TRANSCRIPT VAN DE COMMISSIE BEHEER VAN GEMEENTE HAARLEM
d.d. 3 november 2022

Commissie Beheer

1. Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter: Ja, van harte welkom allemaal. Hierbij open ik de vergadering van de Commissie Beheer van 3 november 2022. Welkom aan de commissieleden, het college, de ambtelijke ondersteuning, de aangemelde insprekers en aan iedereen die thuis meekijkt. We hebben een lange en volle avond voor de boeg, maar ik hoop dat we daar allemaal met normaal tempo doorheen kunnen gaan. Dan komen we aan een aantal mededelingen. Allereerst de berichten van verhinderingen. Er zijn een aantal berichten van verhindering binnen gekomen. Mevrouw De Goede van de SP is niet aanwezig. En zij zal worden vervangen door de heer Kuin, die ik op dit moment ook nog niet zie zitten. Maar die wellicht later komt. De heer Aerssens van de VVD ontbreekt, en hij wordt vervangen door de heer Bruch. En tot slot zal ook mevrouw Barten van GroenLinks niet aanwezig zijn, en heeft de heer Visser van ChristenUnie laten weten dat hij wat later hoopt aan te sluiten. Ik zie de heer Smit.

De heer Smit: Voorzitter. Ergens op twee derde ga ik naar de Commissie Bestuur. Dus ik ga niet boos weg, maar gewoon weg.

De voorzitter: We gaan u missen. Maar we zien u met lede ogen gaan.

2. Vaststellen van de agenda

De voorzitter: Dan ga ik door naar het volgende agendapunt. Dat is vaststellen … Prima, we zien u zo meteen verschijnen. Even kijken, gaan wij ondertussen door met het vaststellen van de agenda. Ik zou willen voorstellen aan de commissie om agendapunt 8 en 8A gezamenlijk te behandelen. Ik ga er vanuit, als ik u zo zie, dat u dat allemaal wel akkoord vindt. En dan merk ik verder op dat de beantwoording van de door de fractie Forum voor Democratie gestelde artikel 32, reglement van orde -vragen inzake de blackouts energie, inmiddels door het college zijn beantwoord. En u vindt die beide ter kennisnamestukken onder nummer 2.2. En daarmee komt agendapunt 5, de niet tijdig beantwoorde raadsvragen, komt daarmee te vervallen. Bent u hiermee akkoord en kunnen we vandaag zo op deze wijze verder vergaderen? Dat lijkt mij van wel.

3. Mededelingen commissieleden en wethouder(s)

De voorzitter: Even kijken. Dan de mededelingen commissieleden en wethouders. Allereerst, zijn er mededelingen vanuit de commissie? Dat lijkt niet zo te zijn. En dan begrijp ik wel dat wethouder Berkhout een aantal mededelingen vanuit het college heeft. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, dat klopt, voorzitter. Vier maar liefst. Begin bij de eerste. Dat zijn de zogenaamde artikel 2 -middelen. Dat zijn de middelen voor de uitvoering van het Klimaatakkoord. Gelukkig hebben wij 27 oktober de brief van minister Rob Jetten ontvangen. Dat wij ook daadwerkelijk hier de middelen voor overgemaakt krijgen op onze gemeenterekening. En voor de aankomende drie jaar ontvangen we hiervoor

gemiddeld 2,9 miljoen per jaar. En dat is een basis om eindelijk op te gaan schalen als het gaat om de uitvoering voor de energietransitie. En er zit nog een soort van prestatiebonus in. Als de gemeente goede prestaties laat zien, dan kan het jaarlijks meer worden. Is in ieder geval een langverwachte en goede start, denk ik zo. De tweede is mooi nieuws. Haarlem is finalist bij de verkiezing voor meest innovatieve stad van Europa. Elk jaar wordt de titel van European Rising Innovative City uitgereikt aan een Europese stad die uitblinkt in het opbouwen van innovatieve ecosystemen. En Haarlem maakt op 7 december kans om naast de eer ook een geldbedrag van vijfhonderdduizend euro te ontvangen. Of, als wij op plaats twee of plaats drie, want we komen sowieso in de top drie, komen, dan ontvangen wij vijftigduizend euro. We strijden tegen Aveiro in Portugal en Mainz in Duitsland. En ja, dus dat is een hele bijzondere prijs. Die mogelijk wij dus in ontvangst gaan nemen. Dan even nog een mededeling over de fietsenkelder op het Houtplein. U bent inmiddels enige tijd geleden in de commissie van 12 november 2020 geïnformeerd over de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek voor de fietsenkelder onder het Houtplein. De afgelopen periode is hard gewerkt aan de vervaardiging van de definitieve plannen. En om de uitvoering geen vertraging te laten uitlopen, want zoals u weet is de uitvoering van het Houtplein zelf reeds gestart, wordt vooruitlopend op de besluitvorming voor het krediet voor de fietsenkelder alvast de vergunningaanvraag ingediend. Deze vergunning wordt ook gepubliceerd, maar verplicht ons niet tot aanleg of uitvoering. Mocht uw raad het krediet niet ter beschikking stellen. En dat kredietvoorstel komt dus ook snel uw kant op. Bij de aanloop naar de uitvoering van het project, ik combineer dat dan eventjes met de werkzaamheden op het Houtplein, hebben aangegeven te zorgen voor goede bereikbaarheid van de winkels. Ook op de Wageweg. En ik wil hierbij wel even aangeven dat de werkzaamheden op de Wageweg iets zijn vertraagd. En daardoor is de weg ook nog in de maand december dicht. Dat komt door de werkzaamheden als het gaat om het vervangen van de kabels en de leidingen. En de bodem ligt behoorlijk vol met deze kabels. En dat is vervelend voor de winkeliers in de straat. De aannemer is zich hiervan bewust en communiceert met ondernemers, en stemt af wat te doen bij specifiek leveringen en verhuizingen. En de aannemer probeert zo snel als mogelijk de weg, of een gedeelte van de weg, weer open te stellen. En gaat de komende weken in gesprek met de ondernemers om uit te zoeken hoe de zichtbaarheid van de winkels richting de kerstperiode vergroot kan worden. En de laatste mededeling van mijn kant, gaat over de energie bespaarlening. Het is vanaf 1 november, dus vanaf deze week, biedt het Nationaal Warmtefonds een nulprocentlening aan voor huishoudens met een verzamelinkomen tot 45 duizend euro. 45.014 euro moet ik dan zeggen. En huishoudens die dus geen, of onvoldoende leencapaciteit hebben, kunnen tot vijfduizend euro lenen, waarvan de eerste vijf jaar in ieder geval aflossingsvrij is. Met deze nieuwe financieringsvorm kunnen nog meer eigenaars of bewoners een woning verduurzamen en dat financieren. En met deze invoering is, zoals we in de vorige commissie hadden gesproken, dan ook de motie toegankelijke duurzaamheidslening afgedaan of ingelost.

De voorzitter: Dank u wel.

Wethouder Berkhout: Ja, maar dat was precies de afspraak zoals die vorige commissie is gemaakt. Ik zou zeggen, als de datum wordt gehaald, dan zou die worden vervallen. Dat was de afspraak die uw raad heeft gemaakt.

De voorzitter: Ik zie dat de heer Smit een opmerking wil maken.

De heer Smit: Een vraag. Wethouder, u noemde 45 duizend.

De voorzitter: Mededelingen, hè. Dus er kunnen geen vragen over worden gesteld. Ik dacht dat u iets van de orde had.

De heer Smit: Die 45 duizend euro, in relatie tot wat was het? Want toen begon u over veertien en toen …

Wethouder Berkhout: Nee, het bedrag is dus heel accuraat het verzamelinkomen tot 45.014 euro. Ja, oké.

De voorzitter: Is dat opgehelderd. Dank u wel.

4. Agenda komende vergadering(en), Jaarplanning en Actielijst (de lijsten zijn toegevoegd)

De voorzitter: Dan gaan we door naar het volgende agendapunt. Dat is de agenda voor de komende commissievergaderingen, de Jaarplanning en de Actielijst. En dan wil ik beginnen met de agenda voor de komende commissievergadering van 1 december. Op dit moment zijn de volgende onderwerpen aangekondigd en ook al binnen. Dat zijn voor ter advisering de verordening Haarlemse wateren, en ter advisering het vaststellen van de Bestuursrapportage. Oké. Bestuursrapportage is 2022. En verder zit er nog heel wat in de pijpleidingen, dus ik vermoed dat het een vrij drukke vergadering gaat worden. U heeft ook de Jaarplanning en de Actielijst voor de Commissie Beheer bij de agenda aangetroffen, en de nieuwe raadsjaar agendapunten zijn toegevoegd. Heeft op- of aanmerkingen? De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik heb die opmerking al vaker gemaakt. De Jaarplanning is nu weer vijftig, zestig pagina's groot. Waarvan de helft zijn allemaal gedateerde onderwerpen die of al behandeld zijn, of doorgeschoven moeten worden. Dus mijn verzoek is deze niet meer te presenteren, maar hetzij nog '…'. En laten we dan op het moment dat we de nieuwe raadsjaar vastzetten de bijkomende punten in één keer een hele mooie, nieuwe raadsjaarplanning gemaakt. Alstublieft.

De voorzitter: Op zich een helder verzoek, en ik stel voor dat we dit zo meteen bij het punt bij de raadsjaaragenda gaan meenemen, en daar nog eventjes kritisch naar kijken. Mevrouw Schneiders, GroenLinks Haarlem.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Of het hier past weet ik niet helemaal. Maar ik zag op de raadsjaar… op de agenda staan, het laadpalen beleidsplan. Wat we volgens mij al deze maand of anders volgende maand zouden bespreken. En dat is nu helemaal naar september volgend jaar verhuisd. Kan de wethouder, ik weet niet of die dat uit kan leggen, maar waarom dat is. Want er zitten veel mensen al heel lang op te wachten, en het is ruim in de vorige periode begonnen, dat punt. Dus ik vind het heel laat, september.

De voorzitter: Ik denk dat het makkelijkste is als ik dat met het agenda-overleg met de ambtenaren meeneem. En daar dan op terugkom, als dat goed is. De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja. Afgelopen zaterdag was dat, werden we uitgenodigd door de tuinders die bij de tuinderij aan de Tennispad zitten. En die constateerden dat het huurcontract binnenkort afloopt. We weten eigenlijk niet of de raad daar verder over gaat, maar de vraag is eigenlijk of dat op de agenda komt.

De voorzitter: En dat is een vraag aan …

De heer Hulster: Dat is een vraag naar aanleiding van de Jaarplanning. Van komt het op de Jaarplanning terug. Eventuele verlenging van het jaarcontract.

De voorzitter: Dat gaat denk ik bij de Jaarplanning zo meteen doen, toch? Dus laten we dat allemaal doorschuiven naar straks.

De heer Hulster: Ik dacht dat we daar waren.

De voorzitter: Ja. Dan had ik de indruk dat er verder geen … Ja, de heer Smit. OPHaarlem.

De heer Smit: Voorzitter. Bij agendapunt vier dacht ik dat ik toch aan moest geven dat ik verzocht had om twee punten van deze agenda op de volgende …

De voorzitter: Ja, daar kom ik zo meteen aan toe.

De heer Smit: Dan wacht ik op u, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter: Als er verder geen opmerkingen zijn was ik net aan dat punt aan het toekomen. Namelijk dat u een agenderingsverzoek heeft gedaan om de ter kennisnamestukken 3.1 en 3.2 te bespreken in een volgende vergadering. De brieven hebben eigenlijk betrekking op de nota Uitwerking parkeerregulering, die vanavond ook wordt besproken. En ik zei al dat ik vrees dat de volgende vergadering erg druk is. Maar is er een meerderheid in de commissie die de behoefte heeft volgende maand nog een keer over deze brieven te spreken? De heer Smit, OPHaarlem.

De heer Smit: Als u het mij gunt, mevrouw de voorzitter, een korte toelichting. Het is bij Haarlemmers een terugkerende soms wel frustratie, dat niet duidelijk is wat er met hun informatie aan de gemeente, brieven, mails, enzovoorts, gebeurt. En het heeft mij verbaasd dat deze twee e-mailberichten, die duidelijk een relatie hebben zoals u zelf zegt met agendapunt negen, daar niet vermeld stonden. En daarom heb ik gevraagd om ze volgende maand te behandelen, want dat geeft een breder zicht op de problematiek, en ook de eigen meningsvorming. En daarom heb ik het gevraagd. Maar het was natuurlijk veel logischer geweest, als ze bij agendapunt negen waren toegevoegd. Maar blijkbaar hebben we daar een onvoldoende werkend systeem op. En ik wil ze dus toch volgende maand op de agenda hebben. Kijken of we ze kunnen behandelen. En ik wou graag afspraken maken, laten maken, dat dit soort brieven van Haarlemmers, die bijna altijd betrekking hebben op een actueel punt, ook daar terecht komen in de toekomst. Dank u.

De voorzitter: Een helder verzoek. Dan ga ik even over naar uw agenderingsverzoek. Is er steun voor om dit punt volgende maand te bespreken? Dat lijkt mij een minderheid in partijen en zetels. Dus dat gaat niet gebeuren. Dank u wel.

5. Niet tijdig beantwoorde raadsvragen (procesmatig, niet inhoudelijk) komt te vervallen zie beantwoording tkn stuk 2.2

5a. Art.32 vragen FvD blackouts energie

De voorzitter: Dan punt vijf, is beantwoord en is geschrapt.

6. Transcript commissie d.d. 6 oktober 2022 (alleen naar aanleiding van)

De voorzitter: En dan ga ik door naar punt zes. Dat is het transcript van de vergadering van 6 oktober 2022. Alleen naar aanleiding van. Heeft iemand daar iets over te vragen of op te merken? Dat lijkt mij niet het geval.

Ter advisering aan de raad

7. Europaweg stadsstraat; vaststellen startnotitie (RB)

De voorzitter: En dan komen we nu al toe aan het eerste punt ter advisering. Dat is Europaweg stadsstraat; vaststellen startnotitie. Er hebben zich geen insprekers gemeld voor dit punt. En de Europaweg wordt een stadsstraat die Schalkwijk beter moet verbinden met het centrum van Haarlem. En in dat kader krijgen de fietsers en voetgangers een belangrijke plek bij de herinrichting van de weg. Positie van de auto wordt minder dominant en zal niet uit het straatbeeld verdwijnen. De Europaweg blijft verder een belangrijke route voor openbaar vervoer. En in de volgende fase van het plan kunnen stakeholders en belanghebbenden meedenken. En van de raad wordt gevraagd om de startnotitie, inclusief schetsontwerp, voor de herinrichting van de Europaweg stadsstraat vast te stellen. En dit raadsstuk staat ter advisering op de agenda. En ik merk op dat er wat onduidelijkheid was over het schetsontwerp, omdat er een schetsontwerp is bijgevoegd. Maar dat inmiddels al wat lijkt te zijn achterhaald, door vragen van de heer Visser. Dus we moeten zo meteen ook even stil staan welk schetsontwerp we met de startnotitie naar de raad gaan sturen. Wie mag ik als eerste het woord geven? De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Dank u wel, voorzitter. Laat ik eerst zeggen dat het CDA blij is dat het college in de actiemodus zit. En de Europaweg stadsstraat op de agenda heeft gezet. En we hopen natuurlijk ook snel tot uitvoering te kunnen komen. Echter, het CDA schrok nogal bij het zien en lezen van het ontwerp. Voorgesteld wordt om de rijbaan te gaan versmallen van twee, naar één rijstrook. De fietspaden in twee richtingen aan weerszijden van de weg. En het groen wordt gebundeld, zodat snippergroen wordt omgetoverd in grotere clusters, zodat het meer beleefbaar wordt. Tot zover eigenlijk helemaal goed. Dat zijn hele mooie zaken die daar geschreven zijn. Echter, bij het zien van het ontwerp zag ik dat de busbaan dwars door de rotonde is ingetekend. Inclusief fietsers die in twee richtingen de rotonde voor een deel kunnen nemen. Aangezien het type rotonde sterk afwijkt van de rotondes die standaard aangelegd worden, maakt dit het ontwerp onveilig. Op de N196 bij Aalsmeer heeft men deze inrichting ook toegepast. En daar hebben heel veel mensen hun bedenkingen geuit. Dan druk ik me nog zacht uit. En daar zijn inmiddels al diverse aanrijdingen tussen auto's en fietsers gebeurd. Ook met lichamelijk letsel. Voorzitter. Het CDA adviseert om het evaluatierapport, wat inmiddels volgens mij bij de gemeente Aalsmeer aanwezig moet zijn, bij wethouder Van Rijn op te vragen. En vraag ook gelijk een overzicht van de ongevallen daar. Een verzoek dus aan de wethouder. En tevens vraagt het CDA om bij bepaalde kruispunten ook te kijken naar het toepassen van een T-splitsing in plaats van een rotonde. Waarbij het verkeer dus alleen maar rechts achterin en rechts achteruit gaat, waardoor ze de diverse banen niet hoeven over te steken. Onder andere kijk eens naar de Italiëlaan richting Surinamepad. Ook de keerlus die in het ontwerp staat vinden we opmerkelijk ingetekend, en daar zit ook geen duiding bij waar dat precies voor nodig is. Ik denk voor een nieuw wijkje, maar ik vind hem heel erg raar ingetekend. Dus misschien volgende keer een betere uitleg over dit stukje. Ondanks dat er mooie groene verblijfplekken komen, moet er ook groen aan geloven. En ongeveer zestig bomen moeten verdwijnen. Waaronder vele tien tot twintig jaar oude eiken. Het zijn nog jonge bomen, dus ga bij een volgend stuk goed kijken of wij ook deze bomen wellicht ergens kunnen verplanten. Het zijn er zestig, dat zijn er natuurlijk best wel veel. Afrondend, voorzitter. Veiligheid voor alle verkeersdeelnemers is voor het CDA belangrijker dan makkelijk door kunnen rijden. En met het onderwerp dat hier voor ligt, hebben we op dat punt grote moeite. En hopelijk kan het college deze zorg gaan wegnemen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Dreijer. De heer Hulster, Actiepartij

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Dit is een startnotitie. Eigenlijk de belangrijkste keuze die we hier maken, is of we inderdaad de weg willen gaan bundelen. Daar zijn we op zich voor, maar wij zijn natuurlijk ook voor zoveel mogelijk behoud van bomen. Dus wat ons betreft, als het echt kan, zouden we er toch voor willen pleiten om bomen te behouden. Dan een aantal opmerkingen. We zien dat de weg als een vijftig kilometer-weg wordt ingericht. Dat vinden we echt jammer. Wij pleiten ervoor om de busbaan op vijftig kilometer te zetten, en de weg op dertig kilometer. We zijn niet overtuigd van het argument dat dat tot verwarring zou leiden. Wat ons betreft is het heel vaak zo dat het openbaar vervoer sneller kan dan de auto. En ik denk dat de automobilisten daar in dit geval dan maar aan moeten wennen. Dan uit de beantwoording van de … Oh ja. De rotondes in twee richtingen lijkt ons niet verstandig. Misschien is het een oplossing om de oversteek van de busbaan wel als een éénrichtingsverkeerweg te maken. Dat wordt een beetje een gekke rotonde, dat hij voor de helft twee richtingen is en voor de andere helft één richting, maar mogelijk zou dat een minder complexe verkeerssituatie opleveren. En verder hadden we nog een suggestie om aan de zuidzijde een verkeersplein in richting á la LARGAS als mogelijkheid te beoordelen. Dus vanaf de T-splitsing vanaf het winkelcentrum, vanaf de Amerikaweg, tot aan de eerste rotonde. Om daar één grote ovale rotonde van te maken. Tot zover onze bijdrage.

De voorzitter: Dank u wel, heer Hulster. Is er verder iemand die het woord … De heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Goed. Wij zijn bij met de herinrichting van de Europaweg. Een groene stadsstraat, waar het aangenamer verblijven is. Wie wil dat nou niet? Wel wordt er een keuze gemaakt voor vijftig kilometer per uur, op basis van het aantal auto's dat per dag over deze weg heen gaat. In ieder geval, zo leek het uit de startnotitie. Terwijl de nadelen van vijftig kilometer per uur duidelijk benoemd worden. Want meer geluid, trillingen, stikstof, veiligheid en oversteekbaarheid. Dus wij vragen ons af: hoe kun je met deze grote nadelen dan toch nog kiezen voor vijftig kilometer per uur? Ziet de wethouder mogelijkheden om de Europaweg naar dertig kilometer per uur te krijgen? Zo ja, hoe zou dat dan moeten? En zo nee, waarom niet? En daarnaast maakt de fractie, net als het CDA, zich zorgen over de verkeersveiligheid. De rotondes waar de busbaan dwars overheen gaat. Zo kruisen auto's en fietsers op de rotonde een grote bus. En daarnaast zijn de fietspaden ook nog in twee richtingen, waar dan auto's met vijftig kilometer per uur zouden komen aanrijden. Er zijn in Nederland al een aantal van dit soort rotondes, met de busbaan er dwars overheen. Ik hoorde net dat dat Aalsmeer is. Maar misschien zijn er nog andere plekken. En zou de wethouder kunnen onderzoeken hoe het daar met de verkeersveiligheid gesteld is? En voor de rest steunen we de notitie, behalve bij deze opmerkingen.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van den Berg. Mevrouw Roodhuizen, Partij van de Arbeid.

Mevrouw Roodhuizen: Dank u wel, voorzitter. De PvdA stemt zich gelukkig met het lezen van de groene ambities bij de herinrichting van de Europaweg. Voor bewoners wordt vergroening bereikbaar, dicht bij hun deur. Wat de leefbaarheid ten goede komt. Het betreft een klimaatadaptieve inrichting, met groen en waterberging en er worden bomen toegevoegd, ondanks dat we het jammer vinden dat er ook wat ruim baan moeten maken. En er lijkt te zijn gedacht aan een sociale veiligheid van fietsers, die niet worden verborgen tussen bomen en bosjes, maar dicht bij het voetpad en de bebouwing blijven. Wij vinden de keuze voor stadsstraat profiel C goed, mits verkeersveiligheid bij de nieuwe rotondes kan worden geborgd. Overigens heb ik begrepen dat die ook in Amersfoort en Utrecht zijn. Dus misschien kan de wethouder met deze steden contact leggen. We zijn blij met het gebundelde groen en de toekomstvisie met betrekking tot klimaatadaptiviteit en energietransitie. En ik denk dat dit plan bij gaat dragen aan het winnen van de prijs voor meest innovatieve stad van Europa. Verder sluiten we ons aan bij de Actiepartij en D66, met betrekking tot de

vraag naar dertig kilometer per uur in plaats van vijftig. Een aantal commissievergaderingen geleden heeft de Partij van de Arbeid gevraagd om een overzichtswerk met daarin alle herinrichtingen van belangrijke wegen in Haarlem-Zuid en -Oost. Er is gevraagd om de impact op de doorstroom door veranderingen en herinrichtingen in een tijdsplanning op te nemen. Hiervoor heb ik destijds een toezegging gehad van mevrouw De Raad. En mijn vraag aan de huidige wethouder is hoe dit stuk zich vordert, en of de herinrichting van de Europaweg hier ook in is opgenomen. Als laatste, voorzitter, de ov-capaciteit staat de komende jaren onder druk. Er zijn veel geluiden die een verschraling indiceren, en de prijzen zullen waarschijnlijk een stuk minder aantrekkelijk worden. Hiermee wordt het ov een minder goed alternatief voor de auto, wat de druk op deze belangrijke ader zal vergroten. En ik ben benieuwd hoe de wethouder van plan is om dit aan de kaart te stellen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Roodhuizen. Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ook GroenLinks is blij met dit ontwerp. Er zijn natuurlijk een aantal keuzes die in het ontwerp zijn gemaakt. Zoals de busbaan die moet blijven op de plaats zoals hij nu is. Daar zijn we het mee eens. Eén rijstrook per rijrichting, dat lijkt ons ook een hele goede beslissing. En we zijn ook heel blij met de … Hoewel bij de herinrichting van de Prins Bernhardlaan aan ons verzoek om het groen te bundelen nog geen gevolg werd gegeven, nu dit gewoon de voorkeursvariant van het college is. Want dat is natuurlijk belangrijk, om groen aan één kant te hebben zodat je er ook nog iets mee kunt doen, in plaats van in het midden van de weg. Fietspaden vrij en voetpaden vrij in het groen. Dat vinden we belangrijk. En dan nog een paar vraagpuntjes. De rotondes. Daar sluiten wij ons ook aan bij de vorige sprekers. Lijkt dat dat niet erg veilig is. Dus ons verzoek ook aan de wethouder om bij het programma van eisen nadere uitwerking toe te voegen van de rotondes en de veiligheid daarvan. Hoe dat geborgd is en of dat goed is. En aan de raad anders alternatieven voor te leggen, zodat er in de besluitvorming een gerichte keuze kan worden gemaakt. Dertig kilometer, dat zouden wij ook heel graag willen. Want we zien eigenlijk niet dat de hoeveelheid auto's vraagt om vijftig kilometer. Want als die iets langzamer rijden zijn ze iets later bij het stoplicht, en dan kunnen ze makkelijker doorstromen. Dus lijkt mij dat dat geen argument is, ook al is het inderdaad natuurlijk wel een argument wat landelijk gebruikt wordt. En ook het feit dat de bus wel vijftig zou rijden, ja, die rijdt op een aparte busbaan dus het lijkt ons niet dat daardoor de auto's ook vijftig zouden moeten rijden. Wat wij ook nog gek vinden is dat de wadi's niet zijn ingevuld. Dus er is zo'n waterbergingsplek. We hebben het bij IVORIM kortgeleden gehad over het feit dat wadi's heel erg belangrijk zijn, dat die er zeker moeten komen. Dan lijkt het dat we die hier toch ook moeten invullen. Dus de vraag is: waarom niet ingevuld? En gaan we dat alsnog doen? En ten slotte de bomenstructuur. Fijn dat de bomenstructuur wordt aangevuld. Als ik in nota kijk, heb ik inderdaad niet … Ik kijk nu pas naar het schetsontwerp en zie dat er iets anders gebeurt. In de nota, noch in de aanbiedingsbrief staat iets over kappen van bomen. Maar er blijken er inderdaad wel een heleboel gekapt te worden als ik in het schetsontwerp kijk. En blij dat iemand anders dat gezien heeft, want daar schrok ik erg van. Bomen van ouder dan 45 jaar, jonger dan 45 jaar. Ik hoop dat daar toch echt nog iets aan kan gebeuren. Dat we er naar kunnen kijken, hoe we toch kunnen proberen die bomen te laten staan. Want dat we echt om het klimaat overeind te houden moeten kappen met kappen, dat staat al een tijd vast. Maar nu echt heel erg, langzamerhand. Dus we moeten toch proberen daar iets aan te doen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Schneiders. Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Dank u wel, voorzitter. We zien op zich een mooi plan. Minder asfalt, meer groen, meer ruimte voor de voetganger en de fietser. Eens met GroenLinks. Er staan weer heel wat bomen als te kappen op

dit schetsontwerp. Wat wij ontzettend jammer vinden en we gaan er vanuit dat die jonge boompjes die nu als te kappen op dat ontwerp staan ook verplaatst gaan worden. Verder steunen we het verzoek van het CDA om de veiligheid op onder andere de rotondes nog eens extra onder de loep te nemen. En we sluiten ons aan bij meerdere eerdere sprekers. Uit de antwoorden op de technische vraag van D66 blijkt dat er geen nadelig effect wordt verwacht op de doorstroming, wanneer de Europaweg voor de auto's naar dertig kilometer per uur gaat. Dus wat ons betreft graag sneller langzamer. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mevrouw Moedt. De heer Visser, ChristenUnie.

De heer F. Visser: Dank u wel, voorzitter. Excuses dat ik wat later was. Wij zijn ook blij met het ontwerp. Vooral het ontwerp dat we vandaag toegestuurd hebben gekregen. Want we hadden eerst de verkeerde kaart gekregen. Maar tweerichtingsfietspaden, dat was onze grote wens en we zijn blij dat dat wordt gedaan. En we zijn er ook wel van overtuigd dat het bij rotondes veilig kan. En dat er aandacht voor is. Maar dat zal in het vervolgproces ook wel komen. Voor ons is ook … Twee dingen willen we echt een andere keuze. Eén ding is al door bijna alle fracties genoemd. Doe nou gewoon dertig kilometer per uur. Dat voorkomt dat mensen tussen die rotondes door gaan racen. En het maakt het gewoon een stuk veiliger. En inderdaad, op die busbaan kan dan wel gewoon vijftig worden gereden. De tweede wijziging heb ik volgens mij nog niet gehoord, maar ik heb niet alle sprekers gehoord. Dat is de Kennedylaan. Daar is een tweezijdig fietspad aan de zuidzijde ingetekend. Aan de noordzijde zit het ziekenhuis, maar daar komen ook woningen. Wij vinden het echt heel gek dat daar geen fietspad is ingetekend. Dat mag misschien een éénrichtingsfietspad zijn, maar er moet gewoon wat ons betreft aan de noordzijde van de Kennedylaan ook een fietspad. Graag een toezegging van de wethouder, anders overwegen wij op dat punt een motie. En tot slot hebben wij in onze technische vragen ook nog aandacht gevraagd voor lijn 3. Hoe moet die, en hoe gaat hij de rotonde verlaten? Of gaat hij een stukje doorrijden en gaat hij ook over de Kennedylaan? Maar dat is ook uitwerking, en we nemen aan dat daar aandacht voor is. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Visser. De heer Pronk, Forum voor Democratie.

De heer Pronk: Dank u wel, voorzitter. We zijn overwegend positief ook over deze startnotitie. We vinden het terugbrengen van de verkeersstroken van twee bij twee naar twee bij één wel onverstandig. De Europaweg is de belangrijkste ontsluitingsweg van Schalkwijk momenteel. Op deze manier gaan we naar een aanzienlijke verschuiving van autoverkeer naar de Amerikaweg en andere sluiproutes zien. We sluiten ons aan bij de bedenkingen over de rotondes met de bussen. Dank daarvoor ook, want dat stukje hadden we eigenlijk gemist. Dat de situaties wat onveiliger zouden kunnen worden. En we constateren dat er bijna drieduizend nieuwe woningen bijkomen de aankomende jaren. En nu begrijpen we uit meerdere plannen dat het autogebruik ontmoedigd wordt. Maar het lijkt ons dat toch ook een groot deel van deze nieuwe bewoners wel een auto zal gebruiken. Ook al zal dat dan wellicht elektrisch zijn. Maar mensen willen zich toch verplaatsen. Hoe ziet de wethouder dit voor zich? Verwacht hij dat het met deze nieuwe woningen het autogebruik stabiel zal blijven, of zal afnemen? Dat was hem.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Pronk. De heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, dank. Wij zijn, anders dan Forum, overwegend negatief. Het stuk leest als een oorlogsverklaring tegen groen. Maar toch ook als een oorlogsverklaring tegen de automobilist. Forum heeft er al iets over gezegd. Het is een belangrijke uitvalsroute. Hij zal ook in belang toenemen, als uitvalsroute. Daar wordt geen rekening mee gehouden. En daarmee wordt de economische potentie van Haarlem en van dat deel van de stad ernstig bedreigd. Om die reden zullen wij dit niet steunen.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Mohr. De heer Smit, OPHaarlem.

De heer Smit: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Wij hebben een paar punten. Allereerst steunen wij de vraagstelling van het CDA over de rotondes met ov rechtdoor. Wij willen van de wethouder horen waarom de vijftig kilometer in lijn is met het Mobiliteitsbeleid. Want dat is toch vrij recent vastgesteld. Daar zijn we benieuwd naar. Wij verzetten ons tegen de kap van zestig bomen. Simpel. Het moet een keer stoppen dat bij elk veranderingsproject in de stad een fors aantal bomen sneeft. En er klein spul terugkomt, wat weer twintig jaar nodig heeft om een flinke kruin neer te zetten. En heel belangrijk voor ons, er is toegezegd in het stuk … Nee, er is geconstateerd in het stuk dat er een PIP is. Een Participatie- en Inspraakprocedure. Die hebben wij hier niet bij de stukken gezien. Ik heb hem opgevraagd vanmiddag, maar nog niet gekregen. En die willen wij beoordelen voordat wij ons standpunt ten aanzien van dit voorstel definitief maken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank, mijnheer Smit. De heer Amand van Trots Haarlem.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Wij hebben natuurlijk wel een paar punten. De meeste zijn hier al voorbij gekomen. Geen bomen kappen wil Trots. Wij willen ook eventueel bij de rotondes verlichting hebben, net als in anderen, Haarlemmermeer bijvoorbeeld, Heemstede. Die hebben ook verlichting op de rotondes. En dat het goed verlicht is. Nu zie je wel eens dat er brokken gebeuren. Ook in Schalkwijk. Dat het verkeer tegen elkaar ingaat. Ten tweede heb ik … Of ten derde heb ik ook niet gehoord de fietspaden breder maar we nemen een toename van bakfietsen. Dus daar moet ook eens even aandacht voor zijn. Dat er ook meer ruimte komt voor de bakfiets. Als we gezinnen hebben met jonge kinderen die bakfiets vervoeren. De kinderen. En dan willen wij natuurlijk toch eens even zien … Wij vonden ook dat hele stuk vandaag met aantijgingen dat we weer wat nieuws erbij kregen eigenlijk te kort om goed te bestuderen: hoe zit dat eigenlijk? Dat konden we ons eigen niet in vinden. Wij verwachten eigenlijk op de definitieve dat we wat kunnen aanvullen. Want nu wordt het eigenlijk te krap tijd, als je ’s morgens of ’s middags pas die stukken krijgt om een definitieve reactie te geven. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel de heer Amand. De heer Baars, VVD.

De heer Baars: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik begin met een vraagje aan de wethouder. Ik heb een lijstje gezien met uitgestelde investeringen. En daar stond dit project ook op. Dus ik vroeg me even af hoe dit zich tot elkaar verhoudt. De VVD is niet zo enthousiast over dit plan. We vinden het geen oorlogsverklaring, maar we zijn ook niet heel erg warm ervoor. Er worden heel veel bomen gekapt. En daar heb ik natuurlijk een warm hart voor, voor bomen. Ten aanzien van de vijftig kilometer is de VVD wel enthousiast. Er werd gezegd: er is geen verschil tussen vijftig en dertig. Maar in beantwoording op de vragen van D66 stond dat er nauwelijks verschil is. Maar ik kan me bijna niet voorstellen dat er geen verschil is. Dus vijftig kilometer goed idee. Twee banen en een busbaan zouden wij idealiter natuurlijk zien, zodat het helemaal lekker kan doorstromen. En de rotondes, dat is al gezegd, die lijken onveilig. Dus laat de stoplichten staan.

De voorzitter: Ik zie dat u een interruptie heeft van de heer Mohr, van Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja, dank u wel. Hoe waardeert u de wijze waarop dit college met de automobilist omgaat?

