

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 2 JUNI 2016 VAN DE COMMISSIE BEHEER

Vastgesteld in de vergadering van 23 juni

Aanwezig de leden:

De heren Aynan (PvdA), Baaijens (Actiepartij), Bloem (SP), Boer (VVD), Dreijer (CDA), De Groot (D66), Van Leeuwen (D66), Van den Raadt (Trots Hlm), Roduner (PvdA), Smit (OPH), Visser (CDA), Visser (ChristenUnie) en de dames Barth (ChristenUnie), Klazes (GroenLinks), De Leeuw (OPH), Sterenberg (VVD) en Van Zetten (HartvoorHaarlem)

Afwezig: De heren El Aichi (CDA) Berkhout (GroenLinks)

Mede aanwezig:

De dames Van der Mede (griffier), Sikkema (wethouder) en de heer Van Haga (voorzitter)

Verslag: Mevrouw Van de Belt

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De **voorzitter** opent klokslag 16.30 uur de vergadering en heet iedereen welkom.

- Donderdag 9 juni vindt van 18.45 tot 19.45 uur een raadsmarkt over de nieuw in te voeren Omgevingswet plaats. Die begint met een inhoudelijke presentatie over de ingrijpende inhoudelijke en bestuurlijke consequenties van de nieuwe wet voor alle beleidsvelden en de gemeenteraad.
- Donderdag 16 juni vindt van 18.00 tot 19.00 uur de raadsmarkt Werken in regie plaats met een algemene introductie werken in regie en een aantal thema's zoals projecten, participatie, inspraak en de lerende organisatie.
- De heer Visser (CDA) is geen lid van deze commissie; hij vervangt de heer El Aichi. Mevrouw Barth vervangt de heer Visser (ChristenUnie).

2. Spreektijd voor belangstellenden

Er hebben zich geen insprekers gemeld.

3. Vaststellen agenda

De agenda wordt vastgesteld.

4. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en collegeleden

Er is een rondvraag.

Wethouder **Sikkema** deelt mee dat het college samen met de ondernemers en hoteliers een app heeft gelanceerd waarbij de ondernemers hun klanten goed kunnen bedienen als het gaat om het parkeren in de garages. Dat werkt bijzonder goed en krijgt landelijke aandacht.

Voorts komt over drie weken eindelijk bij de Appelaar een bord te hangen met de verwijzing naar garage De Kamp. De pilot loopt nog steeds.

5. Omgevingsdienst IJmond zienswijze raad Begroting 2017

De heer **Bloem** heeft bij de eerdere bespreking een zienswijze afgegeven als het gaat om de renteswap. Daarmee loopt de gemeente toch een risico. Hij hoort graag wat er met dat signaal is gedaan.

De heer **Van Leeuwen** geeft aan dat per 2017 nog negen gemeenten gaan toetreden. In de Begroting 2017 ziet hij echter niets opgenomen over die andere gemeenten, hoe dat besloten wordt, noch welke impact dat heeft op de organisatie. Als er nu een verklaring komt, is er wellicht geen zienswijze nodig. Mevrouw **De Leeuw** leest dat ook de horeca erbij betrokken wordt met uitzondering van de Drank- en Horecawet. Ze hoort graag of het daarbij om het vestigingsbeleid gaat.

De heer **Van den Raadt** is blij dat nu weer die renteswaps worden genoemd, want dat heeft hij al eerder aangekaart. Ook hij hoort graag welke risico's de gemeente daarbij loopt.

Wethouder Sikkema licht toe dat de ene renteswap er gewoon is totdat die afloopt. De risico's daarbij nemen gelukkig snel af. Er is geen sprake van een andere renteswap. Als het gaat om de

toetreding van andere gemeenten, zijn de gesprekken nog gaande. Verschillende scenario's worden uitgewerkt. Zodra dat concreter is, komt de wethouder daarmee terug naar de raad.

De gemeente heeft wat betreft de horecataak alleen de milieutaak bij de Omgevingsdienst neergelegd, dus die houdt zich totaal niet bezig met het vestigingsbeleid.

De **voorzitter** stelt vast dat dit punt als hamerstuk naar de raad gaat.

6. Vrijgave krediet vervangen parkeerautomaten

De heer **De Groot** gaat, zeker gezien het grote aantal meldingen over niet-werkende automaten, akkoord met dit krediet. D66 ziet het liefst automaten geplaatst die zich reeds hebben bewezen en waarover de gemeente dus referenties over onderhoud en dergelijke kan inwinnen bij andere gemeenten.

De heer **Aynan** onderschrijft de woorden van D66. Bij de huidige automaten kan alleen met munten worden betaald. Het mag niet zo zijn dat de verouderde automaten worden vervangen door minder automaten. Dus de PvdA ziet graag automaten die zijn uitgerust met alle moderne mogelijkheden. Hij ziet nog graag het programma van eisen tegemoet.

De heer **Dreijer** sluit zich aan bij de woorden van D66 en de PvdA. Hij ziet graag dat er contactloos kan worden betaald en dat het paneel voor het invoeren van de kentekens heel simpel werkt. Er zijn ook automaten die een bonnetje met een QR-code afgeven, zodat de automobilist de volgende keer alleen het bonnetje voor de automaat hoeft te houden.

Mevrouw **Klazes** stemt in met het krediet en gaat ervan uit dat het toekomstbestendige en gebruikersvriendelijke automaten worden.

De heer **Smit** leest dat er minder parkeerautomaten komen. Als dat in dit plan zo is, wil hij dat eerst bespreken. Het kan immers leiden tot een onaanvaardbare afstand voor mensen met een handicap. Als er te weinig automaten worden teruggeplaatst, is het krediet te beperkt, want OPH wil hetzelfde aantal automaten terug. Dan gaat OPH dus niet akkoord.

De heer **Boer** vindt het vreemd dat dit krediet nu op stel en sprong moet worden besproken.

Vervanging van de parkeerautomaten hoort toch bij de modernisering van het parkeerbeleid. De VVD zal dan ook niet instemmen met dit krediet en ze zou het waarderen als dit punt wordt uitgesteld totdat de maatregelen inzake het moderniseren van het parkeren zijn besproken.

Mevrouw **Klazes** brengt hiertegen in dat het wel degelijk twee onderwerpen zijn die losstaan van elkaar. Het gaat ook om twee kredieten. Het krediet voor de vervanging van de automaten wordt nu aangevraagd en het krediet dat te maken heeft met het moderniseren komt pas later.

De heer **Boer** is het hiermee niet eens. Het een heeft wel degelijk met het ander te maken. Een bepaald deel van het budget wordt al gereserveerd voor de aanschaf van automaten in de wijk waar waarschijnlijk betaald parkeren gaat worden ingevoerd. Dat vindt de VVD een verkeerd signaal naar de inwoners. Er is ook helemaal geen haast. Het stamt uit de vorige coalitieperiode, dus een paar maanden wachten kan echt nog wel.

Mevrouw **Klazes** wijst erop dat er enorm veel klachten over deze gebruikersonvriendelijke automaten binnenkomen. Er is wel degelijk haast bij in het belang van zowel de bewoners als de bezoekers van Haarlem.

De heer **Boer** wil vooral recht doen aan de bewoners die de komende weken komen inspreken over het moderniseren van het parkeren.

De heer **Aynan** heeft juist begrepen dat de nieuwe automaten uitsluitend voor het centrum zijn bedoeld. De heer **Boer** wijst op de twee onderdelen bij dit krediet: het vervangen van de automaten in het centrum en een deel dat wordt gereserveerd voor de aanschaf van parkeerautomaten in de wijken rondom het centrum. Die twee zaken hebben wel degelijk met elkaar te maken.

De heer **Bloem** wil in ieder geval het programma van eisen zien. Er kunnen nog zo veel goede ideeën uit de stad komen en dan is het zonde dat nu niet mee te nemen. Dat ziet hij graag terug in de commissie.

