

Aanwezig de leden:

De heren M. Aynan (PvdA), P. Elbers (SP), P.J. Heiliegiers (VVD), R. Hiltemann (SP), J.W. van de Manakker (SP), L. Mulder (GroenLinks), F. Reeskamp (D66), C.A.S. de Vries (Partij Spaarnestad), T. Vreugdenhil (CU/SGP), J. Vrugt (Actiepartij), C.V. Wiersma (CDA), P. Schouten (Partij Spaarnestad) en de dames P.J. Bosma-Piek (VVD), M. Funnekotter-Noordam (VVD), T.E.M. Hoffmans (GroenLinks), A.L.M.G. de Jong (GroenLinks), S. Kagie (CDA), J. Langenacker (PvdA), M.J.M. Keesstra-Tiggelman en L.C. van Zetten (D66)

Voorzitter: de heer J.J. Visser

Secretaris: mevrouw M.A. Blaauboer

Verslag: G.J. Timmermans (Notuleerservice Nederland)

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De **voorzitter** opent om 18.00 uur de bijeenkomst en heet iedereen welkom. Hij stelt de raadsleden voor aan de overige deelnemers van het stadsgesprek. Het eindrapport waarover het hier gaat, zal komende donderdag 25 juni vanaf 17.00 uur besproken worden in een gezamenlijke commissievergadering. Als de commissie positief adviseert, vindt besluitvorming plaats in de raadsvergadering van 2 juli. Bij beide vergaderingen is geen gelegenheid meer voor inspraak. Die vindt vanavond plaats.

Er hebben zich twintig sprekers aangemeld. Hij stelt voor direct te beginnen en drukt iedereen op het hart dat de kracht van het woord niet zit in de lengte van het betoog. De raadsleden krijgen, voor zover de tijd dat toelaat, na iedere spreker de gelegenheid korte verhelderende vragen te stellen. Het is echter niet de bedoeling vandaag in debat te gaan.

2. De sprekers aan het woord

De heer **Basoski** is sinds 1982 bewoner van het Rozenprieel en spreekt namens zichzelf. Hij laakt het voornemen om het tracé van de Zuidtangent door het Zuider Buiten Spaarne te leggen. Hij vindt dat er veel onduidelijkheid en verwarring is over het besluit van B&W van 10 juni jl. Is het nou wel of geen besluit, onduidelijkheid is troef. De in het besluit beloofde informatie is niet verstrekt aan belanghebbenden. Hij vraagt zich af hoe lang de bewoners van Rozenprieel nog moeten wachten op een definitief besluit. Het economisch kwaad is inmiddels geschied: de huizen zijn minder waard geworden. Hij stelt de gemeente daarvoor aansprakelijk. Hij roept de raad op als hoogste orgaan een motie in te dienen om het Tracé A met verlegging van de brug af te wijzen en de route door het centrum te annuleren. Hij spreekt zich uit vóór de ontwikkeling van een brede totaalvisie op het openbaar vervoer.

De heer **Van Geeresteyn** (Stichting Randstad Tram) zit hier niet voor een Haarlems belang, maar pleit voor HOV als bouwsteen voor de toekomst. Hij adviseert het totaalplan even uit elkaar te halen en nu in ieder geval te kiezen voor HOV. Als dat niet gebeurt voorziet hij dat de 700 miljoen van de provincie naar Almere gaat; hij weet hoe dat bij de provincie gaat. Hij adviseert daarom de Mariatunnel voor het moment uit het plan te halen en ondubbelzinnig direct voor vertramming te kiezen.

Mevrouw **Bosma** vraagt een toelichting op dat provinciegeld dat zou blijven liggen. Zij kent alleen een bedrag van 100 miljoen.

De heer **Van Geeresteyn** zegt dat de provincie het geld voor dit project zal terugtrekken als Haarlem nu niet kiest voor vertramming. Bij een ja tegen de tram kan men altijd nog naar Den Haag voor financiering van de Mariatunnel. Dat bedrag van 700 miljoen heeft hij in de commissie horen noemen als totaalplaatje. De heer **De Vries** zegt dat het de spreker zo te horen niet uitmaakt wat er met dat geld gebeurt of welk tracé gekozen wordt.

De heer **Van Geeresteyn** weet uit zijn ervaring in de wereld van openbaar vervoer dat de provincie als aanbesteder een belangrijke stem heeft. Hij weet wel dat de verbinding door het centrum moet gaan. Het exacte tracé is een zaak van Haarlem. Hij weet wel dat een lange tunnelverbinding zo goed als onbetaalbaar is.