De heer Baars: Ja, als gezegd, daar zijn wij niet zo enthousiast over. Althans, wij zijn ook voor een strengere doorstroom. Althans, een betere doorstroming. Zoals we allemaal weten, Haarlem is filehoofdstad nummer één. Dus wij zijn niet zo heel erg enthousiast over dit plan op deze manier. Kan ik vervolgen? Dus wij hebben nog wat zorgen over de verkeersveiligheid. Terecht op rotondes. Dus behoud de stoplichten. En dan is er

inderdaad nog genoemd, het participatieplan. De PIP. Ik zou tegen het college willen zeggen: organiseer de participatie dit keer goed. Want op een aantal andere dossiers hebben we gezien dat dat niet zo soepel verloopt. Dus ik zou met interesse willen kijken naar de aankomende participatie. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Baars. Ik denk dat we daarmee iedereen zo'n beetje hebben gehad. En dan kan ik overgaan naar de wethouder, die zich kan uitlaten of er toch niet minder bomen kunnen worden gekapt en of het nou een liefdesverklaring aan de fiets of een oorlogsverklaring aan de auto is. Gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter, voor deze bloemlezing van de eerste termijn van de raad. Fijn, om volgens mij over de Europaweg te spreken. Groot project. We hebben hier subsidie voor binnengehaald een half jaar geleden. Naast Nieuw-Zuid. Dus we willen ook aan de slag. Dus dat naar aanleiding van het CDA: ja, blij om het hier aan u te presenteren. Het komt hier nog drie maal terug kan ik wel zeggen. Dus met een programma van eisen, met een voorlopig ontwerp en met een definitief ontwerp. Dus we zijn komende tijd ook nog wel zoet met de Europaweg. Maar een eerste startschot is toch een startnotitie waar we met elkaar de uitgangspunten bespreken. En ik hoor … In ieder geval zo maar eventjes. Maar ik ga zo op de vraag in. Bij een meerderheid van u wel steun voor de uitgangspunten, maar wel even wat gedeelde zorgen over de rotonde. Dus daar zal ik ook eventjes wat dieper op ingaan. Eerst ter verduidelijking: de fietspaden worden aan beide kanten van de weg tweerichtings. En worden vier meter breed. Even voor de heer Amand. Dus ook breed genoeg, toekomstbestendig. Want we willen hier ook tweerichtings. Maar de rotonde wordt éénrichting. De rotonde gaat gewoon van oost naar west. Dus eventjes als we zeggen: dat vonden we heel spannend, ook een tweerichtingsfietspad op de rotonde. Dat is niet het geval, éénrichting. Dan is er wel nog inderdaad de kruising met het autoverkeer en ook de kruising met het busverkeer. Maar daar kijken we echt wel naar. Daar komen ook de verkeerslichten. Als de bus, geactiveerd door '…' er aankomt, dan gaat het rode licht. En dan moet de fietser stoppen. Tegelijkertijd denk ik: heel goed, er zijn inderdaad in het land meerdere van deze rotondes. Aalsmeer werd genoemd. Wij hebben ook eventjes contact gelegd, maar dat evaluatierapport is nog niet beschikbaar. Maar we kijken wel richting het programma van eisen. We nemen uw zorgen serieus hierover. Wij denken dat dit veilig te maken is, zoals gezegd. En dan komen we bij het programma van eisen met een voorstel bij u terug. Ook de verkeerspolitie is overigens in dit stadium hierbij betrokken geweest. Ook zij uiten hun zorgen, over verkeersveiligheid. Maar zien ook wel mogelijkheden om de knelpunten daar op dat vlak op te lossen. Dus met alles: ik hoor uw signalen, en bij het programma van eisen moeten wij dus met een goed veilig voorstel komen. Daarbij willen we wel zeggen dat dit ook … Wij zetten ook in op de fiets. We zetten ook in, met het Mobiliteitsbeleid, op: als hier een nieuwe woonwijk komt, duizenden woningen bijkomen, dat men makkelijk ook de overbrugbaarheid naar het centrum van onze stad. En dan wil je ook wel dat dat geen barrière wordt. Dus eventjes ook, we kunnen iets heel veilig maken maar dan blijf je gewoon aan beide kanten van de weg zeg maar eventjes. En je wil ook zorgen dat men ook gewoon van oost naar west in deze stad kan en dat het geen barrièrefunctie wordt. Daar zie je dan ook, bij de Kennedylaan, zie je volgens mij ook dat voornemen. Komt later naar u toe. Om dwars door Schalkwijk ook die verbinding te zoeken. Dus dat eventjes in algemene instantie. Dan ga ik nu eventjes wat vragen af. Dan de bomen. Grote zorgen over de bomen. Laat duidelijk zijn, er volgt een bomenonderzoek. En de intentie is om zoveel mogelijk bomen te behouden, dan wel te verplaatsen. Het verplaatsen zal wel moeten gebeuren, als we dit ontwerp behouden, als het gaat om die middenbermen naast de busbaan. Want we gaan het asfalt centreren. Wij denken dat ook met goede redenen te doen, omdat we dan functioneel groen, dus gebruiksgroen, terugkrijgen. Zo'n berm, daar kan je niet zoveel mee zeg ik dan maar eventjes. Maar juist als je dat wat bundelt, krijg je ook een serieuzer oppervlak. Voor de waterberging, voor de wadi, maar ook voor die biodiversiteit om daar wat mee te doen. Dus die bomen die eigenlijk aan weerszijden van die busbaan staan, daar zeggen we: daar gaan we in eerste instantie met een bomenonderzoek kijken of we ze kunnen

verplaatsen. We hebben ook wel goede hoop dat dat kan. Omdat het niet al te grote bomen zijn. Dus dat dat zou moeten kunnen. Maar ook daar komen we bij het PvE, maar ook nadrukkelijk u volgens mij bijna unaniem over gehoord om daar serieus bij volgende stappen bij terug te komen. Dan, ik hoor … Eventjes zoeken, dus ik moet misschien maar eventjes kijken … Eén van de uitgangspunten is natuurlijk dat we hier kiezen voor vijftig kilometer per uur. Dat is ook in lijn met het mobiliteitsbeleid. Een paar van deze hoofdwegen in onze stad houden we op vijftig. Dus dat geldt ook voor deze weg. Tegelijkertijd, dertig kan ook. Dus dat is maar even ook welke richting u ons wil meegeven. Dus misschien nog even aan de voorzitter om dat dan na de tweede termijn af te concluderen. Omdat ik … Het leek er eventjes op alsof er ook hier wel een meerderheid voor dertig ontstaat. Maar dat wil ik nog wel even checken, dan nemen we dat mee richting het programma.

De voorzitter: Ik zie dat u een interruptie heeft van de heer Smit van OPHaarlem.

De heer Smit: Mijnheer de wethouder, betekent dat dat bij toekomstige discussies telkenmale die ruimte is om te kiezen tussen dertig en vijftig? Terwijl het Mobiliteitsbeleid een richting aangeeft?

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, dat is altijd. U gaat erover. Altijd reden voor u om af te wijken. Maar wij zeggen: het Mobiliteitsbeleid wat door u is vastgesteld, geeft hier aan: vijftig kilometer per uur. Maar als u … We bepalen hier de uitgangspunten voor dit ontwerp. En als u aan mij zegt: dat moet dertig worden. Dan gaan we daarmee aan de slag. Dus dat is even hoe het werkt. Dan eventjes kijken naar …

De voorzitter: Ik zie dat u een interruptie heeft van de heer Aynan van Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Ja, sorry, voorzitter. Maar dat doet toch iets met de inrichting? Dat betekent toch ook dat de inrichting dan aan de voorwaardes voor dertig kilometer moet voldoen? En dan hebben we een heel ander plan, dat we dan bespreken vandaag.

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Volgens mij, omdat we hier voor éénbaans kiezen, kan dat in principe ook. Maar we kunnen even kijken of dat iets inderdaad in het ontwerp wijzigt. Maar we stellen hier de uitgangspunten vast. En daardoor kan dus ook de keuze voor de snelheidsregime bijliggen. En dit ontwerp is inderdaad op vijftig ingesteld. Ik zou zo gauw niet helemaal inderdaad kunnen overzien wat dertig daarbij doet. Het zou ook kunnen dat we prima met dit wegindeling de snelheid kunnen verlagen. Maar dat … Daar kijken we nog eventjes naar. Maar u geeft die uitgangspunten mee, maar wij handelen volgens dat door u vastgestelde kader. Dat even ter verduidelijking. Dan, PvdA zegt inderdaad: gebruiksgemak maar ook sociale veiligheid. Daar is het ontwerp op zeker op ingericht. Gezondheid. Ik moet even zeggen, u gaf aan dat mijn voorganger ook een toezegging heeft gedaan. Dat ga ik even navragen, hoe dat zit. Op zich is het geen gekke vraag denk ik. Want we gaan de komende jaren met flink wat … De Boerhavenlaan gaat in de uitvoering. Hier zijn we nog wel eventjes mee bezig in de ontwerpfase, voordat we de uitvoering in gaan. Maar er zijn meerdere projecten in deze stad. Dus hoe die samenhang gaat. Ik snap dat u daar graag gerustgesteld wil worden, of iets meer over wil weten. Het was mij nog niet bekend hoe die toezegging was. Dus ik ga daar eventjes achteraan. En het openbaar vervoer. Ja, kijk, volgens mij was daar in het vragenuur ook even wat zorgen over. En helemaal logisch, want we zien dat het personeelstekort, of arbeidsmarkttekort, gewoon breed toeslaat. Dus ook bij de NS, om het maar zo te zeggen. Maar ook bij het openbaar vervoer. Wij hopen nog steeds dat dat van tijdelijke aard is. Zo beschouwen we dat ook. Dus voor de toekomst, we hebben een ov-toekomstbeeld vastgesteld met

elkaar. We hebben ook een subsidie gekregen voor een ov-knelpunt. Dus alles is er op gericht om hier ook echt … Ook de verstedelijkingsstrategie, hoe de MRA kijkt om flink in te zetten op openbaar vervoer. Ook met regionale verbindingen. We werken ook met een HOV-corridor. Dus ik snap uw zorgen voor het hier en nu, maar ov is nog steeds wel de grote inzet ook voor de regionale bereikbaarheid. Eventjes kijken. Volgens mij, bij GroenLinks. Er is wel degelijk een waterbergingsopgave hier. En die realiseren we dus ook aan die wadistrook, om het maar zo te zeggen. Dus juist door dat te bundelen. Dus het is niet een soort van: oh, hier is het leuk om wat groen bij elkaar te harken. Nee, dit is echt ook een functionele waterbergingsstrook die we hier realiseren. En eventjes kijken. Volgens mij dus de … Ook voor de Partij voor de Dieren ook hè. Volgens mij de geruststelling voor het bomenonderzoek en in eerste instantie het kiezen voor het verplaatsen. En de ChristenUnie. Ik denk dat inderdaad uw technische vraag, we hebben het wel. Dus in de tekst kon u het al wel zien, het tweerichtingsfietspad. Maar op het kaartje, dat was nog een ouder kaartje. Dus ik denk inderdaad, dat is het kaartje wat we wel met elkaar vaststellen. Maar daar moet ook de voorzitter maar even naar kijken. Dus de vertaalslag van de nota zelf. En op zich … Het is ook een startnotitie waar we uitgangspunten bespreken. De ontwerpfase echt, die komt echt nog bij het PvE en het VO natuurlijk uiteindelijk helemaal. Dan heeft u een vraag over lijn 3. En dat klopt inderdaad, die moet dan over de Boerhavenlaan afslaan. En dat moeten we dus ook nog aanpassen in het ontwerp. Dus goed meegekeken, en dat moeten we denk ik gaan aanpassen. Dat moeten we ergens met het ontwerpbureau gaan kijken richting het PvE, hoe we daar ruimte aan bieden. En ik moet zeggen dat ik uw laatste vraag, volgens mij iets over …

De heer F. Visser: Fietspad Kennedylaan.

Wethouder Berkhout: Volgens mij moet ik daar ook zeggen: dat nemen we mee bij het PvE zeg ik dan maar eventjes zo.

De heer F. Visser: Nou, dit is volgens mij wel een uitgangspunt. Want uit de technische vragen blijkt dat het een uitgangspunt is. Dus volgens mij moeten we dat juist, lerende op eerdere ervaringen, wel in deze fase aangeven dat we dat als raad willen. Dus moeten we echt van u een toezegging hebben. En anders een motie. Want anders krijg ik straks het antwoord dat we te laat zijn.

Wethouder Berkhout: Nee, wacht. Ik denk dat een motie niet hoeft. Wacht, dat … De Kennedylaan valt binnen de visie Dwars door Schalkwijk. En daarbij wordt aan de zuidzijde een fietspad in twee richtingen opgenomen. En geen fietspad aan de noordzijde. Daar komt volgens mij een stuk onder … Volgens mij onder wethouder Roduner, in januari naar u toe. Dus daar zit de samenhang tussen beide projecten. Maar daar zit die in.

De heer F. Visser: Ja, maar dat is precies mijn punt. Want aan de noordzijde gaan woningen gebouwd worden op het terrein van het ziekenhuis. En als daar dus een fietspad ontbreekt, dan moeten mensen echt hele rare toeren gaan uithalen met meerdere keren oversteken. En die fout hebben we eerder bij de Europaweg gemaakt. Dat we het ook aan één zijde gingen leggen. Dat zijn we dus nu aan het terugdraaien. En dan gaan we in hetzelfde plan gaan we op de Kennedylaan dezelfde fout maken. Dus wij willen echt aan de noordzijde ook een fietspad. Het mag éénrichting. Hoeft niet tweerichting. Maar we willen aan de noordzijde een fietspad. En als u dat niet toezegt, komen we dus met een motie.

Wethouder Berkhout: Dat is helemaal prima, staat u vrij moties in te dienen. Ik probeer u van een antwoord te voorzien. En volgens mij … Het moment dat we over zo'n fietspad aan de noordzijde danwel aan de zuidzijde gaan spreken, is dus bij de visie Dwars door Schalkwijk. Dus u kunt nu een motie indienen, maar dan loopt u net op de troepen vooruit. Omdat de visie Dwars door Schalkwijk, dus die hele … Dan ga je echt vanaf de Belgiëlaan, eigenlijk vanaf het Spaarne, tot aan de hele andere kant van Schalkwijk. Zeggen we: daar rijgen we

eigenlijk de bouwplannen aaneen. Met een fietsstraat. Ik zou toch eventjes wachten. En volgens mij valt dat ongeveer ook samen met het PvE hier, om maar zo te zeggen. Dan bent u ook nog tijdig voor het VO. Maar volgens mij moeten we daar even het gesprek voeren over: kan het nou uit zonder een fietspad aan de noordzijde? Zijn uw zorgen ongegrond, zeg ik dan maar eventjes. Of zijn uw zorgen gegrond en moeten we daar … Dus dat. Ik probeer hem eventjes te plaatsen in dat ontwerp. Maar het staat u vrij om een motie in te dienen, maar ik denk dat we daar in januari dus over komen te spreken met elkaar.

De voorzitter: De heer Visser.

De heer F. Visser: Ik snap uw punt. Maar als ik naar de projectgrens op deze kaart kijk, valt dit deel van de Kennedylaan wel onder dit project. Wordt onder het geld van dit project gerealiseerd. Dus ik snap dat het bij mijnheer Roduner in een veel bredere context komt, maar dit deel van de Kennedylaan valt volgens die kaart wel onder dit project. Dus vandaar dat ik er nu op aansla.

De voorzitter: Duidelijk. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja. Nou, ik ga nog even de vragen beantwoorden. Dan ga ik even hopen dat er nog een tweede termijn komt. En kijken of ik hier nog eventjes op terugkom. Maar dat ik ambtelijk nog even van advies word voorzien over dit proces, zeg ik dan maar even zo. Dan inderdaad, Forum vraagt zich af of tweemaal één rijbaan toekomstbestendig is. Ja, we hebben wel gerekend met de woningbouwplannen zoals ze zijn. En wij gaan ervanuit dat ook als doorstroming, als dat goed kan op één rijbaan, zien we ook op het zuidelijk deel van de Europaweg. Dan moet dat in principe wel kunnen. Dus betekent niet meteen dat het helemaal vast staat. Daar hebben we ook wel verkeersmodellen. Daar zijn aannames over. Kijk, maar dan kunnen we ook de hele discussie over filehoofdstad gaan hebben. Hoe meer auto's, hoe meer file, kunnen we dan zeggen. Of hoe breder de wegen, wat een opluchting. Over vijf jaar staan we weer helemaal vast. Volgens mij hebben we die discussie Mobiliteitsbeleid wel een beetje beslecht. Maar het staat u vrij om altijd weer die standpunten te hanteren. Maar zo kijken wij wel naar de stad. Dan eventjes, nou, Hart voor Haarlem was duidelijk. OPHaarlem, het PIP. Dat is niet iets dat we altijd delen hier met u. Dat weet u ook. En ik denk dat die discussie, u vraagt dat nu het laatste jaar wat meer natuurlijk. Hoe doen we dat nou met participatie, en moeten we dat eigenlijk niet wel delen hier. Ik denk dat het een heel loof moment wordt in december, bij het participatiebeleid, waar we eens met elkaar die uitgangspunten bespreken. Wat vinden wij goede participatie in de stad, wat verstaan wij allemaal onder participatie, en willen wij standaard een PIP toesturen of niet, of is dat een onderdeel daarvan? Maar het is niet vanzelfsprekend dat bij startnotities PIP worden gedaan. Hebben we in het verleden ook niet gedaan.

De voorzitter: Daarmee was u … U heeft een interruptie van de heer Smit.

De heer Smit: Mijnheer de wethouder. Kunt u even duidelijk zeggen of OPHaarlem de PIP wel of niet krijgt? En kunt u even bevestigen dat die er nu is? Want dat is geconstateerd op pagina drie van het raadsstuk: de PIP is er. En dan ben ik toch benieuwd of u bereid bent om die aan OPHaarlem ter hand te stellen. En zo nee, wat de reden is dat een raadslid daar niet over kan beschikken en dat niet kan lezen.

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Nee, volgens mij staat het u vrij om als u die vraag stelt als raadslid, dan mag u dat ontvangen. Maar ik zeg u even hoe we met elkaar werken. Dat we hier nooit bij startnotities zo'n participatie- en inspraakplan bespreken. En dat weet u ook. En als u zegt: dat wil ik anders. Dan stel ik u voor om bij het

participatiebeleid eens te gaan zeggen: hoe willen we met elkaar participatie bespreken. Maar u ziet hier altijd in de nota participatie, communicatie, de stappen. Dat is hoe we met elkaar dat bespreken.

De voorzitter: Daar komt een reactie op van de heer Smit.

De heer Smit: Ik heb niet gezegd, mijnheer de wethouder, dat ik het wil bespreken. Ik heb alleen gezegd dat ik het wil bestuderen. En daarmee uiteindelijk het finale standpunt van OPHaarlem bepaal. Dus ik begrijp dat ik hem toegezonden krijg, en dat waardeer ik dan.

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, volgens mij als u die vraag schriftelijk stelt, moet daar iets toegezonden worden. Ik ga even kijken naar de laatste vragen. Volgens mij moet ik ook even kijken … Trots heeft nog eventjes aangegeven: kunnen de rotondes verlicht worden? Volgens mij. Nou, ik zou dat ook iets om mee te nemen voor de volgende fase, op die manier interpreteren. En wat ik net al zei, de fietspaden worden voldoende breed. En dan nog even een reactie op de VVD. Ja, dat is natuurlijk … Ik zag uw technische vragen. Wellicht komen we daar ook in de begroting over te spreken. Dit zijn niet … Het is niet dat dit plan wordt uitgesteld of iets dergelijks. We hebben gewoon met elkaar geconstateerd, een jaar geleden, dat het tempo van de realisatie in de openbare ruimte nogal achterliep. Dus we hebben een set aan maatregelen genomen om dat te gaan versnellen. Bijvoorbeeld, later op deze agenda, het vaststellen van voorbereidingskrediet in één keer. Kunnen we een beetje vaart maken. Bijvoorbeeld ook het doorlichten van het IP, tot een tienjarig IP. En bijvoorbeeld ook constateren dat misschien in drie jaar de looptijd van grote projecten zoals deze, twintig miljoen hè, dus groter dan fase A IVORIM, dat we daar vijf jaar van moeten maken. Gezien de hele … En dat is dus wat je daar ziet. Je ziet eigenlijk, en dat is een actualisatie op basis van: als wij willen gaan realiseren, als dat realisatietempo omhoog moet, dan ziet u daar een eerste stap. Maar dat zijn vele stappen in dat pakket wat we eigenlijk ook een jaar geleden, mijn voorganger, ook met u heeft gedeeld. Maar met alle liefde komen we daar ook nog even in de begroting over te spreken. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Berkhout. Is er behoefte aan een tweede termijn? Ja, die is er. En dan vraag ik ook aan u of u even wil ingaan op de vraag of er nog behoefte is vanuit deze commissie om uitgangspunten te wijzigen of toe te voegen. Onder meer bijvoorbeeld die dertig kilometer per uur. Of iets over bomen. Maar goed. De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Over dertig kilometer zal ik ook wel even wat zeggen. Het lijkt me goed naar te kijken. Sterker nog, ik vind eigenlijk ook dat je de bus naar dertig moet terugbrengen. Want het wordt heel raar als je de auto's dertig laat rijden aan de zijkanten, en de bus komt met vijftig aan. Dan ziet een bus in de achteruitkijkspiegel iedereen rijdt dertig. Je denkt dat de bus misschien ook dertig rijdt. En vervolgens probeer je dat onderstel om te draaien, staat er opeens een bus naast je. Dus ook voor de veiligheid, ik geef het even mee om daar even goed naar de onderzoeken. Als je dertig doet, doe het misschien allemaal. Dan maakt het misschien die rotonde ook wat veiliger. Want een klap met dertig kilometer per uur, met een bus en een fietser. Dat overleef je nog wel, waarschijnlijk. Maar een klap vijftig met een fietser, daar is de kans groot dat je dat niet overleeft. Tot zover over dertig kilometer per uur. De opmerking van de heer Visser, die ondersteun ik eigenlijk ook wel. Waarom niet gewoon een fietspad die er nu al ligt op de Kennedylaan, om die gewoon te handhaven en wellicht ook tweezijdig maken aan die kant. Want de Amerikaweg is ook tweezijdig. Dus dat wilde ik nog even meegeven, om ook dat mee te nemen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Dreijer. Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Die dertig kilometer had ik al iets over gezegd. Ik vind dat we dat als uitgangspunt zouden moeten meenemen. En in principe niet voor de bus. Maar dan zou ik wel graag, ik had al gevraagd om toch meer uitwerking en veiligheidsaspecten van de rotondes, of dat dan meegenomen kan worden of dat inderdaad veel onveiliger is. Maar ik zit nog wel even met die bomen. Want als ik kijk naar hoe het getekend is, dan is er echt eerst een streep getrokken. Een kaarsrechte streep. En dan vervolgens is er gezegd: goh, daar zitten bomen in. En dan gaan die dus weg. Dat vind ik … Dat is zo'n beperking waar we juist zo graag vanaf willen. Dat er eerst wordt gekeken: waar staan die bomen? En misschien kunnen we het fietspad dan zo vormen dat het net om de bomen heen gaat. En ik vraag me zelfs af, dat is het stukje voorbij de Kennedylaan, maar al die bomen staan op de plek, inderdaad wat u al zei, om de busbaan heen. Of we dan niet misschien aan één kant toch een bomenrij tussen de auto's en de bus moeten laten lopen. Want dat scheelt gewoon dertig bomen die we dan kunnen laten staan. Ik vind het toch weinig creatief. En ik wil u toch vragen: kunt u daar in ieder geval dan nog, voor de volgende fase, heel goed naar kijken wat er nog mogelijk is?

De voorzitter: Dank aan mevrouw Schneiders. De heer Visser, ChristenUnie.

De heer F. Visser: Dank u wel, voorzitter. Wij zijn ook voor dertig. En nog een reactie op wat CDA zei over bussen. Wat ons betreft kunnen die bussen prima met vijftig, juist omdat je wel van die waarschuwingslichten op de rotonde zet. In Velsen werkt dat prima, of in Sandpoort-Noord. Daar heb je ook een rotonde, en zodra de bus eraan komt worden de auto's stilgezet, zodat de bus kan doorrijden. Dus dat gaat volgens ons prima. Dus dat is geen veiligheidsprobleem. Dus bus vijftig, de weg dertig. En fietspad Kennedylaan wachten we even af wat de wethouder zegt.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Visser. Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Ik wil me graag aansluiten bij de heer Dreijer en mevrouw Schneiders.

De voorzitter: Dat is heel beknopt. Even kijken. Is er verder nog behoefte? De heer Van den Berg. D66.

De heer Van den Berg: Ja. Wij zijn natuurlijk ook voor dertig, hebben we al gezegd. En die fietspad, daar moet ook naar gekeken worden wat ons betreft, aan de noordkant.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, dertig hadden we natuurlijk al gezegd in de eerste termijn. En dan vijftig voor de bus. En dat fietspad willen we ook graag meenemen.

De voorzitter: Helder. De heer Baars, VVD.

De heer Baars: Ja, dank u wel, voorzitter. CDA maakte zich zorgen over de ene baan die sneller gaat dan de andere. Dus de VVD zegt ook: hou het gelijk. En dan allebei vijftig. Dan hebben we inderdaad een volgens mij eerder vastgesteld Mobiliteitsbeleid. Daarin werd gezegd: vijftig kilometer per uur. Ik vind het wel merkwaardig dat we nu voor elk stukje weg een aparte snelheid weer gaan regelen. Dus ook wat dat betreft: hou het op vijftig. En ik had begrepen dat iemand de PIP kreeg. En die zouden we ook wel graag naar alle fracties willen, zodat we allemaal dezelfde informatie hebben. Dus een verzoek aan de wethouder om dan de PIP naar alle fracties te sturen. Dank u wel.

De voorzitter: Dat wordt technisch uitgevraagd en dan gaat het ook technisch naar iedereen. De heer Smit, OPHaarlem.

De heer Smit: Vooralsnog zien wij geen meerwaarde in de verschillende snelheden van de bus en de auto. Dat kan verwarrend werken. Wij herkennen ons niet in de toelichting op zestig bomen die gekapt moeten worden. Wij willen eigenlijk geen bomen gekapt zien, en per boom uitgelegd hebben waarom die boom gekapt moet worden. En eventueel verplaatst. Want als je een boom twintig meter verder weg kunt zetten en je kunt die boom behouden, dan is het ons veel waard. Uiteraard, de opmerking van mijnheer Visser over het fietspad delen wij. Ik denk dat ik er dan ben. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Smit. Verder nog iemand die een tweede termijn wat wil zeggen? Dan hoop ik dat de heer Berkhout inmiddels voorzien is van advies. Aan u het woord.

Wethouder Berkhout: Ja. Eerst even de dertig/vijftig-discussie. Ik hoor u inderdaad aangeven: wij zouden het wel mooi vinden als het hier voor de auto dertig kan en voor de bus vijftig kan blijven. Zeg ik dan maar eventjes als een soort van meerderheid. Ik wil toch wel eventjes, krijg toch nog wel even mee dat dertig voor de auto wel nog iets voor de doorstroming betekent. Dus dan … Je kan het nu niet als uitgangspunt vaststellen, want dan moet je echt onderzoeken wat voor consequenties het heeft. En inderdaad, eigenlijk heeft de heer Aynan daar bij nader inzien wel gelijk. Wij hebben nu vrijliggende fietspaden. Dus als je echt dertig gaat maken, dan is dat niet een standaard uitgangspunt. Dus dan vervalt eigenlijk je veilige fietsverbinding. Dus het is wel een behoorlijke implicatie. Daarnaast, bijvoorbeeld ook dertig voor de bus. Heeft een enorme complicatie voor de Hov-doorstroming. Dus weet wel even wat u hier zegt. Dus dat wil ik toch wel eventjes meegeven. Dus dertig voor de auto's zet eigenlijk het uitgangspunt van doorstroming, bij de tweemaal één baan, dat weten we niet, wat de consequentie daarvan is als die snelheid verder verlaagt. We moeten dat dan eigenlijk gaan onderzoeken. Maar je wil eigenlijk hier het uitgangspunt vast gaan stellen voor het PvE. Dus dat … En het is dus strijdig met het Mobiliteitsbeleid. Dus toch wel even een oproep … Ik zou zeggen, dit is wellicht niet wijsheid om hier naar dertig te gaan.

De voorzitter: Ik zie dat u een interruptie heeft van de heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ik wil eigenlijk terugkomen op de Hov-snelheid. Dat het … De bussen gaan langzamer, ja, dat kopt. Over het hele tracé kost dat 24 seconden, als allebei de vormen de maximale snelheid pakken. Dertig of vijftig. Eén keer wachten bij het verkeerslicht, zoals het nu is, ben je allemaal al kwijt. Dus ik denk dat het relatief is, die verlaging van … Nou ja, hoeveel tijd je verliest met een Hov. Ze kunnen gewoon doorrijden nu over de … In dit ontwerp, over de rotondes. Dus schuif het niet direct af, dat wil ik ermee zeggen.

De voorzitter: Dank u wel. We hebben nog een interruptie van de heer Hulster. Gaat uw gang.

De heer Hulster: Ja. Ik zou iets willen zeggen over de snelheid van de auto's. Er zitten nu zoveel rotondes kort op elkaar, dat volgens mij halen de auto's echt geen vijftig kilometer per uur daar. Dus we kunnen het prima dertig kilometer maken daar.

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Goed, kijk. Dit ontwerp is dus tot stand gekomen, wel we gaan hier uiteindelijk de weg afwaarderen. Of opwaarderen, hoe je het wil zeggen. Net in reactie op Forum zeiden we: we houden wel rekening met de woonwijk die hier omheen komt. Maar je zet het wel onder druk. Ik snap dat u … Wij hebben

dat nu niet meegewogen. Wat doet dit voor de doorstroming. Ik hoor uw aannames, zeg ik dan maar eventjes, van: dit moet wel kunnen, want de snelheid zit er toch al een beetje uit. Maar dat vind ik een lastige om beslissingen op te nemen. Wat ik dus wel meekrijg is het ontwerp met vrijliggende fietspaden moet wel op de schop als je die snelheid zo laag gaat doen. Dus mijn voorstel zou zijn om toch wel aan te blijven houden, zoals we het uitgangspunt hebben staan, vijftig voor de auto, vijftig voor de bus. Maar we kunnen nog wel, bij het programma van eisen, want zoals gezegd we komen nog drie maal bij u terug. Bij het programma van eisen ook dit dilemma nadrukkelijker te beschouwen. Ik hoor uw wens, eigenlijk we willen die snelheid omlaag. Veiligheid bij de rotonde, eerder al gemeld. Maar dan kan ik u ook even wat helderder inzicht geven wat de consequenties zijn van daar vanaf wijken. En zoals ik ze nu schets, ik vind die best wel fors. Voor de bus, de Hov-doorstroming, voor het hele ontwerp en de veiligheid van vrijliggende fietspaden. Als je naar dertig gaat. En het onbekende effect voor de doorstroming op toch een weg door Schalkwijk, die we met al die duizenden woningen, gaan afwaarderen.

De voorzitter: Dit roept twee interrupties op. Allereerst …

Wethouder Berkhout: Moest ik nog iets op de bomen zeggen tot slot? Want dan heb ik mijn punt gehad. Of blijven we …

De voorzitter: Laten we even eerst de interruptie doen. Eerst de heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Is het een wet, dat als het vijftig is, dat het dan vrijliggend moet zijn, en dertig dat het dan anders moet? Ik bedoel, het ontwerp is het ontwerp toch. Ik snap eigenlijk niet zo goed het probleem. En daarnaast ook de rotondes. Die worden ook veiliger meteen door dertig kilometer per uur.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Dat zijn wel de inrichtingen die we met elkaar hebben vastgesteld voor dertig en vijftig kilometer per uur, ja, in het …

De voorzitter: Dit roept nog meer reactie op. Allereerst mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: We hebben net de Professor Eijkmanlaan bedacht dat we daar vrijliggend fietspad doen. Met dertig. Gebiedsontsluitingsweg dertig, dat kan prima.

De voorzitter: En ik zag dat de heer Visser, ChristenUnie nog een reactie wilde geven.

De heer F. Visser: Voorzitter. Wij vragen inderdaad gewoon het ontwerp met die lekkere doorfiets-fietspaden gewoon te houden, en alleen de snelheid naar dertig te doen. Dat is letterlijk een bordje en wat snelheidsremmingen richting die rotonde. Gelijk afremmen die rotonde. En dan is het prima. Dus ik snap … De wethouder is echt problemen aan het zoeken die er niet zijn, volgens mij.

De voorzitter: Dan een interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: Toch eventjes hoor. We hebben natuurlijk al een deel van de Europaweg afgewaardeerd opgewaardeerd. En volgens mij hebben we daar dus ook de constructie van rotondes en volgens mij werkt dat in de praktijk prima. De rotondes zelf werken namelijk snelheidsremmend. Mijn vraag aan de wethouder zou zijn: volgens mij hebben we hier een ontwerp dat daar prima op aansluit. En in de praktijk werkt het al zo dat, ik zie daar bijna niemand harder dan dertig. En zijn we dan niet twee verschillende Europawegen aan het

creëren op het moment dat we hier dus de eisen stellen van dertig? Oftewel, voorzitter, en dan kijk ik ook de wethouder aan. Is het praktisch al niet zo ingericht als dertig kilometer, en dat we daarmee dus ook de aansluiting op de rest van de Europaweg hiermee faciliteren? Want volgens mij zijn we hier problemen aan het maken die er niet zijn. De rotondes werken snelheidsremmend.

De voorzitter: Dank u wel, ik wil eerst wethouder Berkhout laten reageren. Ik zie dat u ook een interruptie heeft.

Wethouder Berkhout: Klopt. Dit is eigenlijk het profiel van het zuidelijk deel van de Europaweg, dus daar sluiten we in aan, dus dat kan ook verwarrend werken inderdaad door daar weer vanaf te wijken. Het is allebei de Europaweg hè, dus dat en inderdaad, rotondes werken snelheidsremmend, dus eens met de heer Aynan.

De voorzitter: En er was een interruptie van mevrouw Moedt.

Mevrouw Moedt: Nou dank u wel mijnheer Aynan. Het lijkt me een uitstekend argument om ook de rest van de Europaweg af te waarderen naar dertig kilometer per uur. Als ik als fietser op die rotonde aan kom fietsen en een auto komt met vijftig kilometer per uur op me af, sommige mensen remmen echt pas laat, ik schrik daarvan. Ik zou wel blij zijn als het wat langzamer kon.

De voorzitter: U heeft eigenlijk een interruptie gedaan op de heer Berkhout, maar ik zie dat de heer Aynan echt staat te springen om te reageren. Gaat u kort uw gang.

De heer Aynan: Ja kijk ik ben niet tegen dertig kilometer of voor vijftig kilometer. Het enige wat ik zeg is, als je kiest voor dertig kilometer moet je echt iets doen aan de herinrichting en dan moet je ook volgende week bij de begroting boter bij de vis leveren.

De voorzitter: Een pleidooi voor een consistente aanpak van de hele Europaweg. Dan ga ik weer terug naar wethouder Berkhout voor zijn vervolg.

Wethouder Berkhout: Ja, nee kijk we kunnen inderdaad de inrichting in stand houden zoals ‘ie in dit ontwerp is, maar dan een bordje ophangen dertig. Dan zal de verkeerspolitie negatief adviseren. Dan heeft u weer een grijze weg gecreëerd.

De voorzitter: Dat was uw tweede termijn?

Wethouder Berkhout: Nou verder de zorg, dus volgens mij al genoteerd voor het programma van eisen. Maximaal de bomen behouden, maar nogmaals, bij dit ontwerp zie je als we het asfalt clusteren om gebruiksgroen te creëren, dan staan daar bomen op een rijbaan in het ontwerp, dus ja die gaan we niet kunnen behouden. Die kunnen we dus wel proberen te verplaatsen en dat is het voornemen op basis van het bomenonderzoek en allen die niet, dus die ook niet op een asfaltbaan staan, daar kunnen we kijken kunnen we ze behouden, maar dus genoteerd. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan zijn we daarmee tot een einde gekomen van deze behandeling, maar er ligt nog best wel een dobber voor ons. Allereerst zitten we met een schetsontwerp dat hierbij zit en dat wat gewijzigd is, maar wat eigenlijk alleen met de heer Visser is gedeeld en nu net per app zie ik met de rest van de commissie, maar dat is toch niet helemaal de ordentelijke gang van zaken, dus mijn vraag is gaan we dan het

schetsontwerp dat er nu is bij deze startnotitie vaststellen? Dat lijkt me eigenlijk wel het meest praktisch. Ik zie daar verder geen …

'…' (Buiten de microfoon)

De voorzitter: Oh u zegt in die … ja ik zeg maar er is nu op dit moment bij de stukken alleen maar degene die gedeeld is. Of zegt u we willen de nieuwe gaan vaststellen die een groot deel van u nog niet heeft gezien?

De heer Amand: Dat lijkt me het logischt.

De voorzitter: Dus alleen die twee richtingen? Maar zie ik dat daar dus een voorkeur voor is dat die nieuwste tekening erbij gaat? Zou ik dan de wethouder mogen verzoeken om dat in orde te maken dat die geamendeerd of gewijzigd in juiste vorm naar de raad gaat?

Wethouder Berkhout: Ja dan zorgen wij dat we het plaatje vervangen voordat de vaststelling bij de raad plaatsvindt.

De voorzitter: Fijn. Helder. Heer Visser, ChristenUnie.

De heer F. Visser: Het kan zijn dat ik net even niet oplette, maar de wethouder zou nog terugkomen op die Kennedylaan.

De voorzitter: Ja. Dat mag u wel doen.

Wethouder Berkhout: Scherp mijnheer Visser. Even kijken, ja ik heb daar, even kijken. Kijk, ze hebben allebei invloed op elkaar, dus stel dat de visie vaststelt, de visie Dwars door Schalkwijk zeg ik dan maar eventjes, stel dat die vaststelt dat we een zuidelijk fietspad tweerichtings willen hebben, want dat heeft de meeste meerwaarde. Dan zal dat in dit ontwerp ook worden overgenomen. We kunnen niet halfhalf gaan doen zeg maar. En andersom, mocht u nu een motie indienen van ik wil dat daar, dan zal dat toch terug moeten komen en misschien dus weer ontraden worden bij dat Dwars door Schalkwijk, dus het heeft met elkaar verband, maar dan bent u wel op tijd zou ik maar zeggen, want dan heeft u dat schot voor de boeg afgegeven met die motie. Tegelijkertijd denk ik dus uiteindelijk dat Dwars door Schalkwijk met dat, dat pas je hier op dit kruispunt in, dus ik, dus daar is het ontwerp, maar als u zegt ik dien nu een motie in, want ik vind dat een hiaat, dan zullen wij zeggen ja wacht het ontwerp Dwars door Schalkwijk af. Dat is de lijn.

De heer F. Visser: Ja maar als u zegt dat ik in ieder geval dan niet te laat ben, als we dat met elkaar kunnen afspreken, dan kunnen we prima die visie afwachten, maar normaal gesproken zou het nu bij de startnotitie moeten volgens het proces.

Wethouder Berkhout: Ja.