De heer **Van den Raadt** vraagt in hoeverre rekening wordt gehouden met de wens van de overheid en van de gemeente om ouderen langer zelfstandig thuis te laten wonen in dit stuk. Hij ziet de parkeermogelijkheden alleen maar verslechteren. Niet iedere 85+'er heeft een pinpas of kan er goed mee overweg. Dat de afstand naar de automaten groter wordt, kan ook een obstakel vormen voor ouderen. De privacy zou niet in gevaar zijn, want mensen kunnen ook een kaartje kopen en dat achter de ruit plaatsen. Hij hoort graag of het klopt dat mensen dan naderhand moeten kunnen aantonen dat

ze betaald hebben en dus gerechtelijke stappen moeten nemen. De berekening laat de opbrengst van deze nieuwe automaten zien, maar wat nu als iedereen uit privacyoverwegingen XXX invult? Worden er dan nog kosten uitgespaard of moeten alle auto's dan toch worden gecontroleerd? Als alleen pinpasbetalingen mogelijk zijn, wordt het wellicht voor sommige toeristen ook ingewikkeld. Als het gaat om de afstanden tussen de betaalautomaten vraagt hij rekening te houden met invalide mensen. Mevrouw **Barth** is over het algemeen tevreden over het voorstel. Het is prima als straks met de pinpas kan worden betaald, maar ze zou wel graag zien dat er ook met fysiek geld kan worden betaald. De ChristenUnie is blij met verkleining van de maximale afstand van 350 naar 250 m, maar ze zou het liefst een nog kleinere loopafstand van 200 m zien. De heer **Baaijens** gaat akkoord met het vrijgeven van het krediet.

Wethouder **Sikkema** is blij te horen dat de raad in meerderheid akkoord gaat met vrijgave van het krediet. De suggesties die nu worden meegegeven, neemt ze mee. Het is niet gebruikelijk het programma van eisen met de raad te delen. In de nota is helder uiteengezet waarom niet wordt gekozen voor contante betalingen. Daaraan kleven kosten en daarbij spelen veiligheidsaspecten mee. Er gaat straks een aanbestedingsprocedure lopen en daarin worden de belangrijke aspecten meegegeven. Op basis van die criteria wordt dan een automaat geselecteerd.

De heer **Aynan** benadrukt dat gebruikersvriendelijkheid voor de PvdA heel belangrijk is. De heer **Boer** leest over aanschaf van automaten in het centrumgebied en rondom het centrum. Hij vraagt of de wethouder in de aanbesteding meeneemt dat er nu twee keer automaten worden aangeschaft.

Wethouder **Sikkema** legt uit dat de automaten worden vervangen daar waar nu automaten staan. Dat staat echt los van de discussie die de raad nog moet voeren over betaald parkeren. In de aanbesteding kan wel worden opgenomen dat de gemeente apparaten met een bepaalde korting kan aanschaffen mochten er later toch meer nodig zijn. Als dat niet nodig is, is dat niet nodig. Die discussie wacht ze af. De suggesties van de PvdA en het CDA neemt ze mee. Er zijn ook suggesties die ze niet kan meenemen, namelijk contant betalen en evenmin dat de afstand tot de parkeerautomaat kleiner wordt. Men hoeft nu immers niet langer heen en terug naar de auto, maar men betaalt bij de automaat en daarmee is het klaar. Op die langere loopafstanden is het hele budget gebaseerd. De apparaten worden niet een-op-een vervangen; het worden er minder.

Wethouder **Sikkema** zal de commissie nog schriftelijk informeren, voordat de aanbesteding gedaan wordt, over welke punten, vooral die met betrekking tot de gebruikersvriendelijkheid, zij zal neerleggen in de aanbesteding. Wat Amsterdam doet (automatische een bon), is Haarlem niet van plan. Met de scanwagen wordt bekeken of iemand is aangemeld en dan wordt gekeken of er wel of niet een kaartje ligt. Voor het college is privacy heilig en bij de methodiek van de gemeente is de privacy gewaarborgd.

De heer **Van den Raadt** vraagt hoe het te rijmen valt dat mensen enerzijds langer zelfstandig moeten blijven en dan alleen met een pinpas bij een parkeerautomaat kunnen betalen.

Wethouder **Sikkema** vindt het apart dat langer zelfstandig thuis blijven wonen, wordt gekoppeld aan pinbetalingen. Het merendeel van de oudere automobilisten is echt heel handig met de pin.

De heer **Aynan** voegt hieraan toe dat in het centrum vijf parkeergarages staan waar men per minuut met cash geld kan betalen. En voor mensen die echt niet kunnen lopen, zijn er de gehandicaptenparkeerplekken en de gehandicaptenparkeerkaarten waarmee men gratis kan parkeren in het centrum. De **voorzitter** concludeert dat dit punt als hamerstuk met stemverklaring naar de raad gaat.

7. Inspreken Maatregelen moderniseren parkeren

Mevrouw Van Paassen vindt de kraskaarten en de leges bezwaarlijk. Als mensen geen mobiel hebben of niet over internet beschikken, moeten ze leges betalen voor de aanschaf van die kraskaarten. De betaaldparkerenregeling in de avonduren à 6,50 euro per uur is absurd. Ze is voorstander van digitaliseren en moderniseren, ze heeft begrip voor betaald parkeren, maar 6,50 euro per uur voor haar bezoekers in de avonduren is echt absurd. Twee bezoekerskaarten zijn onvoldoende. Bovendien zal het probleem verschuiven naar de gebieden net buiten het centrum waar dan nog geen betaald parkeren is. Het kan niet zo zijn dat Haarlem betaald parkeren ook op zondag invoert. Desgevraagd geeft ze aan dat die 6,50 euro niet alleen voor toeristen is, maar voor alle mensen die daar willen parkeren als er

geen bezoekersschijf meer is. Als haar 400 uur op is, moeten haar bezoekers ook die 6,50 euro per uur betalen.

De heer Pollack is tegen het plan in totaliteit. Fiscaal parkeren is in feite diefstal van de mensen die tot nu toe betaald hebben voor hun auto. De burgers betalen 10 euro minder en mogen in de hele stad parkeren, maar daarbij wordt de parkeerruimte vrijgegeven aan iedereen. De gemeente heeft vorig jaar aangegeven dat de overheid ruim een miljoen heeft ingenomen van de gemeente in de vorm van een bijdrage aan het gemeentefonds als het om de bekeuringen gaat. Maar daarbij ging het om een proef. Tijdelijk dus. Het zou niet kostendekkend zijn, maar het geld kwam gewoon in de gemeentekas. Dat wist de gemeente of dat had ze moeten weten. Hij roept op een veel beter plan te maken in samenwerking met mensen die er verstand van hebben.

De heer Hooiveld spreekt zijn afkeuring over de parkeerplannen uit. Fiscaliseren is een extra lastenverzwaring voor de burgers. Veel mensen hebben de auto en zelfs de tweede auto gewoon nodig om hun gezin draaiende te houden. In Nederland betalen burgers ook al de hoogste accijns op benzine en diesel, men betaalt motorrijtuigenbelasting, BPM en een behoorlijke prijs voor een parkeervignet en een bezoekerskaart. Iedereen is bereid te betalen voor het parkeren, maar een verhoging van 280% voor het ontvangen van bezoek is absurd. De reputatie van winkelstad Haarlem is in het geding. Hoge parkeertarieven maken het voor bezoekers minder aantrekkelijk om de stad te bezoeken. De gemeente zou moeten zorgen voor voldoende en betaalbare parkeerplaatsen. De beschikbare parkeergarages zijn niet vol omdat het parkeren te duur is. Parkeren op zondag dient gratis te blijven. Fiscaliseren is een oneerlijke manier om de gemeentelijke tekorten aan te zuiveren, omdat de burger daarmee de rekening betaalt van foutief beleid of verkeerde berekeningen van de gemeente. Desgevraagd geeft hij aan dat er wel drukker zondagen zijn, maar er is geen sprake van problemen. De gemeente moet nadenken over hoe ze de beschikbare ruimte in de parkeergarages beter kan benutten. Met lagere prijzen wordt dat vanzelf aantrekkelijker.

De heer Van Breemen spreekt in als bestuurslid van de vereniging Spoorwegkwartier. Er is begrip voor het dienen van de leefbaarheid in Haarlem, de belangen van de bewoners en de financiële belangen, maar het feit dat de inkomsten uit de parkeerboetes bij de rijksoverheid terechtkomen, mag niet in dit spanningsveld terechtkomen. De afspraak met het Rijk deugt niet en moet dus met het Rijk worden opgelost. Als het voorstel toch wordt doorgevoerd, heeft hij een aantal suggesties. Een bezoekersregeling van maximaal 400 uur vereist meer maatwerk en flexibiliteit om te kunnen afstemmen op de individuele wensen. Hij stelt voor een systeem te hanteren dat vergelijkbaar is met het beltegoed: men koopt een aantal parkeeruren, waardeert die naar eigen behoefte op en de voorwaarde is dat de kosten binnen het kader blijven van de eerste kaart. De ongelijkheid tussen elektrische en gewone auto's moet uit het plan worden gehaald. Die auto's worden al gesubsidieerd en onttrekken juist ruimte aan de parkeerplaatsen voor algemeen gebruik. Het aanpassen van de parkeertijden op de zondagen is onzinnig: het zal geen extra inkomsten opleveren en al helemaal geen voordeel voor de bewoners. Hij doet de aanbeveling in het weekend gebruik te maken van de leegstaande parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld het UWV en het Nova.

