

Opinie of ingezonden brief naar aanleiding van HD artikel “**Felle kritiek oppositie op 'non-besluit' over tunnel**”

Non-besluit

Heeft men in Haarlem bij bestuur en politiek begrepen hoe het werkt?

Kennis lijkt te ontbreken voor de noodzakelijke planning van infrastructurele projecten zoveel valt af te leiden uit de draai van het college en niet minder uit de reactie van de coalitie.

Genoemden reageren zonder erkenning van het grotere geheel, de regio. Genoemden geven er blijk van de route voor financiering geheel uit het oog te zijn verloren. Cruciaal is daarin krachtig en duidelijk, bij voorkeur in gezamenlijkheid op te trekken richting den Haag. ‘En passant’ een GS gedeputeerde, die zich juist daarvoor inzet, schofferen met de uitspraak ‘de fooi van Mooij’ is contraproductief en laat zien dat de Verwildering diep is door gedrongen. Was het een eerste voorschot op “minder elitair”?

Net als het ‘handje klap’ op gemeentelijk niveau bestaat dat ook op andere niveaus. Bij Den Haag verdringen stadjes, steden en regio’s zich voor de hoofdprijs. Je buurstad is je concurrent. Een stad met visie en een krachtige, homogene onderbouwing van een plan zal een streep voor hebben. Is een winkelier blij met een elkaar over smaak en kleur de tent uitvechtend echtpaar over een paar schoenen? Staat hij die graag te woord? Waarschijnlijk alleen vanwege de amusementswaarde.

De essentiële helderheid naar Den Haag en de provincie, is nu ten enenmale ondermijnd. Steden, die het traject wel geloofwaardig afleggen, blijken over de jaren heen succes te kunnen bestendigen. Voorbeelden? Een

lightrailverbinding in Maastricht, een autoring rond Groningen en lightrailverbindingen als opmaat naar een regionaal HOV-netwerk. Het zijn voorbeelden van consistentie. Steden met onvoorspelbaar gedrag, trekken aan het kortste eind. Haarlem is daarin exemplarisch en voedt en passant de afkeer van de politiek of zou je kunnen zeggen van de gevestigde orde?

Hoe weinig de Haarlemse politiek van de hele “tunneldiscussie” heeft begrepen blijkt uit het feit dat deze is blijven hangen op ‘enkele minuten reistijdwinst’. Die is er ook, maar het bestuur heeft noch de burger van Haarlem, noch enkele fracties, zodanig weten te informeren dat een tunnel nog steeds niet gezien wordt als schakel in een toekomstig efficiënt, regionaal lightrail (H.O.V.) netwerk waarin betrouwbaarheid essentieel is en voorwaarde.

Verzopen in politiek gekrakeel bleven argumenten liggen, Wie - in ieder geval niet de coalitie - schonk aandacht aan milieuvoordelen van een voor HOV soepele Spaarnepassage? Alle op elkaar bij stoplichten- en bruggen wachtende en weer optrekkende bussen en auto’s zetten het milieu nu onnodig voor nog langere tijd zwaar onder druk.

Bovendien is men vanuit het Rijk vorige maand juist gestart met een visie op regionaal OV, met de gedachte om in de volgende kabinetsperiode meer geld naar HOV/lichtrail toe te kunnen sluisen. Dit naar aanleiding

van de motie Cramer uit de 2e kamer. Het streven is het terugbrengen van de files en het duurzaam maken van dichtbevolkte gebieden als de Randstad.

Haarlem blijft, hopen wij, voor de bewoners de (relatieve) enclave van rust. Dat wil echter niet zeggen dat je niet met een blik naar toekomst in het leven kan staan. Projecten van de schaal van lightrail voor de regio vergen tientallen jaren. Zolang er geen geboortepolitiek *) is en er alleen gedacht wordt aan bouwen en nog eens bijbouwen, woningquota en projectontwikkeling, is het kortzichtig om elkaar de tent uit te vechten en met onvolwassen plannetjes te komen van 'kleine busjes', 'verkeer op een stukje Gedempte Oudegracht' en 'optimalisatie van stoplichten'. Die zaken hadden allang geregeld kunnen zijn. Stop het angstige geneuzel in de marge. Sla de handen ineen.