De heer F. Visser: Als u zegt van we doen het dan omdat we dan die visie hebben vind ik het prima. Dan heb ik nog wel even geduld, maar dat ik dat niet als verwijt krijg. Daar gaat het me om.

Wethouder Berkhout: Nee klopt, dus de vastgestelde visie, dat wordt ook de leidraad voor dit kruispunt in dit ontwerp. Ja.

De voorzitter: Helder. Dan is daarmee in elk geval een motie uit de wereld geholpen. Even kijken, dan kijk ik ook nog eventjes rond of de commissie nu als meerderheid meegeeft dat dertig kilometer per uur een uitgangspunt is. Ik zie … Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja het lijkt me goed om daar even over te stemmen.

De voorzitter: Laten we even zien wie daar voor is om dertig kilometer per uur als uitgangspunt mee te geven. Daar zie ik een ruime meerderheid voor, dus dan gaan we dat opnemen. Het fietspad, daar hebben we begrepen, dat komt bij de visie later, dus daar is ook die motie van de baan. Het schetsontwerp hebben we gehoord, een toezegging van de wethouder, dat dat wordt aangepast naar de nieuwste waarin alle uitgangspunten goed zijn verwerkt zoals die vandaag zijn gedeeld. Even kijken. En verder is er een toezegging gedaan van de wethouder dat hij de stand van zaken met betrekking tot de eerdere toezegging van wethouder De Raadt gaat nagaan en er …

Wethouder Berkhout: Wat dat zo ja? Moet ik een toezegging doen dat ik een toezegging doe …

De voorzitter: Nou ja goed, maar u heeft dat toegezegd, dus dan is de Partij van de Arbeid ook weer gerustgesteld dat dat weer ergens op een lijstje staat en dat dat wordt vervolgd.

Wethouder Berkhout: Als het maar geen twee toezeggingen worden.

De voorzitter: Nee, nee, nee, dat, zo gaat het vaak. En dan is er nog een toezegging gedaan dat er maximaal bomen zullen worden behouden en met deze lijst is de vraag hoe gaat het dan naar de raad? Kan het dan door als hamerstuk? Hamerstuk stemverklaring? Hamerstuk stemverklaring. Dan gaat het zo door naar de raad. Hartelijk dank.

Overige punten ter bespreking

8. Informatienota Dagelijks Beheer Contracten met Spaarnelanden (RB)

8a. Voortgang contractvorming dagelijks beheer en onderhoud Spaarnelanden

De voorzitter: Dan gaan wij door naar het volgende punt ter bespreking. Er hebben zich geen insprekers gemeld daarbij en dat gaat om de Informatienota Dagelijks Beheer Contracten met Spaarnelanden en deze Informatienota staat ter bespreking op de agenda en met deze nota informeert het college de raad over de voortgang, zoals toegezegd in de Informatienota uit de maand mei van dit jaar, die bij de bespreking van dit stuk betrokken kan worden en de bij agendapunt 8a. Ik zie dat de heer Hulster iets van de orde heeft? Oké. Ik ben bij agendapunt 8a. Geagendeerde Informatienota is op verzoek van de fractie van de Partij voor de Dieren bij de bespreking van dit stuk gevoegd en ik vroeg mij af wie ik als eerst … nou mevrouw Moedt van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Ja dank u wel voorzitter. Wij hebben dit stuk inderdaad geagendeerd, met name vanwege het contract voor het dagelijks beheer Groen. De nieuw contracten gaan per 1 januari in. Het domein Groencontract is bij mijn weten nog niet klaar en we gaan deze contracten aan voor waarschijnlijk acht jaar en ik lees in het stuk de gemeente geeft aan wat en waarom en Spaarnelanden geeft aan hoe en wat ik graag van de commissie zou willen weten is of ze behoefte heeft aan een bespreking van dit dagelijks beheercontract Groen in deze commissie en misschien ook wel iets willen zeggen over het hoe.

De voorzitter: Dank u wel. Is er verder iemand die hier iets over wil zeggen en wil reageren op de vraag van mevrouw Moedt? De heer Bruch, VVD.

De heer Bruch: Ja dank u wel voorzitter. Ja vorig jaar bij de behandeling van de begroting is de motie Meten is Weten aangenomen en dat was belangrijk omdat we graag een inzicht willen hebben in alle factoren die spelen bij Spaarnelanden en één daarvan is dat de kostenstructuur goed inzichtelijk is. Die motie is tot op heden niet uitgevoerd en dat wreekt zich nu een beetje, want zonder vergelijkingsmateriaal en zonder gedegen onderzoek is het moeilijk om te beoordelen hoe Spaarnelanden zijn werk doet. Wat kost het om al die gebouwen te onderhouden, het groenbeheer, dat valt onder de dagelijkse beheercontracten, iets waar wij dus voor betalen met z'n allen en daarom is een onderzoek naar de efficiency belangrijk, want eigenlijk kunnen we dan pas daadwerkelijk uit zakelijk oogpunt Spaarnelanden beoordelen. Voor de VVD geldt eigenlijk dat zonder dit onderzoek we deze contracten niet kunnen beoordelen en dus niet zouden moeten afsluiten, dus de vraag aan de wethouder is waarom is dit onderzoek er nog niet en wanneer gaat het komen?

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Bruch. Is er verder nog iemand die … de heer Pronk, Forum voor Democratie.

De heer Pronk: Ik sluit me graag aan bij de heer Bruch. Ik vond het ook lastig om er een oordeel over te vellen. De informatie lijkt wat summier, dus meten is weten inderdaad.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ja dank u wel voorzitter. Ja om de effectiviteit en de kwaliteit van het werk van Spaarnelanden te kunnen beoordelen moet je toch beginnen bij het contract. Wat hebben wij nou met elkaar afgesproken en we gaan nu naar nieuwe DBC's, dus het lijkt me heel goed om die DBC te krijgen en te kijken wat gaan we nou afspreken met elkaar en daarna weer een keer gewoon achteraf nu gaan beoordelen, zonder dat we eindelijk weten wat we met elkaar afgesproken hebben. Ja of we moeten weer terug in de tijd gaan kijken. Vind ik wat ingewikkelder. Ik kijk liever vooruit. Laten we kijken wat we met elkaar afspreken en dan kunnen we ook daar op basis daarvan kijken of ze het ook goed doen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Dreijer. De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja we sluiten ons aan bij de wijze woorden van CDA en daar wilden we nog aan toevoegen dat wat ons betreft ook de, ja bijvoorbeeld de uitgangspunten vinden wij heel goed die in het stuk staan, de doelstellingen van de gemeente, maar we vragen ons wel af wat de hiërarchie is in die doelstellingen. We zien nu dat de SD8 is duurzaamheid. Nou dat lijkt ons een heel belangrijk doel, met name bij het groenonderhoud is dat een heel zwaar punt. We zien nu weer dat er mensen van Spaarnelanden dagenlang met bladblazers in de weer zijn, terwijl dat ondertussen wel duidelijk is dat dat eigenlijk niet, als je echt duurzaam en een ecologische stad wil zijn, dat dat niet zo heel verstandig beleid is, behalve wanneer het natuurlijk veilig is, maar ja in veel gevallen wordt er heel veel, ja poppen van insecten vernietigd en schuilplaatsen voor bijvoorbeeld egels, dus ja, hier zie je dus dat eigenlijk moeten we daar een goed gesprek over hebben denk ik.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Hulster. Mevrouw Roodhuizen, Partij van de Arbeid.

Mevrouw Roodhuizen: Ja dank u wel voorzitter. Wij sluiten ons aan bij de Actiepartij en het CDA en daarbij zouden wij willen toevoegen over het groot onderhoud. Daarbij lijkt er namelijk een discrepantie te ontstaan tussen de perceptie van hoe de uitvoer gaat van de contracten en de stad zelf. Bewoners, waar ik er één van

ben, zien dat de openbare ruimte op sommige plekken en de wegen en de stoepen er niet goed uitzien en daarbij lijkt het feit dat beeldkwaliteit doorslaggevend is in de beoordeling van het werk soms, ja moeilijk omdat de fundering van wegen en stoepen misschien niet goed is en ik vroeg me eigenlijk af hoe de gemeente dit controleert. Ja, dat eigenlijk. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Roodhuizen. Is er verder nog iemand die behoefte heeft? Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders: Dank u wel. Ja gezien de oproep die er werd gedaan door de Partij voor de Dieren denk ik nou is goed om toch nog even iets te zeggen. Ik denk inderdaad dat het heel goed zou zijn om dat DDO, het heet nu DBC Groen te bekijken met elkaar en eens te kijken wat we nou volgend jaar gaan doen en dat werd ook wel enigszins ingegeven door het feit dat we inderdaad bij die doelen en de subdoelen, dat we heel erg moesten zoeken naar groen. Dat kwam er maar één keer in voor. Vergroening en dan staat het ook nog in het stukje … dus het was maar een heel klein onderdeeltje en dan denk ik van nou misschien toch wel goed om met elkaar te kijken van als we nou willen gaan uitvoeren en we gaan groen doen, dan moet dat groen ook onderhouden worden, dus laten we dat met z'n allen ook goed proberen te doen.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Jonker, D66. Microfoon even aanzetten.

De heer Jonker: Ja, oh verkeerde knop. Ja dank u wel voorzitter. Ja wij sluiten ons daarbij aan eigenlijk. Ook dat we de DBC's gaan bekijken en volgens mij komt er ook nog een Raadsmarkt dit jaar staat in de stukken, dus ik zie dat die nog niet gepland is, maar die zal ook nog komen neem ik aan. Daarnaast had ik ook nog wel twee, hebben wij ook nog wel twee punten. Eigenlijk sluiten we ons aan ook bij GroenLinks, Actiepartij wat betreft de doelstellingen en ook biodiversiteit wordt daar eigenlijk helemaal niet in genoemd, dus dat zouden wij ook nog wel voor willen pleiten. Tweede punt is dat wij laatst eigenlijk als commissie waren wij op werkbezoek bij Spaarnelanden. Toen heb ik ook even met ja de mensen van groenbeheer, groenonderhoud gesproken en die zeiden eigenlijk ja om kwalitatief goed en duurzaam groenonderhoud te doen hebben we simpelweg meer geld nodig. Het is niet dat we het op een hele andere manier gaan doen. Er zijn zeker dingen te verbeteren, er werd al wat genoemd, maar we hebben ook gewoon meer geld nodig zodat minder bomen doodgaan. Ja, omdat dit een taakstellend budget is zou de gemeente Spaarnelanden hier samen ook een verbeterde begroting denk ik voor moeten ontwikkelen.

De voorzitter: Dank u wel. Die Raadsmarkt wordt overigens februari volgend jaar. Wilde u dat ook zeggen of had u een interruptie mevrouw Moedt?

Mevrouw Moedt: Ik had een kleine verheldering. Die Raadsmarkt, dit stuk heb ik heel lang geleden al geagendeerd, steeds doorgeschoven, nu eindelijk hier in de commissie, maar die Raadsmarkt heb ik toen voorbij laten gaan, omdat er ook eigenlijk helemaal geen plek meer was op onze drukke agenda en vervangen door een werkbezoek aan de stadsecoloog van Gouda, waar ik met mijn collega Jacqueline van den Broek en Moussa Aynan, een heel leerzame middag had. Die Raadsmarkt die we gaan organiseren is over het Groenbeleidsplan.

De voorzitter: Dank u wel voor deze … Verder nog iemand die in eerste termijn wat wil zeggen? Dat is niet het geval. Wethouder Berkhout, wilt u misschien reageren?

Wethouder Berkhout: Ja dat wil ik voorzitter. Ja volgens mij, kijk dit is een moment dat we ook eens goed met elkaar kijken hoe gaan we dit nou anders doen, hè bedoel ik dan gemeente en Spaarnelanden en dat anders

doen komt wel voort uit de kaderstellende besluiten die u de afgelopen jaren heeft genomen, de richting die u heeft gegeven. Of het nou de Omgevingsvisie is, het Groenbeleidsplan, het strategisch beheer en onderhoud en daar ook de middelen voor ter bespreking heeft gesteld, dus eigenlijk komt het mooi uit dat we inclusief dus de geleerde lessen van de misschien wel starre samenwerking van de afgelopen jaren, plus de nieuwe opgaven, dus niet beheersmatig, maar opgavengericht. Dat ga je dus terugzien in de nieuwe contractvorm, dus ze worden flexibeler en wat je hier ook ziet er gaat een Beheerteam komen, zodat het niet in beton gegoten is vanaf dag één voor de komende acht jaar, maar dat daar met pilots, met wisselwerking tussen beleid en uitvoering, optimaal uitvoering gegeven kan worden aan die nieuwe beleidswensen en ook zie je bijvoorbeeld wat u al meerdere keren bij me aangeeft en wat wij ook herkennen natuurlijk en waaraan wordt gewerkt, beeldkwaliteit is niet meer de leidende toets voor de ecologie of de biodiversiteit, voor het groen in de stad. Tegelijkertijd zijn er weinig steden die al een passend alternatief hebben, want het is ook wel weer zo overzichtelijk. Beeldkwaliteit en ecologisch beheer, hoe monitor je dat, hoe meet je dat, dus dat is het uitgangspunt dat nu bijvoorbeeld de praktische insteek is hier gaan we uit van beeldkwaliteit, bepaalde delen van de stad en bij steeds meer delen niet, want daar hebben we het over het groen, hebben we het over die, maar dat moeten ook nog uitvogelen met elkaar zeg ik dan maar eventjes, dus dat is de algemene lijn en nou misschien, ik ga nog heel eventjes dan naar de VVD, want de VVD heeft het over de motie Meten is Weten inderdaad. Nou dat ligt eigenlijk bij de afdeling Financiën, deze motie, maar laat ik maar zo zeggen, wat we hebben gezegd, de lijn daarvoor is, die willen we van toepassing laten zijn op de nieuwe contracten, dus dat is de norm hoe we de motie gaan interpreteren. Het zou nog wat lastig zijn om nu even die hele oude contracten, dus waar je het meeste aan hebt is de nieuwe contracten op die manier toetsen, daar heb je voor de komende jaren meer aan, omdat deze ophouden over anderhalve of twee maanden. En dan, dus eventjes, kijk in februari zou dan een Raadsmarkt kunnen zijn hoor ik of tenminste, we gaan in ieder geval volgens mij voor een Groenbeleidsplan Raadsmarkt. Ik zou me heel goed kunnen voorstellen dat je daar wel kijkt hoe gaan we dat nou uitvoeren en volgens mij is uw gedeelde zorg, wij willen niet alleen maar de club zijn hier die beleid vaststelt. We willen ook weten dat het goed gaat en dat is volgens mij precies de insteek van die Raadsmarkt, zowel weten dat er iets gebeurt als gevoel krijgen dat die uitvoering goed op gang komt en dat dat werkt, dus ik kan u zeggen volgens mij staan alle signalen de goede kant op, dus we hebben de goede beleidsuitgangspunten vastgesteld, er zijn extra middelen, maar die moet u volgende week bij de begroting nog wel vaststellen hè, het strategisch beheer en onderhoudsplan, met zijn negen miljoen per jaar en de negen procent extra wordt door u volgende week vastgesteld hopelijk en dan kunnen we aan de slag, dus ik, dat was ook het voorstel aan het eind van deze nota, van ik denk dat we in de, we willen u heel graag meenemen in de uitvoering, maar misschien ook in dit gesprek in zo'n Raadsmarkt. Dit is, dat lijkt mij de makkelijkste manier om met elkaar te zeggen zo gaan we, gaat dit goed of niet en wat we hebben ingebouwd is dat we gewoon gedurende de hele looptijd altijd kunnen bijsturen en daarmee leren we denk ik van de, wat ik zei, de wat starre contracten van de afgelopen jaren. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Nog behoefte aan een tweede termijn? Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Ja het worden wel heel veel onderwerpen voor die Raadsmarkt. Ik zou graag wel een toezegging willen van de wethouder dat hij die contracten, zodra ze klaar zijn, met name het contract Groen, als ter kennisname stuk op zijn minst naar ons toe doet komen, zodat we daar naar goed kunnen naar kijken.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja ik had het inderdaad over de bladblazers en eigenlijk overwegen we een motie daarvoor. Is dat eigenlijk nu het moment wat u betreft of zou dat meer bij het Groenbeleidsplan horen?

De voorzitter: Dat was alles voor de tweede termijn zo te zien. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja nou ja bladblazers horen volgens mij niet bij het Groenbeleidsplan en dat is al vastgesteld, dus dat lijkt me een gekke. Ja als u daar een motie voor wil indienen, moet u dat doen. Dat is wel gewoon uitvoering. U kunt ook gewoon een vraag stellen aan mij bijvoorbeeld, helpt ook soms, maar en de ja de contracten, eerlijk gezegd, dat is niet iets wat we, ja ik wil u ook, maar goed het is aan u hè, u ook wel zeggen, wilt u afdalen tot … ik ken de contracten ook niet. Ja maar ik denk niet dat dat … maar is toch mijn advies, u gaat het behoorlijk druk krijgen. U heeft een nieuwe vergaderstructuur. Twee stukken per week. U wilt het tempo omhoog. We weten, we moeten voor al deze projecten, de vorige ook, komen nog vier keer bij u terug. Dan moet u elke maand misschien wel vier keer gaan vergaderen als dat de lijn is die u wilt, dus A, het is denk ik niet het niveau wat we met elkaar hier willen bespreken. Ik snap uw zorgen wel en daarom zei ik we moeten even kijken hoe we met elkaar dat gesprek kunnen voeren, maar het toetsen van contracten door, dat is niet, dat hebben we hier nog nooit op deze manier gedaan, dus ik wil het u meegeven gezien de tijdsdruk, gezien de rollen en verantwoordelijkheden die we met elkaar hebben en gezien de ambities die u heeft om uit te voeren, dus op drie manieren adviseer ik u om dat niet te doen.

De voorzitter: Dit roept onmiddellijk een interruptie op van mevrouw Moedt.

Mevrouw Moedt: Ik zou graag toch het DBC Groen als ter kennisname stuk terug willen zien en dan kan ik daar zelf even bepalen hoeveel tijd ik daaraan besteden wil. Dank u wel.

De voorzitter: Ja dat is een vraag met toezegging. En anders zult u het zelf technisch moeten uitvragen als u die toezegging niet krijgt, dus wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Nee ik ga deze toezegging niet doen.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Bruch, VVD.

De heer Bruch: Even een opmerking. In het kader van bestuur op hoofdlijnen hoeven wij de contracten niet te hebben.

De voorzitter: Helder. Was dat verder alles wat u had voor uw tweede termijn?

Wethouder Berkhout: Ja.

De voorzitter: Nou dat is mooi. Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van deze stukken. Deze stukken zijn voldoende besproken. Ze gaan niet door naar de raad en er zijn geen toezeggingen gedaan en daarmee zijn wij tot het einde gekomen van dit agendapunt en dan hebben we eigenlijk, zit ik even met u, ik stel het even voor. Wij kunnen nu de eetpauze vervroegen, maar we hebben daarna wat insprekers, dus dan lopen we het risico dat we vrij lang moeten wachten op de insprekers. We zouden ook kunnen besluiten om punt twaalf, de Raadsjaaragenda is dat geloof ik, nu naar voren te halen en die even te bespreken. Wat zegt u?

'…' (Buiten de microfoon)

De voorzitter: Ja, …

Raadsadviseur Hageman: Dat is echt een hoop werk hoor, de Raadsjaaragenda

De voorzitter: Oké. Raadsjaaragenda. Staat twintig minuten voor en die hebben we nu ook, dus zullen we die doen? Stond twintig minuten voor.

12. Raadsjaaragenda 2023 (bij de stukken vindt u een lijst met onderwerpen voor de commissie Beheer) (RB)

De voorzitter: Even kijken, dan gaan we naar punt Raadsjaaragenda 2023. Doel van de bespreking van de commissies van 3 november en 1 december. De concept Raadsjaaragenda betreft alleen nieuwe punten voor de jaarplanning en dit is om in samenspraak met het college te komen tot een zo compleet mogelijk overzicht van onderwerpen die ter vergadering dienen te komen in de commissie en aan de commissie wordt gevraagd of u akkoord gaat met de voorgestelde planning van de verschillende onderwerpen of anders aan te geven welke onderwerpen eerder of later aan bod moeten komen, of er nog onderwerpen zijn die u wilt toevoegen aan de Raadsjaaragenda en of er onderwerpen zijn waar eerst een startnotitie voor is gewenst, want door middel van een startnotitie krijgt de commissie, we hebben het net gezien bij Europaweg, de mogelijkheid om zich eerst over een vraagstuk te buigen voordat er door het college en wat meer dichtgetimmerd voorstel wordt voorgelegd en het gaat dan om een consulterende startnotitie waar het college naar de mening van de commissie vraagt over nieuw te vormen beleid en waar bijvoorbeeld verschillende keuzemogelijkheden worden gepresenteerd en ook wordt aan de commissie gevraagd of er belangrijke kaderstellende onderwerpen zijn waarvoor eerst een Raadsmarkt is gewenst. Het zijn veel vragen. Wie mag ik als eerste het woord geven? Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Dank u wel voorzitter. Ja de actualisatiebespreking dierenwelzijnsbeleid staat geagendeerd voor december 2023 na behandeling van de programmabegroting 2023 en op zijn vroegst wordt het daarmee 2024 voordat er daadwerkelijk iets ten gunste van dieren en dierenwelzijn zal gaan veranderen en wij zien daarom graag dat deze bespreking naar het eerste kwartaal van 2023 wordt verplaatst en daar lijkt ook wel ruimte voor gezien de andere onderwerpen op de Raadsjaaragenda.

De voorzitter: Dus concreet uw voorstel is om … En welk voorstel is het, de?

Mevrouw Moedt: Dierenwelzijnsbeleid.

De voorzitter: Dierenwelzijnsbeleid naar Q1. Verder iemand met een wens of een voorstel met betrekking tot de Raadsjaaragenda? De heer Jonker, D66.

De heer Jonker: Ja dank u wel. Ja een klein dingetje, ik had het al bij de griffie aangegeven, is dat die nota Bouw en Parkeren, die staat voor Beheer in februari, maar volgens mij moet dat Ontwikkeling zijn, maar daar komen ze misschien nog op terug. Ja en dan eigenlijk in maart komt er een ontwerpbesluit invoering nul-emissiezone voor vracht- en bestelwagens voor 2025. Bij de begroting heb ik al technisch uitgevaardigd of het niet mogelijk is om deze te combineren al met de nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen. Er werd aangegeven dat de organisatie dit niet aankan en communicatie verschillend is, maar er moet naar mijns inziens toch synergie in zitten. Snorfietsen zijn tegen die tijd al lang naar de rijbaan, dus de camera’s kunnen hetzelfde zijn, dus mijn verzoek is eigenlijk aan de wethouder om te bekijken of het niet alsnog mogelijk is deze te combineren. Eerder onderzoek door de gemeente werd al geconcludeerd dat wachten achter een draaiende bromfiets zeer schadelijk is voor de gezondheid, dus eigenlijk elke dag, elk jaar het een nul-emissiezone eerder is, is winst voor de gezondheid van de Haarlemmers en natuurlijk ook voor de klimaatcrisis. Eigenlijk daaraan gerelateerd, maar daar bovenop zou ik graag al volgend jaar een notitie of een visie willen vragen aan de wethouder voor de verdere nul-emissiezones voor Haarlem na 2025. Daar is eigenlijk nog niks over gezegd. Hoe gaan we bijvoorbeeld om met auto’s, personenauto’s? Wat gebeurt er met

motoren? Hoe rollen we het eigenlijk uit over de hele gemeente, niet alleen de binnenstad? Het is belangrijk hier een visie over uit te spreken en te communiceren, zodat Haarlemmers eigenlijk in hun aankoopbeslissingen voor auto's, scooters al zo snel mogelijk rekening mee kunnen gaan houden en als voorbeeld zou heel goed zijn als we bijvoorbeeld volgend jaar al dan ook naar aanleiding van die visie en de nul-emissiezones die we al gaan instellen, bijvoorbeeld aan potentiële scooterkopers al kunnen communiceren dat die nul-emissiezone eraan komt. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Is er verder nog iemand? De heer Amand, Trots Haarlem.

De heer Amand: Dank u wel voorzitter. Ik had eigenlijk een vraag aan mijnheer van D66. Ik hoor hem eigenlijk niet over de vervuilde boten in het Spaarne. We hebben boten liggen waar de asielzoekers op zitten. Dat zijn allemaal dieselmotoren en die gaan elke dag te keer, maar daar hoor ik u eigenlijk niet over. Hoe staat u daarin?

De voorzitter: We hebben het over de Raadsjaaragenda en de vraag over stukken, stukken worden toegevoegd, dus ik zou hier geen inhoudelijk debat over willen voeren. De heer Jonker, kort.

De heer Jonker: Nou dat is een goede vraag. Ik denk als u het belangrijk vindt dan kunt u het natuurlijk ook op de agenda zetten.

De voorzitter: Is er verder nog iemand die … de heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ja dank u wel voorzitter. Ja ik heb het vorig jaar en misschien daarvoor ook wel een keer gezegd. Wij hebben nu alleen een aanvulling van de punten die nog niet op de Raadsjaaragenda zijn, maar verzoek was en volgens mij waren er wel meer commissieleden het daarmee eens om gewoon een geïntegreerd document te maken. Integraal in één document waarin we heel makkelijk een overzicht hebben wat gaan we volgend jaar krijgen en wat is nieuw toe..., gewoon even andere kleurtjes gebruiken of wat dan ook. Misschien een Excel met allerlei filtertjes, je kan het heel makkelijk maken. Dat is mijn verzoek en ik vraag het nu nog een keer. Wilt u daarvoor zorgen en het liefst gewoon eigenlijk een digitaal ding op het internet zodat we het wel kunnen volgen. Een ander ding is, dat is net ook eigenlijk door GroenLinks aangegeven, soms verschuiven onderwerpen op in de tijd op de jaaragenda, maar we worden daar niet van op de hoogte gesteld. Soms vallen ze er zelfs af, heb ik ook meegemaakt en ik zou toch ook willen verzoeken, mochten er punten in de tijd stevig verschuiven of er vanaf vallen, dat we daar actief op worden geattendeerd. Nou ik zal nog één dingetje meegeven wat ik graag op de Raadsjaaragenda, de Spaarnwouderstraat en omstreken herinrichting. Die staat wel in de gebiedsprogramma's, maar je vindt hem en dus eigenlijk staan er heel veel dingen in de gebiedsprogramma's die geprogrammeerd zijn op 2023 en die komen niet terug in die Raadsjaaragenda en misschien dat de wethouder kan aangeven waarom de één en waarom de ander niet. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Dreijer. Is er verder nog iemand die iets wil meegeven voor de Raadsjaaragenda van volgend jaar? Dat lijkt niet het geval. Wellicht is het handig als een van de wethouders kort reageert op wat er haalbaar is of niet.

Wethouder Van Leeuwen: Nou ja ik begin achterstevoren met de vraag van de heer Dreijer van het CDA, voorzitter. Die vraagt, laat weten als eerder of later komt. Dat gaat natuurlijk, u gaat over uw eigen Raadsjaaragenda. We hebben dus een aantal aanvullende punten gehoord en wij zullen in overleg met de organisatie voor u natuurlijk verder kijken wat kan, wat lukt, wetende ook met de prioriteit in de uitvoering die ook vandaag al op de agenda staan hiervoor en hierna, dus dan komen we bij u terug zodra we dat weten

en dan melden we u wat haalbaar is en wat niet haalbaar is, dus dat is eigenlijk nu het meeste, grootste reactie op hoofdlijnen.

De voorzitter: Dat was wel uw vraag? U wilde geïnformeerd worden als het zou verschuiven.

De heer Dreijer: De vraag is er staat nu is het de jaaragenda en het college besluit of door wat voor oorzaak ook dat het punt niet meer in 2023 behandeld gaat worden, maar die gaat er vanaf of die verschuift helemaal naar december. Daar wil ik over geïnformeerd worden.

De voorzitter: Lijkt me een ordentelijke vraag.

Wethouder Van Leeuwen: Nou en volgens mij zei ik dat toe. Volgens mij zei ik dat toe, dat bij grote veranderingen …

De voorzitter: Ik had het ook niet zo duidelijk, maar het is nu een duidelijke toezegging dat als er stukken significant verschuiven, dan neem ik aan meer dan twee maanden, dat daarover gewoon u apart wordt geïnformeerd dat dat het geval is. Dat lijkt me een hele ordentelijke gang van zaken en ik begrijp dat de heer Berkhout wat wil toevoegen.

Wethouder Berkhout: Ja dus misschien inderdaad, agendapunt dertien hè, aan het eind van deze avond, daar wilde ik u ook meenemen volgens mij hebben we dat eerder ook gezegd van we gaan het wel volgend jaar anders doen en hopelijk voor u ook inzichtelijker maken wat er nou op u afkomt de komende jaren. Dat gaat ons allemaal helpen, juist als we ook die uitvoeringskracht en die actie willen gaan realiseren en daar zijn een paar stappen voor nodig, dus wij, ja bijvoorbeeld het actualiseren en het oprekken van het investeringsprogramma naar tien jaar, dat zult u uiteindelijk bij de kadernota gaan zien. Daar gaan dus ook misschien projecten af vallen, naar voren gaan, naar achter, er gaat even een actualisatie plaatsvinden en de grotere projecten, ook buiten het openbaar of het fysiek domein om maar zo te zeggen, zullen daar dan ook landen, die kent u ook allemaal wel, dus ik denk wel dat, we gaan het wel anders doen zeg ik dan maar eventjes, dus deze Raadsjaaragenda, ja dat is ook een instrument van uzelf, maar hoe we, we gaan, ons voornemen is, maar daar komen we bij agendapunt dertien nog over spreken, om u ook meer inzicht te geven in de grote stukken en dan moeten we ook met elkaar modes vinden waarom dat uitgesteld wordt of niet, maar op dit moment staat er ook wel heel veel op en dan zie je dus een, dan hebben we met elkaar een dynamiek opgetuigd waarbij we dat dus naar achter schuiven, dus wij willen daar ook voor volgend jaar u meer inzicht in bieden, maar dat wordt dus ook wel keuzes zeg ik dan maar.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zag dat de heer Smit, OPHaarlem, wat wilde zeggen.

De heer Smit: Ik had de opmerking moeten maken, maar ik stel hem nu. Ik mis in de RJA de toegezegde evaluaties. Er staat geen evaluatie genoemd en er zijn een aantal evaluaties toegezegd van niet alleen Beheer, maar van alle commissies uiteraard en die mis ik op dit moment op de jaaragenda. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. Daar gaan we ook naar kijken. De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ja ik vergat nog eentje te melden. Vorige maand had u het over het Integraal Waterplan en ik heb even heel snel gescand, maar ik heb hem daar ook niet in teruggevonden in … dus volgens mij had u gezegd volgend jaar gaan behandelen. Daarom verwacht ik hem dus ook op de Raadsjaaragenda. Dank u.

De voorzitter: Ja, dus Integraal Waterplan. En de heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja ik bedacht me dat zonnecoöperaties er niet op staan. In het coalitieprogramma staat dat we overwegen om een fonds voor de zonnecoöperaties in te stellen. Ik heb hem niet in de lijsten teruggevonden.

De voorzitter: Dat is uw verzoek om die toe te voegen, het fonds voor de zonnecoöperaties. Helder, staat genoteerd. Ik, als ik u zo zie bent u langzamerhand toe een pauze en hebben we dit wel besproken. De bijgestelde Raadsjaaragenda voor 2023 wordt weer geagendeerd tijdens de commissievergadering van 1 december en wellicht ook 19 januari en uiteindelijk ter besluitvorming voorgelegd aan de raad in januari en als ook de keuze voor de zogeheten A-dossiers duidelijk zijn en ik verzoek u dan ook op bij … oh, ik zie dat de heer Jonker nog een nabrander heeft.

De heer Jonker: Nou de wethouder begon achterstevoren, maar volgens mij niet verder gekomen '…', ik weet niet, misschien is er niks meer over te zeggen, maar anders zou ik graag nog wat horen.

Wethouder Van Leeuwen: Nou zoals ik al zei, u gaat over uw eigen agenda. U heeft een punt aangedragen en dan zullen wij als college aan u teruggeven of het haalbaar is, maar het lijkt me een goed punt om toe te voegen.

De voorzitter: Ik begrijp dat eigenlijk de wethouders moeten ingaan op de vraag wat er wel en niet gedaan kan worden, maar dan heeft u best een grote …

Wethouder van Leeuwen: Ja dat kan nu niet.

De voorzitter: Is het een idee dat iedereen die zojuist iets heeft gezegd dat ook even netjes schriftelijk aan de griffie doorgeeft, zodat de …

'…' (Buiten de microfoon)

De voorzitter: Dat staat ja. Oké. Ik denk dat dat het beste gewoon uit de notulen en dan gaan we dat in december nog een keer bespreken. In december gaan we het weer bespreken. Dan moet u ook gaan kijken naar de A-dossiers, want de A-dossiers zijn de grote dossiers die veelal complex en kaderstellend zijn en waarbij het in positie brengen van de raad extra aandacht verdient en die keuze van A-dossiers kan dan worden gemaakt uit de Raadsjaaragenda 2023 met nieuwe onderwerpen en de actuele jaarplanning van de commissie met lopende onderwerpen die inderdaad dit jaar nog niet gevoegd zijn en ik verzoek u dan ook voor de volgende vergadering echt even na te denken en het liefst ook van tevoren met elkaar in conclaaf te gaan, want er kan maar één dossier per commissie als A-dossier worden aangemerkt, dus het scheelt enorm als u van tevoren even met elkaar overlegd welk dossier wat u betreft in meerderheid moet worden aangemerkt als A-dossier, want dan kan het presidium dat vervolgens oppakken en voorleggen aan het Seniorenconvent. We gaan dit verder oppakken en nog achter de schermen beter uitwerken, maar ik stel voor dat we dan nu even pauze nemen tot tien voor half acht. Dank u wel. Ik schors de vergadering.

Eetpauze

Overige punten ter bespreking

9. Nota uitwerking parkeerregulering; concept vrijgeven voor inspraak (RB & BvL)

De voorzitter: Ja welkom allemaal. Dan heropen ik deze vergadering en dan wil ik doorgaan naar het tweede agendapunt ter bespreking. Dat gaat om de Nota uitwerking parkeerregulering en het concept vrijgeven voor inspraak. De achtergrond is als volgt. Met het mobiliteitsbeleid heeft de raad eind 2021 besloten om parkeerregulering in te voeren als noodzakelijk onderdeel van de mobiliteitstransitie en om uitvoering te kunnen geven aan de verdere invoering van parkeerregulering worden drie beleidswijzigingen van het vigerende parkeerbeleid voorgesteld. Allereerst het loslaten van de huidige eindgrenzen van het betaald parkeergebied. In de tweede plaats het invoeren van parkeerregulering, dat dat kan worden ingevoerd bij een parkeerdruk van 85 procent of meer en in de derde plaats dat er een aanpasbaar vergunningenplafond kan worden toegepast en de uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid en de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied lost op den duur een probleem op, maar is niet bedoeld om extra geld op te leveren en de verwachte inkomsten van de parkeervergunningen zijn evenredig aan de kosten die worden gemaakt voor de parkeerregulering aan bijvoorbeeld apparatuur, dan bebording en vergunningverlening en het college biedt dit besluit ter bespreking aan aan de commissie Beheer en de reacties van de commissie worden tegelijk met de inspraakreacties betrokken bij het definitieve raadsvoorstel dat pas volgend jaar aan ons zal toekomen en aan de agenda zijn daarbij ter kennisname stukken, drie ingekomen stuk ontvangen die zoals de heer Smit al eerder opmerkte eigenlijk bij dit agendapunt horen en dat zijn de ingekomen stukken 3.1, dat is een e-mailbericht van mevrouw Schreurs en 3.2, een e-mailbericht van de heer Duppen, zowel mevrouw Schreurs als de heer Duppen zijn hier ook aanwezig, dus die zullen zo meteen zelf een toelichting geven en een e-mailbericht van de heer Langeveld, die vandaag niet aanwezig is en u kunt deze stukken ook bij de bespreking betrekken. Zoals u ziet hebben wij vijf insprekers en zijn er ook nog twee schriftelijke inspreekbijdragen ontvangen en voordat we overgaan tot de bijdragen van de insprekers wil ik even kort het volgende zeggen. De publieke tribune is redelijk gevuld en u bent van harte welkom. Mijn ervaring is dat parkeren redelijke stevige emoties kan oproepen, maar op grond van artikel 22 van de verordening op de raadscommissies is het toehoorders verboden om zich tekenen van goed- of afkeuring te geven. U mag dus niet klappen, juichen, boe roepen of anderszins duidelijk maken dat u het met een inspreker of een raadslid eens bent of oneens bent en mocht u denken dat u dat niet gaat lukken, dan kunt u ook in de hal naar de rechtstreekse uitzending kijken. Daar kunt u wel uw afkeuring en goedkeuring geven, maar dan merken wij dat niet. Ik zou willen voorstellen we beginnen met de insprekers en dan zou ik willen beginnen met de heer Duppen. De heer Duppen, bent u er klaar voor? U bent hier vaker geweest. U weet dat u drie minuten heeft. Ga ik u ook strak aan houden, want we hebben een drukke agenda en dit is ook een punt dat ruim bespreking …

De heer Duppen: Is mij helemaal bekend.