De heer **Van den Manakker** zegt dat de 700 miljoen het totaal is voor alle provinciale projecten. Verder merkt hij op dat het tracé-besluit nou juist het meest lastige is voor de raad.

De heer **Van Geeresteyn** zegt dat het bestemd is voor het hele traject van de Zuidtangent.

Mevrouw **Hoffmans** vraagt of de inspreker iets concreter kan worden.

De heer **Van Geeresteyn** zegt dat de praktijk wereldwijd uitwijst dat het aantal passagiers toeneemt tot wel 35 duizend per dag als er snel vervoer is op hoofdlijnen. Bij de Zuidtangent heeft men zich ook vergist.

De heer **Wiersma** vraagt of alle tracés te vertrammen zijn.

De heer **Van Geeresteyn** weet dat niet zeker. Waar het om gaat is dat de tram een hoogwaardig middel is. Dat betekent nog niet dat hij tegen bussen is.

De heer **Freling** (Kamer van Koophandel) zegt het te betreuren dat de raad het mooie broedproces in de ateliers heeft verstoord. In de ateliers werd op een unieke manier samengewerkt met organisaties van uiteenlopend pluimage van Milieudefensie tot KvK. Dat was een echt open-plan-proces waarin men met een breed draagvlak samen tot een advies over HOV wilde komen. De raad heeft daar ingegrepen door vroegtijdig één van de meest kansrijke opties taboe te verklaren.

Dat wil hij los zien van de beoordeling van het besluit van B&W. De urgentie van een integraal pakket om de bereikbaarheid van stad en regio duurzaam te verbeteren onderschrijft hij ten volle. Bij de Mariatunnel mag van hem meteen het openbaar vervoer worden meegenomen. Er moet zo spoedig mogelijk een tramverbinding komen, want het busvervoer kan de vervoersvraag niet meer aan. De huidige Zuidtangent moet verbeterd worden, dat was de inzet van de lobby. Of dat door de Spaarnepassage of anderszins moet, daar denkt hij genuanceerd over. Maar hij wil niet in de oude valkuil van Haarlem vallen om te blijven studeren, talmen en argumenten verzamelen, om geen besluit te nemen. Daarvoor is de urgentie te hoog. Dan komt de positie van de stad in gevaar. Hij pleit voor een voortvarend besluit. De KvK komt na de zomer met een pakket maatregelen om de verkeerscirculatie in Zuid-Kennemerland drastisch te verbeteren. Hij adviseert de gemeente naar alle kanten te laten zien dat het menens is, en de raad om nu eens eindelijk barrières te nemen.

De heer **Wiersma** vraagt of de heer Freling doelt op het terugdraaien van de motie ter verwerping van de Kampvariant.

De heer **Reeskamp** vraagt of hij achter het huidige besluit van B&W staat.

De heer **De Vries** vraagt naar de nare gevolgen die hij voorziet.

Mevrouw **Bosma** stemt in met het voorgestelde onderzoek naar de Mariatunnel. Zij vraagt hoe groot hij de kans acht dat die er komt.

De heer **Elbers** vraagt hoe groot hij de kans acht op medewerking van Amsterdam.

Mevrouw **Langenacker** vraagt zijn mening over de Zuider Buiten Spaarne variant.

De heer **Freling** antwoordt dat hij het huidige besluit verstandig vindt, mits het tot snelle daden leidt.

Maar hij blijft betreuren dat de raad het creatieve open-plan-proces heeft verstoord met het afschieten van de Kampvariant. Hij had die graag alsnog opgenomen gezien. Over andere varianten laat hij zich niet meer uit. Hij maakt zich sterk voor de bereikbaarheid van de centrumfunctie van Haarlem en die ziet hij in gevaar komen als er niet snel een HOV-aansluiting komt. Dan mist Haarlem de boot en de bijbehorende passagiers. Hij verwacht een sterk oplossend vermogen van de Mariatunnel om autoverkeer om te leiden en het centrum te ontlasten. Als er ook nog een combinatie met openbaar vervoer kan worden gemaakt valt er een goede slag mee te slaan. Als vertegenwoordiger van de Groot-Amsterdamse KvK heeft hij deel uitgemaakt van de lobby. Men was al erg ver op weg naar een akkoord met gedeputeerde Mooij en burgemeester Cohen. Amsterdam is ervan overtuigd dat je ook het bestaande in de metropool bereikbaar moet houden. Volgens hem is er een groot draagvlak in de stuurgroep voor bovengrondse HOV-varianten met tunnels.

