het [Bosk-project](#) in Leeuwarden wandelde duizend bomen honderd dagen door de stad. Alle buurten waar die bomen hebben gestaan, zijn geactiveerd en willen dat hun straat anders wordt ingericht. Waarom doet Haarlem niet zoiets? Visievorming gebeurt ook door dingen uit te proberen. En de goede dingen te meten, zoals in de Boerhaavewijk: hoeveel kinderen lachen er nu, hoeveel zijn er minder bang, hoeveel mensen treffen elkaar enzovoorts?

Ik denk zelf aan het doorknippen van auto-aders. Of is dat te extreem?

Ja, wel als je dat soort enge woorden gebruikt! Nog één voorbeeld uit Barcelona: de [bicibús](#). Geert Kloppenburg is bezig met scholen in Haarlem, maar op een enigszins negatieve toon. Dan krijg strijd. In Barcelona kregen ze een glimlach. De namen vaste routes genomen, vaste scholen en een vaste dag in de week, waarop een aantal ouders de kinderen op de fiets naar school begeleiden. De groep groeide zoals bij de Rattenvanger van Hamelen. Muziek aan, feest. Dan knip je geen aders door, maar vraagt de automobilisten om een kwartiertje per dag de prioriteit bij de kinderen te leggen. En wat blijkt? Niemand is tegen, iedereen steunt dit. Laten we dat in Haarlem ook doen! Maak een netwerk, nodig de scholen uit, begin een bicibús - en bevorder zo het besef dat het belachelijk is dat kinderen niet zelfstandig naar school kunnen. Een actie die leidt tot visievorming.

Reactie 11: een gebiedsverbinder is in gesprek met bewoners van het Rozenprieel om een aantal straten autovrij te maken. Daarbij heb je tegelijkertijd een aantal bewoners mee en tegen. Maar juist voor geografisch goed afgebakende wijken zoals het Rozenprieel en de Leidsebuurt, kan een burgerberaad heel goed werken. Dan krijg je een gedragen plan. En dat is wat je wil, in plaats van steeds met tegenpolen te dealen. Daarmee maak je de wijk niet leefbaarder, en dat was nu juist wel het doel... Hopelijk wil de gemeenteraad het Burgerberaad hier een kans wil geven, zodat die klaar zijn als over een paar jaar de gemeente de wijken wil herinrichten.

Reactie 12: bij dit soort overleggen ben ik weer terug in 1975: de oprichting van de [ENWB](#). Die was sterk anti-auto, tot we in 2000 erkennen dat dit niet effectief was. Toen zijn we omgevormd tot de [Fietsersbond](#) met het doel te lobbyen en te praten. Dat heeft tot nu toe een beetje opgeleverd. En nu is tot mijn grote verrassing de gemeenteraad anti-auto, zoals de EWNB ooit begon. Mag ik dat zo stellen?

Bas van Leeuwen: nee, dat klopt niet. Het gaat niet om anti-auto, maar om hoe we de straat die functies geven die de mensen willen. Diverse verkiezingsprogramma's geven een visie als: 'Haarlem moet van de Haarlemmers zijn' en 'de

openbare ruimte moet van de Haarlemmers zijn'. Dat zijn alle Haarlemmers, niet alleen degenen die zich in auto's voortbewegen. Marco laat zien dat je goed kan werken met positieve tijdelijke pogingen. Zoals bij een school waarbij tussen acht en half

negen met pionnen fietsers en voetgangers welkom werden geheten – en impliciet auto's dus niet. Dat werd gewaardeerd; mensen lachten en hadden plezier, dus kijken we nu naar hoe je dat kan uitbreiden. In de Vroomstraat hebben we op initiatief van de bewoners een leefstraat ingericht: alle auto's eruit. Zelfs een criticaster gaf toe dat de straat eindelijk weer voor de bewoners is.

Waar het spannend wordt is, dat zelfs bij de progressieve partijen die de auto willen

terugdringen, mensen verontwaardigd zijn over de zware belasting op parkeren van de tweede auto. Naast een progressief zelfbeeld hebben Haarlemmers soms tegelijk een conservatieve inborst. Daarom ben ik blij met deze dialoog, die gaat over de vraag wat voor stad je wil zijn, en hoe wil je dat je straat eruitziet. We moeten blijven proberen het bredere verhaal te vertellen en alle Haarlemmers daarin te betrekken. En ja, dan kom je waarschijnlijk tot andere antwoorden dan in de afgelopen vijftig jaar.