De voorzitter: Vergt, dus als u er klaar voor bent, dan …

De heer Duppen: Ik ben er helemaal klaar voor.

De voorzitter: Aan u het woord.

De heer Duppen: Goed. Geachte voorzitter en aanwezige raadsleden en de wethouders natuurlijk bij dezen. Door de huidige inflatie, de sterk verhoogde energierekening en voor huiseigenaren weer een verhoging van gemeentelijke belastingen komt er nu nog even een dure parkeerheffing bij, omdat de coalitiepartijen dit even hebben bedacht. Gelukkig zie ik ook bijval van de oppositiepartijen, die wil meedenken met de Haarlemse bewoners in de tijd waarbij bijna iedereen richting de armoedegrens gaat. Reeds heb ik verschillende documenten bij de Parkeervisie in Haarlem, tussen van 2012 tot 2022 al stukken toe laten voegen. Hierin staat duidelijk een weergave van openlijke en eerlijke discussie die toen tijdens de commissievergadering Beheer is gevoerd om betaald parkeren in de woonwijken. Er werd geroepen dat de wijken overvol zijn, maar daar heb ik reeds lang bewoners … Daar hebben we reeds als bewoners niets aan kunnen doen. Daar ligt het grote probleem voor de gemeente en het college. De vele woningsplitsingen in de vele wijken vanaf de motie 2018 juist heeft toegelaten dat ja, lopen de wijken nu extra vol. Nu anno 2022 wordt dezelfde discussie weer gevoerd met alleen raadsleden en college zonder vorm van inspraak van betrokken bewoners, dus hier is de participatie op een of nieuwe democratie ver te zoeken. Alle informatie moeten de bewoners via social media vernemen of dit via HD of NH Nieuws. Dit lijkt me geen democratische gedachte als door de coalitiepartijen hoog van de toren wordt geroepen dat iedereen mag meepraten over dit zeer gevoelige onderwerp. Vele bewoners moeten diep in de buidel graven met verschillen in tarieven van 112 voor de eerste in zone C en voor de tweede 420 en in de D zone 175 euro voor de eerste en 280 voor de tweede. Dit wordt jaarlijks verhoogd en dit bedrag van de eerste auto zal de komende vier jaar bevroren worden. Stond in het coalitieakkoord. En waarvoor is er voor elf wijken gekozen onder anderen? Dat is ook een hele vraag voor mij. Er wordt gespreken over kostendekkende bedragen tussen de drie en de elf miljoen om aanschaf van diverse middelen, maar ik vraag me dan af of dit eenmalig is of eens per jaar terugkomt. Als de apparatuur moet worden vervangen, dan krijgen de bewoners weer een vette rekening toegezonden. Men spreekt over draagvlakonderzoek, waarvan op 15 maart een rapport naar buiten is gekomen. Dit heeft plaatsgevonden op februari ’22, waar 72 procent tegen betaald parkeren heeft gestemd. In dit rapport zijn de gegevens van Indischestraat-Noord en Vogelenbuurt niet opgenomen, alleen de Indische Buurt-Zuid en Transvaalbuurt, dus waar kan ik de andere wijkgegevens dan vinden? Dus hierbij wil ik alle raadsleden zeer vriendelijk vragen omdat het verslag en de uitspraak van de wethouder in 2016 of 16 mei 2012 nog eens goed te lezen en misschien tot andere inzicht te komen. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Duppen. Heel erg netjes binnen de tijd. Blijft u rustig zitten. Ik ga door met de volgende inspreker. Dat is de heer Arnolds en als er zo meteen vanuit de commissie nog vragen zijn kunnen die aan het eind aan u worden gesteld. Mijnheer Arnolds, aan u uw drie minuten. U moet even op een knop drukken dat het rode lampje gaat branden. Ja, top.

De heer Arnolds: Heel goed. Goedenavond iedereen. Nou ik sta hier namens een groep bewoners uit Kleverpark. Wij hebben ons als bewonersgroep rond het Santpoorterplein en ook rond de nieuwbouw van De Meester aan de Verspronckweg in voorgaande jaren al geroerd rondom de parkeerproblematiek in onze wijk en ons hard gemaakt voor invoering van parkeervergunningbeleid. Wij zijn dus sterk voorstander van invoering van de parkeerregulering, want ja in onze ingezonden brief hebben wij uiteengezet wat wij als buurt, grenzend aan reeds gereguleerde buurten, ervaren. Wij zien namelijk dat de vele auto’s en busjes de veiligheid van de buurt negatief beïnvloeden. We beseffen overigens ook terdege dat vele bewoners van Haarlem bezwaar hebben, omdat deze invoering als een melkkoe voor de gemeente gezien wordt, zeker in deze economisch lastige tijden is een verhoging van de kosten naar 240 euro inclusief eventueel bewoners of bezoekers parkeren, een flinke klap denk ik voor veel mensen. Wij zien drie belangrijke aandachtspunten om het draagvlak voor de plannen te vergroten. Ten eerste, in de stukken wordt geschreven dat het systeem kostendekkend ingevoerd wordt. Echter in zone D, zoals mijn voorganger al zegt, kan het dus wel een lagere

prijs zijn, dus waarom niet overal die prijs en gezien de aanzienlijke uitbreiding van het aantal huishoudens die meebetalen aan het systeem, lijkt het ons dat de prijzen omlaag kunnen, omdat de kosten door veel meer schouders gedragen worden. Ten tweede, het verlagen van het tarief voor avondparkeren voor bezoek naar het dagtarief zou een mooi gebaar richting bewoners zijn, dat er meer uren door bezoekers geparkeerd kan worden en ten derde, het zou goed zijn als de gemeente de prijzen voor vergunningen voor de komende vijf of tien jaar vastlegt om zo ook een eerlijk en duidelijk verhaal naar alle bewoners te hebben. In onze ogen is dit een drietal maatregelen die het draagvlak vergroten en die het primaire doel, namelijk meer regulering van het gebruik, bezit of dan wel bezit van de auto ondersteunen. Kortom, wij als bewonersgroep zijn voor invoering. Wij willen graag als eerste wijk aan de beurt zijn en we willen de commissie vragen ook goed naar de drie genoemde suggestie te kijken en deze in overweging te nemen.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Arnolds. Volgens mij zijn, is de verschillen tussen wat de insprekers willen vanavond bijzonder groot. Ik ga door naar de heer Hanou of Hanou, ik weet niet hoe ik dat uitspreek. Aan u uw drie minuten. Dit gaat niet van uw tijd af, wees gerust.

De heer ….: Hij doet deze wel.

De heer …: Ja doe deze maar.

De heer Hanou: Ja, het leven in Haarlem gaat niet over rozen soms, dat blijkt maar weer.

De voorzitter: Precies, nou, aan u de tijd. Gaat uw gang.

De heer Hanou: Ik deed het al. Bedankt voor het feit dat ik hier mag zijn. Ik wil graag mijn steun uitspreken voor dit parkeerbeleid. Ik wil graag een paar praktische aanbevelingen geven bij de uitwerking die straks bij jullie komt te liggen en het kan mij eigenlijk niet streng genoeg, ook al heb ik een auto. Ik zit hier dus omdat ik het eens ben met het parkeerbeleid. Parkeren is het begin en het einde van een autoreis, dus als je minder parkeert, komen er minder auto's op straat en hebben we minder congestie in Haarlem. Over de paradox daarvan is dit prachtige boek geschreven, *Het recht van de snelste*. Jullie zijn leken, dit is lekenbestuur. Ik raad jullie aan deze winnaar van de journalistieke boekprijs 2021 eens even te lezen, want die zal die paradox haarfijn uitleggen. Dan ga ik over naar mijn aanbevelingen. Huishoudens die nu een particuliere auto delen en die straks wonen in twee zones. Worden die gestraft of worden die beloond? Krijgen die slechts een vergunning op één adres of krijgen die twee vergunningen op twee adressen, moeten ze daar twee keer voor betalen of moeten ze daar één keer voor betalen, want die huishoudens zijn natuurlijk goed bezig. Mijn volgende aanbeveling is hoe, is eigenlijk een vraag, hoe worden huishoudens beloond die geen auto hebben en in die zin de openbare ruimte vrijhouden van geparkeerd blik? Ik vraag me af of er voor die mensen ook wat in het vat zit en dat kan, want het parkeertarief blijkt hoog genoeg te zijn om daar, als we allemaal naar zone C tarief gaan ook de mensen uit te betalen die geen auto hebben en tot slot, qua vraag en aanbevelingen, hoe ga je om met huishoudens die lage inkomens hebben en in het bijzonder die huishoudens met essentiële beroepen die avond en nachtdiensten hebben, zoals er zijn, brandweerlieden, verpleegkundigen en wat er dus meer zijn? Nou daar ben ik al bijna aan het eind van mijn stuk, maar ik heb nog 58 seconden dus ik denk dat ik die helemaal ga vol praten, want ik ben gewoon blij dat ik hier ben. Ik hoop dat eindelijk het fout parkeren wordt aangepakt. Bij mij in de buurt kan je met een rolstoel of een rollator je eigenlijk niet verplaatsen. Ik vind het echt een schande naar de mensen, waarvan we ook graag willen dat ze meedoen in de maatschappij. Ik hoop dat de baten van het parkeren terugvloeien naar langzaam verkeer, openbare ruimte en OV en dat jullie in staat zijn om aan de Haarlemse burger uit te leggen dat je dit doet voor een betere leefomgeving, een beter klimaat, meer biodiversiteit en meer bereikbaarheid. Volgens mij ligt daar

nog een opgave en tot slot, ik ben van mening dat er een einde moet komen aan station Bloemendaal en dat station Bloemendaal gelijk moet worden hernoemd in station Bloemendaal-Haarlem-Noord. Dan hebben we drie treinstations en dan is het duidelijker dat we uitstekend te bereiken zijn met treinen in vier richtingen. Dank u wel voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Hanou, dat …

De heer Hanou: Hè, precies op tijd. Hanou is het trouwens, maar …

De voorzitter: Ja en nu is uw tijd echt op.

De heer Hanou: Dat ter zijde.

De voorzitter: Ja, ja, ja. Dan als u uw microfoon uitzet.

De heer Hanou: Ja, is gelukt.

De voorzitter: Ja, super. Nou nog wel een keer duwen.

De heer Hanou: Nee, nog een …

De voorzitter: Ja. Ja, nu bent u echt uit. Dan zou ik het woord willen geven aan de heer Blok.

De heer Blok: ja, geachte voorzitter, geachte leden van de commissie Beheer. Ik heb twee stukken gelezen, uiteraard dit stuk gereguleerd betalen en het stuk parkeernormen en ik heb daar voor mezelf een samenvatting van gemaakt en die heb ik dan ook ingestuurd bij de griffie. Eerst wat aandachtspunten, gereguleerd parkeren voor de raadsleden en burgers die geen nota's lezen en dat zijn er nogal wat. We hebben zeventigduizend auto's en er zijn niet zeventigduizend mensen op de tribune. Ik vroeg me af, prijsverhogingen. We starten natuurlijk met een tarief en een uurtarief, maar hoe zit het straks met de jaarlijkse prijsverhogingen? Ik zou het fijn vinden als jullie daar iets van op papier zetten wat we kunnen verwachten. Meestal zal dat samengaan met het prijsindexcijfer, het inflatiepercentage, maar ja wat doe je dan in het geval van hoge inflatie? Dit jaar misschien tussen de tien en zeventien procent per jaar. Worden de parkeertarieven dan zeventien procent per jaar duurder? Dat is nogal wat. Ik vroeg me af, hoe gaan we om met bedrijfsbusjes en kleine campers die toch het hele jaar in de straat staan. Vallen die nou onder dezelfde regelingen als personenauto's of wordt daar misschien een andere regeling voor bedacht? Dan die arme nieuwe, die tienduizend mensen of tienduizend woningen die bezet of bewoond gaan worden straks, die gebouwd worden door ontwikkelaars. Die bouwen daar een parkeergarage onder. Ik vroeg me af, zijn die bewoners, die mensen zijn ook overgeleverd aan jaarlijkse prijsstijgingen of kan de gemeente dit alvast reguleren voordat ze de bouwvergunning toekennen? Ik denk dat u daar de burgers ook sociale, mensen in de sociale woningen een plezier mee zou kunnen doen. Parkeernormen, die gelden natuurlijk voor de auto's. Ik heb niet helemaal zicht op de vrachtauto's en grote bestelbusjes, maar hoe zit het eigenlijk met motoren, scooters, snorfietsen, fietsen, bakfietsen, deelscooters? Ik zeg niet dat die allemaal moeten betalen, maar dat is wel onderdeel van de overlast. Hoe zit het met personeel die 's avond in de avonden door onze wijken moeten, door de hele stad, bijvoorbeeld thuiszorgpersoneel en andere zorgmedewerkers? Kunnen die een ontheffing vragen of is dat echt heel moeilijk en onmogelijk? Een wijkbewoner die vroeg mij van goh mijn dochter die woont thuis, die werkt in de thuiszorg. Die moet bij, in de avond in nacht en ontij moet ze de wijk in. Ze woont nog thuis, want ze kan geen woning vinden. Krijgt zij dan geen parkeervergunning? Bewoners met

een private leaseauto. Die auto staat misschien geregistreerd in Lelystad, terwijl je hier in Haarlem woont. Krijgen die wel of geen parkeervergunning? Het zijn gewoon wat praktische zaken. De gemeente stelt dat het betaald parkeren geen melkkoe is. Dat is een hele geruststelling voor een aantal mensen in Haarlem. Een aantal daarvan die zullen daar toch vragentekens bij zetten. Ik stel voor, wanneer er toch geld overblijft nadat over tien jaar al die apparatuur is afgeschreven en na aftrek van de jaarlijkse beheerkosten, stel nou dat er toch een paar grijpstuivers overblijven, dan stel ik voor om dat in een apart fonds te stoppen en met als doelstelling wat jullie ook in de nota leest, dat wordt al geïnvesteerd in groen, in cultuur, ontmoeten in de buurt en spelende kinderen. Lijkt me prachtig en dat wij dat als Haarlemmer dan bij elkaar sparen en dat we dan in de app kunnen zien hoeveel erin zit. Mensen …

De voorzitter: U moet … kunt u misschien afronden? Want u bent ruim over uw tijd heen.

De heer Blok: Ja. Mensen zonder auto, die op dit moment dus geen auto hebben. Die moeten we natuurlijk op handen dragen, maar ik kreeg de vraag van iemand die zegt van mogen wij dan straks ook voor onze bezoekers die wel met de auto komen, kunnen wij dan die parkeermuntjes kopen in de app of worden wij daarvoor uitgesloten? In mijn bijdrage die ik heb geüpload naar de griffie, die staat nog meer ter lering en de vermaak, maar daar wil ik het mee afronden. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Blok. En dan als laatste hier aanwezig is mevrouw Schreurs. Nou u weet inmiddels hoe het werkt. Ook u heeft drie minuten de tijd, dus gaat uw gang.

Mevrouw Schreurs: Moet ik op het knopje drukken? Hallo. Goedenavond allemaal, geachte aanwezigen, beste commissie. Ook ik zit hier namens mijn wijk Houtvaartkwartier. Wij hebben in vorig jaar een onderzoek gehad. We hebben met 67 procent tegen betaald parkeren gestemd en dat kom ik hier weer bepleiten. Wij willen geen betaald parkeren in de wijk. Ik heb een aantal stukken ingestuurd. Daarin staat, is de emotie vrij hoog opgelopen zoals u kunt lezen. In mijn laatste stuk heb ik een aantal punten aan feiten opgesomd. Die ga ik hier niet opnoemen. U kunt het allemaal lezen. Wat voor mij heel belangrijk is, is dat in 2022 was verkiezingsjaar. Ik heb in geen enkel partijprogramma gezien dat in heel Haarlem betaald parkeren zou worden ingevoerd door middel van een nieuw coalitieakkoord. Staat nergens. Ik heb er niet op gestemd, niemand in Haarlem heeft erop kunnen stemmen. Het komt als een konijn uit de hoge hoed en ik vind niet dat het zo in een democratie moet werken. Het belangrijkste voor ons in de buurt is dat het door deze op door onze bestuurders aangestipte parkeerprobleem wordt in onze wijk helemaal niet als dusdanig ervaren. Wij hebben geen parkeerprobleem. Zijn er veel auto's? Ja. Is het spitsuur soms? Ja. Kun je na zeven uur makkelijk je auto kwijt? Nee. Je moet soms een stukje rijden en moet je een stukje zoeken, moet je je auto kwijt. Willen wij de auto zelf in de eigen wijk? Ja. Willen onze aannemers of onderaannemers, de busjes met hun materiaal in de eigen wijk voor, het liefst voor de eigen deur? Ja. Waarom? Omdat de veiligheid niet gegarandeerd is. Ze worden aan de lopende band leeggeroofd als je drie straten verderop je bus moet parkeren. Ja kan je zeggen de bussen moeten bij de werkgever blijven, maar die regeling is er niet. Werkgevers geven de busjes mee. De busjes moeten mee naar huis. Busjes staan in de wijk. Kunnen ze niet voor de deur, worden ze leeggeroofd. Er is geen garantie verder, dus vandaar ook dat wij zeggen nee wij willen gewoon voor de deur parkeren. Wij hebben niet het probleem zoals hier mijn mede-insprekers dat we smalle stoepen hebben. Je kunt bij ons met twee invalidenwagentjes kun je makkelijk over de stoep, dus daar hebben wij het probleem niet, dat probleem erkennen wij niet. Onze stoepen kunnen zelfs smaller, dan kunnen er meer auto's in. Dan wil ik afsluiten met ik had een aantal vragen al gesteld op papier aan de griffie. Heb ik niet goed gedaan, maar ik ben heel erg op zoek naar de rapporten waarin nou blijkt dat we in heel Haarlem, dus ook in die elf wijken daadwerkelijk een parkeerprobleem hebben, want we kunnen wel een normering neerzetten van als het 85 procent bezet is, dan

is er dus een probleem. Vind ik een stelling van likmevestje. Ik weet niet waar die vandaan komt, uit welke hoge hoed die dan komt, maar ik wil, daar wil ik graag een onderbouwing van zien. Ik wil echt een rapport hebben van al die onveilige situaties die genoemd worden. Onveilige situatie, want er wordt op de hoek geparkeerd. Ja, midden in de nacht ja. Ik heb nog nooit een ambulance geblokkeerd zien staan door een auto bij ons op de hoek. Nog nooit. Ik heb nog nooit een melding gezien, gehoord, geroken van iemand die zei oh ik had een hartaanval, maar ik kon de wijk niet uit, want er stond iemand verkeerd geparkeerd. Het is gewoon niet waar. Er worden dingen opgenoemd waarvan ik denk kom eens eventjes een weekje bij mij logeren, kijk in de straat, kijk hoe het is. Dit is gewoon niet waar. Het klopt gewoon niet. Dan het verhaaltje over van ja we gaan auto's weghalen, dus ze kunnen minder parkeerplekken. Daar komt dan meer groen voor in de plaats. Ja hartstikke leuk, hartstikke prachtig. Haarlem is al tien jaar de meest versteende stad van Haarlem en dan nu ineens met dit nieuwe coalitiestuk zou dan Haarlem ineens vergroenen? Gelooft u het zelf? Gelooft u het echt zelf? Ik namelijk niet hoor, maar goed, dus dat. Dus de laatste drie vragen die ik nog aan de commissie heb gesteld staan onderin. Moet ik nu nog oplezen of zijn die allemaal doorgekomen?

De voorzitter: Alles is doorgekomen en ik wou u vragen om het af te ronden, want uw tijd is voorbij.

Mevrouw Schreurs: Goed. Nou ik hoop dat ik duidelijk was. Wij zijn tegen het invoeren van betaald parkeren. Dank u wel.

De voorzitter: Ik kan u zeggen, u was heel erg duidelijk. Even kijken, dan wijs ik u, de commissieleden, erop dat er ook nog schriftelijke bijdragen zijn van de heer Heddema en de heer Langeveld. Die vindt u bij de stukken, die treft u bij de stukken aan en dan wilde ik vragen of er vanuit de commissie vragen zijn aan een van de insprekers. De heer Aynan, Jouw Haarlem.

De heer Aynan: Dank u wel voorzitter en dank voor het inspreken. Ten eerste een vraag voor mijnheer Duppen. Wij kunnen ons in ieder geval herkennen in uw verhaal over inflatie en alles wordt duurder. Zou een deel van de Haarlemmers geholpen zijn met bijvoorbeeld een nultarief?

De heer Duppen: Nou dat zullen ze zeker, want dat staat namelijk ook in de coalitie onder andere, dat is ook vermeld. De eerste auto zou bevroren worden, de eerste vier jaar en ik zie dat nergens meer in terugkomen, dus ik ben echt benieuwd wat denkt de coalitie en volgens de wethouder is het ook al helemaal vastgelegd, dus ik ben echt benieuwd, hoe gaan we dit oplossen. Ik voel er wel iets voor.

De voorzitter: Nog een vraag van de heer Aynan.

De heer Aynan: Ja voor mijnheer Arnolds. De bewonersgroep Kleverpark. U zegt we hebben eigenlijk al heel lang de wens om betaald parkeren in te voeren. Heeft dat eerder bij de gemeente aangegeven? Want u kunt als wijk kunt u daarvoor een enquête aanvragen. Zoals de mensen in de Sportheldenbuurt hebben gedaan.

De heer Arnolds: Ja dat ben ik, sorry. Ja zeker. We hebben dat zeker gedaan, maar toen was nog het oude systeem zeg maar in 2019, het oude systeem nog gaande. Toen zijn we uiteindelijk volgens mij op nummer, plek acht zeg maar in de rij gezet. Nou toen kwam het hele verhaal van de aanpassing van alle regelingen, maar we hebben zeker, we hebben dat zeker aangegeven ja, dus dat … we stonden in de rij ook al om ergens volgens het oude systeem in aanmerking te komen voor nou ja het oude, de oude manier.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie aan … De heer Van den Raadt, Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja dank u wel voorzitter. Ik begin maar even op het rijtje. De heer Duppen. U zegt uw wijk heeft dat, die enquête vroeger ingevuld en 72 procent was tegen. Bent u ermee bekend dat we de afspraak hadden dat als zo'n enquête was geweest, dat er dan binnen twee jaar niks veranderd mocht worden? Is dat, valt dat nog binnen die twee jaar?

De heer Duppen: Ja, volgens mij wel, maar ik weet niet hoe het natuurlijk in de coalitieakkoord is afgesproken, maar die, wij vallen niet eens onder die 72 procent, want wij zijn daar niet in gehoord, dus ik kom nu ook mensen tegen, tientallen die ik dat allemaal om vraag en die staan me aan te kijken, enquête? We hebben allemaal niks gehad, hoezo? En dan zeg ik ja misschien komt er naar aanleiding van vorige week misschien een referendum. Dan zeiden ze nou kom maar, want laat ze langs de deuren komen, wij vullen het allemaal wel in. Dus de animo is er wel, alleen mensen weten het niet en dat is het hele probleem.

De heer Van den Raadt: Nou dank u wel. Dan was mijn vervolgvraag die u al beantwoord heeft. Wij hebben eerst een referendumverzoek gedaan. Dat gaan we nu nog een keer doen, maar daar bent u in ieder geval voorstander van. Dank u wel. De heer Arnolds, u zegt graag invoeren, maar u geeft als argument al die omliggende wijken hebben het en die mensen komen dan bij ons staan. Zou u dan ook voorstander van het invoeren zijn als die omliggende wijken niet gereguleerd parkeren hadden, dus dat u minder die druk van die andere wijken had?

De heer Arnolds: Dat is een beetje en 'wat als'-vraag. Ja het is, het gegeven is dat het zo is als het is, dus kijk als er geen probleem zou zijn, zou ik niet, zou ik niet voor invoering zijn, maar het gegeven is er dat er allemaal auto's zijn en dat we aan de rand zitten en dat wij er last van hebben ja.

De heer Van den Raadt: Dank u wel. De heer Hanou. U bent ook voor hè, zo streng mogelijk zelf. Ik ga dat boek zeker lezen wat u aanbeveelt. En dan heeft u het over dat het fout parkeren eigenlijk aangepakt moet worden. Dat zit u een beetje dwars. Ik volg u ook op Twitter. Ik zie al die berichten van auto's die vijf jaar op dezelfde plek staan en daar gebeurt niks mee. Zou u er iets anders over denken als gewoon fout parkeren en dat soort dingen, waar we gewoon ook regels voor hebben, gewoon aangepakt zou zijn en dat dat dan niet leidt tot dit?

De heer Hanou: Ja tuurlijk. Er zijn heel veel regels voor fout parkeren, maar die worden bij mij in de buurt niet gehandhaafd, waarschijnlijk omdat dat teveel kost of niet in de prioriteit zit, maar dat is mijn grote ergernis, dat er fout wordt geparkeerd, onveilige situaties ontstaan bij bijvoorbeeld oversteken, langs fietsende kinderen met name in de Duinoordstraat waar ook nog allemaal bussen doorheen rijden en massaal fout geparkeerd wordt. Ja en tot slot wat ik ook al zei in mijn betoog, ik vind het heel, echt heel erg voor mensen die slecht ter been zijn, dat die bij mij door de buurt niet goed kunnen lopen, dus als dat fout parkeren wordt aangepakt, dan hoeft er wat mij betreft geen gereguleerd parkeren te zijn.

De heer Van den Raadt: Dank u wel. En dan de heer Blok en mevrouw Schreurs hebben het allebei over die busjes die daar dan in de buurten staan. Ik snap ook wel dat dat veilig moet en ik hoor ook veel mensen voor wie die busjes vooral een doorn in het oog zijn. Als er nou, en dat is de vraag aan u allebei, als er nou ergens gewoon een bewaakt parkeerterrein komt waar al die busjes neergezet worden, kunnen komen en dat die mensen dan bijvoorbeeld met gratis OV of een vouwscooter naar huis kunnen, zou dat dan een oplossing zijn? Zou u dan minder, jullie waren geloof ik nu, jullie zijn niet voor betaald parkeren, maar zou u dan kunnen bedenken dat mensen dan misschien minder enthousiast over dat gereguleerd parkeren zijn?

De heer Blok: Ja, op zich is het wel een creatief voorstel om het zeg maar ergens in de Waarderpolder neer te zetten en misschien kan iemand ook nog met een scootertje heen weer rijden, maar de mensen zijn zuinig op

hun spullen. Ik kijk even naar mijn buurvrouw, je wil je bus eigenlijk toch een beetje in de gaten kunnen houden. Ik heb er eerlijk gezegd niet direct een oplossing voor. Ik zit spontaan te bedenken dat je ergens in de wijk misschien een straat zou kunnen reserveren en een X aantal parkeerplaatsen voor bussen al dan niet met een camera erbij, maar ik vind het een beetje jammer dat wij hier in Haarlem het wiel opnieuw moeten uitvinden. Kijk eens wat er in Amsterdam, Utrecht, Den Haag, jullie hebben allemaal de stukken gelezen, de mensen bij de voorbereiding, dus er moeten best wel ideeën zijn hiervoor, maar ik heb ze op dit moment niet.

Mevrouw Schreurs: Ik sluit me bij de collega inspreker aan. Ik ben zelf een dochter van een aannemer. Aannemers willen hun spullen gewoon bij de deur voor de deur thuis hebben en die gaan niet op een vouwfiets naar een busje rijden om naar hun eigen spullen te rijden op een bewaakt parkeerterrein. Ik vind het een hele creatieve oplossing, maar ik denk niet dat je de ruwe bolsters blanke pitten zover krijgt dat ze op die vouwfiets gaan zitten, sorry.

De heer Van den Raadt: Slotvraag, voorzitter, en die is, ik heb zelf het idee lang geleden geopperd om dat gereguleerd parkeren, wat eigenlijk gewoon een uitbreiding van de olievlek is, heel anders aan te pakken en dat is iedereen staat gratis in zijn eigen wijk, want de ergernis ontstaat, dat horen we ook bij mijnheer Arnolds, mensen komen uit andere wijken daar naartoe en dan komt de roep om gereguleerd parkeren, maar als we nou af kunnen spreken iedereen staat gratis in zijn eigen wijk een of twee auto's, zou dat niet een oplossing zijn waar jullie mee zouden kunnen leven?

Mevrouw Schreurs: Het is grappig dat u dat zegt, want in een van mijn stukken heb ik ook die oplossing aangedragen al dan niet in samenwerking met bijvoorbeeld met RDW, dat je zoveel auto's op een adres kunt laten inschrijven. Die systemen zijn er al. Je kunt gasten gewoon op de app die er ook al is van de gemeente gratis of tegen een gereduceerd tarief kunnen laten parkeren, dus de bezoekersapp die is er ook al, dus er zijn heel veel middelen al in place die we eigenlijk zou kunnen gebruiken met minimale kosten, dus ik ben daar ontzettend voor. Dank u wel.

De heer Hanou: U stelt een vraag aan alle insprekers en u gebruikt het woord betaald parkeren. Ik ben voor gereguleerd parkeren en wat u voorstelt is ook een vorm van gereguleerd parkeren, dus mijn zegen heb je en als dat fout parkeren wordt aangepakt dan heb je hem dubbel. Dan heb je misschien wel mijn stem de volgende verkiezingen. You never know.

De heer Blok: Ik heb een van de mensen die een schriftelijke inspraak hebben ingestuurd die had het idee, dat vond ik ook wel heel creatief, om overdag dat je wel gratis mag parkeren of in ieder geval de bewoners en verboden dus voor mensen zonder parkeervergunning en 's avonds na zes uur of na acht uur dat het dan betaald is voor mensen die op bezoek komen of wat dan ook, dus dan weer je mensen die er in de week niks te zoeken hebben zeg maar.

De heer Duppen: Mag ik een kleine vraag aan jou stellen, Sander? Wat doe je dan met de woningsplitsingen? Want hoeveel mensen mogen op een adres verblijven? Want wij zien nu in de Indische buurt Noord en Indische buurt Zuid heel veel woningsplitsingen allemaal, ook illegaal. Dat is allemaal toegestaan sinds 2018 omdat het niet helemaal goed afgedekt is, dus hoe ga je dan daarmee om?

De voorzitter: Het is de bedoeling dat commissieleden verduidelijkende vragen aan insprekers kunnen stellen, maar niet dat insprekers vragen aan commissieleden gaan stellen, dus ik wilde … Mijnheer Van den Raadt, u heeft aan iedereen een vraag gesteld en u heeft dan nog een laatste antwoord tegoed.

De heer Arnolds: Ik sluit me inderdaad aan bij de heer Hanou, een regulering dat lijkt me prima en hoe die er dan komt, als het gratis kan zou dat heel mooi zijn en inderdaad, we hebben ook wel het idee gehad, maar gewoon ‘s nachts parkeren van twaalf uur ‘s nachts tot zes uur ‘s ochtends heel duur en dan gaan mensen zich wel twee keer bedenken of je je auto daar drie weken laat staan ongebruikt. Dat is ook een optie. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Even kijken, dan kijk ik nog even rond in de commissie of er verder nog vragen zijn. Dat lijkt niet het geval te zijn. Dan dank ik de insprekers heel hartelijk voor uw bijdrage. U kunt op de publieke tribune gaan zitten en kijken hoe het debat verder gaat en dan wilde ik nu inderdaad verder gaan met de behandeling. U heeft de insprekers gehoord, wellicht ondertussen ook de schriftelijke inspreekbijdrage gelezen voor zover u dat nog niet eerder had gedaan en dan is mijn vraag: wie mag ik als eerste het woord geven? Nou, ik zie de heer Bruch van de VVD.

De heer Bruch: Ja, ik dacht iedereen springt meteen overeind, maar vooruit. Dank u wel voorzitter. Tussen 2019 en nu zijn er in Nederland 410.000 auto’s bijgekomen en het aantal OV-reizigers is sinds dat jaar met een kwart gedaald en daar bovenop gaan de komende tijd er minder treinen en bussen rijden vanwege personeelstekort en het OV wordt ook nog een beetje duurder. Nou wil de gemeente Haarlem het huidige aantal auto’s niet laten groeien, maar wel 10.000 extra woningen bouwen en dan heb ik echt zoiets van: keep on dreaming, want de auto verdwijnt voorlopig niet. Ik heb al vaker de vergelijking gemaakt met de filmpjes die je op YouTube kan vinden van een keurig gedekte tafel waar een artiest het tafelkleed wegtrekt terwijl het serviesgoed blijft staan en zo zal het ook met parkeren gaan. U kunt de parkeerplaats onder de auto vandaan trekken, maar daarmee is de auto nog niet weg. Het is wel opvallend, en het is een vraag hoe GroenLinks het voor elkaar heeft gekregen om de sociale PvdA en de democratische D66 te laten trappen in de val van het geforceerd gereguleerd parkeren. Het stond in niet een van de verkiezingsprogramma’s. Nee, voorzitter, deze coalitie die zegt het zo belangrijk te vinden …

De voorzitter: Ik zie dat u een interruptie heeft van de heer van den Berg van D66.

De heer Bruch: Ik had niet anders verwacht.

De heer Van den Berg: Het is nou echt al de zoveelste keer dat ik hoor dat D66 of andere partijen het niet in het verkiezingsprogramma hadden staan. Wij hebben het er wel in staan uitgebreid en daar wil ik nog even de opmerking maken dat al jarenlang het landelijk beleid van de VVD om in auto’s te investeren ervoor heeft gezorgd dat die 410.000 auto’s hier in Nederland terecht zijn gekomen, dus misschien moeten we eens een keer een ander paradigma doen.

De heer Bruch: Ik heb nog nooit gehoord dat de VVD in auto’s investeert, dus dat laat ik helemaal aan u. En staat in uw verkiezingsprogramma dat ongeacht wat de wijken willen het parkeren daar wordt ingevoerd?

De heer Van den Berg: Het staat er letterlijk een, als het druk is in de wijken dat dan gereguleerd parkeren een optie is, ja.

De heer Bruch: Een optie is, maar er staat niet dat het systeem wordt gewijzigd dat er niet meer naar de inwoners wordt geluisterd, want dat is het probleem. Deze coalitie zegt het belangrijk te vinden om naar iedereen te luisteren, maar in april schreef het college aan de Indische buurt: u heeft besloten, er komt geen gereguleerd parkeren en nu, nu schaft het college het hele draagvlakonderzoek af, het instrument waarmee de gemeente luisterde naar bewoners. We gaan niet meer luisteren, we gaan het opleggen. GroenLinks, de Partij van de Arbeid gesteund door Democraten 66 en het Christen Democratisch Appel gaan hun mening

opleggen gaan de Haarlemmers die recent nog hebben aangegeven geen gereguleerd parkeren te willen. What's in the name zeggen de Engelsen dan. En daarmee jagen ze de bewoners ook nog eens op extra kosten terwijl de lasten al torenhoog zijn, opnieuw een mokerslag voor de hardwerkende Haarlemmers. Voorzitter, dit college breekt met afspraken uit het verleden. Het draagvlakonderzoek stond als een huis, een democratisch huis en was daarmee een groot goed, maar dat groot goed dreigt te verdwijnen. Ze stellen de vraag niet meer, want ze zijn kennelijk bang voor het antwoord en we zien hier toch een fundamenteel verschil in benadering. Deze coalitie benadert het vanuit de auto, die vindt ze lastig en die moet dus weg. De VVD benadert het vanuit de Haarlemmers en herkent het simpele feit dat van veel van onze inwoners de auto belangrijk is en dan moeten we die behoefte faciliteren, want er zijn wel degelijk alternatieven. We kunnen bewoners stimuleren om naar parkeergarages te gaan. We hebben nog steeds geen paal in de grond voor een P&R parkeergarages in de stad, we zouden parkeerhubs kunnen maken. Waar een wil is, is een weg en een parkeerplaats. Zorg eerst voor een alternatief voor dat je gaat beperken. Dat is de logische volgorde. We doen nu te weinig om alternatieven te realiseren en laten de automobilist aan zijn lot over.

De voorzitter: Ik zag dat u een interruptie had van de heer Van den Berg van D66.

De heer Van den Berg: Ik ben blij dat u wel erkent dat er in ieder geval een parkeerprobleem is in Haarlem.

De voorzitter: De heer Bruch.