De heer **Terwindt** (wijkraad Burgwal) stelt de aantrekkelijkheid van de binnenstad boven de bereikbaarheid. De Zuidtangent is een monster geworden en heeft voor Haarlemmers weinig betekenis, die hoeft niet door de binnenstad. De term HOV lijkt voor alle varianten op te gaan. Hij is voorstander van een aansluiting op de Randweg onder het Spaarne, ergens ten zuiden van de stad. Een monsterlijke tunnelingang zou een aanslag zijn op de stad. De stad zelf moet vooral denken aan zijn monumenten en de menselijke schaal.

De heer **Vijn** (Stichting de Hoeksteen) zegt dat de stad moet waken over zijn historisch erfgoed. Als er een tunnelmond komt bij het Rozenprieel moet het Spaarne daar versmald worden. Indien de tunnel langer wordt dan 250 meter moeten er bovendien vluchtwegen gemaakt worden. Wie gaat dat allemaal betalen en beheren? Een vrijliggende trambaan op de Gedompte Oude Gracht lijkt hem onmogelijk. Eén lossende vrachtauto en alles staat stil. Hij pleit er voor het lokale en interlokale vervoer gescheiden te houden en de Zuidtangent via de Schouwbroekerbrug en Leidsevaart te laten lopen. Dan hoeft je geen tunnels aan te leggen. Op een vraag van mevrouw **Van Zetten** geeft hij aan dat Heemstede in het verleden een railverbinding heeft gehad. De Zuidtangent is nu voor een deel een verdubbeling van buslijnen uit het oosten. Met zijn variant zou Haarlem-Zuid ook een behoorlijke verbinding krijgen.

De heer **Van Spanje** (ROVER) zegt dat het na ruim twee jaar van studie en argumenteren nu tijd wordt voor een besluit in het belang van de toekomst van Haarlem en het openbaar vervoer. Haarlem moet hoogwaardig aanhaken aan de economische motoren van Hoofddorp, Schiphol en de Zuidas. Het college van B&W noemt vijf belangrijke zaken, maar het belangrijkste noemt hij de keuze voor vertramming. Haarlems toekomst kan alleen worden veiliggesteld door HOV. Een moderne fraai vormgegeven tram zal een aanwinst zijn voor de stad. Een stille tram die zich met een beschaafde snelheid door de city beweegt, bedient de Haarlemmers en de bezoekers. In de stad heeft de tram een aantal haltes en brengt zo de mensen naar de winkels, stadhuis, musea en klinieken. In het buitengebied is de snelheid hoger waardoor Schalkwijk, Hoofddorp en Schiphol dichterbij de city komen te liggen. Besturen is, in zijn ogen, besluiten. Het tracé ligt er en heeft zich bewezen, dus roept hij de raad op nu te kiezen voor een echt HOV op de route van de huidige Zuidtangent: een moderne tram, te beginnen in Haarlem en vervolgens naar Hoofddorp en Schiphol. Hij pleit ervoor knelpunten zoals de Spaarnepassage op te lossen en een aansluiting te maken met Amsterdam-Zuid door lijn 176 op te waarderen tot HOV. Desgevraagd geeft hij aan dat het de raad zou sieren te erkennen dat het wegstemmen van de Kampvariant een blunder was. Concreet uitgewerkte plannen zal hij te zijner tijd op hun merites beoordelen. De keuze voor de tunnel en de tram zijn aan Haarlem voorbehouden, over de andere onderdelen beslissen ook andere bestuursorganen. Openbaar vervoer moet mensen wel ergens heen brengen, daarom is hij tegen een tracé buiten het centrum om. Het weghalen van auto's bij knelpunten zoals bruggen lost volgens hem op termijn niets op.

Mevrouw **De Vries** spreekt zich op persoonlijke titel uit tegen de aanleg van een korte tunnel. Die heeft geen zin, want de Zuidtangent loopt elders veel grotere vertragingen op, en de kosten acht zij waanzinnig hoog. Maar kennelijk moet er hoe dan ook een korte tunnel komen. Over de Kampvariant en de Turfmarktvariant heeft zij zich al eerder laten horen. Daar zou veel voor gesloopt moeten worden, zo ongeveer de halve De Witstraat. Zij zal zich nu beperken tot de Zuider Buiten Spaarne variant. Bij een eerder onderzoek werd die al niet positief beoordeeld. Het Spaarne is daar te smal, er zouden stukken van de oevers moeten worden weggehaald. Na de passage zou het tracé dan weer een boordevol verkeersknooppunt moeten nemen. Zij vindt het onbegrijpelijk dat de provincie, als het haar ernst is met HOV, zo hardnekkig blijft vasthouden aan een korte tunnel als voorwaarde.