De heer Paul Schouten spreekt zijn zorg uit over het feit dat er geen mogelijkheid tot maatwerkoplossingen is opgenomen. Hij woont in de Van Oosten de Bruynstraat waar al heel lang parkeerproblemen spelen. In deze straat zitten veel maatschappelijke functies. Na veel wijzigingen is de parkeersituatie nu naar tevredenheid van de meeste straatbewoners en bezoekers eindelijk goed ingeregeld. Door het huidige plan in te voeren, lopen straks alle bezoekers van deze instellingen op tegen betaald parkeren. Dit zal tot gevolg hebben dat er voor de bewoners onvoldoende parkeerplaatsen over zijn. Op sommige activiteiten komen wel 200 bezoekers af. Dat 90% van de beschikbare plaatsen is bedoeld voor vergunninghouders is in deze straat niet haalbaar. Op meer plaatsen in Haarlem zal een maatwerkoplossing noodzakelijk zijn. De heer Schouten heeft in eerdere gesprekken zijn zorgen al kenbaar gemaakt en hij heeft ook al eerder ingesproken. Toch staat zijn zorgpunt niet eens genoemd. Hij voelt zich niet serieus genomen. Hij verzoekt de tien vaste parkeerplaatsen ter hoogte van Trionk te handhaven, deze vanaf 18.00 uur voor vergunninghouders beschikbaar te houden en het overige betaald parkeren in de straat niet toe te staan.

Desgevraagd legt hij uit dat er in het verleden heel veel problemen zijn geweest. Als de tientallen parkeerplaatsen vol zijn, kan een voetbalvereniging gewoon naar het Emmaplein toe waar naast de Bavo gigantisch veel parkeerplaatsen zijn. De mensen die daar wonen, moeten wel gewoon hun auto

kwijt kunnen. Ook de heer Schouten is nagenoeg bij alle gesprekken geweest en hij heeft niets teruggezien van zijn standpunten.

De heer Van de Voort spreekt in als lid van de wijkraad Patrimoniumbuurt. Het voorliggende plan vormt geen oplossing voor het schaarsteprobleem. De wethouder heeft aangegeven dat er een schaarsteprobleem is, dat de gemeente 10 miljoen euro tekortkomt en dat parkeren daaraan 1,5 miljoen euro moet bijdragen. Daarmee wordt het schaarsteprobleem toch niet opgelost. Bij de presentatie van de cijfers in de lichtfabriek bleek dat er ruim 16.000 parkeerplaatsen zijn in zone C. Er zijn 15.500 vergunningen uitgegeven. De parkeerdruk in zone C is gemiddeld 89%. Hij constateert dat er geen directe schaarste is, maar dat de wethouder die schaarste wel creëert. Bij elke herinrichting in Haarlem worden parkeerplaatsen geschrapt – recentelijk nog bij de Friese Varkensmarkt en de Velslerstraat en straks door een restaurant te beginnen op het dek van garage De Kamp ten koste van een kleine 100 parkeerplaatsen. Haarlem heeft inmiddels 60 miljoen euro bezuinigd en staat er goed voor; die 1,5 miljoen euro voor parkeren lijkt daarmee overbodig. Het echte probleem is het frauduleus gebruik van de bezoekersschijf. Handhaving schiet tekort. Bebording is verwarrend. Er is ondanks alle voorlichting geen draagvlak voor dit plan. De Haarlemmers willen de bezoekersschijf behouden en geen parkeerautomaten in de wijk. Dat dient het uitgangspunt van het nieuwe beleid te zijn.

Hij is bijna bij alle gesprekken geweest, maar in het voorstel is bijna niets van die inspraak teruggekomen. Desgevraagd beaamt hij dat er geen problemen zijn omdat het aantal vergunningen onder het aantal parkeerplekken ligt. De wethouder zoekt een oplossing voor een niet bestaand probleem. Bij garage De Kamp gaat het helemaal niet om 34 plaatsen die worden opgeofferd, maar het zijn er minstens 80 en dan moeten er ook nog vrachtwagens in- en uitrijden.

Mevrouw Van Bakel woont bij de Bavobasiliek. Van parkeeroverlast in haar straat is na 09.00 uur niets te merken. Ze vraagt zich af waarop die bevindingen zijn gebaseerd. De bezoekersspas wordt afgeschaft. Dat moet voortaan digitaal, maar dat ziet ze als een inbreuk op haar privacy. Alles wat in een computer zit, ligt op een gegeven moment toch op straat. De oplossing om XXX in te tikken lijkt haar prima. Op de zondagen vrij parkeren is ook goed. De huidige regeling werkt prima. Ze constateert geen enkele overlast. Ze wil geen automaten in de straat en de papieren parkeerschijf behouden.

De heer Spanjaard zat hier vorig jaar ook; er lijkt niet veel te zijn gedaan met die inspraak van vorig jaar. Een aantal jaren geleden werd het belanghebbendenparkeren ingevoerd, net als de bezoekersschijf. Daarmee werd aan de bewoners gegarandeerd dat ze bij hun huis konden parkeren. Dat werkt in de praktijk uitstekend. Niet-bewoners worden uit de woonwijken geweerd; dagjesmensen kunnen in de openbare garages en op straat parkeren. In plaats van de bescherming te handhaven wil de wethouder die nu wegnemen. Ze fingeert en creëert problemen en komt met oplossingen die geen hout snijden. Als de parkeerzones en de parkeerschijf in stand blijven, kan iedereen gewoon in de buurt parkeren en is al die geldverslindende onzin overbodig. Het parkeren dunder maken zal het autogebruik en de parkeerdruk niet verminderen. Het kan dan ook niet zo zijn dat juist deze Haarlemmers gepakt worden. Voor veel mensen wordt het echt een probleem deze extra kosten te dragen. Betalen op zondag en een rantsoen van 400 uur per jaar: de plannen moeten van tafel.

De heer Peter Schouten is al 49 jaar gevestigd met zijn familiebedrijf Autoschadebedrijf Schouten aan de Brouwersvaart. Natuurlijk heeft hij te maken met parkeren en de ontwikkeling daarvan. Van altijd een plekje, naar vechten om een plekje. Toen de vignetten en forensen die hun auto vanaf 8.00 uur 's ochtends in de wijk parkeerden. Na invoering van vignetten in de Leidsebuurt ontstond er weer een werkbare situatie. Overdag is er plekje genoeg. De twee bezoekersvignetten zijn niet altijd toereikend. De nieuwe plannen zijn niet alleen voor bewoners, maar ook voor zijn familiebedrijf rampzalig. Dik betalen? Verhuizen naar de Waarderpolder? Stoppen? De heer Schouten wijst op de homepage van de gemeente: Haarlem biedt veel, niet alleen voor zijn bewoners, maar ook voor bezoekers en ondernemers. Let u daar alstublieft op. Desgevraagd licht hij toe dat hij auto's repareert. Er zijn altijd wel een paar auto's die buiten staan, waaronder vervangend vervoer voor zijn klanten. Een nog strakkere planning is niet relevant in zijn branche. De vraag waar het omslagpunt ligt dat hij de stad uitgaat, kan en wil hij niet beantwoorden.