De heer Bruch Het kan hier en daar zijn, maar als u vindt dat er ergens auto's weg moeten, dan moet u zorgen dat er een plaats is waar ze naartoe kunnen. Dat is het punt. En niet zeggen: we halen gewoon de parkeerplaats weg en de automobilist zoekt het maar uit. Maar goed, voorzitter, het gaat erom dit stuk gaat de inspraak in, dus zienswijze van de VVD is duidelijk: niet doen op deze manier, geen steun voor dit plan. Wel roepen we u op werk te maken van de handhaving van de huidige regels. Pak eerst het fout parkeren aan en kijk wat daar het resultaat van is. Dan doen we nog een oproep: doe nu ook daadwerkelijk wat met de reacties die binnen zullen komen. Er is al jaren kritiek op het gebrek aan participatie. Inmiddels heerst hier en daar de indruk dat deze coalitie denkt alles beter te weten en dat de mening van de hardwerkende Haarlemmers slechts bijzaak is. Hier is een kans om het tegendeel te bewijzen, maar het moet helaas gezegd, de eerste indruk heeft u tegen.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Bruch. Wie mag ik hierna het woord geven? Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Dank u wel mevrouw de voorzitter. Wij staan er anders in. Wij zijn blij eigenlijk dat we door de VVD net al genoemd zijn als toch initiërend of meedenkend om tot parkeerregeling te komen. We zijn ook blij dat nadat het besluit in het COA akkoord terecht was gekomen het college echt de koe bij de horens heeft gevat en dat er nu al een nota ligt over de invoering van gereguleerd parkeren. GroenLinks is blij dat we dat gaan doen en dat is echt niet om autootje te pesten of mensen die hun auto nodig hebben voor hun werk of iets anders in de weg te zitten, maar omdat de openbare ruimte in Haarlem nu eenmaal heel erg vol is.

De voorzitter: Ik zie dat u een interruptie heeft van de heer Van den Raadt van Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja, wat u zegt, het is niet de bedoeling dat we autootje pesten of mensen de auto nodig hebben om naar hun werk te gaan, dus daar wilt u in dat plan wat u dan heeft een uitzondering voor

gaan maken, dat mensen die een auto nodig hebben voor hun werk dat die misschien dan gratis kunnen parkeren?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nee, dat is niet zo. Het plan zorgt er juist voor dat mensen die hun auto nodig hebben voor hun werk ook een plekje hebben om die auto neer te zetten. Daar kom ik op terug. De beperkte overvolle ruimte …

De voorzitter: Ik zie dat de heer Van den Raadt toch nog een vervolginterruptie heeft.

De heer Van den Raadt: Ja, want u voert alleen gereguleerd parkeren in. U zegt dat er dan een plek ontstaat, maar het aantal plekken blijft natuurlijk hetzelfde. Het is alleen een verschuiving en op het laatst houdt het op, maar er komen dus ook nog extra plekken bij. U gaat ook nog een paar parkeergarages ergens bouwen?

Mevrouw Schneiders-Spoor: Het gaat er natuurlijk om als wij het reguleren dat mensen in hun eigen buurt hun auto kwijt kunnen en dat inderdaad, we hebben het er net over gehad, u heeft er ook vragen over gesteld, dat mensen uit andere buurten dan niet op die plekken gaan staan van de mensen die daar wonen zodat je in je eigen buurt een plekje kan vinden voor je auto als je je auto nodig hebt voor je werk of als je midden in de nacht thuis komt omdat je die auto voor je werk nodig hebt. Dan moet je er iets voor betalen, maar dan heb je dat.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, u gaat niet goed in uw verhaal komen want ik zag dat u een interruptie had van de heer Aynan en dat daarna de heer Van den Raadt nog een interruptie heeft. Mijnheer Aynan.

De heer Aynan: Dank u wel voorzitter. U stelt dus dat door invoeren van betaald parkeren dat er dan ruimte ontstaat, maar heeft GroenLinks niet gezien dat we al een paar weken hebben waar betaald parkeren is ingevoerd en er is geen plek bijgekomen, het is niet minder druk geworden en we kunnen in de begroting lezen dat de parkeerdruk alleen maar toegenomen is, dus wat probeert u dan te reguleren?

Mevrouw Schneiders-Spoor: In mijn straat is gereguleerd parkeren gekomen en daardoor kunnen we wel onze auto’s parkeren, dus mijn mening is daar anders over dan de uwe.

De voorzitters: De heer Aynan.

De heer Aynan: We hebben het hier niet over meningen, mevrouw Schneiders, we hebben het hier over keiharde cijfers.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Een indruk. Ik tel die auto’s niet dagelijks, maar ik zie nu dat er wel parkeerplek is en die was er eerst niet, want toen waren er allemaal vreemd parkeerders die bij ons voor de deur gingen staan.

De heer Aynan: En daar hebben we gelukkig mensen voor die dat tellen, maar uit alle tellingen blijkt dat betaald parkeren of gereguleerd parkeren zoals u dat zelf zegt geen oplossingen biedt voor het verlagen van de parkeerdruk, dus u moet echt gewoon creatiever te werk gaan wilt u de parkeerdruk echt oplossen. Bent u het met mij eens?

Mevrouw Schneiders-Spoor: De parkeerdruk moet echt natuurlijk worden opgelost en daarom staat natuurlijk ook in dit plan, en daar zijn wij het natuurlijk ook mee eens, dat dat alleen werkt als je op een gegeven moment met een vergunningsplafond gaat werken, dus als mensen die nieuw komen wonen dat die alleen een auto kunnen nemen, zoals je dat in alle grote steden om ons heen ook hebt, dat je alleen een auto dan kunt hebben als je daar een vergunning voor hebt en als er een plekje komt.

De voorzitter: De heer Aynan.

De heer Aynan: Ja, precies, vergunningsplafond, maar wat staat er in uw plannen? Eerste en tweede auto is gegarandeerd. En wat zien we bij wijken die nu dus al betaald parkeren hebben? De eerste en tweede auto die zijn ook gegarandeerd en wij zien dat het dus niks oplost, dus nogmaals, wat gaat u nou doen om het echt op te lossen? Want dit zijn nepoplossingen.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nog een ding wil ik er over zeggen en dan verder laat ik het over aan de wethouder, want het is niet mijn plan, het is zijn plan, maar die derde en die vierde auto die zijn eruit. De derde en de vierde auto die moeten natuurlijk wel weg, want daar gewoon geen plek meer voor, dus dat is een van de dingen die ruimte bieden en het plan, dat heeft u ook gelezen, nu eerst krijgt iedereen voor die eerste twee auto's een vergunning, want het zou ook wel heel vervelend zijn als je het ineens invoert en mensen zitten met een auto en daar kunnen ze niks mee, maar daarna is het de bedoeling dat als nieuwe mensen binnen komen dat dat dan niet meer geldt, dus dan gaat dat zichzelf reguleren. Dat kost wel even tijd, maar dat is nou eenmaal zo.

De voorzitter: Even kijken, de heer Van den Raadt, Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja, mijn eerste interruptie ging over het feit dat u zei: bij mij in de straat is gereguleerd parkeren ingevoerd en daar betaal je dan een paar euro voor, maar dan is wel het probleem opgelost, want die andere mensen staan er niet meer. Kunt u ermee akkoord gaan dat het misschien ook opgelost is als die andere mensen er niet mogen staan, maar dat u en uw buren daar voor de rest niet voor hoeven te betalen? Dat is dan de eerste interruptie.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ik dacht als u ze allebei doet gaat het sneller, maar ik vind, we moeten dit natuurlijk organiseren, dus om dat te organiseren begrijp ik daar zijn kosten mee gemoeid, dus het lijkt mij heel terecht dat je daar dan ook iets voor moet betalen.

De voorzitter: U had nog een vervolginterruptie, mijnheer Van den Raadt.

De heer Van den Raadt: Ja, twee. Ik werd op twee ingeschat, maar ik heb er zelfs drie. Dan zegt u van ja, ho, ho, het is niet mijn plan, het is het plan van de wethouder. Ik begrijp daaruit dat GroenLinks het niet eens is met de eigen wethouder.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nee, dat is helemaal niet zo alleen gaf mijnheer Aynan aan dat het mijn plan was en dat vond ik weer een beetje te ver gaan.

De heer Van den Raadt: Dat snap ik. En dan zegt u verwijzend naar omliggende steden. Als u nou bijvoorbeeld Amsterdam als voorbeeld neemt, want de volgende wethouder lang geleden, wethouder van Doorn, ook van GroenLinks, die wilde altijd graag het parkeertarief van Amsterdam hebben in Haarlem, maar als u nou verwijst naar omliggende steden en bijvoorbeeld naar Amsterdam kijkt, bent u het dan met mij eens dat ze het daar wel heel anders regelen? Ze hebben daar natuurlijk een metro, een tram, ze hebben ongelooflijk veel parkeergarages waar je kan parkeren en dan voor een euro het openbaar vervoer in kan stappen, wilt u dat soort oplossingen dan ook gaan invoeren in Haarlem, beginnende met die parkeergarages?

De voorzitters: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Het een euroverhaal met die parkeergarages dat is natuurlijk iets heel anders, dat is wat je doet met bezoekers van de stad die het openbaar vervoer gebruiken, dus dat is weer een heel ander plan. Daar kunnen we het misschien later ooit eens over hebben. Dat vind ik een heel goed idee.

De voorzitter: U wilt doorgaan, maar dan zie ik dat de heer Bruch net ook nog een interruptie had en dan hoop ik voor u dat u daarna verder. Met uw verhaal. De heer Bruch.

De heer Bruch: Ja, heel kort. U zegt de derde en vierde auto moeten wel weg. Nou woon ik ook in een wijk met gereguleerd parkeren en daar zijn intussen jongeren die een baan hebben en een daarbij behorende auto, maar nog steeds geen eigen woning, dus als die parkeervergunning weg moet dan moeten die toch ergens gaan vreemd parkeren, want ze kunnen die auto niet missen en ze hebben nog steeds geen huis.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Maar dat geldt nu ook al neem ik aan, want die derde en die vierde auto die zit nu ook niet in de vergunning. Ja, misschien … Nou, nee, in de Steenwijk ook niet, nee. Nee, dat is ook inderdaad een erg probleem, een groot probleem. Dat vind ik ook. Daar moet ook een oplossing voor zoeken en ik denk ook, dit is natuurlijk een basisplan wat nog uitgewerkt moeten worden en ik hoop ook dat we daar met elkaar nog over na gaan denken hoe we dat gaan oplossen. Mag ik dan nu mijn verhaal afmaken? Er moeten … Ik had gezegd dat de overvolle ruimte dat we die eerlijk moeten verdelen en niet maar alleen auto's erin moeten zetten. Er moeten ook mensen kunnen lopen en fietsen en hun fiets parkeren. Kinderen moet er kunnen spelen en de straat moet er ook nog een beetje aantrekkelijk uitzien en de biodiversiteit moet in de hele stad hersteld worden. Dat betekent dat er ook nog ruimte voor bomen en voor ander groen moet komen in die beperkte openbare ruimte. Dat beeld dat bedoelen wij GroenLinks met een leefbare straat waar het prettig is om te wonen, waar je al die functies kunt hebben en dat is in onze volle stad waar veel meer gebouwd wordt om ook aan de vraag naar woningen tegemoet te komen een grote uitdaging. Het reguleren van parkeerplaatsen …

De voorzitter: Ik zie helaas dat u weer een interruptie heeft van de heer Aynan.

Mevrouw Schneiders-Spoor: … helpt daarbij.

De heer Aynan: Ik ga het toch nog een keer vragen, want in dit plan is de eerste en tweede vergunning gewoon gegarandeerd. U creëert geen enkele extra plek voor het spelen, voor die boom, voor het groen, dus wat gaat GroenLinks nou echt doen om dat groen echt te realiseren? Want met deze plannen gaat u dat niet doen.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nee, nog niet, maar wel natuurlijk op termijn als we met het vergunningsplafond kunnen gaan werken. Ik zou ook het liefst zeggen: laten we het morgen anders doen, maar ik snap ook wel dat mensen …

De heer Aynan: Wie houdt u tegen om dat te zeggen?

Mevrouw Schneiders-Spoor: Het feit dat ik me ook moet realiseren dat er mensen zijn die nu daar dan een probleem hebben, allebei een auto hebben en allebei naar werk gaan en dat die een beetje tijd moeten hebben om dat te reguleren, wat mij betreft liever vandaag dan morgen en daarom, ik zeg het straks nog eventjes, deelauto's zou natuurlijk ook een heel mooi punt zijn en misschien kunnen we het daarbij invoeren zodat mensen vanzelf al hun auto aan de kant zetten of weg doen en in een deelauto gaan zitten.

De voorzitter: Elk antwoord dat u geeft op meer interrupties op, want nu zie ik dat de heer Aynan u al wat wil vragen en ook de heer Smit van OPHaarlem. Ik begin met de heer Smit van OPHaarlem.

De heer Smit: Mevrouw Schneiders, u zegt: ik wil dat graag reguleren. Aan de ene kant zegt u: ik garandeer de eerste en tweede plek. Ik meen dat in het groen beleidsplan staat dat in de meest versteende straten dertig procent groen moet worden en dertig procent parkeerplaatsen weg. Gaat u, want de zekerheid dat als je nee zegt tegen betaald parkeren dat het toch doorgaat maakt Haarlemmers schichtig, dus wat is de garantie voor de eerste en tweede parkeerplaats? Is dat een maand? Een jaar? Twee jaar? Want u zegt ook letterlijk: ik wil ervan af, van die garantie, want ik wil straks meer parkeerplaatsen ombouwen naar groen. Respect voor als u dat denkt, maar dan moet u consequent zijn. Is het een garantie die eerste en tweede plaats of is het geen garantie en hoelang duurt die garantie die u dan geeft? Een jaar? Twee jaar? Drie jaar?

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ik vind dat die eerste en tweede auto geldt voor de mensen die er nu wonen sowieso, niet voor de mensen die nieuw komen en ik denk dat dat wel iets langer moet duren en dat we de mensen daarnaast moeten stimuleren om met deelauto's te gaan werken en ook gewoon hij tweede auto eruit te gaan doen. En dat groen dat kan ook verticaal groen zijn, daar hebben we het gister nog over gehad, en groen, bomen die niet per se op parkeerplaatsen staan. Dat betekent niet dertig procent minder parkeerplaatsen. We moeten dat creatief oplossen en op een andere manier dan alleen met bomen op parkeerplaatsen.

De heer Smit: Voorzitter?

De voorzitter: Ik zie de heer Smit en daarnaast nog steeds de heer Aynan geloof ik. De heer Smit.

De heer Smit: Dan hopen dat u uw woorden nog even richt naar uw wethouder met de mededeling dat u de eerste en tweede parkeerplaats blijft garanderen voor mensen die in Haarlem nu wonen en blijven wonen. Dat vind ik een hele attente opmerking van u.

De voorzitter: Dat is eigenlijk geen interruptie. Mevrouw Schneiders, u kunt verdergaan want de heer Aynan heeft op dit moment geen interruptie.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Oké. Dank u wel. Ja, ik ga gewoon verder met mijn verhaal en dan komt de opmerking van mijnheer Smit ook weer terug. We moeten daar kunnen fietsen we moeten prettig kunnen wonen. Even kijken, ik moet kijken waar ik was gebleven. Het reguleren van parkeren dat zorgt ervoor dat iedereen die een auto heeft en die wil houden een plekje kan vinden voor die auto in de directe omgeving en

dat geldt inderdaad nu eerst voor de eerste en de tweede auto en we hopen dat dat langzamerhand wat minder wordt, dat er ook nog plaats is voor bezoekers en dat de stoepen begaanbaar blijven voor stoepgangers. Dat betekent dat er minder met twee wielen op de stoep kan worden geparkeerd. Het is beter voor de veiligheid, voor het klimaat, voor de gezonde lucht en voor de leefbaarheid van de straat en daarom fijner voor alle Haarlemmers. Het moment lijkt misschien slecht gekozen zoals we van de insprekers horen, het leven wordt al zoveel duurder, maar toch blijven wij achter dit plan staan.

De voorzitter: U heeft nu weer een interruptie van de heer Smit van OPHaarlem.

De heer Smit: Een korte, mevrouw Snijder, u zegt net het parkeren met twee wielen op de stoep moet beperkt worden, maar u wil wel die eerste en tweede plaats garanderen, dus weer even toelichten hoe u dat krachtenveld gaat inkleuren.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ja, er zal dus misschien, ik zeg dat de stoepen in ieder geval begaanbaar moeten zijn voor stoepgangers, dus als het heel breed is dan kan dat misschien in het begin nog wel, maar het moet zo snel mogelijk ophouden. Wat mij betreft moeten we echt naar wat meer ruimte op de straat, maar dat kan even tijd kosten. Ik accepteer dat dat een paar jaar kost.

De voorzitter: Mijnheer Smit, als u zo doorgaat heeft mevrouw Schneiders zo meteen geen tijd meer om de vraag te beantwoorden.

De heer Smit: U zei net tegen mij, die garantie die ga ik aan mijn wethouder ook duidelijk maken dat ik dat namens GroenLinks ook vindt. Die garantie voor de eerste en tweede plek moet blijven. En vervolgens zegt u: ik wil zo snel mogelijk af van Canadees parkeren. Dat betekent dat u een aantal parkeerplaatsen wil opheffen, een fors aantal. Toch weer even toelichten hoe u het een toezegt en garandeert en het andere wil inkleuren.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ik vind dat die eerste en tweede auto, er moet meer ruimte op straat komen, dus dat kan betekenen dat mensen een deelauto gaan nemen, het kan ook betekenen dat mensen toch niet die tweede auto kiezen omdat het toch best wel geld kost en ik hoop dat we door te stimuleren en door mensen te bewegen om op een andere manier met autorijden om te gaan dat ze in het OV gaan zitten en dat dat ook echt heel goed blijkt te gaan dat ze daarom ook zelf van die tweede auto afzien en misschien moeten we ze over een aantal jaar als dat nog niet gelukt is daar ook nog een beetje helpen, maar dat is nu nog niet aan de orde.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, ik zie dat u nog een vraag heeft van de heer Aynan.

De heer Aynan: De begaanbare stoepen lieert u direct aan parkeren, maar we heeft u wel eens gezien waardoor die stoepen onbegaanbaar worden?

Mevrouw Schneiders-Spoor: Laten we nu niet alles overhoop halen, tuurlijk, er zijn ook ….

De heer Aynan: Nee, voorzitter, daar gaat het juist om, want u zegt dat het parkeren, de parkeerdruk, een te hoge parkeerdruk als we die naar beneden brengen dan worden de stoepen begaanbaarder, maar ik heb nog nooit een auto volledig de stoep zien blokkeren. Het is juist het tegenovergestelde. U wel. U wel. Dat mag u lekker in uw eigen bijdrage doen, maar, mevrouw Schneiders, zou het niet veel handiger zijn om bijvoorbeeld op fout geparkeerde bakfietsen, fietsen, scooters, om die eens een keer van de stoep weg te halen?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ja, wellicht ook. Auto's mogen nu vaak Canadese parkeren, dus daar kunnen we dan op dit moment nog niks aan doen als die ruimte er niet is en natuurlijk, we moeten op allerlei manieren proberen te stoepgangers, dus zeker de mensen met rolstoelen en die moeilijker ter been zijn dat die gewoon de stoep kunnen gebruiken, maar goed, ik vind dus dat dit is een van de manieren waarop we dit beter kunnen maken. Natuurlijk zijn er meer manieren, maar ik wil toch proberen om ook nog te zeggen dat wij ook achter dit plan blijft staan ook al kost het geld, vooral omdat het kostendekkend zou zijn. Een eerste auto kost 75 tot 112 euro. Dat is 6,25 tot 9 euro 30 per maand. Een auto is duur. Benzine is ook heel duur. En misschien kunnen we inderdaad wel toezeggen …

De voorzitter: Ik zie dat u nog een interruptie heeft van de heer Aynan.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Mag ik nog een zin zeggen? Misschien kan de wethouder overwegen om toe te zeggen dat in de eerste jaren er in ieder geval geen prijsverhoging komt, want dat zou misschien wel heel netjes zijn natuurlijk nadat we net het gereguleerd parkeren hebben ingevoerd.

De voorzitter: De heer Aynan.

De heer Aynan: Mevrouw Schneiders, zou het niet verstandiger zijn om eerst eens daarmee te beginnen, om het te handhaven op die stoepen in plaats van meteen zo rigoureus nieuw beleid in te voeren?

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nee, want ik wil niet alleen maar de stoepen begaanbaar maken voor stoepgangers. We willen gewoon dat de hele straat leefbaarder wordt, dat het ook past, dat we niet hebben dat mensen eindeloos rondjes door de straat gaan rijden en door de buurt gaan rijden, want daardoor hebben we ook weer allemaal extra CO_2-uitstoot, hebben we onveiligheid op straat, dus er zijn veel meer redenen om dit in te voeren dan alleen de stoep.

De voorzitter: U heeft een nieuwe interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: Ja, maar snapt u uw eigen cirkelredeneringen niet? We hebben al heel veel wijken waar betaald parkeren is, waar een maximaal een tweede auto vergund wordt en daar wordt helemaal niks opgelost. U brengt met uw nota, met het verkeer reguleren helemaal geen oplossing voor de problemen die u schetst, die wij overigens ook zien, hoor, maar dit brengt geen oplossing, want we hebben al wijken met gereguleerd parkeren en daar zijn de stoepen net zo onbegaanbaar.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nou, ik ben het niet met u eens. Ik hoop misschien dat de wethouder er een oplossing voor kan geven als u het hem vraagt. Ja, dus ik zei het al, dat hoort allemaal bij het hebben van een auto, kosten erbij en een deelauto die is dan veel goedkoper en kan een heel goed alternatief zijn voor mensen die echt die kosten voor die eerste of tweede auto te duur vinden. En daarom, mijnheer de wethouder, het is een goed plan, maar ik mis alleen het deelautobeleid in uw plan. Deel auto's zijn heel belangrijke manier om minder auto's op straat hebben. Als mensen een auto kunnen gebruiken als er behoefte aan hebben hoeven zij niet de hele week op straat staan en kunt u de uitwerking van dit plan in het plan voor het plaatsen van deelauto's in die elf betrokken wijken meenemen? En mijn tweede vraag betrof ook nog het laadpalenbeleid. Daar heb ik net al iets over gezegd. Ik zie dat het ineens erg vertraagd is, maar ik denk dat als je begint met parkeren en met een goed plan maken dat het ook goed is om misschien te regelen dat er ook laadpalen komen zodat mensen een elektrische auto ook in de wijk kunnen parkeren.

De voorzitter: Ik zie dat u nog een interruptie heeft van de heer Bruch van de VVD.

De heer Bruch: Ja, even voor de goede orde over deelmobiliteit, ik heb begrepen dat er een gemeentelijke nota deelmobiliteit aankomt en misschien is het handig om die eerst af te wachten en te implementeren en dan dit plan nog eens te bekijken.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nou, ik probeer dus de wethouder te bewegen om dat plan naar voren te halen, zodat het bij dit plan kan worden betrokken en niet andersom.

De voorzitter: Dank u wel. Was dat een interruptie, de heer Kuin, of niet? De heer Kuin, interruptie.

De heer Kuin: Nee, ik luister even het hele verhaal af. Ik ben wel benieuwd, u haalt een paar keer aan dat de leefbaarheid een belangrijk doel is, leefbaarheid en veiligheid, dat staat ook in het plan. Hoe logisch is het dan om een parkeerdruknorm ‘s nachts te meten?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ja, de logica die zit er natuurlijk in dat de mensen zeggen van: je moet wel mee te als de parkeerdruk hoog is. Ik heb geen idee waarom dat is. Ik vind dat het belangrijk is …

De heer Kuin: Nee, nee, het doel is leefbaarheid en volgens mij leven mensen overdag en slapen ze ’s nachts in de regel.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ik ga ervan uit dat de auto’s die er ’s nachts staan dat die er ook overdag staan of in ieder geval in de avonduren staan.

De voorzitter: Dank u wel. Daarmee zijn we even aan het einde gekomen van de interrupties op mevrouw Schneiders die inmiddels ook bijna door haar spreektijd heen is. Ik begreep dat de heer Visser op het punt staat om op te stijgen naar de commissie bestuur om daar zijn initiatiefvoorstel te verdedigen, dus ik wou hem nu graag het woord geven om wat hij hiervan vindt.

De heer F. Visser: Dank u wel voorzitter. We moeten parkeeroverlast van met name de tweede auto’s beperken. Reguleren kan daarbij helpen. De ChristenUnie is wel verrast dat de uitbreiding van het gebied zo groot is. Is het echt wel nodig in zo een groot gebied? Ook zijn we kritisch over de voorgestelde tarieven. Mijn fractie wil op deze punten enkele aanpassingen, maar eerst constateren we dat we weliswaar een uitgebreid voorstel hebben gekregen, maar dat er ook nog veel moet worden uitgewerkt zoals: hoe moet het bij de sportvelden? Waar komt er een stop en shop bij winkelgebieden? En hoe gaan we om met caravans in de zomerperiode en met huishoudens die een auto delen, zoals net een van de insprekers zei? Wat ik nog een lastige vind zijn de bedrijfsbusjes, want die zorgen nu voor een belangrijk deel van de parkeerdruk in de avonduren en ‘s nachts. Ik snap best wel die ondernemers die in de wijk willen parkeren ook voor de veiligheid van hun spullen. Waar kunnen die ondernemers ‘s nachts veilig parkeren en hoe zorg je dat al die aannemers in onze stad wel praktisch kunnen blijven werken? Overdag is doorgaans immers wel redelijk voldoende parkeerplek en als je verbouwingen hebt van vier maanden dan ben je razendsnel door de bezoekersminuten heen. Dat kan toch niet te bedoeling zijn? College, luister eens goed naar dit soort punten en kom met oplossingen. Ook belangrijk is de communicatie, juist bij een onderwerp dat zoveel mensen gaat raken. Er is nu al veel onrust in de stad en ik snap dat ook wel. Er had eigenlijk gelijk toen het college het plan presenteerde een flyer moeten zijn in elke brievenbus met het voorstel zonder alle beleidstaal. De nota vond ik op zich wel

heel informatief en gaf antwoord op veel vragen, maar toch werd ook ik nog op het verkeerde been gezet met een onderdeel, namelijk het vergunningenplafond. Ik heb technische vragen gesteld en daaruit blijkt dat het plafond in zijn geheel niet voor de eerste auto geldt, maar omdat steeds in het stuk herhaaldelijk wordt gesproken over een overgangsregeling voor eerste en tweede auto's lijkt het wel alsof je in de toekomst voor je eerste auto geen vergunning kunt krijgen. Je moet echt zoeken in de nota om dat te kunnen begrijpen dat het niet zo is, want die overgangsregeling voor die eerste auto geldt eigenlijk alleen maar voor mensen die een eigen garage hebben, maar omdat het nergens expliciet staat raken mensen echt in verwarring en denken ze: krijg ik straks nog wel een vergunning? Communicatie in dit onderwerp is echt heel erg belangrijk en als ik daar als raadslid al overheen lees dan zullen er echt heel veel mensen die dit soort nota's niet gewend zijn ook overheen lezen, dus, college, besteed er aandacht aan. Dan de omvang van het gebied. De norm van 85 procent dat lijkt op zich een goede, maar toch heb ik twijfels over het gebied ten noorden van de Jan Gijzenkade, maar uit de cijfers zag ik dat inderdaad dat de Vogelenbuurt zo een beetje de wijk is met het grootste cijfer. Dat had ik echt niet verwacht en toch denk ik dat er een verschil is, namelijk, hoe verder je van het centrum komt hoe meer de overlast echt 's nachts is en hoe dichter je bij het centrum komt heb je wel veel meer die mensen die in het centrum willen zijn en die in de wijken gaan parkeren. Daar zit toch wel een verschil in. Dus, college, kijk naar de volgorde. Ik snap wel dat je een duidelijke grens wil stellen, maar toch, de Jan Gijzenkade is een behoorlijk fysieke grens. Ik blijf mijn twijfels houden ook als ik zie de geluiden in de wijken. Ik denk als je daar nu draagvlakonderzoek zou doen dat dat wel heel erg laag zou scoren.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: Het viel ons ook op, voorzitter. Zou het te maken kunnen hebben met dat straten van zes meter of smaller aan een kant plekken worden geteld en niet aan twee kanten?

De heer F. Visser: Dat zou zomaar kunnen, maar wij vinden de voetganger ook belangrijk, maar misschien heeft u daar technische vragen over gesteld. Ik heb niet alle technische vragen kunnen lezen. Misschien dat de wethouder daar straks op ingaat, maar gezien de tijd ga ik even verder als u het goed vindt. Wij willen wel een paar wijzigingen in de gebieden. Ten eerste het Te Zaanenkwartier. U zegt: dat voldoet nu nog niet aan de 85 procent terwijl aan de overkant ligt de Indische Buurt die het zwaarst belast is. Je kunt al raden wat er gaat gebeuren. Al die mensen in de Indische buurt gaat in Te Zaanenkwartier parkeren. Dus ik hoor nu zelfs al geluiden uit het Te Zaanenkwartier die zeggen: alstublieft, doe ons ook. En ik denk dat ze daar gelijk in hebben ook omdat we in de Orionzone gaan bouwen en volgens mij heeft deze wethouder ook eerder gezegd dat we de Orionzone ook gereguleerd parkeren zouden doen, dus je krijgt er een heel raar flikkerplan. Het tweede is de wijk Duinwijk in De Krim. Die staan allebei als C ingetekend. Voorzitter, ik snap dat echt niet. Dat ligt aan de overkant van de westelijke randweg en die scoren ook laag in die parkeerdruk. Volgens mij moet dat gewoon zone D worden en voor De Krim betekent dat dat je de wijk even in tweeën moet knippen, maar die westelijke randweg is zo een barrière, ik kan het echt aan de bewoners niet uitleggen dat dat C zou worden. Dan de tarieven, voorzitter. Als ik kijk naar een stad als Utrecht dan zijn die daar echt veel hoger en doen we het in Haarlem eigenlijk best wel goed, maar toch zijn veel Haarlemmers geschrokken van de tarieven en dat snap ik wel, zeker nu op dit moment alles duurder wordt. De ChristenUnie vindt het daarom een verkeerde keus van het college om de huidige tarieven simpelweg te copy pasten. Het doel moet juist zijn om de eerste parkeervergunning zo goedkoop mogelijk te maken en de tweede mag dan wat ons betreft nog wel een stukje duurder. Zo wordt de prikkel nog sterker om de parkeerdruk echt te beperken en dat is ook een hele mooie boodschap voor alle mensen die nu al in een gereguleerd parkeren gebied wonen, want die krijgen dan de boodschap: met dit voorstel wordt bij u het parkeren goedkoper en ik denk dat dat heel wat doet voor het draagvlak in de stad. Ik heb wat cijfers daarom opgevraagd en allereerst blijkt uit die cijfers dat de

opbrengsten eigenlijk al volgens de huidige schattingen iets hoger zijn dan de kosten, ongeveer drie ton. Dus daar zit al ruimte. Maar als bijvoorbeeld we in zone C de tweede vergunning nog negentig euro duurder zouden maken dan kan de eerste vergunning onder de honderd euro blijven en wordt ook de eerste vergunning in al die wijken die nu al gereguleerd parkeren hebben goedkoper. Wat vindt de wethouder van dat voorstel? En in zone D zouden we zelfs richting de vijftig euro kunnen gaan ook als we daar de tweede vergunning duurder maken. Voorzitter, tenslotte bezoekers parkeren. Ik heb daar vorige keer, vorige week in het debat over parkeernormen al wat over gezegd. Dat roept bij ons echt nog heel veel vragen op. Bekijk dat wel integraal. Wij vinden gewoon dat alle Haarlemmers recht hebben op bezoekers parkeren en ik vind het heel raar dat je daar mensen van gaat uitsluiten of naar private parkeerterreinen gaat verwijzen. Dat wordt een heel ingewikkeld systeem, dus kijk er nog eens goed naar. Kan dat niet simpeler? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Visser. Ik kijk even naar de heer Van den Raadt.

De heer Van den Raadt: Interruptie.

De voorzitter: Had u een interruptie?

De heer Van den Raadt: Ja, interruptie, want daarna mag u naar boven, want u zegt dan wat ik eigenlijk daarnet bij GroenLinks ook zei, u zegt: in Utrecht zijn de tarieven wel hoger, dus het zou eigenlijk nog wel meer kunnen zijn, maar in Utrecht hebben ze ook een tram, dus u vindt dat er dan ook een tram in Haarlem moet komen?

De heer F. Visser: U kent mijn pleidooi voor het openbaar vervoer, dus ja. Hoe meer openbaar vervoer hoe beter en ook hoe meer fiets ook hoe beter en ook zijn wij heel erg voor het promoten van de deelauto.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Visser. U bent ook bijna door uw spreektijd heen, dus ik weet niet zeker of u nog gaat terugkomen hier, maar succes boven bij het verdedigen van uw voorstel. Wie mag ik hierna het woord geven? Mijnheer Smit van OPHaarlem.

De heer Smit: Dank u wel mevrouw de voorzitter. Mijnheer Bruch zei het al, het democratisch gehalte van deze coalitie is twijfelachtig. Spelregels worden niet alleen veranderd, ze worden weggegooid. Je hebt met mensen een enquête gedaan over parkeerregulering. De wijken zeggen nee. Nou, zeg dan de wethouder, die uitkomst is mij niet welgevallen, dus pech gehad, buurt, ik ga toch doen. Dat is eigenlijk spelregels weggooien. Dan, mijnheer Visser zei het al, er is misschien drie ton al over bij straks de tarifering van de parkeerregulering. Nou, ik heb nog eens even doorgerekend, in de elf wijken staan 40.000 huizen ruim en de dichtheid per woning van auto’s die onder regulering vallen dat is ongeveer tachtig procent, dus er komen ongeveer 32.000 auto’s in aanmerking voor regulering. Ambtelijk overigens wordt mij verteld dat de schatting is 14.000. Zo kan ik elke berekening rond maken, maar hij is niet correct. 32.000, met een gemiddeld tarief eerste en tweede auto, landelijk is de tweede auto twintig procent. In Haarlem wordt rekening gehouden met vijftien, ik maak er toch even twintig van. En ik heb wijken C en D geteld en dan kom ik ongeveer aan het tarief per auto niet van 130 euro, maar van 160 euro, maal 32.000 kom ik al aan de elf wijken en dan heb ik het nog niet over de rest van Haarlem die er straks bij gaat komen aan vijf miljoen op zijn minst aan inkomsten uit de regulering. In het coalitieakkoord staat dat 2,1 miljoen euro gedekt moet worden. Nou, we hebben nu dus al drie miljoen over. Dat betekent dat de tarieven niet kostendekkend zijn. Ik zou zeggen, 2,5 keer kostendekkend, maar dat hier de Haarlemmers gaan meebetalen aan het toch en dan zie je ook de gretigheid om dit te doen, het binnen harken van geld en dan heb ik het nog niet over de pakweg 15.000 huizen die er op termijn in Haarlem ook wel bij zullen komen in de regulering en dan krijg je inmiddels over zes, zeven miljoen euro jaarlijks extra boven de te

dekken kosten, neem mij niet kwalijk. Nou, dat vindt OPHaarlem een kwalijke zaak, want dat is niet de bedoeling voor parkeerregulering, want ook OPHaarlem ziet een paar goede aspecten zoals Den Haag dat ook ziet, maar voor de eerste auto geen tarief hanteert. Er zijn goede dingen te bedenken bij de parkeerregulering, maar het gaat niet om het verdienen en het is wel een verdienmodel. Wethouder, u mag straks rekenen en mij een andere uitkomst geven, maar zoals ik het zie kan het nooit zo zijn dat 40.000 huizen 14.000 parkeervergunningen straks hebben. Dat kan gewoon niet, want er staan in Haarlem veel meer auto's straks te betalen. Dan hebben we een aspect, het Canadees parkeren en mevrouw Schneider kwam er ook al niet uit, het is in principe volgens mij nergens toegestaan, misschien ergens in een straat. En ik heb ook gevraagd, zoals mijnheer Visser ook een aantal vragen heeft gesteld, wat is de normering, wat zijn indicaties voor Canadees parkeren? En die zijn er niet. Globaal je moet de straat door kunnen. Waar het gaat komen weten we ook niet, dus een prachtig stuk ambtelijke willekeur straks om Canadees parkeren her en der wel of niet toe te staan. Ik vind, dat moet je gewoon van tevoren weten in wijken of er Canadees parkeren komt en zo ja wanneer, want, en mevrouw Schneider heeft al gezegd, we garanderen de eerste en tweede parkeerplek, dus het Canadees parkeren dat moet. Het niet eenzijdig parkeren zoals in Meerwijk aan een kant. Dat kan je voorlopig niet doen, want ik kan een aantal straten aangewezen die als je straks, en dat geldt ook voor de Planetenbuurt bijvoorbeeld, als je daar het Canadees parkeren verbiedt, dan gaat de helft van de auto's of meer de straat uit. Dus kortom, die tegenstrijdigheid moet u proberen toch toe te lichten. Ook het betalen in het weekend, Haarlem heeft een stad die een deel vergrijsde populatie kent. Die hebben bezoek van familie. Die hebben bezoek van vrienden. Er zijn heel veel mensen in de Coronatijd echt vereenzaamd. Die kunnen nu gelukkig weer mensen ontvangen en daar moet per keer voor betaald gaan worden. In een stad die zich sociaal noemt is dat niet sociaal. En, geacht college, ik zal een paar andere dingen nog wel meenemen de komende tijd in mijn reactie, want ik heb nog 52 seconden, maar er zit zoveel gretigheden in dit verhaal om vooral maar geld binnen te harken dat het voor OPHaarlem gewoon een heel onevenwichtig geheel is zoals het nu aangeboden is. Dank u wel mevrouw de voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Smit. We wachten zo meteen met spanning af of de wethouder net zo snel kan hoofdrekenen als u en of hij het dan ook zou kunnen volgen. Wie mag ik hierna het woord geven? De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, Actiepartij is steeds voor gereguleerd parkeren geweest. In de vorige periode vonden wij het ook niet goed eigenlijk dat in het mobiliteitsplan of in het mobiliteitsbeleid wat we hebben vastgesteld werd gereguleerd parkeren opgenomen en wat ons betreft was dat ook echt heel erg nodig om de doelstellingen uit het mobiliteitsbeleid te halen. Het mobiliteitsbeleid zegt eigenlijk dat we vooral de korte ritten willen terugdringen en als je kijkt naar onderzoek dan zie je dat overal waar gereguleerd parkeren is ingevoerd het aantal korte ritten terugloopt omdat het is een administratieve last. Dat is eigenlijk in eerste instantie wat gereguleerd parkeren is. In de vorige periode hebben wij met GroenLinks ook nagedacht over: zou je niet het makkelijker kunnen invoeren door het in het begin gratis te maken? Maar toen liepen we er tegenaan dat reguleren geld kost, want je moet inderdaad een computersysteem kopen en je hebt toezicht nodig, want ja, als er geen toezicht is dan werkt het niet. Er moet ook iemand komen kijken of inderdaad mensen zich houden aan de afspraken die je maakt. Dat is heel jammer, maar dat kost ook geld en het zou natuurlijk vervelend zijn om de mensen zonder auto te laten betalen voor het gereguleerd parkeren. Dat is namelijk de optie die je dan zou krijgen en dat zou niet verstandig zijn.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Smit van OPHaarlem.