Onder dankzegging aan de deelnemers voor hun belangstelling, aandacht en deelname en in het bijzonder de bijdragen van Marco en Bas, wordt de volgende Tafel aangekondigd en deze tafel afgesloten.

Marco: neem bij MT14 allemaal één iemand mee die niet in verkeer is geïnteresseerd!

In een enquête werden de stellingen ook aan de bezoekers voorgelegd. Er kwamen vier reacties:

Stelling	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
PRIO 1	XX						X						
PRIO 2	X		X			X				X			
PRIO 3			X	X						X			

- Stelling 14: mobiliteitsbeleid zou moeten bestaan uit het bevorderen van bereikbaarheid van voorzieningen, banen, scholen, met acceptabel korte reistijden, voor iedereen (divers), met alle beschikbare vervoersopties. Slaapstad Haarlem moet niet transformeren naar een dode stad waar verblijven in een tot woonerven getransformeerde openbare ruimte het ultieme doel is, met spelen en ontmoeten als geluksbeleving (terwijl externe omstandigheden slechts 10% van de geluksbeleving bepalen...)
- Toelichting bij stelling 1: Dit is een eis. Maar eerst bepalen wat de gewenste adressendichtheid per buurt mag zijn. Door gestapelde bouw ontstaat dan ruimte voor andere ruimte vragende voorzieningen in de openbare ruimte. Nu wordt bij gestapelde bouw toch tot de rooilijnen gebouwd.
- Toelichting bij stelling 3: School, werk en supermarkt worden zeer vaak bezocht door vrijwel iedereen 10 min in de buurt. Andere voorzieningen hebben verschillende doelgroepen en/of worden minder vaak bezocht parken, kerken, sportvoorzieningen (gebouwd/sportpark), horeca 20min in de wijk. Minder vaak bezocht culturele voorzieningen, ziekenhuis, recreatie/natuurgebied ed moeten binnen 30 min worden bereikt en niet in het centrum liggen.
- Toelichting bij stelling 10: Lange afstand OV- verkeer moet naar de ringen om de stad. De radialen door de stad naar de ring moet met kleine busjes worden uitgevoerd.

Uit de chat:

Concrete invulling: Herinrichting van de Leidsevaart tussen de Raaksbruggen en de Westergracht. Hier lig teveel asfalt waardoor de Gemeente de snelheid nu nog niet naar 30 kan zetten. Bij een herinrichting meer groen aan de waterzijde en wellicht zelfs de parkeervakken opheffen. Maak hier een wandelpromenade van, waardoor je het centrum via de Barvoetstraat kan bereiken en dus een groene recreatieve wandelroute hebt naar de St. Bavo.

je kan beginnen de straten met auto's voor een uurtje afzetten zodat de kinderen veilig naar school gaan

marcotebrommelstroet to Everyone

Niet AUTOVRIJ noemen, maar een positief frame zoeken

marcotebrommelstroet to Everyone

straten zijn ook niet HELICOPTERVRIJ. Dus waarom AUTOvrij?

Autoluw is beter, maar voorrang voor het langzame verkeer

marcotebrommelstroet to Everyone

21

En laat niet je oren hangen naar de minderheid die de status quo koste wat het kost willen behouden.

BIJLAGE: STELLINGEN BIJ DE DERTIENDE MOBILITEITSTAFEL

Stadsontwikkeling

1. Een 10/15/20-minuten stad gaat primair over leefbaarheid en sociale cohesie **Marco te B**
Staat duurzaamheid centraal of kwaliteit van het stadsleven? Dan: eisen aan de inrichting van de openbare ruimtes. Je moet meer doen dan alleen de voetganger en fietser op één zetten en de auto te weren. Minder ruimte voor de auto geeft levendiger straten. Centraal staan immers de zorgen om de leefbaarheid in de steden en de te geringe sense of community.
2. Waar komen die 10 minuten vandaan? Is die ambitie nodig? Is 20 minuten ook goed?
Wat is inherent aan de verdichting van de stad? Voor welke bewoners en welke wijken? En dan, we maken van de meeste wegen 30 km/uur zones, dus kost verplaatsing meer tijd. Is dat heel erg?