De heer Van der Zanden benadrukt dat er op zondag steeds meer problemen komen met het parkeren. Binnenstadbewoners kunnen nauwelijks bezoekers ontvangen. Parkeren is schreeuwend duur; daarmee staat Haarlem op de derde plek in Nederland. De parkeergarages staan leeg en lijden 1 miljoen euro verlies; het straatparkeren levert 8 miljoen euro winst op. Kennelijk subsidiëren de bewoners de stadsbezoekers door een deel van de garagerekening te betalen. Het moet niet gekker worden. Om

deze problemen op te lossen komt de wethouder nu met maatregelen die de essentie van het probleem niet oplossen. Het wijzigen van de bezoekersregeling en betaald parkeren op zondag kan nog enigszins verstandig zijn, maar voor intensieve mantelzorgers, oppassers enz. is er geen fatsoenlijke oplossing. In zijn bijlage heeft hij een creatieve oplossing geschetst. De tarieven in zone B gaan een beetje omhoog, de garagetarieven blijven gelijk. Dus even boodschappen doen is duur en de garages blijven leeg. Zone C wordt een transferium en de bewoners kunnen daar overdag zeker niet meer parkeren. Buitenstaanders mogen daar namelijk parkeren tegen een vrij laag tarief, een el dorado voor forensen en stadsbezoekers – en helemaal in strijd met het collegebeleid. Dat moet anders: bewoners en bezoekers op de eerste plaats, winkelend publiek stimuleren en toerisme en uitgaanspubliek de garages in loods. Forensen en ov: in de garage. Stop met de kruissubsidiëring. Desgevraagd licht hij toe dat de eerste een of twee uur voor het winkelen heel goedkoop zouden kunnen zijn en daarna moet het buitenissig duur worden. Dat is de enige manier om langparkeerders naar de garages te lokken. De huidige voorstellen doen dat niet. Bewoners betalen nu veel te veel en dat betekent dat de 200 euro die de binnenstadbewoners nu betalen, terug moet naar de kostprijs, circa 50 euro. Dat kost ongeveer 2,1 miljoen euro. Dan moeten de parkeertarieven in de garages 30% omhoog, dus 3,50 euro per uur. Dat is nog steeds lager dan in Amsterdam en Utrecht. Doordat de langparkeerders niet meer op straat staan, brengen die garages meer op. Daarmee is de kruissubsidie afgeschaft.

De heer De Leeuw spreekt namens de VvE van de Hoftuin, het eerst opgeleverde blok in de N2 van Haarlem. Overdag is er parkeerdruk door de medewerkers en bezoekers van het ziekenhuis en het zwembad. De oorzaak van de huidige parkeerdruk ligt in het gegeven dat parkeren in de Entree gratis is ten opzichte van het ziekenhuis. Hij is bij diverse bijeenkomsten over die parkeerproblematiek geweest. De gemeente beweert naar de stad te hebben geluisterd, maar in de huidige maatregelen herkent hij niets van zijn ideeën. Voor de Entree zou een parkeerzone C gaan gelden. Vreemd, want de parkeerdruk wordt juist overdag ervaren. Modernisering van het parkeerbeleid, maar niet voor parkeren op eigen terrein, de POET-regeling. In geval van POET constateert hij geen innovatie en modernisering. Bewoners met die POET-regeling leveren al een positieve bijdrage aan het terugdringen van de parkeerdruk, maar ze worden negatief gediscrimineerd omdat ze voor de eerste auto op gemeentegrond het tweede vergunningstarief moeten betalen. De oplossing: een parkeerzone E met een POET-regeling waarin voor de tweede auto het eerste tarief geldt met een aangepast tarief dat net iets duurder is dan bij het ziekenhuis. Bij de Hoftuin zijn er 's avonds geen problemen zoals bij zone C. Hij gaat graag nog weer de dialoog aan om tot een passende oplossing te komen voor de Entree. Desgevraagd geeft hij aan voorstander te zijn van een parkeerverbod met ontheffinghouders. Een blauwe zone zou een oplossing kunnen vormen. Hij is betrokken geweest bij de diverse discussies en bijeenkomsten. Als bestuursvoorzitter van de VvE heeft hij direct contact met alle bewoners en hij heeft een afspiegeling gegeven van hetgeen daar leeft. Er is contact geweest met de gemeente. De beleidsbepalers kijken voornamelijk naar de punten die hen het best passen en de andere oplossingen laten ze buiten beschouwing. Er is ook al een bewonersenquête gehouden.

De heer Sassen spreekt namens de ondernemers van winkelgebied Zijlweg. Het voorstel is nog niet voldoende om de inspraak in te gaan. De maatregelen zijn te rigide en te verstrekkend. Er is geen sprake van een afgerond participatieproces, want die stadsgesprekken zijn te vrijblijvend geweest. De ondernemers zijn niet gehoord over hun voorstel voor straatparkeren. Het beleid is te veel gericht op de langparkeerder, waarbij met extreem hoge tarieven wordt geprobeerd de parkeerder te verleiden gebruik te maken van de parkeergarages. De ondernemers op de Zijlweg hebben voor het grootste deel te maken met klanten met een kortdurende parkeerbehoefte. Voorgesteld is dan ook met de parkeerautomaten een laag starttarief te hanteren voor de eerste tien minuten. Daarmee is de doorstroming gegarandeerd. Zo gebeurt het in Hoofddorp ook. Dit regime zou ook moeten gelden in een eventueel gefiscaliseerd belanghebbendengebied. Dienstverlenende bedrijven vormen een belangrijke voorziening voor de stad. De huidige verhoging van de parkeertarieven brengt het voortbestaan van de winkels in gevaar. De ondernemers zouden graag willen aansluiten op de app in parkeergarages waarbij ondernemers kunnen bijdragen aan het parkeertarief voor hun klanten. Misschien kan dat straks ook bij de nieuwe automaten op straat.

De heer Stevens verbaast zich erover dat een dergelijke ingrijpende wijziging niet wordt gecommuniceerd met de burger. Sinds 1999 woont hij in de Leidsebuurt. Toen was het vechten om een plek. Dat gaat nu beter. 's Avonds is het nog wel een probleem. Deze maatregelen lossen dat probleem echter niet op. Het vorige plan ging van tafel, maar de wethouder komt nu met hetzelfde

plan. Dat is helemaal verbazingwekkend. Het autobezit van twee per adres wordt afgeschaft, maar veel mensen zijn afhankelijk van hun auto en dan wordt het erg ingewikkeld.

De heer Herfst woont in zone C in de Spaarndamseweg dicht bij de Havendienst. Hij voorziet daar een groot probleem zodra betaald parkeren wordt ingevoerd. Er zullen veel dagjesmensen komen parkeren. Een alternatieve plek is gelijk een heel eind verder de buurt in. Vergunningsplekken zijn bedoeld voor bewoners en het bezoek van bewoners. Als het overdag wat leger is, is dat positief voor de leefbaarheid. 400 parkeeruren is wel heel erg beperkt. Als zijn ouders binnenkort twee dagen per week op zijn baby komen passen, vergt dat minimaal 720 uur en dat gaat hem 1200 euro kosten. Dan heeft hij nog geen avondje bezoek. Een bezoekje gaat zijn vrienden 40 euro kosten. Hij roept op Haarlem geen Amsterdam of nog erger te laten worden.

De heer Quadekker woont op de Tempeliersstraat en heeft twee auto's nodig om zijn gezin draaiende te houden. Hij en zijn vrouw werken beiden in Amsterdam en daarmee is hij representatief voor een groot deel van de Koninginnebuurt. Het basisidee van dit plan vindt hij verkeerd: het openstellen van de parkeerplekken voor iedereen gaat de parkeerdruk niet verlagen. Als de gemeente dat wil vaststellen, zou ze eerst eens een pilot moeten starten. Die 400 uur voor bezoekers zijn ridicul, net als de kosten van de bewonersvergunning die omhooggaan. Er is nog veel nadenkwerk te doen.

De heer Van Lohuizen, buurman van de heer Quadekker, begrijpt niet welk probleem nu wordt opgelost. Blijkbaar moet de opbrengst uit parkeren omhoog, is er in de binnenstad een parkeerprobleem en wordt er misbruik gemaakt van parkeerkaarten. In de Tempeliersstraat valt de parkeerdruk nog mee. De auto staat wel eens een paar straten verderop, maar dat is nog acceptabel. Hij ziet geen reden het te veranderen. Hij maakt volop gebruik van de bezoekersvergunning. Met de verlengde avonduren komt dat neer op zo'n 600 uur. Die 400 uren schieten dus tekort. Hij moet straks meer betalen voor minder beschikbare plaatsen om te parkeren en een slechtere bezoekersregeling. Hij heeft het gevoel dat de weg terug straks heel erg moeilijk wordt. Het parkeerprobleem in het centrum moet worden opgelost door het probleem daar op te lossen. Nu lijkt het erop dat het parkeerprobleem in het centrum wordt geëxporteerd naar de wijken daaromheen. Op de vraag of hij verwacht dat het parkeerbeleid straks wordt uitgerold naar de omringende wijken, geeft de heer Van Lohuizen aan dat precies om die redenen de verandering niet plaats hoeft te vinden. Het probleem zit met name in het centrum en niet in zijn wijk. Dit systeem zal de parkeerdruk in zijn wijk juist doen toenemen.