De heer Smit: Mijnheer Hulster, u zegt er moet een systeem gekocht worden, maar voor de binnenstad is het systeem er al. Het systeem hoeft alleen maar uitgebreid te worden. Het hoeft niet gekocht te worden volgens mij. Dat is een. En twee, we moeten mensen controleren. Ja, er rijden nu ook wagentjes rond met controlesystemen. Die rijden dan door meer straten heen, dus dat het wat kostenverhogend is geloof ik wel, maar toch niet extreem lijkt mij.

De heer Hulster: Nou ja, kijk, u heeft volgens mij geruime ervaring in het controleren van boekhouding. U weet waarschijnlijk heel goed dat als je een systeem groter maakt dat dat gewoon duurder wordt omdat je gewoon meer computersystemen nodig hebt en dat kost ook weer mensen die dat moeten onderhouden en in stand houden, dus wat de precieze kostenopbouw is daar zullen wij als raad natuurlijk heel scherp op zijn, want wat ons betreft gaat het zeker niet om zoveel mogelijk geld hier binnenhalen en is kostendekkendheid een heel goed uitgangspunt hoewel we graag de Haarlemmers iets terug willen geven voor dit systeem, want ik denk dat heel veel Haarlemmers echt wel zitten te springen om een toegankelijkere stad waar je wel gewoon met de kinderwagen rond kan lopen of als je invalide bent dat je er wel gewoon door kan en mensen zitten ook echt wel te springen om meer groen. Daar wordt ook echt … Ik was gister nog op een bijeenkomst met een heleboel bevlogen bewoners die zeiden: we willen meer groen in de wijken, dus er is wel degelijk een grote vraag om meer groen en er is ook een grote vraag naar meer veiligheid bijvoorbeeld voor ouders die met een kind naar school willen fietsen en de manier waarop we onze stad al die tijd hebben ingericht en juist door het heel goedkoop te maken om hier te parkeren hebben we dat eigenlijk allemaal onder druk gezet en er moet gewoon dingen veranderen hier en het enige instrument dat we hebben hier in Haarlem of als gemeente in het algemeen is het reguleren van parkeren. Eigenlijk wil je natuurlijk rekeningrijden invoeren, maar dat kan niet, dus moeten we parkeren reguleren. Door rekeningrijden kun je ervoor zorgen dat mensen minder in de spits gaan rijden en meer kiezen om op de rustige momenten te gaan rijden. In de spits gaan ook de kinderen naar school, dus dan wil je wat minder autoverkeer hebben. Daarmee zullen ook de files behoorlijk afvlakken.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Van den Raadt van Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja, want u zegt: mensen moeten dan eigenlijk wat minder met de auto of op andere momenten gaan rijden. Wilt u dan bijvoorbeeld om het goede voorbeeld te geven bij de gemeente Haarlem zorgen dat hier de ambtenaren op elk moment van de dag gewoon kunnen werken zodat ze bijvoorbeeld ook om elf uur ’s avonds naar hun werk kunnen gaan en de auto kunnen laten staan?

De heer Hulster: Ja, we zitten echt in een dictatuur van de vroege opstaanders. Ik ben helemaal voor uw idee, maar dat gaat een beetje ver. Laten we het gewoon bij het onderwerp houden. Ja, inderdaad, dus wij zien het dus inderdaad als een belangrijke mogelijkheid en het belangrijkste onderdeel van dit plan is het vergunningenplafond en dat gaat werken omdat ongeveer ik geloof acht procent van de bewoners per jaar verhuist, dus in een aantal jaren tijd zijn er gewoon heel veel mensen verhuisd en op het moment dat je verhuist maken mensen weer nieuwe overwegingen hoe ze zich gaan verplaatsen en dat is het moment dat mensen niet meteen drie auto’s voor de deur zetten zoals ze dat nu wel doen, maar een andere keuze kunnen maken en dat gaat uitmaken en daardoor zullen de straten echt langzaamaan een beetje leefbaarder worden en daarom zijn wij voor dit plan. Over de kosten kunnen we het hebben wat ons betreft. We kunnen het hebben over welke gebieden er wel en niet, maar wat ons betreft, het uitgangspunt om de 85 procent normdruk als uitgangspunt te nemen lijkt ons uitstekend en we zijn heel blij dat het college dit gaat aanpakken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Hulster. Wie mag ik hierna het woord geven? Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Dank u wel voorzitter. We hebben inderdaad een probleem, al is het een ander probleem dan een gebrek aan parkeerplekken. We liggen op koers voor opwarming van de aarde van bijna drie graden een uitstervingsgolf onder dieren en planten is al gaande en op een of andere manier moeten we in deze stad ruimte maken om ons aan te passen aan het veranderend klimaat met hevige regenval en langdurige periode van hitte en droogte en ook voor onze kinderen en kleinkinderen en leefbare stad te houden. Bomen en planten helpen al deze problemen tegengaan, maar we moeten die bomen en planten wel ergens toe kunnen voegen en dat is lastig in een volgebouwde stad die ook volstaat met auto's. Deze mening deelt het college neem ik aan. De communicatie hierover lijkt te kort te schieten. Voorzitter, wij ondersteunen deze nota en het voornemen van het college om stad breed vergunning parkeren met een vergunningenplafond in te voeren, idealiter met een systeem naarmate van uitstoot van de betreffende auto. We moeten toe naar een andere vorm van mobiliteit. Waarbij fiets en OV geen haalbare optie zijn, mensen moeten worden gestimuleerd om te kiezen voor een deelauto en het is belangrijk dat mensen toegang hebben tot vervoer, maar voor sommigen kan dat niet anders dan een eigen auto zijn, bijvoorbeeld voor werk of wanneer iemand slecht ter been is en wanneer iemand slecht ter been is dan moet een parkeerplaats voor de deur mogelijk zijn.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Van den Raadt van Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja, u bent tegen de vervuilende auto. In 2035 is de fossiele autoverkoop verboden, dus dan kan wat u betreft het parkeerbeleid van de baan, want dan heeft iedereen een elektrische auto.

Mevrouw Moedt: Nee, dan zijn de bomen die we hebben geplant al flink veel groter en kunnen hun waarde leveren voor de biodiversiteit. Goed, ik ga even door met mijn verhaal. Goed, dus als je niet goed ter been bent moet je wel voor de deur kunnen parkeren, maar een hele hoop mensen kunnen prima honderd meter lopen naar hun auto of een deelauto of naar een OV-halte. Waarbij het college niet in steunen is dat ze accepteert dat het aantal auto's in deze stad met vijf tot vijftien procent toeneemt zoals blijkt uit de technische vraag die we hier over hebben gesteld. Voorzitter, we moeten juist toe naar een significante afname van het aantal auto's. Geef nieuwe inwoners zonder parkeerplek op eigen terrein geen vergunning meer voor een auto op straat, maar verwijs ze naar een parkeergarage. Maak een plan om de parkeervergunning te beëindigen van mensen die op eigen terrein kunnen parkeren. Stop met het tolereren van Canadees parkeren, met twee wielen op de stoep. Geef huishoudens die een parkeervergunning inleveren en huishoudens die überhaupt geen auto hebben een groenperk of een boom met een flink beplante boomspiegel voor de deur. Of nog beter, neem als gemeente het voortouw en richt samen met bewoners straten groen en klimaatbestendig in als ze gezamenlijk kiezen voor een aantal deelauto's. Wethouder, ziet u daar mogelijkheden toe, een straat voor straataanpak? Geef de straat terug aan de voetgangers, de spelende kinderen, de bomen en de dieren. Voorzitter, wat we ook betreuren is de timing van deze beleidswijziging. Het is wel een ongelukkige situatie dat het draagvlak onderzoeken van het vorige college nog liepen, bewoners in meerderheid tegen stemden en nu toch vergunning parkeren wordt ingevoerd. Wethouders, het zal u sieren als u de bewoners een brief met uitleg zou versturen over het waarom en daarbij ook uw excuses maakt voor uw gewijzigde beleid. Bent u bereid om dit te doen?

De voorzitter: Dank u wel mevrouw Moedt. Wie mag ik daarna het woord geven? Mevrouw Roodhuizen, Partij van de Arbeid.

Mevrouw Roodhuizen: Dank u wel voorzitter. De nota die voor ons ligt gaat over een gevoelig onderwerp in Haarlem. Een zorgvuldig debat over de uitbreiding van betaald parkeren in grote delen van de stad is dan ook noodzakelijk. In essentie gaat het debat over de verdeling van ruimte, iets waar we in onze mooie stad te weinig van hebben. Er zijn mensen die dromen van een Haarlem zonder auto's en er zijn mensen die niet

willen ingrijpen in een versteend en verbleekt Haarlem. De PvdA is realistisch dat zowel de huidige situatie onhoudbaar is geworden, maar dat er tegelijkertijd veel Haarlemmers zijn die een auto nodig hebben voor werk. We weten dat we iets doen wat niet populair is, maar we zien dat het echt nodig is. Voorzitter, afgelopen decennia is het autogebruik toegenomen met zo een twintig procent.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Aynan van Jouw Haarlem.

De heer Aynan: U zegt dat het nodig is, maar wat vindt u van het draagvlak van de bewoners?

Mevrouw Roodhuizen: Heel belangrijk en daar ga ik het ook straks over hebben. Dat komt terug. Afgelopen decennia is het autogebruik toegenomen met zo een twintig procent. De ruimte is daarentegen hetzelfde gebleven. Met een stijging van bijna 12.000 auto's hebben we 23 hectare verharding nodig. 230.000 vierkante meter, dat zijn in twintig jaar tijd 34 voetbalvelden auto's in de openbare kostbare ruimte. Dat maakt dat er minder ruimte komt voor groen om in te spelen, je te kunnen bewegen en het resulteert in meer uitstoot en vervuiling. De huidige situatie is daarom ongewenst en onhoudbaar. Ingrijpen is noodzakelijk in buurten met een hoge parkeerdruk. Op sommige plekken is de auto namelijk zo prominent dat deze de toegankelijkheid van de openbare ruimte beperkt. Zo kunnen mensen met een rollator of een kinderwagen er moeilijk of soms helemaal niet meer langs. Ook levert dit een zeer onwenselijke situatie op voor mensen met een visuele of andersoortige beperking.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Van den Raadt van Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja, vindt u dan niet gewoon dat tegen dat fout parkeren gehandhaafd moet worden?

Mevrouw Roodhuizen: Zeker. Dat vinden we zeker belangrijk en we hopen ook dat dat gebeurt. De PvdA vindt het in deze situatie logisch om bij een bepaalde parkeerdruk parkeerregeling in te voeren zodat het aantal aanwezige auto's kan worden gecontroleerd. Een van de veel gehoorde argumenten is dat we dit invoeren voor de opbrengsten, vanavond ook gehoord, en dat is echt onzin. De opbrengsten zullen, zo lezen wij, enkel worden gebruikt voor het dekken van de kosten. Daarnaast stellen we veel middelen beschikbaar ten behoeve van het groen, zoals ook in de vorige commissie besproken, in de wijk en het versterken van alternatieve mobiliteit. De komende jaren levert het onderaan de streep geen geld op. De PvdA vindt het in tijden dat bestaanszekerheid onder hoge druk staat wel belangrijk om de tarieven zo laag mogelijk te maken. Het uitgangspunt van de PvdA was destijds de vergunning van de eerste auto wordt gratis. We snappen dat dit in een kostendekkende situatie niet realistisch is. Desalniettemin zullen we kritisch blijven kijken naar de hoogte van het tarief voor de eerste autovergunning. Daarom willen we het college vragen om in het stuk concreet te onderbouwen wat de kosten zijn voor de implementatie van parkeerregulering zodat er duidelijkheid wordt verschaft over deze kosten en opbrengsten. De PvdA heeft er begrip voor dat bewoners boos zijn die tegen het invoeren van betaald parkeren hebben gestemd, zoals bijvoorbeeld in de Indische Buurt, en nu alsnog een andere beslissing zien. De situatie is echter onhoudbaar en daar loopt de PvdA niet voor weg. Niets doen is geen optie en in alle wijken handelen we op basis van een te hoge parkeerdruk is rechtvaardig en noodzakelijk. De PvdA vraagt het college wel: ga in gesprek met deze buurten. Leg uit waarom het nodig is en haal ideeën op over hoe die parkeerdruk omlaag kan. Ik ben benieuwd hoe de wethouder dit van plan is.

De voorzitter: Dit schreeuwt om interrupties. Ik zie de heer Bruch als eerste en daarna de heer Aynan van Jouw Haarlem. De heer Bruch, VVD.

De heer Bruch: Ja, dank u wel. U zegt: ga naar de buurt. Ga naar ze luisteren en als de buurt nou zegt: wij vinden het helemaal niet nodig, vindt u dan ook dat het niet ingevoerd hoeft te worden?

Mevrouw Roodhuizen: Nee, dat vind ik niet. Wel hoor ik ook vanavond bij de insprekers dat er heel veel ideeën zijn en ik denk dat deze inspraakperiode daar een goed moment voor is.

De voorzitter: De heer Aynan.

De heer Aynan: Toch even terug naar de bewoners. Dat draagvlak, dat geeft u dus op.

Mevrouw Roodhuizen: Nee, wat ik ook zeg, we betreuren de situatie, net als bijvoorbeeld Partij voor de Dieren heeft gezegd, maar wel zien we dat het echt noodzakelijk is en we horen ook geluiden uit de wijken dat het noodzakelijk is en het is belangrijk om met ze in gesprek te gaan en het waarom uit te leggen.

De voorzitter: U heeft een vervolg interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: In Haarlem wordt gereguleerd parkeren alleen ingevoerd als de wijk daarom vraagt, zoals bijvoorbeeld de Sportheldenbuurt en dat beleid wordt niet veranderd, dus Haarlemmers hoeven zich geen zorgen te maken. Klinkt dit uw bekend in de oren?

Mevrouw Roodhuizen: Ja en ik blijf hetzelfde antwoord geven.

De heer Aynan: Van wie was dat?

Mevrouw Roodhuizen: Ik denk dat u doelt op de tekst die gebruikt zijn in de draagvlakonderzoeken.

De heer Aynan: Nee, dit is uw eigen tekst van de Partij van de Arbeid midden in de campagne die belooft aan de bewoners dat ze zich geen zorgen hoeft te maken en dat hun mening qua draagvlakenquête altijd gerespecteerd zou worden en dat er niks veranderd zal worden aan het beleid. Het zijn uw eigen woorden. Wat vindt u daarvan amper, wat is het, zes maanden verder?

Mevrouw Roodhuizen: Ik blijf het zeggen. Ik blijf er begrip voor dat de bewoners boos zijn en ik draag het college dan ook echt op om met ze in gesprek te gaan en de situatie …

De heer Aynan: Voorzitter, het zijn uw woorden die de mensen boos maken. U hoeft er helemaal geen begrip voor te hebben. Wat vindt u van deze gebroken beloften die u midden in de campagne heeft gemaakt waardoor mensen op uw gestemd hebben?

De voorzitter: Mevrouw Roodhuizen.

Mevrouw Roodhuizen: Ja, het heeft natuurlijk niets in die woorden in ons verkiezingsprogramma gestaan.

De heer Aynan: Ik heb u letterlijk gequote.

De voorzitter: Mevrouw Roodhuizen.

Mevrouw Roodhuizen: In een coalitieonderhandeling moet je compromissen sluiten en dat hebben wij dan ook gedaan.

De heer Aynan: U bent de grootste coalitiepartij.

Mevrouw Roodhuizen: Ja en wij hebben ook heel veel hele mooie dingen waar wij ontzettend trots op zijn binnengehaald voor Haarlemmers en in deze situatie is dit wat ik heb gezegd dat wij hierover vinden.

De voorzitter: Laatste interruptie, mijnheer Aynan.

De heer Aynan: Een van de grootste zorgpunten, een van de eerste dingen die de nieuwe raad heeft gedaan is een motie aannemen om te kijken waarom mensen geen vertrouwen hebben in de politiek, waarom ze niet komen opdagen. Ziehier uw eigen reden waarom mensen geen geloof meer hebben in de politiek. Schande.

De voorzitter: Geen vraag. Mevrouw Roodhuizen, gaat u verder.

Mevrouw Roodhuizen: Ja, u zit zelf al erg lang in de politiek, u weet hoe het werkt om compromissen te moeten sluiten en dat is in deze gebeurd.

De heer Aynan: Compromissen is heel wat anders dan beloftes breken en het lef niet hebben om dat tegen de bewoners te zeggen.

De voorzitter: Ik ga nu afronden. U verschilt van mening en nu komt op dit punt denk ik niet nader tot elkaar. Gaat u verder mevrouw Roodhuizen.

Mevrouw Roodhuizen: Dank u wel voorzitter. Het is belangrijk dat nadat de eerste vergunningen worden verstrekt na het nul moment de parkeerdruk ook daadwerkelijk daalt, anders zijn de maatregelen niet effectief voor het doel wat we hier willen gaan behalen. Uit antwoord op onze technische vragen blijkt dat dit nu niet het geval gaat zijn omdat de eerste vergunning verstrekt blijft worden. Volgens ons loop je zo het risico om een hoge parkeerdruk te behouden. Graag een reflectie van de wethouder. De Partij van de Arbeid vraagt het college om na te denken over de tarifering van de Slachthuisbuurt. Is het mogelijk deze wijk in zone D onder te brengen in plaats van C? Dit omdat het de minst draagkrachtige buurt is in Haarlem. In het huidige voorstel wordt geen betaald parkeren in de wijken Sinnevelt en de Planetenwijk ingevoerd. De Partij van de Arbeid verwacht echter dat dit op korte termijn een onwenselijke situatie zal veroorzaken zoals vanavond vaker genoemd.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Van den Raadt van Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Wat u zegt, het is de minst draagkrachtige buurt en daar moet een lager tarief komen, vindt u het misschien een goed idee om mensen qua inkomen dan lagere tarieven te laten betalen, iemand die drie ton gewoon veel meer als iemand die 40.000 of 20.000 binnenhaalt.

Mevrouw Roodhuizen: Ja, dat kan helaas niet. Dat is eigenlijk mijn antwoord. Zoals ik zei, voorzitter, in het huidige voorstel wordt geen betaald parkeren in de wijken Sinnevelt en de Planetenwijk ingevoerd. Partij van de Arbeid verwacht dus dat dit op korte termijn een onwenselijke situatie zal veroorzaken omdat alle omliggende wijken vervolgens in deze buurten gratis gaan parkeren en de leefbaarheid onder hoge druk komt te staan. Daarom vragen wij het college en de buurtbewoners hierover na te denken en het in het definitieve stuk met een oplossing te komen. Voorzitter, de Partij van de Arbeid vraagt het college ook om gedurende de inspraak op zoek te gaan naar mogelijkheden om de capaciteit in bestaande parkeergarages toe te voegen en vraagt hiermee ook om te kijken naar de parkeergarages van bijvoorbeeld private partijen zoals het ziekenhuis

in Haarlem Noord en supermarkten zoals bijvoorbeeld de Albert Heijn aan het Soendaplein. We willen tenslotte zoals eerder genoemd, dat buurtbewoners actief worden betrokken. We hebben al veel mooie ideeën gehoord om tot een prachtige buurt- en leefomgeving te komen. De PvdA is benieuwd naar alle ideeën die over dit onderwerp leven. En we kijken daarom uit naar de inspraak. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Roodhuizen. De heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja, voorzitter, dank u wel. En er is al heel veel inhoudelijk gezegd. Voorzitter, de voorgaande commissie zaten we hier en spraken we over Meerwijk. En de moties liepen hoog op. En dat ging over de kwaliteit van inspraak en dat wat er met inspraakreacties is gedaan. Vandaag zitten we hier weer. En ook lopen emoties hoog op. En opnieuw betreft het de inspraak. En voorzitter, ik durf de stelling aan dat dit niet het laatste protest is dat de regerende coalitie -misschien moet ik zeggen: de négerende coalitie- zal treffen. Voorzitter, dit college manifesteert zich opnieuw als het college van de schijndemocratie en van de schijnparticipatie.

De voorzitter: Er is een interruptie van de heer Van den Berg van D66.

De heer Van den Berg: U zegt dat nou weer. En u zei het de vorige keer ook. Maar we hebben gewoon verkiezingen gehad, hè! En daar hebben mensen gewoon op deze partijen kunnen stemmen. En participatie ... We luisteren toch. Hier hebben we allemaal mensen die inspreken. Wordt straks meegenomen. U doet het elke keer weer. Volgens mij zijn we juist heel goed en luisteren we heel erg goed. En we proberen elke keer naar een oplossing te zoeken. En u doet het elke keer weer. En u bent een populist. Houd u daar eens mee op.

De heer Mohr: U bent nog niet zo ervaren in deze raad en dat laat u merken. Zojuist hebben we een voorbeeld gehad van toezeggingen die door de grootste coalitiepartij aan de Haarlemmers is gedaan. Een letterlijk citaat, ik had hem ook opgeschreven. U heeft gehoord wat mevrouw Roodhuizen vanavond zei. Ja, dat hebben we inderdaad gezegd. Maar ja, in een coalitie moet we compromissen sluiten. U bent belazerd door de Partij van de Arbeid. U bent belazerd door D66. En D66 zegt tegen mij ik ben een populist. Ik constateer wat hier vanavond gebeurt. U belazert de Haarlemmers!

De voorzitter: U lokt nu wel heel erg een interruptie uit van de heer Van den Berg. De heer Van den Berg , D66.

De heer Van den Berg: Nou, legt u dat eerst maar eens uit. Want dat staat letterlijk in ons verkiezingsprogramma.

De voorzitter: Mijnheer Mohr.

De heer Mohr: Voorzitter, misschien is het goed om door te gaan met wat ik zei.

De voorzitter: Ik kan u niet dwingen om antwoord te geven, dus gaat u gerust verder.

De heer Mohr: Nee, dan zal ik antwoord geven. Mijnheer Van Leeuwen heeft nog niet eens zo lang geleden - vlak voor de verkiezingen toen duidelijk werd dat er in zijn fractie draagvlak was voor zijn kandidatuur als wethouder; andere kandidaten vielen af- in Meerwijk een gloedvol betoog gehouden over wat er in die wijk zou gebeuren. Hij zat nog geen vijf minuten in het college, of dit college besloot anders. Dat opnieuw is de Haarlemmers een rad voor ogen draaien. Voorzitter, ik ga verder met mijn betoog. Dit college manifesteert zich andermaal als het college van de schijnparticipatie. Ze zegt: “Doe mee.” Ze zegt: “Praat mee.” Ze zegt:

“Stem mee, want uw stem is echt belangrijk. Uw stem doet ertoe.” En ik denk dat de mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis meeluisteren inmiddels beter weten. Uw stem doet er niet toe. U bent in werkelijkheid door dit college, door deze coalitie, gebruikt als decoratie. Decoratie voor de plannen die dit college heeft met uw buurt, met uw straat en met uw wijk. En voorzitter, ik vind het schandalig. Ik heb nog even naar de naam Bas van Leeuwen gezocht. Er is online veel te vinden over Bas van Leeuwen. Deels ook door Bas van Leeuwen zelf geschreven. En hij schreef onder andere: “Mijn lievelingsboek is ‘Congo’.” Het boek is ook mijn lievelingsboek. En u schreef: “Want dit boek laat zo ontzettend scherp zien wat er kan gebeuren met democratie. En hoe kwetsbaar het is.”. Mijnheer Van Leeuwen, als u en uw partners in deze coalitie deze plannen doorzetten …

De voorzitter: Mijnheer Mohr, wilt u gewoon via de voorzitter praten? En niet zo op de persoon spelen, alstublieft?

De heer Mohr: Voorzitter, via u. Mijnheer Van Leeuwen, als u deze plannen doorzet. En het publiek in Haarlem, de Haarlemmers, blijft belazeren, dan weet u dat Haarlem straks verwordt tot Congo aan het Spaarne. Dat wil u niet, dat wil ik niet. En dat willen de mensen in Haarlem ábsoluut niet. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Mohr. Wie mag ik hierna het woord geven? De heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Ik woon in een hele mooie straat in Haarlem. En daar parkeer ik natuurlijk mijn auto. Ik heb trouwens een auto aangeschaft onlangs. Elektrisch wel, natuurlijk. Hij rijdt echt fantastisch. Ik zal het iedereen aanraden. Ik parkeer deze auto meestal voor mijn deur, op een vaste plek. En het gekke is, die plek voelt toch een beetje als mijn plek.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Bruch van de VVD.

De heer Bruch : Ja, u beschuldigt net de VVD van het subsidiëren van auto’s. Maar u weet dat maar één ding echt gesubsidieerd is. De elektrische auto, hè! Een Tesla-rijder krijgt in vijf jaar tijd 70.000 euro subsidie.

De voorzitter: De heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Nou ja, ik heb in ieder geval geen subsidie bij de aanschaf gekregen. Maar, oké. Nou, ik ga even verder. Het gekke is, deze plek voor de deur voelt toch een beetje als mijn plek. En ook al weet ik wel dat het niet zo is, maar goed. En wat doe je nou met de nieuwe auto? Daar ga je mee rijden natuurlijk. Daar rij je mee. Ik moest laatst een van mijn kinderen naar een feestje in Heemstede brengen. Dus ik rijd daar naartoe en dan weer terug naar huis. Staat er verdorie iemand op mijn plek.

De voorzitter: Interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: Dat is een korte rit, toch?

De heer Van den Berg: Maar goed, er stond in ieder geval iemand op mijn plek. En eigenlijk staat die kant van mijn straat al helemaal vol. Dus ik zet hem aan de overkant van de straat. En ik doe even snel … Ik zette mijn bandjes zo op de stoep. Dus dat Canadese parkeren. Dat mag eigenlijk niet, maar iedereen doet het. Dus ik doe het dan natuurlijk ook. Ik stap uit en ik zie mijn buurman met zijn kinderen op straat spelen. Nou ja, die kinderen die spelen en hij let dan natuurlijk op. En die kinderen zijn druk bezig met stoepkrijt deze Haarlemse

straat van fleurige bloemen te voorzien. En hij zet snel twee Victor Veiligs neer. Ik weet niet of je weet wat dat is, maar dat zijn van die gele poppetjes met van die rooie vlaggetjes. En ik kijk zo om me heen en ik vraag me eigenlijk af: waarom spelen die kinderen eigenlijk op straat en niet op de stoep? En ik zie eigenlijk net dat ik het laatste stukje vrije stoep om te spelen heb ingepikt met mijn grote, nieuwe bolide. En zie hier het Haarlems parkeerdilemma in een notendop. De ruimte in de straten van Haarlem wordt door een groot gedeelte gevuld met auto's. En die straten gaan nog voller worden met auto's, met elke woning die er bijgebouwd wordt. Terwijl de straten van Haarlem toch echt van iedereen zijn. De straten van Haarlem zijn ook van de fietser die naar school of werk gaat. De straten van Haarlem zijn ook van de wandelaar op de stoep. De straten van Haarlem zijn ook van de bomen, de natuur, maar boven alles zijn de straten van Haarlem ook van de spelende kinderen. Kortom, de straten van Haarlem horen een plek te zijn waar het aangenaam verblijven is voor álle Haarlemmers. En deze parkeernota is een goede stap om de straten van Haarlem weer terug te geven aan haar inwoners. Om zo bijvoorbeeld meer ruimte te maken voor groen, fietsparkeren, wandelen. Ook als je moeilijk ter been bent. En natuurlijk, opnieuw, die spelende kinderen. En ten aanzien van de parkeernota heeft D66 dan ook de volgende vragen en opmerkingen. In veel steden is het een bekend verschijnsel: je komt pas in aanmerking voor een parkeervergunning als er plek is. En de wachttijd bedraagt soms enkele maanden, soms enkele jaren. In de nota staat nu dat de eerste vergunning standaard is. Ook als je er naartoe verhuist. En hierdoor kan het vergunningenplafond overschreden worden. D66 wil graag een strikte handhaving van het plafond en op termijn mogelijk verlaging, zodat parkeerdruk sneller te verminderen is. Haar vraag aan de wethouder is dan ook: waarom wordt er daarvoor niet gekozen, in plaats van iedere nieuwe bewoner standaard een eerste vergunning geven? Zodat de leefbaarheid van de buurten veel sneller verbetert. In de notitie staat ook dat er pas in 2026 voor het eerst gekeken zal worden of er ook in andere gebieden gereguleerd parkeren moet worden ingevoerd. En uit ervaring weet ik dat sommige straten al last hebben van scheefparkeerders, of wat waterbedeffect. Dat daar snel dus de behoefte groeit om gereguleerd parkeren in te voeren. Is de wethouder bereid toe te zeggen dat wanneer er een verzoek tot invoering komt, dan wel bereid is om ook daar voor 2026 naar te kijken? Er is ook al veel gerefereerd aan autodelers, dus daar wou ik ook nog een vraag over stellen. Als gereguleerd parkeren wordt ingevoerd, kunnen autodelers die in verschillende wijken wonen, maar nog maar in één wijk parkeren, kunt u ervoor zorgen dat autodelers een vergunning kunnen krijgen voor meerdere wijken? En waarom wordt er ook niet gekozen om in buurten met een hele hoge parkeerdruk alleen een eerste auto een vergunning te geven? En ten slotte in ieder geval nog een laatste opmerking. Ook maken we ons nog zorgen over de bereikbaarheid door hulpdiensten in de volle straten, en de verkeersveiligheid in het algemeen. Heeft het college een beeld welke straten zeer slecht bereikbaar zijn door de hulpdiensten? En gaat het college meer handhaven om deze bereikbaarheid te vergroten?

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Bruch van de VVD.

De heer Bruch: Ja, ik denk: voordat hij klaar is. Want je mag toch niet meer interrumperen na afloop van het verhaal. Parkeren komt inderdaad heel veel voor in het programma van D66. P+R-terreinen wordt ook zeker zes keer genoemd. En mijn vraag is: waar zijn die en waar komen die? En vindt u niet dat die eerst er moeten zijn voordat u het aantal parkeerplaatsen gaat reduceren?

De heer Van den Berg: Ik denk dat parkeergarages een goed onderdeel zijn om de parkeerdruk ook te verminderen. Maar dan nog steeds hebben we een uitdaging. Het gaat natuurlijk om de straten van Haarlem. Dat we die teruggeven aan de mensen. En volgens mij staat er in de notitie ook dat er onderzocht wordt hoe parkeergarages ingezet kunnen worden. En dat er ook mogelijk parkeergarages bijkomen. Gaat niet alleen over P+R, maar ik heb het dan even puur over parkeergarages. Goed, wat ik ook eigenlijk nog zou willen

opmerken, wat ik zag, is dat er zo veel vragen waren van de mensen uit het publiek, de insprekers. Dat het misschien handig zou zijn om een Frequently Asked Questions of iets dergelijks op te stellen.

De heer …: Een wat?

De heer Van den Berg: Veel gestelde vragen, een lijstje. Ten slotte willen we het college ook bedanken voor de voortvarendheid waarmee de nota tot stand is gekomen. Wat D66 betreft, gaan we nu ook weer snel verder aan de slag met het beter verdelen van de ruimte in de straten van Haarlem.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van den Berg. Wie mag ik dan daarna…? De heer Aynan, Trots Haarlem. Jouw Haarlem, excuus, excuus.

De heer Aynan: Ja, dank u wel, voorzitter. Voorzitter, de onderbouwing voor deze parkeernota is een parkeerdruk van 85 procent, lezen we. Maar we zien die 85 procent alleen maar overschreden worden op de dinsdagnacht. En dat neemt u dan als uitgangspunt. Maar de andere meetmomenten, dinsdagmiddag en zaterdagmiddag niet. En dan zien we dat slechts twee wijken die norm overschrijden. Voorzitter, er zou ruimte gecreëerd worden. Maar goed, ik heb ‘s nachts nooit kinderen op straat zien spelen. Oftewel overdag is die ruimte er. En het lijkt ook een drogredenering, of een doelredenering. En het lost niks op. Want we zien in de wijken waar al betaald parkeren is, dat er geen extra plekken worden gecreëerd, geen extra speelplekken. Sterker nog, de eerste en tweede vergunning -zoals ook in deze nota de eerste gegarandeerd is- er worden geen extra parkeerplekplekken gecreëerd. En als u dat wilt doen, moet u echt gewoon met andere ideeën komen. Ten tweede: u beroept zich op het coalitieakkoord. Want daarin is dit afgesproken. Maar in datzelfde akkoord, op dezelfde bladzijde, staat -en dan citeer ik even-: het aanbieden van goede en hoogwaardige alternatieven voor de auto. Waar zijn die goede en hoogwaardige alternatieven? Want als je bijvoorbeeld nu met het OV naar Schiphol Oost moet, omdat toevallig daar veel Haarlemmers werken, dan kost dat met het OV tachtig minuten. Met de auto ben je er in maximaal dertig minuten. En dat zijn juist die goede en hoogwaardige alternatieven die we nodig hebben. Om mensen te verleiden, inderdaad, om een andere keus te maken dan met de auto te gaan. Want we zien wel degelijk ook dat die problemen er zijn, hoor. Dus begrijp ons niet verkeerd. Maar verleid eerst de mensen, bied ze een alternatief. Want heel veel mensen zijn nu eenmaal aangewezen op die auto. Ze hebben geen alternatief. En het college en deze coalitie biedt ze voorlopig ook geen alternatief. Want die nota Deelmobiliteit, ja, daar wachten we op. Nee, maar we gaan eerst het parkeren regelen. Ten derde, voorzitter, dit is het slechtst denkbare moment om betaald parkeren in te voeren. Veel mensen kunnen door de torenhoge inflatie amper nog het hoofd boven water houden. En dan geven we ze nog eventjes een trap na door betaald parkeren in te voeren. En terwijl het OV nu tegelijkertijd ook versoberd wordt. De treinen, de bussen, alles wordt minder. Er is dus geen alternatief. En we hebben de insprekers ook gehoord, ook via de mail. Ze bieden ook aan om mee te denken. Ook aan die alternatieven mee te werken. Grijp die kansen nou! Ga in gesprek met die bewoners. Want ze hebben goeie ideeën. En het hoeft ook echt gewoon niet te gaan om het invoeren van betaald parkeren. Het kan ook op een andere manier. En als u denkt dat u de stoep begaanbaar maakt door betaald parkeren in te voeren, ja, dan bent u echt gewoon drogredenen aan het geven. En voorzitter, ten slotte nog een vraag. Want we zien dat bijvoorbeeld een wijk als de Zijlweg, die is 99,5 procent qua parkeerdruk en volgens uzelf . Maar die wordt niet meegenomen. Waarom is dat? Welke afwegingen maakt u daarin? Dus wat ons betreft gaat u in gezamenlijkheid met de stad kijken waar u de problemen kunt oplossen op een creatieve manier. En niet op deze manier door de strot douwen en alle afspraken niet nakomen, de beloftes aan de laars lappen. Zo doen we dat niet.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Aynan. U heeft nog maar acht seconden spreektijd voor de rest van deze vergadering. Wie mag ik hierna het woord geven? De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik moet nog snel praten ook, denk ik. Even kijken. Nou, Haarlem is een dichtbebouwde stad. We hebben meer auto's dan parkeerplaatsen, hebben we al gezegd. De straten zijn vol. Sommige zijn overvol. En er wordt vaak op plekken geparkeerd waar het niet mag. Nou, deze ongewenste situatie moet gestopt worden. En het wordt in veel steden in Nederland gedaan door onder andere gefiscaliseerd parkeren toe te passen. Om daarmee met een financiële prikkel het aantal auto's te beperken. De schaarse ruimte moet nu eenmaal verdeeld worden, zodat de bewoners met hun vergunningen hun auto redelijk in de buurt kunnen parkeren op de daarvoor bestemde plaatsen. Het trottoir moet ook weer voor voetgangers zijn. En fietsers moeten veilig door straten kunnen fietsen. Er zal dus moeten worden gestuurd op minder auto's in de openbare ruimte. En in sommige wijken zal er ook een vergunningsplafond worden ingesteld. Maar maatregelen zoals POET, parkeren op eigen terrein, zal ook ruimte gaan creëren. Bewoners een plek in de garage geven, gaat ook lucht geven. De Cronjé-garage daar zijn nog zoveel plekken. Ik heb er vorig jaar een meting gedaan, over de afgelopen jaren minimaal honderd plekken. Kun je zo vullen. Maar ik wil ook wel vragen aan de wethouder om ook nu echt de daad bij het woord te voegen. Want in 2016 hebben we ook al gesproken over POET. En hebben we ook al gesproken over het vergunningsplafond, maatregel 2. En gezien het aantal vergunningen dat er op dat moment was uitgegeven, en wat op dit moment is uitgegeven in die wijken, moet ik constateren dat er dus daar niks mee gedaan is. En de parkeerdruk in sommige wijken ligt echt nog ver boven de honderd procent. Ook in de oude wijken. Ook in wijken is parkeerdruk heel erg afgenomen. Dus het heeft wel degelijk effect., Maar het zal niet overal even veel effect geven. Maar ik wil wel graag een toezegging van de wethouder krijgen, dat we voor de zomer een nota over POET gaan krijgen. Zowel voor de bestaande vergunningswijken, als de elf wijken die in het stuk worden genoemd. Nou, het is al meerdere keren gezegd, we twijfelen nog een beetje over de kosten. Er komt misschien toch meer geld binnen dan het daadwerkelijk kost. Maar we kunnen twee dingen doen. We gaan de tarieven van de vergunningen verlagen en dan het liefste ook wel stadsbreed. Want het is moeilijk om daar weer een schifting in te brengen in de nieuwe wijken. Laat iedereen ervan meeprofiteren. En als er nog af en toe wat geld over is, zet het dan ook in voor de wijken zelf. Zorg dat daar meer parkeerplekken voor fietsers gaan komen. Dat ook die fietsers van de stoep af kunnen. Dat de stoepen weer begaanbaar gaan worden.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Bruch van de VVD.