De heer **Roosen** (Centrummanagement Groep Haarlem) zegt dat hij sceptisch het proces met de ateliers is ingegaan, maar zeer positief is over het wonderbaarlijke proces dat daar ontstond. Door het voortijdige raads veto op de Kampvariant voelde men zich geschokt en bleven er slechts enkele volhouders over. Hij is voor een tunnel met perspectief voor de toekomst. Haarlem moet alles inzetten op HOV om de aansluiting in de metropool niet te missen en daar hoort een tunnel bij. Hij voorziet dat anders niemand meer wil investeren in Haarlem, waardoor de stad perifeer wordt in de regio in plaats van het centrum. Het college en de raad moeten lef tonen. Desgevraagd zegt hij dat een lange tunnel, de oorspronkelijke opdracht van het atelier, veel nadelen heeft, onder meer zou de stad vier jaar op slot gaan voor de aanleg. Daarom deed het atelier realistisch een stapje terug. Maar de raad gunde het atelier geen tijd om daar over te beraadslagen. Hem gaat het om betrouwbaar openbaar vervoer zonder storingen en vertragingen. Dat trekt passagiers. Hij heeft lang met trams gewerkt bij het GVB in Amsterdam. Daardoor weet hij dat sneltrams alleen zin hebben als ze door tunnels onder verkeersknelpunten kunnen rijden. Voor de nadelen van een lange tunnel verwijst hij de raad korthedshalve naar de rapporten. Hij pleit ervoor met een amendement op het besluit een korte tunnel mogelijk te maken.

De heer **Vegter** (MKB en Haarlems georganiseerd bedrijfsleven) zegt dat Haarlem weinig eigen economie meer heeft. De grote bedrijven zijn naar elders vertrokken. Dat betekent een grote mobiliteit van 100.000 auto's woon-werkverkeer per dag. Hij is er van overtuigd dat de kilometerheffing er zal komen. Dan moet je een goed HOV hebben om de automobilisten een betrouwbaar alternatief te bieden. Het aanhaken bij de metropool is daarom een noodzaak en een weerstandsvrije kruising van het Spaarne essentieel. Het besluit voor de tunnel onder de Haarlemmerhout (door anderen de Mariatunnel genoemd) juicht hij toe. Dat is een apart traject waar men zeker mee moet doorgaan. Het vertrammen moet met de provincie geregeld worden. Als de gemeente een tramtunnel afwijst zal de provincie afhaken. Amsterdam heeft het over een dubbelstad met Almere. Hij zou het liever hebben over een triple-stad, dus inclusief Haarlem.

Op vragen van de raad geeft hij aan ervan overtuigd te zijn dat er vroeg of laat een tunnel onder het Spaarne zal komen, anders valt er geen HOV van kwaliteit te realiseren. Het geld voor de hoognodige vertramming komt van de provincie en die wordt toeschietelijker als Haarlem duidelijk maakt ernst te maken met HOV. De lange tunnel acht hij een gepasseerd station.

De heer **Kroskinski** (VEBH) sluit zich aan bij de woorden van de heren Roozen en Vegter. Het politiek besluit over de Kampvariant noemt hij onfatsoenlijk. De ondernemers in de binnenstad van Haarlem zijn gebaat bij een korte tunnel.

De heer **De Weerd** (Schuttevaer) zegt dat de beroepsvaart gebaat is bij een tunnel, in hun ogen: "de mooiste brug". Er wordt ook een variant genoemd met een extra brug. Daar is hij tegen omdat HOV bij elke brug voorrang heeft op de beroepsvaart en de laatste dus extra moet wachten.

De heer **Kroon** (Wijkraad Heiliglanden/De Kamp) zegt dat de discussie over het regionaal HOV-netwerk zich lijkt te beperken tot de bereikbaarheid van de commerciële belangen. De binnenstad is volgens hem gebaat bij laagwaardig vervoer. Wat knelpunten genoemd worden zijn juist ook aantrekkelijkheden van Haarlem. Hij gaat gedetailleerd in op de passagiersprognoses die volgens hem overdreven hoog zijn gemaakt en niet kloppen met zijn eigen waarnemingen. Hij pleit ervoor het doorgaand verkeer om te leiden en verwijst daarvoor naar zijn schriftelijke inbreng.