De heer Bok woont ook in de Tempeliersstraat en onderschrijft de twee eerdere betogen volledig. Hij heeft een parkeervergunning voor de Tempeliersstraat, maar gebruikt ook de parkeergarage onder het Houtplein. Die garage is moeilijk te vinden en misschien daardoor vrijwel altijd leeg. Hij ligt wel heel dicht bij het centrum. Die kan echt veel beter worden geëxploiteerd, maar dan moet hij wel vindbaar zijn. Dat geldt voor meer garages in en rond Haarlem. Hij roept op ervoor te zorgen dat mensen die garages weten te vinden en dat ze rendabel worden in plaats van alles af te wentelen op de hoofden van de buurtbewoners. Op de vraag of hij gebruik zou willen maken van de parkeergarage onder het Houtplein, geeft hij aan dat je dan minstens een minuut of acht moet lopen en daarmee is het voor bewoners weinig aantrekkelijk. De parkeertarieven in de garages zijn telkens verhoogd; hij betaalt nu 120 euro per maand. Lagere prijzen maken het parkeren in de garages aantrekkelijker.

Mevrouw Veen is tegen de nieuwe plannen. Ze begrijpt dat er een probleem is en dat daaraan iets moet worden gedaan. 400 bezoekersuren, dat is niet te doen voor een gezin waar opa's en oma's oppassen. Het gaat straks 77 euro per dag kosten als ze over die 400 uur heen is. Er is een probleem en dat vergt een oplossing, maar er is ook nog het nodige op te lossen via handhaving. Ze begrijpt de verhoging ook nog wel, maar het gaat fout als de bewoners een maximum aantal uren wordt opgelegd. Laat dat open. Mensen willen heus wel betalen als het een redelijk bedrag is, 0,25 cent per uur. Haarlem zou leefbaar moeten blijven, maar dit beleid draagt daar niet aan bij. Ze hoopt dat het college de maatregelen wil heroverwegen.

De heer Vonk ziet een slecht plan voor de Haarlemse wijken, waarbij de rust nog meer in het gedrang komt. De vele parkeerautomaten hebben maar één doel: het financieel wanbeleid van de gemeente over de hoofden van de burgers oplossen. Met het plan is van alles mis. De wethouder wil geld verdienen door parkeren in de wijk toe te staan. Om de burger gerust te stellen, worden de parkeerkosten zo hoog opgeschroefd dat niemand zijn auto gaat parkeren. Volksverlakkerij. Hij voorziet dat na een jaar de parkeerkosten omlaag zullen gaan en dat bewoners worden geconfronteerd met overvolle straten en rondjes rijdende automobilisten in een lucht die vergeven is van het fijnstof. Een wethouder dient vooral de belangen van de burgers te dienen. Hij roept de raad op het referendum

te organiseren zodat de wethouder kan verdwijnen. Een half uur voor aanvang van deze vergadering zijn de kosten voor de parkeerautomaten al gereserveerd. Schande. De heer Vonk maakt al zeven jaar gebruik van de Houtpleingarage. De winkelganger moet naar die garage toe en de bewoners moeten tegen een laag tarief gewoon in hun buurt met een vergunning kunnen parkeren. Maar er is nu een financieel aspect gemengd in een goed functionerend systeem. Het zou prettig zijn als het gehele college meer oog en oor krijgt voor de burger.

Mevrouw **Klazes** roept de heer Sassen op zijn bijdrage tijdens de inspraakperiode in te dienen. Voorts meldt ze dat die tweede parkeervergunning niet wordt afgeschaft.

De heer **Boer** bedankt alle mensen voor hun komst en hij roept de insprekers op mee te doen aan de actie voor een referendum.

De **voorzitter** bedankt alle insprekers voor hun inbreng.

Pauze

8. Maatregelen moderniseren parkeren

Mevrouw **Klazes** constateert dat er net als een jaar geleden veel mensen komen inspreken uit met name onvrede. Toch is er veel gebeurd het afgelopen jaar. Niets doen is geen optie gezien de schaarste van de ruimte. De gemeente heeft veel informatie opgehaald en in de parkeernota verwerkt. De maatregelen nu zijn op een heel andere manier tot stand gekomen: in samenwerking met de stad en door middel van een website waarop iedereen zijn ideeën kwijt kon. Natuurlijk is niet iedereen blij en zijn er strijdige belangen. Het plan dat nu voorligt, is echter het resultaat van een zorgvuldige belangenafweging.

Desgevraagd legt ze uit dat mensen die komen inspreken, zich niet gehoord voelen. Ze heeft ook allerlei mails ontvangen van mensen die zich wel gehoord hebben gevoeld, omdat hun ideeën zijn meegenomen in de nota. GroenLinks is blij dat de leefbaarheid in de wijken groter zal worden.

Mevrouw Klazes vraagt graag extra aandacht voor de gevolgen voor mantelzorgers en ouderen. De tarieven voor daluren op straat kunnen nog verder naar omhoog om mensen te bewegen de parkeergarages te gebruiken. Leefbaarheid staat voorop. Als het verschil tussen straatparkeren en garageparkeren groter wordt, zullen meer auto's uit de straat verdwijnen. Voorts is maatwerk voor GroenLinks heel belangrijk en daarvoor zijn ook vanavond weer goede suggesties gedaan.

De heer **Boer** legt uit dat straks iedereen in de wijken mag parkeren daar waar nu alleen bewoners en hun bezoekers mogen parkeren. Er zullen dus zeker niet minder auto's in die leefbare straat komen, maar de wethouder doet wel een greep in de portemonnee van bewoners.

Mevrouw **Klazes** legt uit dat iedereen er mag parkeren, maar als de tarieven in de daluren hoger zijn, heeft dat wel degelijk een verlaging van de parkeerdruk tot gevolg. Ze hecht eraan dat de bezuiniging zoals die in het coalitieakkoord is afgesproken, wordt gerealiseerd.

De heer **Bloem** vraagt of de genoemde bedragen nog wel betaalbaar zijn voor grootouders die komen oppassen.

Mevrouw **Klazes** legt uit dat er nu heel veel misbruik van het systeem wordt gemaakt. De eerste vergunning wordt goedkoper en er is uitgegaan van een gemiddeld aantal bezoeken. Bovendien is het voorstel nog niet in beton gegoten. Er is nog een inspraakperiode.

De heer **Smit** hoort mevrouw Klazes nu een link leggen tussen leefbaarheid verhogen, terwijl ze iedereen wil toelaten in zone C, en een hoog parkeertarief omdat er een bezuiniging moet worden gerealiseerd. Die combinatie vindt hij niet logisch. Er moet kennelijk een inkomstenverhoging worden doorgevoerd.

Mevrouw **Klazes** legt uit dat de term die wordt gebruikt, bezuiniging is. En als mensen worden verleid in garages te parkeren, wordt de leefbaarheid in de wijken wel degelijk verhoogd.

De heer **Van den Raadt** vraagt of die bezuiniging genoeg is op het moment dat er 1 miljoen euro is binnengehaald. Daarna zouden de tarieven bijvoorbeeld naar omlaag kunnen. Is dat een optie?

Mevrouw **Klazes** legt uit dat alles wat boven die 1 miljoen euro wordt binnengehaald, naar het onderhoud van de openbare ruimte gaat. Goed nieuws dus. Het streven is 1 miljoen euro en de schatting is 1 miljoen euro.

De heer **Bloem** is boos op de coalitiepartijen. De coalitie gebruikt moderniseren als excuus om geld binnen te harken. Het lijkt alsof noodzakelijke verbeteringen en tariefverhogingen in een pakket

moeten worden doorgevoerd, alsof het een niet zonder het ander kan. Betaald parkeren hoort niet thuis in woonwijken. Dat is asociaal. De gemeente heeft een probleem omdat het Rijk heeft bezuinigd. Haarlem krijgt geen geld meer voor boetes. Die hogere tarieven lossen de parkeerplekschaarste niet op. De SP zal niet instemmen met het duurste parkeertarief van Nederland.

De heer **Van den Raadt** vraagt of de heer Bloem een waterbedeffect verwacht van de invoering.

De heer **Bloem** denkt zeker dat het steeds gemakkelijker zal worden die zones verder uit te breiden.

De heer **Boer** wijst erop dat de gemeente al 338.000 euro heeft ingeboekt vooruitlopend op de binnen te harken gelden bij verdere uitbreiding van het betaaldparkerengebied.

De heer **Bloem** wist dit niet, maar schrikt hier wel van.

Mevrouw **Klazes** vraagt of de heer Bloem weet dat vergunninghouders in verschillende wijken graag invoering van betaald parkeren in hun belanghebbendengebied zouden zien. Dit plan biedt de mogelijkheid om het op straatniveau uit te breiden.