De heer Bruch : Ja, ik dacht dat het einde ook naderde, dus ik interrumpeer. Waarmee veel mensen zijn aangesproken op hun programma vanavond. Bij u staat: gereguleerd parkeren als de bewoners in de wijk daarom vragen. Wat heeft u voor moois binnengehaald in de coalitie-onderhandelingen om dit op te geven?

De voorzitter: Ga los, mijnheer Dreijer.

De heer Dreijer: Een wethouder. Ik ga nog even door. Ik heb nog een minuutje. Nou goed, er zijn best wel interessante ideeën, ook vanuit de bewoners gewoon, vanuit de insprekers. Die opgeschreven worden, hopelijk meegenomen worden ook, als in een soort zienswijze. En als het niet zo is, zal het nog een keer ingediend moeten worden. De heer Aynan zei van: er wordt nooit geparkeerd op de stoep, volledig, met de auto's. Ik heb hier de foto's. Hoppa, dit is Haarlem West. Daar staan ze echt, het is dat de stoep maar 1,40 meter is, anders hadden die twee andere wielen er ook op gekund. Maar anders kunnen ze niet meer uitstappen. Dus wel degelijk -en dat zie je ook in Noord- wordt de hele stoep in beslag genomen.

De voorzitter: U heeft in de laatste acht seconden een interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: U heeft nu álle instrumenten om daarop in te kunnen grijpen. En dat heeft u de afgelopen jaren nagelaten.

De voorzitter: Mijnheer Dreijer.

De heer Dreijer: Nou, ik heb niks nagelaten. Dit is na een onderzoek dat ik vorige week gedaan heb. Laat ik eens eventjes door de hele stad fietsen en toch op zoek gaan naar dit soort dingen. Ik heb de foto's genomen. En kijk, het is ook zo met Canadees parkeren, het is altijd maar gedoogd. Het is eigenlijk niet toegestaan. En eigenlijk moet we daarop handhaven. Maar ik vind het niet kies om nu direct overal bekeuringen uit te delen. Daar gaan we echt heel veel geld mee binnenhalen, denk ik. Nee, het is CJIB -feitje- dus daar gaan we geen geld mee binnenhalen. En nu is mijn tijd op.

De voorzitter: Ja, u gaat met uw laatste twee seconden nu een vraag stellen. Iemand die geen tijd meer heeft. Maar ik sta het even toe. Gaat uw gang.

De heer Aynan: Dank u wel. U vindt het niet kies om nu op stel en sprong te gaan handhaven. Maar u vindt het wel kies om maar gewoon betaald parkeren in te voeren.

De voorzitter: De heer Dreijer.

De heer Dreijer: Ja.

De voorzitter: Een kort en krachtig antwoord. Wie mag ik hierna het woord geven? De heer Van den Raadt. Ik ben nu bijna verplicht om te zeggen "van Jouw Haarlem", maar u bent van Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja, dank u wel, voorzitter. Op Twitter zeg ik altijd: de enige oplossing is dat iedereen gaat stoppen met werken en massaal in de bijstand gaat. En dat lijkt hier ook wel weer een goeie oplossing. De gemeente heeft vier soorten inkomsten. Dat is geld van het Rijk. En lokaal hebben ze leges, ozb en parkeertarieven. Dan begrijp je wel waar we naartoe gaan. Er wordt gezegd in het stuk: er is een parkeerprobleem. Ja, er is een parkeerprobleem, omdat mensen steeds langer thuis moeten wonen. Dus je zit met steeds meer mensen in een huis. En die mensen moeten gewoon ook gaan werken. Ook die kinderen die ondertussen 29 zijn en nog steeds geen huis kunnen krijgen. De oplossing daarvoor is Haarlemmers gewoon eerst een huis toewijzen en dan pas de rest. En dan heb je dit hele parkeerprobleem ook niet. Of je gaat zeggen: mensen die van buiten komen, die moeten hier een baan hebben, want anders mogen ze er niet in. Kijk, dat zijn een heleboel andere oplossingen in dit verhaal. Dan wordt er ook gezegd: het is zo verschrikkelijk, want die stoep staat zo vol. Maar wat doet het college bij Vijverpark? Die verkoopt echt tot de millimeter al die grond, om zo veel mogelijk winst te maken. Ze hadden daar ook kunnen zeggen: we verkopen een meter minder en maken die stoep daar supergroot. Dat er wel drie rolstoelen naast elkaar kunnen. Maar dat doen ze dan ook weer niet. Nou, dat die tarieven kostendekkend zijn, daar geloof ik echt helemaal geen ene moer van. Dan wordt er gezegd: de afgelopen twee jaar zijn er meer auto's gekomen. Ja, raad je de koekoek. Het was corona. Niemand durfde in de bus met een mondkapje. En zelfs nu nog berichten van de verschraling van het OV met dertig tot veertig procent. Er wordt gevraagd voor draagvlak. In de kadernota heb ik een motie ingediend: bent u voor draagvlak? De hele coalitie stemt tegen. De enige oplossing is een referendum. En de oplossing is -het plan van Trots Haarlem- twee auto's in je eigen wijk altijd gratis. Ga je ergens anders staan, iets tarief. Toeristen en mensen van buiten hoger tarief. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van den Raadt. Mijnheer Kuin, SP.

De heer Kuin: Ja, we hebben het over de nota Parkeerregulering. Maar laten we het gewoon maar betaald parkeren noemen. Betaald parkeren gaat worden ingevoerd in de helft van de stad. En het wordt mogelijk

gemaakt om het straks in de hele stad in te voeren. De nota doet een poging de Haarlemmers gerust te stellen door iedereen een vergunning te garanderen, voor zowel de eerste als de tweede auto. Maar het roept bij ons meteen de vraag op: welk probleem los je dan op? Als je alle auto's gewoon laat staan? En uit het antwoord van GroenLinks moet ik opmaken dat er 'op termijn' -op termijn, over een paar jaar- een paar plekken vrij gaan komen van mensen die verhuizen. En daarvoor gaan mensen honderden euro's per jaar betalen, om dat mogelijk te maken op termijn. Wat ons betreft heel bijzonder. Maar het grootste probleem wat wij met deze nota hebben, is dat Haarlemmers er niets, helemaal niets over te zeggen hebben. Ja, we hebben gelezen dat de inspraakmogelijkheid voor zes weken is geopend. Maar inspraak is wat anders dan een draagvlakmeting die tot voor kort bestond. In elke wijk werd gestemd, waar het aan de orde was, over betaald parkeren. En de meerderheid werd door de gemeente gerespecteerd. Afschaffing van de draagvlakmeting is voor ons onacceptabel. En wij zullen ons daarvoor inzetten. En als het niet wordt overgenomen, gehandhaafd, gaan we voor een referendum. En we zullen zorgen dat de Haarlemmers een stem krijgen over dit onderwerp. Betaald parkeren waarbij iedereen een vergunning voor de eerste en tweede auto wordt gegarandeerd, lost het probleem niet op. Er blijven evenveel auto's in de wijk staan. Sterker nog, het maakt de problemen voor veel Haarlemmers alleen maar groter. En dan bedoelen wij op de financiële problemen. In tijden waarin de inflatie schommelt rond de zestien procent, we energietoeslagen uitkeren omdat steeds grotere groepen in de problemen komen, is het onbestaanbaar de lasten voor Haarlemmers te verhogen. Want dat is wat er gebeurt. Voor mensen met de laagste inkomens zijn deze bedragen niet op te brengen. En daarmee maakt het college de auto tot vervoermiddel voor de elite, voor de mensen die dat kunnen betalen. En nog iets over de parkeernorm, de 85 procent parkeerdruknorm. Die gaat leiden tot invoering van betaald parkeren. We hebben commentaar op de meting. Uit de nota maken we op -het is net al gezegd- dat deze op het drukste moment plaatsvindt, die meting. En dat is in de nacht. Als je dan kijkt naar het doel van deze nota -waar heel veel woorden en foto's aan worden gewijd- om de leefbaarheid en de veiligheid weer mogelijk te maken, hoezo is het dan interessant om 's nachts te meten hoe hoog die parkeerdruk is? De kinderen spelen niet 's nachts op straat, voor zover wij weten. En de verkeersveiligheid is ook 's nachts niet in het geding. Dus welk probleem wordt hier opgelost? Je moet dan toch gewoon meten op het moment dat de leefbaarheid aan de orde is, dat de kinderen op straat spelen. Dat mensen zich begeven door de wijk. Dan moet je meten. En uit die meting blijkt dat die overal, bijna overal, onder die 85 procent is. Kijk eerst naar de alternatieven. Stimuleer alternatieven van vervoer. Recent onderzoek toont aan dat het OV in acht van de tien situaties meer reistijd oplevert dan met de auto. Verbeter het OV. Bied deelauto's aan. En daarnaast kan het verbieden van kort parkeren en een betere handhaving van foutparkeren de leefbaarheid en veiligheid écht verbeteren. Draagvlakmeting. Voor ons is dat cruciaal dat de draagvlakmeting blijft plaatsvinden. Als de overdag gemeten parkeerdruk hoger is dan 85 procent, zou zo'n draagvlakmeting kunnen worden gehouden. En als de wijk in meerderheid kiest, kiest voor betaald parkeren, geldt wat ons betreft het nultarief. Dank u wel.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Visser van ChristenUnie.

De heer F. Visser: Ik hoorde u net zeggen: verbieden van kort parkeren. Wat bedoelt u daarmee?

De heer Kuin: Nou, wat er nu gebeurt -en dat heeft te weinig aandacht in de nota en we hebben het er ook bijna niet over- maar daar waar betaald parkeren wordt ingevoerd, in die elf wijken, gaat het ook gelden voor kort parkeren, toch?

De heer F. Visser: Maar wat wilt u dan? Wat is uw voorstel?

De heer Kuin: Alleen voor bewoners.

De heer F. Visser: Oké, dus iedereen vrij parkeren. Maar bewoners moeten betalen?

De heer Kuin: Nee, u moet luisteren. Alleen voor de bewoners is het vrij parkeren. Met een vergunning dan.

De heer F. Visser: Oké, dus u stelt voor de bewonersvergunningen gratis te maken. En de bezoekers…

De heer Kuin: Ja, ik heb van veel partijen gehoord dat men gereguleerd parkeren wil. En dat het niet zozeer om het geld gaat. Maar het gaat om het kosten dekken. Nou, volgens mij is dat ook een politieke keuze, of we er geld aan besteden. De kosten worden vrij hoog neergezet. Ik ben benieuwd naar de onderbouwing. Ik denk dat ze veel lager liggen, de kosten van gereguleerd parkeren. En waarom brengen we dat met z'n allen niet op, als Haarlemmers? Dat is een keuze, dat is een politieke keuze.

De voorzitter: Op zich kunnen we het daar vinden. Wij hebben ook gepleit voor, met name die eerste vergunning zoveel mogelijk omlaag brengen. Maar volgens mij blijft er dan nog steeds een fors gat. Zegt u nu dat dat ook deels uit de gemeentebegroting moet komen? En zo ja -laten we zeggen het is een miljoen euro- waar wilt u dat geld vandaan halen?

De heer Kuin: Ja, weet je, dat is ook een keuze. Ik heb gezien dat we vorig jaar 32 miljoen over hadden. Dit jaar hebben we halverwege alweer veertien miljoen over. Dus er is minder uitgegeven dan begroot. Volgens mij is er voor dit soort bedragen ruimte. En dat is ook een keuze.

De voorzitter: Gaat u verder, mijnheer Kuin. Of was u al klaar met uw …? U bent klaar met uw inbreng. Is er …? Alleen de heer Pronk zou nog kunnen. Maar u heeft wel de behoefte om nog iets te zeggen? De heer Pronk van Forum voor Democratie.

De heer Pronk: Er is al heel veel gezegd. Maar ja, wij kunnen dit ook niet steunen. Er is gewoon overduidelijk te weinig draagvlak.

De voorzitter: Nou, dat is kort en heel krachtig. Naast mij zie ik eindeloos veel vellen papier volgeschreven, met alles wat u heeft gevraagd aan deze wethouders. Zij hebben nog 22 minuten spreektijd. Dus het wordt een uitdaging om alle vragen te beantwoorden. Wie mag ik als eerste het woord geven? Wethouder Berkhout, ga uw gang.

Wethouder Berkhout: Dank u wel, voorzitter. En dank aan de insprekers en dank aan de commissie voor de uitgebreide bespreking. We hebben inderdaad zitten opletten. En laat ik duidelijk maken meteen: al deze bijdragen, ook van de insprekers aan het begin van de avond, zien we als zienswijze. En zullen ook terugkomen in de Nota van beantwoording met beantwoording. Dus wij gaan een poging wagen om mee te geven hoe we daar naar kijken. Maar voor een aantal hoor ik ook gewoon suggesties, die we dus mee gaan nemen in het uiteindelijke stuk in februari. Dan eventjes, dan denk ik inderdaad is het goed om ook hier te horen dat er eigenlijk wel breed wordt herkend dat er een probleem is. Laat duidelijk zijn: dit is niet makkelijk. Dit is ook niet omdat wij dit leuk vinden om dit te doen. Het is wel iets dat we zeggen: dit is nodig. Dus we hebben ook gehoord hoe de stad erop heeft gereageerd de afgelopen tijd. Tegelijkertijd weten we ook met elkaar al een tijdje dat we hier een dilemma hebben in deze stad. Deze stad is een oude stad. Een stad met veel jaren '30-woningen die dicht op elkaar gebouwd zijn. De ruimte is schaars. We hebben met elkaar hier ook gezegd: we hebben ambities, we hebben uitdagingen. De stad moet groener, we hebben een versteende stad. Die ruimte is schaars. Voor jullie beeld ook: andere steden hebben minder druk op de openbare ruimte dan Haarlem. En we hebben vijftig procent meer druk op de openbare ruimte dan Utrecht bijvoorbeeld. We hebben eigenlijk

het hoogste aantal auto's per vierkante kilometer -eigenlijk op Den Haag na- van heel Nederland. We hebben wel een probleem in deze stad. En op dit moment hebben wij in 75 procent van deze stad geen instrumenten om dat tegen te gaan. Dus we hebben uitdagingen, we hebben een groen beleidsplan vastgesteld. We zeggen met elkaar: de toegankelijkheid is belangrijk, de verkeersveiligheid is belangrijk, de bereikbaarheid is belangrijk. Nou, dan moeten we ook keuzes maken. En dat is helaas wat hier…

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Bruch van de VVD.

De heer Bruch : Even kort. Het is vanavond al eerder gezegd. Maar u zegt: onder andere Utrecht heeft een lagere druk. Maar bent u het met me eens dat het openbaar vervoer in Utrecht ook veel beter is?

Wethouder Berkhout: Ik denk dat wij hier uitstekende voorzieningen hebben in de Randstad. Dat wij uitstekende verbindingen hebben. Het merendeel van de Haarlemmers werkt in Amsterdam. En ik denk ook dat deze maatregelen ook gaan helpen voor al die Haarlemmers die in de auto stappen. Het werd ook door een van de insprekers gememoreerd: als tien procent niet meer in de spits zit -dat weet u ook- dan hebben we de spits ook opgelost. Dus het gaat soms ook om die kleine aantallen om dat verschil te maken. En niks doen -want dat zou dan het alternatief zijn, maar gelukkig hoor ik dat bij velen van u- niks doen dan hebben we een probleem. Want we hebben met elkaar ook ontwikkelzones vastgesteld. We gaan ook huizen bouwen. En we hebben uitdagingen als het gaat om klimaatadaptatie. Nou, dat is de uitdaging die voorligt. Maar we luisteren ook naar de stad. Dus wij realiseren ons ook dat sommige mensen zeggen: ja, maar in mijn straat zie ik dat niet zo, die parkeerdruk. En wij zien ook wel die verschillen. Dus als je het hebt over die procenten, die 130 procent die parkeerdruk, wij hebben straten gezien -en iedereen kent ze ook- waar het echt wel druk is. Aan beide kanten Canadees parkeren op de stoep. Waar je echt denkt: dit is echt een probleem. Maar er zijn er straten in de wijken waar dat inderdaad minder is. En dat is een uitdaging voor ons om dat over te brengen. Het is niet vanzelfsprekend dat het ook voor de komende jaren zo blijft als we niets doen. En dan zeggen wij: ja, wij willen een keuze maken voor die verkeersveiligheid, voor die toegankelijkheid. En dan komen we tot dit voorstel. En dit voorstel is eigenlijk ook niet zo heel complex, zou ik eigenlijk willen zeggen. We gaan voor elf wijken, zeggen we: het enige wat wij introduceren, is een parkeerdruk van 85 procent. We zeggen: vanaf dat moment gaan wij ingrijpen. En dat is ook niet iets wat wij hebben bedacht in Haarlem. Rotterdam doet dat ook. Heeft niet een heel links college; doen dat ook. Dus die zeggen: wij grijpen dan in als het gaat om de leefbaarheid in onze stad. En dat is wat wij hier ook voorstellen. En wat u ziet, er gaat nog een heel deel komen in de uitvoering. Maar dat zijn wel de uitgangspunten. En ik denk een heel nieuw instrument, hoognodig, is het vergunningsplafond. En ik wil daar dan toch eventjes op ingaan. Dan zegt men van: ja, maar wat gaat … Dus a, volgens mij hebben we aangetoond: er is een probleem. Dat herkent u ook. Maar wat gaat dit instrument dan oplossen? En dan zeggen wij: nou, dit gaat wel degelijk wat oplossen. Dus ook in het huidig betaald parkeren is er wel verlichting ontstaan. Vreemd parkeren weer je toch uit je wijk. Die derde auto, twee procent, weer je toch uit je wijk. En wij zien dat we nu een nieuw instrument gaan hanteren, het vergunningsplafond. Dertien procent is trouwens bedrijfsauto's. Dus óf zij moeten een vergunning aanvragen -als ze geregistreerd staan- of we gaan ze weren uit de wijk. Maar ik denk dat het heel goed is. Want de Actiepartij zei: de mutaties van acht procent verhuizingen per jaar. Tien jaar, vijftien jaar, heb je die mutaties. En juist met dat vergunningsplafond ga je dan dus terug naar het reëel aantal parkeerplaatsen in een wijk. Want 130 procent is niet meer dan dat er gewoon te veel vergunningen zijn uitgegeven voor het aantal parkeerplaatsen in de wijk. Dus die mutatie breng je wel op gang. Dus op termijn heb je echt een oplossing voor het probleem. Dus nog los van het versnellingspakket, de zes maatregelen die u ook in het stuk ziet staan.

De voorzitter: U hebt een interruptie van de heer Bruch van de VVD. En daarna van de heer Kuin van de SP. De heer Bruch , VVD.

De heer Bruch : Ja, begrijp ik het goed dat de bedoeling is dat als iemand uit een huis met parkeervergunning verhuist -en er komt iemand anders wonen- dat die dan geen vergunning meer krijgt?

Wethouder Berkhout: Ja. Kijk, laat ik heel duidelijk zijn. Ik neem het trouwens ter harte wat de ChristenUnie hierover zei. Maar het nulscenario waar we dus voor kiezen, dat is de eerste en tweede vergunning, daar heeft men recht op. Dat betekent dat het eindbeeld iets langer is. Maar betekent wel een coulanceregeling. We kijken wel wat het voor de Haarlemmer doet. Je kan niet van het ene op het andere moment zeggen: zeg maar dag tegen je tweede auto. Dus dat is het startpunt vanaf… En we gaan gefaseerd uitvoeren, hè. Maar vanaf uitvoering in principe vanaf 2024. Daarna zeggen we, dus als daarna verhuizingen gaan optreden, dan gaat dat onder het vergunningsplafond vallen. Maar zoals u zelf ook kunt zien, de eerste vergunning is ervan uitgesloten. Dus voor de tweede vergunning ga je dan onder vergunningsplafond vallen. En daar kunnen we ook nog eens kijken met elkaar -daar komen we dus ook verder over te spreken bij het volgende stuk- hoe ziet dat er nou uit? Maar dat is eigenlijk de systematiek.

De voorzitter: Dank u wel. Dan had u een interruptie van de heer Kuin, van de SP.

De heer Kuin: Ja, volgens mij bevestigt u, maar ik check het nog even, dat het dus jaren kan gaan duren … Dus als er al ruimte komt omdat er verhuizingen plaatsvinden, dan zegt u dat het jaren gaat duren. Dus mensen gaan járen honderden euro’s betalen voordat er een páár plekken vrij gaan komen.

Wethouder Berkhout: Ja, kijk, deels. Maar dat zou mooi zijn als ik u hoor zeggen: dat mag wel sneller van ons. Dan kunnen we ook meteen zeggen … Nee, maar…

De heer Kuin: Nee, maar daarmee klopt uw plan niet.

Wethouder Berkhout: Nou, dat denk ik wel. En ik was nog niet klaar. Want volgens mij, we hebben gezegd: er zijn zes aanvullende maatregelen. CDA is daar heel duidelijk in geweest, deze maatregelen. Bijvoorbeeld het parkeren op eigen terrein. Als wij nou nog eens de hele stad gaan doorlichten. Overal daar waar garageboxen zijn, daar vervalt dan de eerste vergunning. Vermoedelijk nemen die ook gewoon ruimte in de openbare ruimte in. Dus daar heb je er al één. Nou, daarnaast komen we op -volgens mij de suggestie ook van de Partij van de Arbeid-: kijk nou eens naar al die private parkeerplaatsen. U heeft het allemaal kunnen zien staan. Dus de openbare -de Cronjé-garages, de Houtpleins van deze wereld- de private parkeerterreinen, we moeten daar een versnelling aanbrengen. Hebben we trouwens ook nog eens de lijst -de GROP-lijst, geen recht op de eerste parkeerplaats- die moeten we gaan actualiseren. Dus je startschot als je gaat uitvoeren, dat tikt al wel aan. Dus dit startmoment geeft al een behoorlijke verlichting, zeg ik maar, voor het vreemd parkeren, het bedrijfsparkeren, parkeren op eigen terrein, geen recht op parkeervergunningen. En vervolgens gaan we dan ook nog eens aan de slag met inderdaad, bij die mutatie, dat vergunningsplafond. Dan denken we dat we wel snel resultaat hebben. Kan dat sneller? Wil men dat sneller? Dan moeten we daar met elkaar naar kijken. Maar we hebben ook gezegd: we moeten een balans houden tussen wat zeg je nu tegen de Haarlemmers … We hebben het ook best wel een tijdlang op zijn beloop gelaten. Eerlijk is eerlijk. We zeggen: dat kan nu niet meer. Helemaal niet als we richting 2030 kijken en de uitdaging die we hebben. Dus we grijpen in. Maar je kan niet rigoureus zeggen: zo, vanaf nu … Maar misschien zijn er partijen die dat willen. Heeft u alleen nog maar één vergunning vanaf volgend jaar. Dan is het wel heftig. En dat hoor ik u ook niet zeggen. Maar dit zijn de

knoppen waar we aan kunnen draaien. Ik denk dat ik ook misschien even schuin naar mijn collega nu ga, om even het woord te geven. Wij doen dit gezamenlijk.

De voorzitter: De heer Van Leeuwen.

Wethouder Van Leeuwen: Jazeker. Dank u wel, voorzitter. Ja, de heer Berkhout zei het al: veel van uw bijdragen zullen wij meenemen op weg naar februari, wanneer we bij u terugkomen. Ook zaken van de insprekers. Want daar hoor ik ook zeggen: hoe ga je nou om met particuliere huishoudens die een auto delen in verschillende wijken? Dat zijn natuurlijk zaken waarop we terug kunnen komen. Bij veel partijen hoor ik ook: "U zegt we hoeven er niks aan te verdienen. Laat het nog eens zien." Nou, die berekening zullen we natuurlijk op weg naar februari ook nog een keertje preciezer maken. Want we zitten hier als college. Ook onze wethouder Financiën zegt: ik hoef hier echt niks aan te verdienen. Dit is echt om dat parkeren kostendekkend te maken bij die uit te breiden gebieden.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Smit van OPHaarlem.

De heer Smit: Ik wil u best een zakjapanner cadeau geven, mijnheer de wethouder, dat u wat sneller kunt rekenen. Maar als u zegt dat u op weg naar februari nog een keer de berekening door gaat nemen: kan ik hem wat eerder van u krijgen?

De voorzitter: Mijnheer Van Leeuwen.

Wethouder Van Leeuwen: Nou ja, als dat voorkomt dat u net zo makkelijk rondrekent als u net in uw betoog deed, dan kunnen we zeker kijken wanneer u al iets kunt krijgen. Maar hoe het gaat in processen als dit -en dat ziet u ook in de bijdragen- alles wordt telkens een beetje preciezer. Alles wordt telkens een beetje preciezer, dus wij kunnen het geven als wij het een beetje preciezer hebben. Dus u krijgt het van ons zodra dat kan. Dus ja, dat krijgt u van ons zodra dat kan.

De voorzitter: U heeft een vervolgvraag van de heer Smit van OPHaarlem.

De heer Smit: Ik weet niet hoeveel ambtenaren we op dit moment hebben. Ruim anderhalf duizend. Er kunnen er minstens een stuk of twee, drie met u meerekenen. Dan zijn we er in pakweg een paar uur doorheen. En dan mag u op een half miljoen, of driekwart miljoen mag u ernaast zitten. Ik heb bijvoorbeeld het bezoekersparkeren nog niet meegeteld als inkomsten. U mag er ook een half miljoen naast zitten, maar ik wil graag die berekening snel hebben. En ik zal hem ook maandag aan u vragen.

De voorzitter: Dank u wel. U zei zojuist dat we er over een paar uur doorheen zijn. Maar u bent zelf door uw spreektijd heen. De heer Van Leeuwen, aan u het woord.

Wethouder Van Leeuwen: Ja, dan nog een punt wat wordt gemaakt over de draagvlakonderzoeken. Dat vragen ook meerdere partijen van u. Eigenlijk al direct door u als raad, na het vaststellen van het mobiliteitsbeleid, is bij nieuwe draagvlakonderzoeken altijd aangekondigd ... En dat zal niet altijd ook zo gehoord zijn, maar is aangekondigd dat het draagvlakonderzoek ging om het eerder invoeren van gereguleerd parkeren. Dus dat heeft er altijd al vanaf het begin van die draagvlakonderzoeken na het door u vaststellen van het mobiliteitsbeleid, is dat er als disclaimer -als een soort van bijsluiter- is dat erbij gegeven. Daarnaast is er bij draagvlakonderzoeken, is gezegd van: dan kunt u binnen een jaar niet opnieuw een draagvlakonderzoek doen. We hebben in maart verkiezingen gehad. Bij die verkiezingen was één van de stellingen ook in de

stemwijzer, die gelukkig door vele Haarlemmers is ingevuld: bent u voor of tegen gereguleerd parkeren? Daar heeft ook elke Haarlemmer, heeft in de stemwijzer kunnen lezen wat de uitleggen van de partijen hierin waren. Deze coalitie … En gelukkig, veel mensen hebben het al gezegd; ook insprekers hebben het gezegd: Haarlem is op deze manier niet leefbaar. Haarlem is op deze manier niet groen. Haarlem is op deze manier niet veilig voor kinderen die zelfstandig op de fiets naar school willen. Dus we moeten nu echt iets gaan doen. En dat heeft u ook gezien, ook bij de insprekers, ook u als raad … Ik hoor sommige mensen zeggen: kan het niet sneller? Ik hoor heel veel mensen zeggen: kijk nog goed hóe je het dan precies doet. Nou, daarvoor is deze inspraakperiode. Daarom komen we ook in februari bij u terug. Kijk, ik hoor ook mensen zeggen: kijk nou hoe je het in de uitwerking in wijken doet. Nou, dat zeggen we natuurlijk ook. Dat gaan we dus ook gewoon doen. Op weg naar het definitieve besluit. Ook: welke wijk gaat eerst? Hoe gaat het er dan uitzien? Waar ga je wel ingrijpen bij Canadees parkeren en waar niet? Dat gaan we natuurlijk, die uitwerking -na uw besluit in februari- gaan we samen met die wijken doen. Hoe geven we dit samen vorm? Om te kijken hoe je per wijk het veilig en leefbaar kan houden. Dan nog eentje en…

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Mohr van Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja, voorzitter, het is een beetje het mantra van deze coalitie: we gaan het samen doen. Maar als het dan aankomt op 'samen' en de meerderheid zegt "we willen het niet", dan zegt u: "Dat leg ik naast me neer, want het is toch belangrijk voor god mag weten wat". Of, sorry: iemand mag weten wat. Als de meerderheid zegt "we willen het niet", luistert u dan ook naar deze groep? En zet u het betaald parkeren dan in de ijskast?

De voorzitter: De heer Van Leeuwen.

Wethouder Van Leeuwen: Nou, volgens mij heeft u een duidelijk antwoord net gekregen. Deze coalitie kiest voor de lange termijn. Kiest voor lange termijngezondheid, -leefbaarheid, -veiligheid, -verkeersveiligheid, -groen, -biodiversiteit. U heeft alle argumenten van uw collega's gehoord. Die kiezen ervoor om daarover een besluit te maken. Wij moeten nu ingrijpen om met elkaar de openbare ruimte anders in te richten, om met elkaar te leven. En daar heeft iedereen op kunnen stemmen. En draagvlakonderzoeken waren van de vorige periode. We hebben nu een heel duidelijk principebesluit. Daarvoor zijn we met u in dialoog hier. Daarvoor bent u als raad, bent u door de Haarlemmers neergezet om iets van ons te vinden. U heeft het bij ons besteld als gemeenteraad, in uw coalitieakkoord. Dat voeren wij als college voor u uit.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Mohr.

De heer Mohr: Ja, voorzitter, dan is het antwoord duidelijk. Dan wordt er weliswaar geluisterd, maar op een moment dat de meerderheid niet past in uw visie -of de uitspraak van de meerderheid niet past in uw visie- dan legt u het naast u neer. En dat is … Weet u, voorzitter, vroeger had je bij de V&D, had je zo'n bimbobox. Dat waren die dansende aapjes.

Wethouder Van Leeuwen: Sorry, voorzitter, een interruptie is meestal kort en hij bevat een vraag.

De voorzitter: Heeft u een vraag?

De heer Mohr: Voorzitter, een vraag ten aanzien van de bimbobox. Dat waren die dansende aapjes. Daar gooi je wat in, je kijkt ernaar, je lacht, je haalt je schouders op en loopt door. Dit college doet … Mijnheer Van

Leeuwen, herkent u de bimbobox in relatie tot de participatieprocedures die door uw college worden gevolgd?

De voorzitter: Mijnheer Van Leeuwen, bimbobox.

Wethouder Van Leeuwen: Voorzitter … Ach, mijnheer Mohr, ik ben heel blij dat we een hofnar in onze raad hebben. Dank u wel daarvoor. Ik ga kijken naar andere vragen. Ja, dat was één vraag aan u als voorzitter wellicht, op weg naar de uitwerking in februari. Want ik hoor meerdere partijen zeggen: als het eenmaal is ingevoerd, moet je dan altijd die eerste vergunning garanderen? Want het zit op deze wijze nu in het stuk wat het college voorstelt. Dus wellicht kunt u een behoeftepeiling, of een draagvlakpeiling in deze raad, hoe wij het op weg naar februari uitwerken. Moeten wij die garantie op die eerste vergunning erin houden, als mensen naar Haarlem toe komen verhuizen? Dus na de invoering. Of wil de meerderheid van de raad, die zegt van: nou, ga maar eerder sturen. Zodat we eerder resultaten zien van die vergroening. Dus wellicht kunt u dat voor een tweede termijn even vragen of de fracties daarop in kunnen gaan. Want dan hebben wij een duidelijke boodschap van de raad.

De voorzitter: Was dat uw gezamenlijke bijdrage? Nee, de heer Berkhout, u wilt nog wat reageren.

Wethouder Berkhout: Ja, ik zat nog heel eventjes, misschien … Een reactie op het CDA. Ik denk dat we dat kunnen toezeggen. Dus parkeren op eigen terrein willen wij actualiseren voordat wij tot de uitvoering overgaan. Dus wij willen inderdaad voor de zomer van 2023 met een overzicht komen. Dus in zoverre. Lijkt me een belangrijke randvoorwaarde om ook de versnelde eindresultaten te hebben. Dus daar nog eventjes een toezegging op. Er was nog eventjes een vraag. Er was wat verbazing natuurlijk van die parkeerdrukonderzoeken. Waarom wordt dat nou ‘s avonds gemeten? Want dan spelen de kinderen toch niet? Maar dat is wel gewoon de werkwijze waarbij je weet hoeveel mensen er thuis zijn. Dus ook het verhaal waarbij je zegt van: in coronatijd waren er toch veel … Ze hebben het in coronatijd gemeten, dus het was zo druk. Maar nu valt dat wel weer mee. Nee, je meet dus ‘s avonds en dan staan alle auto’s gewoon weer daar waar mensen wonen. En dat is een algemeen gangbare werkwijze hoe je dat meet. En ik kan dat zeggen. Maar dan zegt u: ja, maar het moet iets opleveren overdag, als de kinderen spelen. En dat is misschien ook dat eindbeeld. Dus uiteindelijk denk ik, en dat hoor ik u ook zeggen: daar moet je dus je ruimte anders gaan inrichten. Daar wil je dus bij herinrichting misschien wel zeggen: aan één kant van de straat moeten we die auto’s hebben staan. En aan de andere moeten we óf spelen, of toegankelijkheid, of een waterbergingsclaim. Dus het is niet dat we dan tot het einde der tijden zeggen: zo, dan kunnen de parkeerplaatsen blijven.

De voorzitter: Ik zag dat u twee interrupties had. Een mini-interruptie van de heer Dreijer van het CDA, die echt ernstig door zijn spreektijd heen is. En daarna de heer Kuin van de SP. Mijnheer Dreijer, maak het kort.

De heer Dreijer: Nou, even ter verduidelijking. Gaat de POET ook voor de oude, bestaande C-wijken opleveren?

Wethouder Berkhout: Ja, en daar wordt hij dan toch weer technisch, dacht ik. Ik kan u hem even toezeggen. Volgens mij gaan we … Daar geven we in ieder geval antwoord op in dat stuk voor de zomer. Dus volgens mij … We hebben hem nu even nodig voor de uitrol, maar ik ga even kijken of we dat in ieder geval kunnen meenemen.

De voorzitter: De heer Kuin, SP.

De heer Kuin: Ja, ik vind het niet overtuigend om te horen dat het gangbare zo gangbaar is om het op die manier te meten. Ik weet niet wat in andere steden het doel is, waarom het wordt ingevoerd. Jullie formuleren zelf het doel, dat de leefbaarheid en veiligheid in het geding is. En dat er daarom maatregelen moeten worden genomen. Dan ga je toch niet 's nachts meten? Want een doel is om overdag die leefbaarheid te creëren en de veiligheid. En volgens mij is er 's nachts niet of nauwelijks verkeer. En spelen er 's nachts geen kinderen op straat.