De heer **Havers** (verkeersdeskundige wijkraad Heiliglanden/De Kamp) noemt het eindrapport bedroevend. De binnenstad en het Spaarne worden als knelpunten genoemd en dat was het uitgangspunt van alles. De conclusie was toen eigenlijk dat het een lange tunnel of geen tunnel moest worden. Het college denkt de bereikbaarheid en het leefmilieu tegelijk te kunnen bedienen. Daarbij wil men het huidige tracé van de Zuidtangent handhaven en daarin de knelpunten wegnemen. Hij noemt het onbegrijpelijk dat de provincie geen zaken wil financieren die niet rechtstreeks voor openbaar vervoer zijn, maar dat wel ten goede komen. De maatregelen B, C, en D in de nota ogen vriendelijk, maar gaan er ten onrechte van uit dat vertramming op het bestaande tracé zal leiden tot HOV. Maatregel E maakt ineens weer een korte tunnel tot optie, maar die is in de studie nooit besproken. Hij signaleert dat er een grote weerstand leeft onder de bevolking tegen een project dat niet voldoet aan de kwaliteitsnormen voor HOV. Het lijkt hem dan ook niet gepast hier nu offers te vragen van de huidige generaties om daar volgende generaties mee op te zadelen.

Mevrouw **Gravesteijn** (Wijkraad Welgelegen) is een groot voorstander van een betere bereikbaarheid, maar niet ten koste van woonwijken in de stad. Zij pleit voor de aanleg van een groot overstapstation voor bussen bij 023 in Schalkwijk, met een goede verbinding naar het treinstation. Dat zou ook leiden tot minder busverkeer door Welgelegen. Voorts is zij wel voor de kortste tunnelvariant voor HOV met de minste obstakels, Zuider Buiten Spaarne, en voor het onderzoek naar een autotunnel.

De heer **Schinkel** (participatiegroep Rozenprieel) doet al een aantal jaren mee aan de discussie over de Zuidtangent. De participatiegroep werd in april echter totaal overvallen door een krantenbericht over de brede tunnel en toegangswegen voor de deur. Die tunnelvariant is nooit met de groep besproken. Op het verzoek tot openheid van zaken heeft het college niet gereageerd. Op 5 juni kwam eindelijk duidelijkheid door de publicatie van de tunnelstudie. Het voorstel is een combinatie van nieuwe nooit besproken

elementen met zaken die eerder verworpen werden. En het is in ieder geval een aantasting van het leefmilieu in Rozenprieel. Hij somt zeven grote bezwaren op:

- de eindrapportage is niet gebaseerd op een integrale en consistente verkeersvisie;
- de conclusies zijn onvoldoende onderbouwd en gaan uit van ongefundeerde aannames;
- ook met deze oplossing zal de Zuidtangent blijven vastlopen in het stadsverkeer; alleen een lange tunnel kan die oplossing bieden of een variant zonder tunnel;
- de Zuider Buiten Spaarne-variant is onvoldoende onderzocht en veroorzaakt een kloof tussen Rozenprieel en Haarlem;
- door de manier van opereren van het college lijkt men aan te sturen op een sluipenderwijs wenselijk maken van deze variant;
- hij waarschuwt de gemeente voor aansprakelijkheid voor alle overlast en schade tijdens en na de aanleg;
- het blijven uitgaan van tracé A heeft een verlamme werking op elk initiatief van bewoners en ondernemers in het Rozenprieel met alle economische, materiële en immateriële schade van dien.

Hij vraagt de raad zich expliciet uit te spreken tegen elke variant met een korte of middellange tunnel. Hij zal schriftelijk een aantal amendementen inbrengen die de raad op het besluit zou moeten indienen. Hij vindt dat eerst een consistente visie op het verkeer opgesteld moet worden.

De heer **Baron** heeft als bewoner van een woonark in het Zuider Buiten Spaarne de ateliers bijgewoond, omdat hij bang is zijn woonplek te verliezen. Op die ateliers kreeg hij sterk de indruk dat gestuurd werd naar deze oplossing. Hij heeft zelf een eigen 'variant F' aangedragen om forensen snel naar station Haarlem-Oost te vervoeren. Hij heeft daar nooit een reactie op vernomen. Volgens een enquête van het Haarlems Dagblad is driekwart van de Haarlemse bevolking tegen onderhavig plan. Hij ziet geen enkel draagvlak voor deze tunnel.