De heer **Bloem** wacht die bezoekers op de publieke tribune dan af. Het systeem van vergunninghouders in belanghebbendengebieden is altijd met instemming van de bewoners ingevoerd. Dat principe wordt nu losgelaten. De bezoekersschijf is nu betaalbaar en gemakkelijk in gebruik en elk alternatief zou dat ook moeten zijn. Mensen worden op hoge kosten gejaagd.

Dan de koopzondagen. Wat winkeliers en bewoners in het centrum hiervan vinden, staat nog nergens.

De heer **Boer** meldt dat de voorzitters van MKB Haarlem en de Ondernemersvereniging van Haarlem Centraal zich vanmiddag bij hem gemeld hebben. Ze zijn zich een ongeluk geschrokken van deze voorstellen. Het wordt funest voor de ondernemers.

De heer **Bloem** vervolgt dat de wethouder met echte oplossingen moet komen voor de parkeerproblemen. Er staan wel aanzetten in het stuk, maar dat is niet genoeg. Voor een echt goed tarief moet iedereen, ook bewoners, altijd terecht kunnen in de parkeergarage. De Ripperdaggarage is een fiasco, maar kan een kans krijgen als het tarief echt goedkoop wordt. Dat geldt ook voor de garage onder de Dreef. De parkeerplaatsen bij het Novacollege, het UWV en veel andere instellingen staan leeg in de avonden en weekenden. De wethouder kan met de eigenaren aan de slag gaan om die open te stellen. Winkeliers in de Cronjéstraat zijn geholpen met juist een goedkoper starttarief. Hij moet constateren dat de coalitie niet bezig is met het oplossen van de parkeerproblemen, maar met het oplossen van een begrotingsprobleem. Als het huidige systeem op de schop gaat, moet er wel instemming zijn van de bewoners. Er moet dus een peiling komen. De SP kondigt een motie aan.

De heer **De Groot** haalt enkele zaken uit het coalitieakkoord naar voren: goede handhaving, goede bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeergarages inclusief goede communicatie en alleen uitbreiding van het vergunningsgebied wanneer dit een zichtbaar probleem oplost en er sprake is van draagvlak onder de bewoners. Garages dienen qua tarieven flink aantrekkelijker te zijn dan parkeren op straat. Hij heeft veel sprekers gehoord en D66 heeft de afgelopen maanden veel reacties ontvangen. D66 moet constateren dat de gemeente kennelijk nog onvoldoende duidelijk heeft gemaakt waarom deze maatregelen nodig zijn. Hij roept alle Haarlemmers op gedurende de inspraakperiode van zes weken hun mening te geven. D66 heeft drie speerpunten. Maatwerk is essentieel en op wijk- of misschien zelfs op straatniveau en per doelgroep moet worden gekeken naar de beste toepassing. Bij de bezoekerspassen kan wellicht rekening worden gehouden met bewoners die net iets minder handig zijn met digitale techniek. Doelgroepen binnen de gereguleerde gebieden vergen specifieke aandacht: ondernemers, deskundigen, artsen, sportverenigingen, kerken en dergelijke. Het aantal uit te geven vergunningen dient niet plaats te vinden op C-gebiedniveau, maar wellicht ook op wijk- en straatniveau. Dan de communicatie. Het moet voor bewoners en bezoekers helder zijn waar ze de beste parkeerplek kunnen vinden. Een helder communicatieplan, digitaal en analoog, ontbreekt. De verwijzing naar de garages kan veel specifiek en wellicht ook in het Engels. Leefbaarheid is het uitgangspunt. De openbare ruimte is van iedereen. D66 omarmt graag de maatregelen die bijdragen aan een leefbare stad.

De heer **Smit** informeert naar de relatie tussen leefbaarheid en fiscaliseren.

De heer **De Groot** wijst erop dat parkeren inderdaad ook een bezuinigingstaakstelling heeft van 1 miljoen euro. Bezuinigen is op alle terreinen lastig. D66 staat achter die taakstelling en fiscaliseren helpt daarbij. Bij fiscalisering komt nu 5 tot 6% meer parkeerplekken beschikbaar voor bewoners. Hij hoort graag of het college nog kans ziet een variant uit te werken waarbij de urengrens bij de bezoekregeling wordt opgerekt of vervalt; hoe de regeling kan worden aangepast voor Haarlemmers

met minder digitale middelen; in hoeverre de verhoging voor tweede vergunningen daadwerkelijk bijdraagt aan het afscheid nemen van een tweede auto; of het college het aantal uit te geven vergunningen op wijk- of straatniveau kan bepalen; of Haarlemmers voor dezelfde prijs een alternatief in een parkeergarage kunnen krijgen en om hoeveel plekken dat dan gaat.

De heer **Boer** wijst op het creëren van wachtlijsten. Dat zal tot waardevermindering van de huizen leiden. Bovendien is in de Parkeervisie afgesproken dat het invoeren van wachtlijsten pas wordt overwogen als alle andere maatregelen om de parkeerdruk op straat te verminderen, niet aantoonbaar werken. Hij hoort graag of D66 nog achter deze visie staat.

De heer **De Groot** staat achter de Parkeervisie en achter de uitspraak dat wachtlijsten goed – en daarom ook op wijkniveau – moeten worden bekeken. Ze zijn zeker niet het eerste middel om in te voeren, maar het kan een mogelijke oplossing vormen.

De heer **Visser** (ChristenUnie) vraagt wat D66 van een dynamisch systeem vindt waarbij bewoners standaard in de garages terecht kunnen als er voldoende plek is en zelfs een financiële prikkel krijgen vanwege de langere loopafstand. Dat gebeurt in Amsterdam ook al.

De heer **De Groot** wijst op het praktische bezwaar dat je dan mensen vraagt te anticiperen op drukte in parkeergarages. Dat veroorzaakt rondrijden.

D66 ziet graag dat bewoners voor dezelfde prijs als een vergunning de keuze kunnen maken in hun straat of in de parkeergarage te parkeren. Voorts ziet hij graag dat de gemeente de mogelijkheden uitwerkt voor de bijzondere doelgroepen op de zondagen. D66 wil alleen gereguleerd parkeren invoeren als daarvan een grote bewonersgroep voorstander is. De flexibiliteit van het systeem zou mogelijk maken dat het op straatniveau gebeurt. De doelgroep moet dan wel groot genoeg zijn. D66 zou graag nog andere methodes zien uitgewerkt om de parkeerdruk in C-wijken te voorkomen. Een aantal methodes is al voorbijgekomen.

De heer **Bloem** hoort graag wat D66 ervan vindt om iets wat zo grootschalig is de bewoners van die straten voor te leggen in de vorm van een peiling.

De heer **De Groot** zou daarover willen nadenken.

De heer **Boer** wijst op het tarief van 6,50 euro per uur. D66 was eerder fel tegenstander van een hoger tarief dan het Amsterdamse tarief. Hij is benieuwd of D66 dat nu wil loslaten.

De heer **De Groot** zou dat in dit geval om de parkeerdruk weg te nemen uit de C-wijken acceptabel vinden.

De heer **Van den Raadt** is benieuwd wat D66 ervan vindt als straks de taakstelling van 1 miljoen euro is behaald en er nog meer geld binnenkomt.

De heer **De Groot** meent dat de middelen ten goede moeten komen aan ofwel de leefbaarheid dan wel dat de tarieven moeten worden heroverwogen.

De heer **Boer** ziet graag dat de plannen van tafel gaan. De VVD wil een betaalbaar parkeerbeleid, maar dan zonder te graaien in de portemonnee van de Haarlemmers en hun bezoek en zonder het afschaffen van de papieren bezoekersschijf. In 2013 moest er ook al 2,3 miljoen euro extra worden binnengehaald zonder dat gekeken werd hoe die parkeerdruk in de wijken verminderd kon worden. Parkeermaatregelen vergen meer investering. Misschien een extra bewonersparkeergarage. Het geld is er, want er is in 2015 6,7 miljoen euro winst gemaakt.

De heer **Van den Raadt** vraagt of de heer Boer weet waar het college dan dat geld laat.

De heer **Boer** constateert dat het geld verdwijnt in de plannetjes van deze coalitie.

De heer **Visser** (ChristenUnie) hoort dan graag de alternatieven van de VVD om de parkeerdruk op te heffen.

De heer **Boer** komt daar nog op terug.