10 minuten

3. Welk soort voorzieningen moeten minimaal binnen 10 minuten bereikbaar zijn en welke investeringen zijn hiervoor nodig? **Bas van L.**
Scholen, parken, winkels, kerken, OV-punten, recreatie en sport? Bepaalde faciliteiten moeten beschikbaar zijn, maar omgekeerd moeten langere afstanden gemakkelijk overbrugd kunnen worden – zoals forenzen en de bereikbaarheid van grote voorzieningen zoals ziekenhuizen.
4. Moeten alle faciliteiten in wijken aan de randen van de stad (Noord, Parkwijk, Schalkwijk enz.) beschikbaar zijn, of kunnen deze aanwezig zijn in het centrum?
Buitenwijken blijken internationaal de ware uitdagingen; de bereikbaarheid van de stadsdelen onderling niet goed oplossen, bergt het gevaar van gentrificatie en segregatie in zich. Hoe past dit in het beeld van de 10-minutenstad? Bovendien, soms is de beschikbaarheid van faciliteiten afhankelijk van sociale/economische factoren. Vraag is hoe een gemeentebestuur daar invloed op kan uitoefenen.
5. Een 10-minutenstad vereist een goed functionerend, goedkoop en fijnmazig OV-netwerk.
Mensen moeten dicht bij OV-punten wonen om minder afhankelijk van de auto te zijn. OV is nodig om snel buiten die 10-minutenzones te komen.

Menselijke maat

6. Bij het ontwerp moet worden uitgegaan van de menselijke maat. Het gaat immers veel meer over mensen dan verkeer. **Marco te B. en Bas van L.**
De meeste Haarlemmers lezen geen beleidsstukken en reageren pas als iets op korte termijn actueel wordt. Hoe neem je ze mee in je plannen? Participatie moet een continu publiek proces zijn. Zie MT11 over de Quatro-helix en het Burgerberaad ([link](#))
7. Ontwerpen van infrastructuur houdt te weinig rekening met kinderen, ouderen, mensen met een lichamelijke beperking.
Beleid wordt hier zelden aan getoetst. Ten behoeve van het OV worden zelfs zebrapaden en bushaltes opgeheven; OV wordt er steeds meer op gericht grotere afstanden snel te overbruggen.
8. Stadslogistiek is ondergeschoven kindje. **Bas van L.**
We bestellen steeds meer online maar er zijn weinig centrale ophaalpunten in een wijk.

Auto's

9. Het autoverkeer neemt alleen af als de infrastructuur voor voetgangers, fietsers en het op orde is.
Het alternatief moet namelijk geboden kunnen worden. Hoe zou dat er uit kunnen zien?
10. Auto's zo lang mogelijk óm de stad en zo kort mogelijk dóór de stad.
Haarlem moet ontsloten kunnen worden voor autoverkeer, maar de woongebieden moeten ontlast worden. Wegen zijn geen pijpleidingen voor auto's, maar zijn primair leefgebied van de burgers. Geef ze de straat terug.
11. Men ontkomt er niet aan om het aantal auto parkeerplekken in Haarlem te verminderen
De parkeernorm moet worden verlaagd om de stad meer loop- en fietsvriendelijk te maken. Parkeren op (loop) afstand zal de norm worden. Gereguleerd parkeren mag de gemeente geld kosten.
12. Bakfietsen, e-bikes en fatbikes rijden te hard en brengen de conventionele fietsers in gevaar. **Bas van L.**
Recent bleek dat deze elektrische fietsen tot 40km/u halen en dat er veel ongevallen zijn waarbij zij conventionele fietsers van achteren aanrijden. Laat ze in de 30km zones maximaal 30 km rijden op een GOW30 wegprofiel. Verbreed de fietspaden op doorgaande wegen.

Stelling uit de chat:

13. Is Haarlem bereid om geld in te zetten voor een echte mobiliteitstransitie?
Een waarbij de auto's naar een sluitende stadsring worden gedrukt, in combinatie met fijnmazig OV en veiligheid van zwakke verkeersdeelnemers?