De heer **Mulder** heeft de brugbewegingen goed geobserveerd en geconstateerd dat daar nog veel tijdswinst te behalen valt. De bussen rijden met een frequentie van zeven minuten, tussen het open- en dichtgaan van een brug zit gemiddeld vier minuten. De brug gaat altijd maximaal omhoog terwijl dat vaak niet nodig is. Hij denkt dat er veel winst te behalen valt met bijvoorbeeld goede radartechniek of korte afstand radiotechniek. Die maakt het mogelijk dat de bussen van de Zuidtangent op een uitgekende manier de bruggen van een afstand kunnen bedienen, zodat ze ongehinderde passage krijgen. Zijn idee staat ook uitgebreid op papier.

De heer **Van Broekhoven** (Stichting Milieu & Natuurbescherming Kennemerland) heeft ook deelgenomen aan de stadsateliers. Hij onderschrijft de woorden van andere deelnemers, zoals de heer Freling en Roozen. Hij is er van overtuigd dat er een tunnel moet komen.

De consistente visie op het verkeer is er volgens hem al in de vorm van het HVVP. Daarin staan speerpunten genoemd, zoals bevordering van vervoer per fiets en openbaar vervoer boven de auto, geen uitbreiding wegen, minder verkeer in de wijk, verbetering van de doorstroming van het busverkeer en het faciliteren van de bus, versterking van het OV-netwerk, dosering van het verkeer in de spits en aantrekkelijk maken van alternatieven voor de auto. Bevordering van autoverkeer is geen speerpunt, openbaar vervoer wel. Dat plan is geldig tot 2014. Hij roept de raad op dat serieus te nemen en dus de vraag van de provincie met een onomwonden ja te beantwoorden, in plaats van weer nieuwe belemmeringen en complicaties te constateren. Kies voor tram en HOV adviseert hij de raad.

De heer **Verboon** (Milieudefensie Haarlem) pleit voor een tunneloplossing om hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren, in het belang van het milieu, het reizigerscomfort en een betere dienstregeling voor bus en scheepvaart. Het verbaast hem dat er in het besluit met geen woord over het milieubelang gerept wordt, er wordt alleen gesproken over bereikbaarheid en eventueel een extra autotunnel. Hij noemt dit een gemiste kans, gezien de milieubelangen en de leefbaarheid van stad en regio. Hij wijst op de steeds toenemende uitstoot van CO₂ en de gevolgen voor het klimaat. De aantasting van het historisch stadsgezicht door de Turfmarktvariant wordt volgens hem overdreven. Bovendien is het daar nu een verkeersriool met al die rijstroken. Bij de Kampvariant kunnen volgens hem de meeste bezwaren van bewoners ondervangen worden met technische oplossingen. Deze variant heeft bovendien het voordeel

van een extra ondergrondse parkeergarage. De Zuider Buiten Spaarne-variant verdient nog nader onderzoek. In algemene zin bepleit hij, vanwege het grote algemeen belang van deze zaak, niet te snel te buigen voor relatief kleine bewonersgroepen, met alle respect voor hun inzet.

De heer **Haverkorn** (Stichting Haarlems Bouwplannen) constateert dat eigenlijk geen enkele tunnelvariant een echte oplossing lijkt te bieden. Daarom heeft hij enkele maanden geleden een tunnelvariant gelanceerd die wel een oplossing biedt. Ook het college was daardoor verrast. Hij kan de heer Schinkel en anderen dus geruststellen: er is niks achter hun rug gebeurd. Iedereen is het, zo te horen, wel eens over de noodzaak van bereikbaarheid. De enige die de zaak echt verzieken, zijn, in zijn ogen, het college, met een maf besluit, en de raad waar zich totaal onbegrijpelijke dingen afspeelden. Zijn plan is te vinden op de website: www.haarlemsbouwplannen.nl.

De heer **Baukes** woont in het Rozenprieel. Zijn bezwaar is dat er nooit gesproken is over de voorbereidingen voor die tunnelbouw en de consequenties voor de bewoners en omgeving. Dat gaat veel geld kosten. De heer Mooij schermt met honderd miljoen. Maar met al die bijkomende kosten kan hij misschien net vijftien meter tunnel aanleggen. Hij is tegen de korte tunnel.

De **voorzitter** sluit de inspraakronde af om 20.04 uur.

De raadsleden krijgen de namen en contactgegevens van de insprekers, zodat zij desgewenst nog contact met insprekers kunnen opnemen. Hij verzoekt op schrift gestelde bijdragen bij de griffie in te leveren.