De heer **De Groot** hoort graag of de heer Boer het stuk in het Haarlems Dagblad heeft gelezen waarin de stellingen van de VVD werden getoetst.

De heer **Boer** legt uit dat het om een opiniestuk ging. Er zijn geen feiten gecheckt. Het bedrag van 4,7 miljoen euro staat gewoon in de plannen die deze wethouder heeft gepresenteerd.

De heer **De Groot** is dan wel benieuwd waarom de VVD feitelijk onjuiste informatie heeft gecommuniceerd: parkeren in heel Haarlem; er verdwijnen parkeerplekken; het zou ondemocratisch zijn; 5 miljoen euro gewenste opbrengsten.

De heer **Boer** benadrukt dat er feitelijk niets onjuist was. Hoewel er is afgesproken betaald parkeren pas in te voeren als er een meerderheid voor is in de wijk. In dit stuk staat dat het ook mogelijk moet

zijn dat de gemeente gebieden aanwijst waar betaald parkeren wordt ingevoerd. In de vorige coalitieperiode opperde een bepaald raadslid betaald parkeren in te voeren in heel Haarlem. Die zin moet absoluut worden geschrapt.

De heer **De Groot** vindt het VVD-onwaardig dat burgers zo worden geïnformeerd, want er staat nergens in het stuk dat betaald parkeren moet kunnen worden ingevoerd in de gehele stad.

De heer **Boer** benadrukt dat de gemeente niet zou moeten willen dat betaald parkeren wordt doorgevoerd in de gehele stad. Het geld verdwijnt in de grote hoop.

Mevrouw **Klazés** verbaast zich hier toch over. Ze hoort graag wat die grote hoop dan is. De diverse beleidsterreinen moeten nu eenmaal bijdragen aan die bezuinigingstaakstelling.

De heer **Boer** legt uit dat de grote hoop de 1 miljoen euro is die iedere coalitiepartij heeft gekregen om haar eigen plannen uit te voeren. De automobilist wordt telkens gepakt en ziet daarvan niets terug.

De heer **Visser** (CDA) geeft aan dat de bezuiniging van 1 miljoen euro deel uitmaakt van de bijna behaalde 60 miljoen euro. Dat is geen keuze van de coalitie, maar van het college. Het maatwerk vanuit de coalitie komt nog. Overigens waren er vanaf 2006 tot 2014 twee wethouders van Financiën van de VVD. De 60 miljoen euro schuld stamt uit de tijd dat de VVD hier de financiën beheerde. En de VVD is daaraan dus mede debet. Dit college heeft een bezuinigingstaakstelling. De discussie gaat dus niet over deze bezuiniging, maar dient over de uitwerking te gaan.

De heer **Boer** constateert dat er 1 miljoen euro wordt binnengehaald bij de automobilist. De maatregel zal parkeerdrukverhogend werken. Blijf af van de vergunningen en van de papieren bezoekersschijf.

De heer **Aynan** ziet dat de bezoekers wel degelijk welkom zijn in de wijk, maar betaald parkeren is in de wijken rond het centrum al in veel gevallen mogelijk. Dat was maatwerk. De betaald-parkeerplekken staan meestal leeg. Hij begrijpt niet waar de VVD het vandaan haalt dat dit voorstel parkeerdrukverhogend zou werken. Er zijn nu ruim 700 betaaldparkerenplekken in de wijken rond het centrum, voor 2,75 euro per uur, die voor een groot deel leeg staan.

De heer **Boer** legt uit dat nu bewoners en bezoekers mogen parkeren in de wijk en straks mag iedereen er parkeren. Bewoners kunnen straks geen bezoekers meer ontvangen omdat het onbetaalbaar wordt. Als de 400 uur zijn opgebruikt, wordt het echt schreeuwend duur.

De VVD wil zich samen met bewoners en ondernemers van de stad richten op het referendum. Deze asociale plannen moeten van tafel.

Mevrouw **Klazés** heeft nog steeds die alternatieven niet gehoord.

De heer **Boer** zal die alternatieve ideeën op zijn website zetten.

De heer **Visser** (ChristenUnie) verzoekt om een schorsing, want er is kennelijk meer debattijd nodig voor dit onderwerp. De VVD moet toch echt haar plannen op tafel leggen.

De **voorzitter** wijst erop dat hij veel interrupties heeft toegestaan, maar dat de tijd nu gaat dringen. Hij vervolgt de vergadering.

Mevrouw **Van Zetten** ziet dat het vergroten van de leefbaarheid nu als dekmantel wordt gebruikt om de lasten van de burgers te verzwaren. Je kunt erop wachten dat die zone C zich over de hele stad uitspreidt. In het verleden zijn vaker parkeeropbrengsten gebruikt om gaten in de begroting te dekken. Ze had wel verwacht dat het college werk had gemaakt van ondergronds parkeren in nieuwe wijken. Bij elke nieuwe inrichting verdwenen de parkeerplaatsen. Het raakt iedereen en daarom is parkeren een geschikt onderwerp voor een referendum.

De heer **Van den Raadt** weet dat mevrouw Van Zetten bang is dat die zone C steeds verder uitdijt. Hij hoort graag of ze wel akkoord kan gaan als zwart-op-wit komt dat de mensen in de wijken nooit hoeven te betalen om in hun eigen wijk te parkeren.

Mevrouw **Van Zetten** ziet dat als volksverlakkerij, want dat is niet haalbaar. Iedere coalitie laat de ideeën van de vorige coalitie los.

De heer **Smit** haalt de woorden van Hans Wiegel aan: 'Ik heb voor elke oplossing een probleem.' Dat is wat dit college nu ook uitstraalt. OPH constateert dat er eigenlijk niet zo veel parkeerproblemen in de wijken zijn. Ze worden wel gemaakt.

De heer **Aynan** is benieuwd of de heer Smit zelf wel eens heeft geconstateerd dat er geen parkeerprobleem is. Gaat hij zelf wel eens kijken? Die wijken staan 's avonds helemaal vol.

De heer **Smit** rijdt wel door Haarlem, maar constateert dan geen bijzonderheden. Hij hoort van de bewoners dat ze niet veel parkeerproblemen ervaren. De insprekers vanavond voelden zich niet gehoord. De bezoekersschijf mag niet vervallen. Die functioneert nu goed. Die 400 uur belemmert het participeren van ouderen volgens de ANBO.

De heer **Aynan** hoort in alle gesprekken met wijkbewoners dat de parkeerschijf wordt misbruikt voor een tweede, derde of vierde auto. Dan kan OPH niet blijven volhouden dat er niets aan de hand is.

De heer **Smit** vindt dat de gemeente dan faalt om dat misbruik aan te pakken.

Het kan bovendien niet zo zijn dat ouderen meer leges moeten betalen omdat ze niet zijn gedigitaliseerd. Fiscaal parkeren is een melkkoe. De parkeerdruk zal toenemen. Die 6,50 euro per uur betekent aan de ene kant cashen. Dat zal uiteraard gevolgen hebben voor alle wijken. De echte oplossing ziet OPH in het vullen van de parkeergarages. De huidige situatie werkt slecht. Parkeren op de stoep wordt aangepakt. Dat krijgt hij graag toegelicht. OPH wacht de uitkomst van de inspraak en de actie van de VVD vooralsnog af.

De heer **Aynan** gaat ervan uit dat alle inspraakreacties als inspraak worden meegenomen. De wethouder knikt. De PvdA vraagt zich af waarom dit gebeurt. Het parkeren in de wijken in het centrum is best wel oké. De wijken rondom het centrum zijn gereserveerd voor de bewoners met betaalde parkeerplekken voor wijkoverstijgende voorzieningen. Het gaat erom dat de overheid een bezuiniging heeft doorgevoerd die de gemeente moet vertalen. Het valt niet te ontkennen dat de parkeerdruk hoog is – vooral 's avonds. Oneigenlijk gebruik van de bezoekersschijf is onrechtvaardig tegenover alle wijkbewoners die hun auto wel eerlijk opgeven.

De heer **Boer** zou toch echt liever zien dat de groep misbruikers wordt aangepakt.

De heer **Aynan** benadrukt dat er iets moet gebeuren aan dat misbruik. Het mag niet zo zijn dat de problemen almaar worden doorgeschoven.

Verder zijn er 30.000 parkeerrechten afgegeven, terwijl er 12.000 parkeerplekken beschikbaar zijn. Wil de gemeente de parkeerdruk en het oneigenlijk gebruik van de bezoekersschijf aanpakken, dan moet er iets gebeuren. Wegkijken is geen optie.