Willem Holthuizen voorzitter

Erik Haverkorn vicevoorzitter

Stichting www.haarlemsbouwplannen.nl

Link naar de motie "Cramer": [KST125689%20\(2\) motie Cramer.pdf](#)

*) Malthus' *An Essay on the Principle of Population*

ND, 16/16 '09

Non-besluit

Heeft men in Haarlem bij bestuur en politiek begrepen hoe het werkt?

Kennis lijkt te ontbreken voor de noodzakelijke planning van infrastructurele projecten, zoveel valt af te leiden uit de draai van het college en niet minder uit de reactie van de coalitie. Genoemden reageren zonder erkenning van het grotere geheel, de regio. Genoemden geven er blijk van de route voor financiering geheel uit het oog te zijn verloren. Cruciaal is daarin krachtig en duidelijk, bij voorkeur in gezamenlijkheid op te trekken richting Den Haag. En passant een GS gedeputeerde, die zich juist daarvoor inzet, schofferen met de uitspraak de 'fooi van Mooij' is contraproductief en laat zien dat de ver-Wilderding diep is door gedrongen. Was het een eerste voorschot op minder elitair? Net als her 'handje klap' op gemeentelijk niveau bestaat dat ook op andere niveaus. Bij Den Haag

verdringen stadjes, steden en regio's zich voor de hoofdprijs. Je buurstad is je concurrent. Een stad met visie en een krachtige, homogene onderbouwing van een plan zal een streep voor hebben. De essentiële helderheid naar Den Haag en de provincie, is nu ten enenmale ondermijnd. Steden, die het traject wel geloofwaardig afleggen, blijken over de jaren heen succes te kunnen bestendigen. Voorbeelden? Een lightrailverbinding in Maastricht, een autoring rond Groningen en lightrailverbindingen als opmaat naar een regionaal HOV-netwerk. Het zijn voorbeelden van consistentie. Steden met onvoorspelbaar gedrag, trekken aan het kortste eind. Haarlem is daarin exemplarisch en voedt en passant de afkeer van de politiek of zou je kunnen zeggen van de gevestigde orde? Hoe weinig de Haarlemse politiek van de hele tunneldiscussie heeft begrepen blijkt uit het feit dat deze is blijven hangen op 'enkele minuten reistijdwinst'.

Die is er ook, maar het bestuur heeft noch de burger van Haarlem, noch enkele fracties, zodanig weten te informeren dat een tunnel nog steeds niet gezien wordt als schakel in een toekomstig efficiënt, regionaal lightrail (H.O.V.) netwerk waarin betrouwbaarheid essentieel is en voorwaarde. Verzopen in politiek gekrakeel bleven argumenten liggen, wie - in ieder geval niet de coalitie - schonk aandacht aan milieuvoordelen van een voor HOV soepele Spaarnepassage? Alle op elkaar bij stoplichten- en bruggen wachtende en weer optrekkende bussen en auto's zetten het milieu nu onnodig voor nog langere tijd zwaar onder druk. Bovendien is men vanuit het Rijk vorige maand juist gestart met een visie op regionaal OV, met de gedachte om in de volgende kabinetsperiode meer geld naar HOV/lightrail toe te kunnen sluiten. Dit naar aanleiding van de motie Cramer uit de tweede

kamer. Het streven is het terugbrengen van de files en het duurzaam maken van dichtbevolkte gebieden als de Randstad. Haarlem blijft, hopen wij, voor de bewoners de (relatieve) enclave van rust. Dat wil echter niet zeggen dat je niet met een blik naar de toekomst in het leven kan staan. Projecten van de schaal van lightrail voor de regio vergen tientallen jaren. Zolang er geen geboortepolitiek is en er alleen gedacht wordt aan bouwen en nog eens bijbouwen, woningquota en projectontwikkeling, is het kortzichtig om elkaar de tent uit te vechten en met onvolwassen plannetjes te komen van 'kleine busjes', verkeer op een stukje Gedempte Oude Gracht en 'optimalisatie van stoplichten'. Die zaken hadden allang geregeld kunnen zijn. Stop het angstige geneuzel in de marge. Sla de handen ineen.

WILLEM HOLTHUIZEN,
ERIK HAVERKORN
HAARLEM