De heer **Boer** wijst op de afspraak om de parkeergarages meer open te stellen voor de bewoners. Vervolgens heeft de wethouder een halve maatregel genomen die niets heeft opgeleverd: bewoners mochten hun auto op enkele dagen per week in de garages parkeren.

De heer **Aynan** beperkt zijn bijdrage tot de grote lijnen, omdat deze maatregelen nog de inspraak ingaan en er misschien ook nog een referendum komt. De PvdA kan zich vinden in de voorgestelde maatregelen om de parkeerdruk te verlagen. Het toevoegen van bijna 700 plekken door betaaldparkerenplekken vrij te geven voor bewoners kan daarbij helpen. De PvdA staat achter de aanpak van het oneigenlijk gebruik van de bezoekersschijf. Voorts wil de PvdA niet dat het tarief in de omringende wijken concurrerend werkt met het tarief in het centrum. En dat is niet om de wijken duur te maken, maar om wijkvreemd verkeer te weren. De wijk is in principe bedoeld voor wijkbewoners. De belangen van de ondernemers mag de gemeente daarbij niet uit het oog verliezen. Klanten moeten tegen een redelijk tarief in de wijk terecht kunnen. Maatwerk als uitgangspunt. De PvdA wil de keuze tussen een papieren en een digitale bezoekersschijf overeind houden. Maatwerk moet er ook komen voor het beschikbaar stellen van garageplekken voor bewoners. Het huidige voorstel beperkt zich tot de Dreefgarage en de Cronjégarage en dan ook nog eens tegen een tarief van 350 euro per jaar. Dat is echt te veel. Het tarief moet concurreren zodat bewoners worden verleid hun auto niet meer op straat te parkeren. De parkeerdruk wordt alleen aangepakt als alle garages in Haarlem bij dit voorstel worden betrokken. Met 400 bezoekerssuren kunnen veel mensen uit de voeten en de heer Aynan ziet graag dat dat wordt opgerekt of onbeperkt wordt gemaakt. Hij wil uitbreiding van het gereguleerd parkeren alleen mogelijk maken bij draagvlak van de bewoners en niet van bovenaf door de gemeente. Het P&R-terrein behoeft geen uitleg. Stimuleer auto delen. Ga op zoek naar partners zoals Green Wheels en verhuurbedrijven. Ga met open visier de inspraak in.

De heer **Visser** (CDA) beperkt zich tot een aantal opmerkingen omdat dit onderwerp de inspraak ingaat en alles nog terugkomt. De opbrengst hoeft slechts 1 miljoen euro te zijn. Als er meer binnenkomt, kan wellicht de tarifiering worden aangepast. Amsterdamse tarifiering is voor het CDA onacceptabel. Maatwerk voor maatschappelijke instellingen en sportverenigingen is van groot belang.

Er zijn veel opmerkingen gemaakt over de parkeergarages. Maak van de Cronjégarage openbaar terrein. Het CDA zal de wethouder de rest van zijn opmerkingen schriftelijk doen toekomen.

De heer **Visser** (ChristenUnie) constateert dat veel cruciale punten nog nader moeten worden uitgewerkt. Er volgt een opsomming: lagere tarieven voor het straatparkeren op rustige tijdstippen; realisatie van P&R-plaatsen; benutten van lege bedrijfsparkerplaatsen; bezoekersregeling van kerken, artsen, verloskundigen en mantelzorgers; de kosten van kraskaarten voor bewoners; fysieke maatregelen tegen fout parkeren. Als het gemiddelde gebruik van de bezoekersregeling 200 uur is, dan gaat het om een tariefstijging van 35%. Dat is te veel. Dan is er nog de extreme prijs voor grootouders die komen oppassen, terwijl tijdens dat oppassen de auto van de bewoners weg is. De bovengrens van 400 uur is te laag. Omdat ouderen het afmelden zouden kunnen vergeten, zou de heer Visser graag zien dat er een maximum aan de parkeertijd wordt gesteld. De tweede vergunning 50 euro duurder gaat een onbedoeld effect hebben. Mensen zullen dat bedrag liever betalen dan hun tweede auto opgeven. Meer dan de helft van de tweede vergunningen zou moeten vervallen om de parkeerdruk op te lossen. Als het tarief veel verder omhooggaat, zal dat echt effect hebben. Dat geldt ook voor de maatregel om te parkeren op eigen terrein. Er wijzigt pas iets als er een nieuwe bewoner komt. De ChristenUnie bepleit daarom een uitsterfregeling tot 2020. Garage-abonnementen zijn nog steeds duurder dan een bewonersvergunning. Van tevoren kiezen voor een heel jaar werkt niet. Dat moet veel dynamischer al naar gelang het aantal beschikbare plaatsen in de garages. En beloon bewoners dan ook per keer dat ze in de garage parkeren. Betaald parkeren op zondag is een rechtstreeks gevolg van de winkelopenstelling en de ChristenUnie betreurt dat voorstel.

De heer **Van den Raadt** wil het Oranjefietsenplan terug in de parkeergarages en overal betaald parkeren per minuut in de garages. Trots heeft al eerder een motie ingediend voor de verloskundigen. De structurele oplossing daarvoor zou nog komen. Kennelijk kan niemand de leefbaarheid definiëren. Er zijn inmiddels nieuwe filters op de markt die de CO₂ kunnen filteren. Die wil Trots Haarlem graag. Voor Trots is het heel belangrijk dat ondernemers nu aangeven te overwegen naar elders te verhuizen; hij verzoekt het college te bekijken of iedere Haarlemmer in zijn eigen wijk gratis kan parkeren – dus ook in het centrum; iedere Haarlemmer die in een andere wijk parkeert, doet dat voor een wat hoger tarief. Iedere niet-Haarlemmer betaalt een hoog tarief, 2 of 3 euro in de garage en 4 of 5 euro op straat. Komt dit niet vast te liggen, dan ziet Trots dit graag in een pilot tot de volgende coalitieperiode.

De heer **Baaijens** constateert dat er al heel veel gezegd is. Voor de Actiepartij is het belangrijk dat het leefbaar blijft in de stad. Met de ondernemers moet absoluut rekening worden gehouden. Voor elektrische auto's vindt de Actiepartij een korting niet nodig, maar wel voor autodelers. Meer maatwerk is gewenst. Fiscaliseren zou een proef van het Rijk zijn en daarop krijgt hij graag een toelichting van de wethouder om misverstanden uit de weg te ruimen.

Wethouder **Sikkema** bedankt alle insprekers voor hun komst en voor hun visies. Het college heeft de opdracht gekregen te moderniseren, een hele opgave. Daarbij moet ook nog een miljoen euro worden bezuinigd en dat maakt het er niet gemakkelijker op. Met dit pakket maatregelen is een goede balans gevonden in alle opdrachten die het college heeft gekregen. Het gebeurt niet alleen voor het geld. Er is uitgebreid geparticipeerd en in de stad is veel gedebatteerd. Zij roept iedereen dan ook op gebruik te maken van de mogelijkheid van inspraak die nu volgt.

Wat er vandaag naar voren is gebracht, door insprekers en door de politiek, neemt de wethouder als inspraak mee en daar komt ze dan dus ook op terug want na de inspraak komt het college met een definitief voorstel. Pas daarna worden maatregelen geconcretiseerd.

De **wethouder** stelt dat er nog verschillende vragen openstaan die op zich los staan van de vraag om nu wel of niet de inspraak in te gaan. Zij is bereid hier in een vergadering of schriftelijk op terug te komen.

De heer **Van den Raadt** stelt voor om een volgende commissievergadering nog inhoudelijk op alle punten terug te komen.

De **voorzitter** peilt dit voorstel van de heer van den Raadt ter vergadering. Er is geen meerderheid voor dit voorstel.

De **voorzitter** constateert dat dit punt dus nog een keer terugkomt na afronding van de inspraak. .

De heer **Aynan** neemt de aankondiging voor een referendum serieus. Hij hoort graag wat er dan met de inspraak gebeurt.

Wethouder **Sikkema** gaat voor nu door met de inspraak. In haar ogen kan de hele stad nu haar reactie geven. Zij wacht de inspraak af en dat kan ook weer input voor de vraagstelling voor een referendum leveren. Ook zij neemt een referendum serieus.

9. Rondvraag

Dit agendapunt is niet behandeld.

10. Agenda volgende commissievergadering

Dit agendapunt is niet behandeld.

11. Sluiting

De **voorzitter** bedankt iedereen voor zijn inbreng en sluit de vergadering om 20.05 uur.