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, dit is dus a. de gebruikelijke werkwijze. Dan weet je hoeveel auto's … Nee, maar dan weet je hoeveel auto's er in een wijk staan. Dan weten we dus hoeveel meer auto's dan parkeerplekken. Hoeveel zoekverkeer. Daar ontstaat dus dat rondrijden. En dan weten we dus ook uiteindelijk waar we dus naar terug moeten. En volgens mij hoor ik u ook zeggen: uiteindelijk wil je die ruimte claimen, anders gaan inrichten. Dus volgens mij zijn we het eens. Maar ik leg u alleen uit hoe het werkt. En ik denk een aantal punten, dus volgens mij ook de zorgen bij het Te Zaanenkwartier, Duinwijk, kijk daar eens naar! Is de bijwerking van de Randweg daar mogelijk een optie? Tarieven, heeft u ook nog gezegd. Kan dat dan niet bevroren worden? Dat zijn terechte punten. Ik denk nog wel eventjes goed om te zeggen, als het gaat om de tarieven, daar hanteren we natuurlijk wel -u zag het ook op pagina 13, denk ik, van het stuk- ook een uniformiteit als het gaat met de bestaande zone. En het heeft ook wel een reden. Dat is het gelijkheidsbeginsel, natuurlijk. We kunnen niet opeens zeggen van: nou, zo, bij de nieuwe bewoners gaan we het even voor de helft van de prijs doen. Dat wordt juridisch ook wel ontraden. En daarnaast kun je dan wel zeggen: dan kunnen we even technisch de zone knippen, of een andere naam geven. Misschien C1 en C2, of D en dan E. Dan kun je dus ook de schuifruimte ... Dus waar wij nu zeggen van: joh, zo'n hele zone C Noord, dan kan je je auto dus in dat hele gebied neerzetten. Dat kan straks dan ook niet meer. Die overlap is er ook niet. Dus je loopt wel tegen een aantal bezwaren aan. Juridisch gelijkheid, uniformiteit. En deze.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Visser van ChristenUnie.

De heer F. Visser: Ja, voorzitter, ik heb bij de lagere tarieven, heb ik expres heel zone C genoemd. Dus ook de huidige wijken. Dat was mijn voorstel, om dat net onder die 100 euro te brengen. Volgens mij moet dat kunnen, als je die tweede vergunning wat duurder maakt. Volgens mij is daar juridisch geen probleem, heb je nog steeds het gelijkheidsbeginsel. En het tweede is dat knippen. Maar misschien heeft iemand anders het ook over knippen gehad. Bij het knippen had ik het expliciet over Duinwijk en De Krim, omdat daar de Westelijke Randweg zo'n duidelijke grens is. En volgens mij kun je daar dus wel die knip maken. Zou je ten westen van de Westelijke Randweg, zou je zone D kunnen maken.

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Nee, helder. Dus dan geldt het voor de hele zone C. Dus als dat uw voorstel was, dan moet er ook op die manier naar gekeken worden. En ook de logische barrièrewerking, bijvoorbeeld, zou ook inderdaad een afweging kunnen zijn, zoals u dat schetst. Maar goed, we nemen dit dus mee, zoals eerder gezegd, bij de Nota van beantwoording en het voorstel in februari. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan is dit het einde van de eerste termijn. Of had u een interruptie?

De heer Aynan: Een vraag, geen antwoord.

De voorzitter: Oké. Maar u zegt: ik heb geen antwoord. Herhaal uw vraag eventjes.

De heer Aynan: Zijlwegkwartier en toch die Nota deelmobiliteit. Daar is ook nog geen reactie op gekomen, dat die naar voren zou worden geschoven.

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ik doe Zijlwegkwartier en naast mij de andere vraag. Volgens mij hebben we bij de Zijlweg zelf, is daar de shop and go. Dus volgens mij, dat zou een reden kunnen zijn. Dit is eventjes zoeken. En het Zijlwegkwartier is al gereguleerd parkeren. Volgens mij moet ergens het antwoord in een van deze twee aspecten zitten.

De voorzitter: Een nieuw blaadje, mijnheer Van Leeuwen.

Wethouder Van Leeuwen: Ja, de Nota deelmobiliteit is natuurlijk gepland voor volgend jaar. Die zullen we proberen te versnellen. En tegelijkertijd is het natuurlijk zo dat u ons heel veel mooie opgaves meegeeft. Maar daar doen we ons best. Alleen het beeld is dat die dus wel ruim voor 1 januari 2024 gereed gaat zijn en door u vastgesteld. Dat is ook ruim voor de invoering van waar we het hier nu over hebben.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er verder nog vragen uit de eerste termijn onbeantwoord gebleven? Want anders ga ik vragen of er behoefte is aan een tweede termijn. Daar is behoefte aan een tweede termijn, zie ik. En dan lag er ook een verzoek dat ik het draagvlak zou peilen van deze commissie, waarbij al voor de nieuwe bewoners gelijk een beperking op de standaard parkeervergunning zou worden aangebracht, als het nog boven het plafond zat. Dus wilt u daar ook even in uw termijn op ingaan. Anders peil ik het aan het eind nog eventjes. Mijnheer Mohr, u stak als eerste uw hand op.

De heer Mohr: Ja, dank u wel, voorzitter. Voorzitter, de spreker van D66, die meneer daar, die noemde mij een populist. De wethouder, keurige vent, noemde mij de hofnar. Ik zou er zelf aan toevoegen dat ik ook een opportunist ben, waarschijnlijk. Maar ik ben één ding niet, mijnheer Van Leeuwen. Eén ding niet: ik ben geen jokkebrok. Als mijnheer Berkhout zegt: wij luisteren naar de stad. En u zegt in uw verhaal van alles behalve dat, dan bent u de stad hier aan het belazeren. Dan bent u een jokkebrok. U luistert niet naar de stad. Dus dat is uw decoratie. U gebruikt het als lapmiddel voor het beleid wat u wilt doorvoeren tegen de wil van een grote massa. En dat is schandalig beleid. Dank u wel.

De voorzitter: U zegt het eloquent, maar het is toch wel een behoorlijk directe aanval. Dus probeer het een beetje vriendschappelijk te houden.

De heer Mohr: Voorzitter, van de orde, van de orde. Als de wethouder mij hofnar noemt, dan accepteer ik dat. Want dat moet kunnen. Als ik daar vervolgens op reageer, dan schiet u uw partijgenoot te hulp. Dat vind ik prima. Maar het versterkt niet de positie van de wethouder. Ik vind: gelijke monniken, gelijke kappen, in deze raad. En ik zou u een onafhankelijk voorzitterschap toewensen.

De voorzitter: Daar ben ik van harte mee bezig. Mijnheer Bruch , VVD.

De heer Bruch : Ja, dank u wel. Kort, voorzitter. Er is veel gesproken over de kosten. De een zegt: het is kostenneutraal. Ik kreeg net een appje van iemand die zei: in de nieuwe begroting staat “kosten veertien miljoen, baten 26 miljoen”. De marge zit dus ergens tussen de nul en twaalf miljoen. Ik stel voor dat, mochten

er gelden overblijven, dat we dat in een fonds doen dat we kunnen gebruiken voor het aanleggen van parkeerhubs, of parkeergarages. De heer Wiedemeijer, u heeft niet het woord. U zit al met z'n drieën van één fractie daar, dus sorry. Als u even rustig bent, dan ga ik door met mijn betoog. Ik stel voor dat we daar een fonds van maken voor de bouw van parkeergarages en parkeerhubs, zodat we sneller in de toekomst ook het probleem in de straten kunnen oplossen. Omdat we een alternatief kunnen bieden. En verder zijn wij tegen de beperking voor nieuwe inwoners. Dat was uw vraag, hoe we daarover dachten.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Bruch . Is er verder nog iemand die behoefte heeft aan een tweede termijn? De heer Visser, ChristenUnie.

De heer F. Visser: Wij zijn ook tegen de beperking voor nieuwe inwoners. Zeker zolang we nog mensen hebben met een tweede vergunning, moet je niet een eerste vergunning gaan beperken.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, wij zien wel dat juist verhuizen het goeie moment is om mensen een nieuwe keuze te laten maken. We verwachten dat het niet zo snel zal gebeuren dat het aantal vergunningen op is. Maar op het moment dat het plafond is bereikt, lijkt het mij gek om toch weer vergunningen te gaan uitgeven. Want dan kom je niet aan je doelstelling. En dat is wel wat we hier hebben als doel. Dus daar zijn we voor. We juichen het initiatief van de VVD ontzettend toe, om inderdaad een -als er opbrengsten zijn- die in te zetten voor het verduurzamen van onze mobiliteit en het oplossen van de parkeerproblemen. Ik vermoed dat het aanleggen van parkeergarages nog problematisch wordt. Want die zijn echt ongelooflijk duur. Dus voorlopig verwacht ik meer in dat we ons geld gebruiken om betere fietspaden en andere oplossingen te bedenken. Maar als het geld er is, laten we het vooral doen.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Hulster. Mevrouw Roodhuizen, PvdA.

Mevrouw Roodhuizen: Ja, dank u wel, voorzitter. Eigenlijk sluiten wij ons aan bij de woorden van de Actiepartij. En wij zijn ook voor het handhaven van zo'n vergunningsplafond.

De voorzitter: Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Ja, ook wij sluiten ons bij die woorden aan. Dank u, voor de heldere uitleg.

De voorzitter: Dat gaat snel. De heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Ja, wij hadden het ook voorgesteld. En we sluiten ons ook aan bij Actiepartij.

De voorzitter: Wat een eensgezindheid. Mevrouw Schneider, GroenLinks.

Mevrouw Schneider: Ja, dank u wel. Ja, wij sluiten ons erop aan. Het is wel een beetje lastig, maar het is toch zo dat je op een gegeven moment wel ergens moet beginnen. En ook al zijn er dan nog tweede vergunningen, je moet nieuwe mensen, nieuwe kansen. Dus die kunnen ook eens even moeten wachten. Dus daar sluiten wij ons bij aan.

De voorzitter: Dank u wel. U heeft een interruptie. Mijnheer Bruch ? Want u was al aan het woord geweest in deze ronde.

De heer Bruch : Ik zie plotseling heel veel animo om dan die vergunning voor nieuwe mensen te beperken. Maar realiseert u zich dat dat ook de waarde van de te verkopen woning kan verminderen.

De voorzitter: Dat is eigenlijk een opmerking en geen vraag. Wie mag ik hierna … Ja, precies. Maar goed, nou ja, het punt is gemaakt. Wie mag ik hierna het woord geven? De heer Van den Raadt, u heeft geen tijd meer. Dus dat kan niet meer. Nou, heel kort dan.

De heer Van den Raadt: Ja, want anders kan ik niet slapen. Maar er wordt gezegd: kinderen kunnen niet veilig naar school fietsen. Maar vragen we om een havo-vwo in Schalkwijk, zegt het college: nee. De stoep is te smal, maar elk stuk grond wat het college verkoopt, is tot aan de stoeprand. Het moet veiliger voor kinderen, maar we gaan de auto's om 2:00 uur 's nachts tellen. Wat een hypocrisie.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van den Raadt. Is er verder nog iemand die als laatste in tweede termijn …? Nee. Dan kijk ik nog even of de wethouders hierop willen reageren. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, misschien even kort. Volgens mij hebben wij … Ik stel trouwens sowieso voor dat richting het raadsbesluit, mocht dat gewenst zijn, kunnen we een technische sessie voorleggen. Als het gaat om de werking van het vergunningsplafond, dan wel de financiële doorrekening, bijvoorbeeld, of de tariefstelling. Dus dat is aan u om daar gebruik van te maken. Maar dat zou een suggestie zijn richting februari. En eventjes in algemene zin. Want inderdaad de VVD gaf aan van: nou ja, er wordt wel wat geld verdiend aan parkeren. Dat kan, hè. Dat is ook zo, hè. Maar dat gaat wel over de parkeergarages in de binnenstad. Vijftien miljoen van de 21 miljoen euro aan de batenkant van parkeren komt uit zone B, binnenstad. Waar we nu dus ook niet aan tornen. En dat zijn de Appelaars, dat zijn onze garages. En, heeft u ook in het coalitieakkoord kunnen zien, die verhogen we nog. Dus ik denk dat we dat wel even moeten scheiden van de uitwerking. Waar we dus zeggen: dat levert inderdaad 2,1 op, maar dat kost 1,8. En nog eens eenmalig 1,8. Nou, dat zijn de werkgetallen op dit moment. Maar is ook wel het uitgangspunt op dit moment. Dus dat is eventjes hoe we er in zitten ook. Maar ik wil dat toch wel even scheiden. Van: ja, de ene zegt … En daar staan ook weer kosten tegenover. Maar dat weet u ook, het onderhoud van het vastgoed van de garages.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Visser van de ChristenUnie.

De heer F. Visser: Ja, de wethouder roept nu wel wat op. Want als die garages zoveel opleveren, zou je ter dekking van het voorstel van de SP -om het helemaal gratis te maken- kunnen zeggen van: we maken die garages ook nog wat duurder. Zodat het voor de bewoners zo goedkoop mogelijk blijft. Is de wethouder ook bereid daarover na te denken?

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Nou, ik had u nog niet de lastenkant laten horen, helaas. Want ja, nu zie ik inderdaad eurotekens in uw ogen. Maar de Parkeerlasten betalen acht miljoen per jaar, exclusief de Kosten van vastgoed 5,6 miljoen per jaar, Parkeerhandhaving drie miljoen per jaar. Het tikt ook allemaal wel aan. We komen nog best wel … En dan slaat u een gat in de begroting uiteindelijk. Maar ik wilde eventjes … Als daar soms wordt gezegd van: het gaat om miljoenen die we binnenharken, baten en lasten zit daar. En het is dat totaalplaatje van die parkeergarages. En dat is iets anders dan de uitrol in deze elf wijken. Dat is toch even de nuancering.

De voorzitter: En nog een interruptie van de heer Bruch van de VVD.

De heer Bruch : Ja, het ging mij ook niet om de hoogte van het bedrag. Maar als er dan overblijft uit dit systeem, om dat dan ook te gebruiken om het door u geschetste probleem op te lossen. Dus dat je ergens op een hoek een parkeerpleintje kan maken. En dan wat parkeerplaatsen in de straat weghalen.

De voorzitter: De heer Van Leeuwen wil hierop reageren.

Wethouder Van Leeuwen: Ja, voorzitter, dank u wel. Ja, meerdere partijen hebben het genomen. Ik zei net in zijn algemeenheid, maar het idee van een fonds -want dat kwam in de eerste termijn bij meer fracties terug- dat zullen we ook uitwerken op welke wijze dat van waarde kan zijn. Om inderdaad onze stad zo goed als mogelijk in te richten. Dus daar komen we in februari bij u op terug. Net als aan de andere partijen dat ook genoemd.

De voorzitter: Dank u wel. Bent u hiermee door uw tweede termijn heen, wethouders?

Wethouder Berkhout: Ja, nou, heel kort. Ik zie dat er een meerderheid van uw raad zegt van: als mensen naar Haarlem toe verhuizen, dan willen we die eerst gaan beperken. Nou, die variant zullen we -met de voor- en nadelen daarvan- op weg naar februari voor u uitwerken, als dat uw bestelling is. En daarnaast ben ik blij dat we hier met allerlei keurige mensen zijn om goed via de voorzitter een mooi debat te voeren over belangrijke thema's voor Haarlem.

De voorzitter: Dank u wel. Dan zijn we nu het einde van dit agendapunt gekomen. Dit punt is ruim besproken. Het gaat níet door naar de raad. En het komt, zoals het er nu uitziet, in februari weer op deze agenda voor verdere besluitvorming. We hebben gehoord dat er daaraan voorafgaand een technische sessie zal worden gehouden, om ons verder te informeren over alles wat daarin staat. En de heer Van Leeuwen zei het net al, dat uit de draagvlakpeiling is gebleken dat het zinvol is om uit te werken of er ook niet gehandhaafd kan worden voor het vergunningsplafond bij een eerste vergunning voor nieuwe bewoners. Daarmee ronden we dit punt nu af. Ik schors de vergadering even voor tien minuten pauze. En dan beginnen we om 21:55 uur met de rest van de agenda. Dank u wel.

Koffiepauze

10. Spreektijd voor belangstellenden (over niet op de agenda staande onderwerpen)

De voorzitter: Kunt u allemaal weer gaan zitten? Dan kunnen we zo de rest van deze vergadering afronden. Mijnheer de wethouder, mijnheer Visser, mijnheer Van Leeuwen … Welkom allemaal, dan heropen ik deze vergadering weer. En met enige vertraging -en ik hoop dat u allemaal wat rustiger wilt zijn- gaan wij dan naar de Spreektijd voor belangstellenden. Wij hebben twee insprekers vandaag, die heel erg lang hebben moeten wachten op hun beurt. Excuses daarvoor. Maar u heeft hopelijk wat meegekregen van een spannend debat in deze commissie. Ik wilde beginnen met mevrouw Dankelman. Zij is de directeur van basisschool De Ark. En u heeft misschien net al gezien hoe het gaat. U heeft drie minuten de tijd. Dat is al korter dan u denkt. En aan u het woord. U moet even op de knop drukken, dat het rode lampje gaat branden. Ja.

Mevrouw Dankelman: Goedenavond, beste raadsleden. Ik ben Judith Dankelman, directeur van basisschool De Ark, gelegen in het mooie Kleverpark in Haarlem. En een hele prachtige school, een van de grootste van Haarlem. De school heeft ruim 620 leerlingen en een heel enthousiast team van 65 leerkrachten. En dagelijks zetten we ons met elkaar in voor, met heel veel passie en betrokkenheid, voor een hele mooie rijke, veilige en duurzame leeromgeving voor onze kinderen. Nou, dit is niet dagelijkse kost dat ik hier zit. Ik meng me liever

onder de kinderen. Maar vanuit een stuk urgentie ben ik hier gaan zitten om aandacht te vragen voor het volgende punt. We hebben al lange tijd de ambitie om het schoolplein te vergroenen. Dat doen wij niet alleen vanuit de overtuiging dat een groen schoolplein bijdraagt aan een gezonde en duurzame omgeving voor onze leerlingen en buurtbewoners. Maar ook omdat het keihard nodig is. Ons plein is volledig bestraat met klinkers. Dat leidt regelmatig tot overlast, zowel bij regen als bij hitte. Over klimaatverandering hoef ik u niets uit te leggen. De afgelopen periode is er met betrokkenheid van leerlingen, leerkrachten, buurtbewoners en het management van de school gewerkt aan een plan voor de vergroening van het plein. Dankzij de financiële bijdrage van de school, het Hoogheemraadschap en de opbrengsten van een Arkdag hebben wij geld ingezameld. En dat heeft geleid tot resultaat: een deel van het schoolplein is afgelopen zomer vernieuwd. En daar zijn wij heel trots op. Maar daarmee zijn we nog niet klaar. Het grote plein moet toch op de schop. Een plein dat het eigendom is van gemeente Haarlem én waarvan wij het gebruik delen met de buurt. En ook voor dit plein liggen de vergroeningsplannen al klaar. Maar het ontbreekt ons aan voldoende financiële middelen om deze te realiseren. Daar hebben wij de gemeente voor nodig. Via de ambtelijke lijn van de gemeente Haarlem lukt het ons niet om dit te organiseren. De contacten met de gebiedsverbinder leiden niet tot gezamenlijk optrekken. En ook het bezoek van de wethouder mevrouw De Raadt op De Ark heeft tot niets geleid. En dat terwijl onze ambities perfect aansluiten bij het gemeentelijk beleid en het coalitieakkoord. Wij als De Ark willen zo snel mogelijk aan de slag voor onze kinderen en voor de buurt. Wij wachten al heel lang. Kunnen wij op uw financiële steun rekenen? Hartelijke groet, ook namens alle kinderen van De Ark.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Dankelman. Ik wilde voorstellen om hierna naar de heer Buiten te gaan, voor zijn drie minuten. Als mevrouw Dankelman haar microfoon uit kan zetten? Mijnheer Buiten, u bent hier vaker geweest. Dus u weet hoe het gaat. U heeft ook drie minuten de tijd om de commissie toe te spreken. Aan u het woord.

De heer Buiten: Dank u wel. Geachte raadsleden en andere aanwezigen. Ik ben Nico Buiten, coördinator van een natuurwerkgroep van het Poelbroekpark. Onlangs zond ik u de uitnodiging toe deel te nemen aan de landelijke Natuurwerkdag die we komende zaterdag in het Poelbroekpark organiseren. Alleen van de raadsleden van de oppositiepartijen Partij voor de Dieren en OPHaarlem ontving ik daar een antwoord op. Niet van de raadsleden van de coalitiepartijen, zoals GroenLinks Haarlem en Actiepartij. Dat stelt mij teleur. Want de natuurwerkdag biedt een goede gelegenheid met ecologisch natuurbeheer kennis te maken en u persoonlijk in te zetten voor natuur in Haarlem. De landelijke Natuurwerkdag vindt plaats tijdens de Klimaatweek. Op donderdag 6 oktober sprak ik hier in over het Groenbeleidsplan. Ik stelde aan u een aantal vragen. Geen van deze vragen is tot op heden door een van u beantwoord. Het gaat om de volgende vragen. 1. Ik begrijp dat op initiatief van de stadsecoloog een nestkast voor een torenvalk in het Doe-Tuincomplex is geplaatst. Omdat een torenvalk zelf in een boom een nest kan bouwen, verzoek ik u de nestkast te verwijderen. Wilt u dat doen? 2. Door moerasvorming wordt er meer CO_2 vastgelegd dan door aanplant van bomen mogelijk is. Ik verzoek u door verhoging van het waterpeil moerasvorming in de stad te stimuleren. Wilt u dat doen? 3. Ik vraag u maaibeheer van gazons van begraafplaatsen te veranderen, van gazonbeheer in ecologisch maaibeheer. Wilt u dat doen? Ik verzoek u deze vragen te beantwoorden. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Buiten. Ik zie dat er een vraag is. En dat wilde ik vragen, of er vragen zijn vanuit de commissie. De heer Visser, ChristenUnie.

De heer F. Visser: Ja, ik heb een vraag voor mevrouw Dankelman. Wat fijn dat u hier inspreekt. Veertig jaar geleden mocht ik op het Kwetternest beginnen. Dat was de kleuterschool die de voorloper was van De Ark. Dus warme gevoelens bij uw voorstel. Alleen, één ding mis ik in uw voorstel: hoeveel geld gaat het om?

Mevrouw Dankelman: We hebben een offerte gekregen van het hoveniersbedrijf dat ook het andere plein heeft gedaan. Dat hebben we zelf bekostigd. En het grote schoolplein, het grote buurtplein, daar ligt nu een offerte voor van rond de 70.000 euro. En dan moet u denken aan een stuk vergroening, infiltratie water. Nou ja, daar hebben ze allerlei mooie ideeën voor bedacht. Een hoop planten, wat speelattributen, een stukje veiligheid op het plein.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie? De heer Haver, PvdA.

De heer Haver: Dank u, voorzitter. Voor mevrouw Dankelman. In het stuk dat u heeft geschreven, stond onder andere: via de ambtelijke lijn van de gemeente Haarlem lukte het ons niet om dit te organiseren. En wat toen bij me opkwam, was: heeft u als schooldirecteur niet korte lijntjes met de wethouder? Want dat is wel een beetje het beeld wat ik bij schooldirecteuren heb. Maar wellicht klopt dat niet.

Mevrouw Dankelman: Nee, die heb ik niet. Nee. Dat zou ik best willen, maar die heb ik vooralsnog niet. Wij hebben vorig jaar wel ons best gedaan om wel veel contacten te leggen. Ook wel de gebiedsverbinder uitgelegd. Maar tot op heden heeft dat nog niet veel opgeleverd. Nee.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zag dat er een vraag was van de heer Van den Berg van D66.

De heer Van den Berg: Ja, ik heb ook een vraag voor mevrouw Dankelman. Dank voor het inspreken, natuurlijk. En mooi om te horen dat jullie het plein willen vergroenen. We hebben ook al wat technische vragen gesteld. En gehoord dat de gemeente voornemens is om vanaf 2023 het budget vanuit de Groene buurt-initiatieven ook beschikbaar te stellen voor scholen met een semi-openbaar karakter. Nou ja, goed. Maar een ding is dat dan de scholen zelf een rol in het beheer en onderhoud zouden moeten gaan spelen. Zou dat helpen? En zouden jullie dan ook bereid zijn om bijvoorbeeld zelf te helpen met het beheer van jullie plein?

Mevrouw Dankelman: Ja. Het beheer en het onderhoud doen we nu ook van het kleine plein dat nu vergroend is. Dus daar zullen we geld voor moeten begroten, om dat dan ook voor elkaar te krijgen. En deels hopen we natuurlijk ook dat de gemeente daar ook nog een stukje in meedenkt, zeg maar. Zoals we dat nu ook doen.

De voorzitter: Dank u wel. Ja, ik zie mijnheer Van den Raadt. Ja, u heeft geen tijd meer. Dus ik kan u het woord niet geven. Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren. Ja, klopt. Nou, dan mag u een korte vraag stellen.

De heer Van den Raadt: Een korte vraag. Ja, eerst excuses dat u allebei van dit mooie college geen antwoord hebt gekregen. De heer Buiten, u heeft het over moerasvorming. Trots Haarlem is groot voorstander van olifantengras, omdat dat vier keer meer CO_2 opneemt dan bomen. Ziet u daar ook wat in?

De heer Buiten: Ik weet te weinig daar vanaf. Volgens mij is het een exoot. Ik ben niet zo'n voorstander van exoten. En moerasvorming, door het waterpeil te verhogen op de gronden die de gemeente heeft, dat levert acht keer meer CO_2-vasthouden op dan het aandeel van bomen. En het is gewoon internationaal, als je daarnaar kijkt. Ik krijg allerlei dingen toegestuurd. Ook internationaal zijn dat dingen die spelen, die dus

plaatsvinden. Alleen in Haarlem is dan misschien niet zoveel moeras. Maar ik zou er wel naar gaan kijken als ik de gemeente was. En ik denk dat het heel succesvol is.

De voorzitter: Dan is wat handiger voor de camera. Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Een vraag voor mijnheer Buiten. U heeft onder andere de Poelbroekpolder in gedachte, om te vermoerassen, begreep ik? Zijn er ook andere gronden in Haarlem die u daarvoor in aanmerking ziet komen?

De heer Buiten: In ieder geval is er een stuk in de Poelpolder wat in eigendom is van de gemeente, wat ik heb begrepen. Dat gebied ken ik het best. Daar zijn ook wel plannen voor. Maar volgens mij nog niet om echt moeras aan te gaan leggen. Maar je kan ook gaan kijken naar de Hekslootpolder en andere groene polders rond Haarlem. En dan kijken of er daar mogelijkheden zijn en dat dan uitvoeren. En ik heb hier in 2020 ook al over ingesproken. En toen kreeg ik de indruk van de gemeenteraad -dat was naar aanleiding van de discussie over de Urgenda-plannen, opgestart door Melissa Oostenbroek- toen was er heel veel steun voor. Wat ik eigenlijk doe, is een plan vanuit Urgenda. Nee, niks mee gedaan, nee.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie? Nou, dat is niet het geval. Dan wil ik u danken voor uw eindeloze geduld en uw heldere bijdragen. En dan kunt u zelf kiezen of u nu naar huis wilt, of dat u de vergadering verder wilt volgen.

De heer Van den Raadt: Voorzitter, een punt van de orde. Kunnen deze mensen nu wel gewoon antwoord krijgen op de vragen waar ze nu zelfs voor zijn komen inspreken? Want ik vind het eigenlijk een beetje not done. Dank u.

De voorzitter: Nou ja, het zou heel goed kunnen zijn dat u daarover dan een technische vraag, een artikel 32-vraag, aan het college stelt. En dan zal die ongetwijfeld beantwoord worden.

Ter advisering aan de raad

11. Vaststellen Bestuursrapportage 2022 (RB & College)

De voorzitter: Dan gaan we door naar het volgende agendapunt. Dat is agendapunt 11. Dat is vaststellen van de Bestuursrapportage 2022. Dit raadsstuk staat zoals u weet ter advisering op de agenda van volgende week. Daar hoeven wij in die zin ook niks voor te doen om het daarop te krijgen als bespreekpunt. De Bestuursrapportage 2022 wordt behandeld in alle commissies. En de commissies wordt verzocht advies te geven aan de raad. De Commissie Beheer beperkt zich tot de programmanummers 4.1 voor een deel, 5.1, 5.2, en tot slot 5.3 weer voor een deel. Er hebben zich geen insprekers gemeld. En de vraag is: wie van u wil hierover als eerste het woord? Wilt u überhaupt nog wel het woord hierover? Ik heb de indruk dat niemand het woord wil vanuit … Ah, de heer Bruch van de VVD. Gelukkig.

De heer Bruch : O, ik heb nog tijd zat. Zal ik hem voorlezen, de Bestuursrapportage? Nee, ik heb eigenlijk twee kleine opmerkinkjes. Bij 5.3 op pagina 64 staat tot onze blijdschap dat er een doorstart is gemaakt met de realisatie van de trailerhelling aan de Turbineweg. Een groene smiley. En betekent dat nu dat onze varende bezoekers komend vaarseizoen met hun bootje vanaf een trailer op weg kunnen, vroeg ik mij af. En nog een opmerking, bladzijde 63. Een groene smiley voor verbetering van het fietsnetwerk. Heb het van de week weer

ondervonden dat als je op de fiets naar Amsterdam gaat, het pad steeds beter wordt naarmate je dichterbij Amsterdam komt. En staat die fietssnelweg nog op de agenda?

De voorzitter: Dank, mijnheer Bruch . Verder nog mensen vanuit deze commissie? De heer Jonker, D66.

De heer Jonker: Ja, dank u wel. We hebben ook nog wat tijd vol te praten. Misschien voor het eerst vanavond willen wij ons ook aansluiten bij de heer Bruch . Over de smileys eigenlijk een specifieke vraag. Maar wij hebben die vraag ook nog iets breder. Want, dank voor de reportage, maar we zouden graag een aanbeveling willen doen voor volgend jaar. En wellicht dat het college die dan ook kan meenemen in haar voorstel voor de raadsbijeenkomst op 29 november, over de indicatoren. Of, raadsconferentie is het volgens mij. Het was mij namelijk wel opgevallen dat er in de rapportage geen cijfers staan, de beleidsrealisatie. En er staan dus wel de smileys. Maar dat is vrij onduidelijk waar die precies op zijn gebaseerd. Er staat wel een legenda aan het begin. Maar die gaat strikt genomen over verkeerslichten. Maar dat zijn dan dus de smileys, begrijp ik. Daar wordt verschil tussen groen, geel en rood wel uitgelegd, maar dan niet weer het verschil tussen lichtgroen en donkergroen. Ik kan me er wel wat bij voorstellen, maar het zou beter zijn om gewoon de cijfers erbij te laten zien. En dan natuurlijk ook duidelijk te maken waar de smileys precies op gebaseerd zijn. Dus dat lijkt ons een goede suggestie. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Jonker. Verder nog iemand die in de eerste termijn iets wil zeggen? Nou, dat is heel beperkt. Ik kijk naar rechts. En ik weet niet welke wethouder ik nu het woord moet geven, als eerste. Wethouder Van Leeuwen.

Wethouder Van Leeuwen: De smileys zijn indicatoren. De conferentie dat is natuurlijk aan u als raad. Dus heb het daar vooral met elkaar over, tijdens de indicatorenconferentie, wat u ook als nieuwe raad met elkaar verwacht en hoe u daarop wilt sturen. Welke indicatoren en ook op welke wijze daarop geacteerd wordt. Wij zullen natuurlijk een seintje geven aan onze collega Financiën. Maar het is ook echt uw raadsconferentie. Dus heb dat gesprek ook met elkaar. De andere vraag die er werd gesteld is natuurlijk de fietssnelwegen. Hoe gaat het daarmee? Dat is een belangrijk aandachtspunt. Als u zegt u fietst naar Amsterdam, dat vind ik al knap. Want eigenlijk hebben onze buren bij de gemeente Haarlemmermeer, die hebben nog een ontbrekende schakel. Daar is écht nog wat te doen. Dus daar werken we hard aan. Dat gaat steeds beter. Rome is ook niet in één dag gebouwd. Maar de Rijksstraatweg wordt toch echt wel veel beter, inmiddels. Dus ja, dat heeft zowel voor mij als wethouder Mobiliteit als de collega van Openbare ruimte de volle aandacht. Want dat zijn we nu in de - u kent die term wel- de beheertrein … Als we daar langskomen, dan pakken we het goed, grondig en degelijk aan. Dat was mijn kant van het verhaal.

De voorzitter: Dank u wel. Ik dacht dat er nog een andere vraag was van de heer Bruch , die nog niet beantwoord is.

De heer Bruch : Over de trailerhelling, waar een groene smiley bij staat. Of die er nu echt gaat komen.

Wethouder Van Leeuwen: Ja, daar moet ik het antwoord schuldig blijven. Dus als u dat echt wilt weten, kunt u mij dat of nog eventjes in de eerste termijn volgende week vragen, of schriftelijk. Maar ik kan daar even nu geen antwoord op geven.

De voorzitter: Dank u wel. Ik vermoed dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Dus dan wil ik dit punt afronden. De Bestuursrapportage staat, zoals u weet, al als bespreekpunt op de agenda van 7 en 10 november. En verder zijn er geen toezeggingen gedaan.

Overige punten ter bespreking

13. Overzicht voorbereidingskredieten projecten Openbare Ruimte 2023 (RB)

De voorzitter: Dan wil ik doorgaan naar het volgende agendapunt. Punt Raadsjaaragenda 2023 hebben we al voor de pauze behandeld. Dus dat schiet lekker op. En dat betekent dat ik nu bij het laatste punt van deze avond kom. Dat is een punt ter bespreking en gaat over het Overzicht voorbereidingskredieten projecten Openbare Ruimte 2023. En het college heeft een informatienota ter bespreking naar de Commissie Beheer gestuurd. En de raad geeft bij de begroting de voorbereidingskredieten voor de projecten voor volgend jaar vrij. En met dit overzicht neemt het college de commissie mee in de te starten projecten. Dat betekent dat we vanavond wat dieper erop in kunnen gaan dan vermoedelijk volgende week tijdens behandeling van de begroting. Wie mag ik hierover als eerste het woord geven? Is er niemand … Ah, mevrouw … Ja, mevrouw Schneiders, heeft u nog tijd? Dat vraag ik mij af.

Mevrouw Schneiders: Ik heb twee vragen. De Gedempte Oude Gracht, daar gaan we het plateau alvast doen. De vraag is eigenlijk: kan er dan niet meteen ook iets aan dertig kilometer worden gedaan? Of aan een groot zebrapad wat ik had voorgesteld, om dat daar te gaan doen? Dat we dan meteen de hele Gierstraat erbij nemen. En tweede is de Oostersingelgracht. De vraag is: wanneer komt de rest?

De voorzitter: Dank u wel. Dat was … Volgens mij heeft u zelfs nog tijd over voor een interruptie zo meteen. Is er verder nog iemand die ik het woord mag geven? De heer Hulster, Actiepartij. Had u nog tijd, vraag ik mij af. Heel snel.

De heer Hulster: Ja, Spaarnwoudestraat. Vraag ik me af wanneer die in de lijst komt. En ook inderdaad, in navolging van wat de heer Bruch net zei, over het snelfietspad naar Amsterdam. Met name het stuk langs de Amsterdamsevaart is echt eigenlijk volkomen onbegrijpelijk voor fietsers. En er gebeuren regelmatig bijna-frontale botsingen, want er is alleen maar een fietspad aan de linkerkant. En eigenlijk weet je niet, als je de stad uitgaat, aan welke kant van de weg je moet rijden daar.

De voorzitter: Dank u wel. Dan bent u nu echt wel helemaal door de tijd heen. Is er verder nog iemand die hier …? De heer Bruch , VVD.

De heer Bruch : Ja, een kleine opmerking. We hebben onlangs een werkbezoek aan de Waarderpolder gebracht. En hebben kunnen zien hoe de situatie bij de kruising Oudeweg-Fustweg is. En ik zie een kredietbedrag van 35.000 euro. En als leek zeg ik dan: dat gaat u niet redden. Dus ik ben benieuwd of daar nog meer in de pijplijn zit.

De voorzitter: Het is een voorbereidingskrediet, hè! Is er verder nog iemand die ik hierover het woord mag geven? De heer Haver, Partij van de Arbeid.

De heer Haver: Dank u wel. Ja, ik had een beetje een toespraakje voorbereid. Dat is wat anders dan iedereen die korte wensen inbrengt. Maar ik ga het toch even doen. Het college wil de daad bij het woord voegen wat de titel van het coalitieakkoord betreft, namelijk: actie. Daar staan wij natuurlijk achter. De vergroenings- en mobiliteitsplannen zullen worden uitgevoerd en dat steunen wij als PvdA. Wij vinden het goed dat het college een versnelling in de uitvoering wil krijgen door nu projecten op te starten en in te plannen voor een langere periode. In deze tijd van de klimaatcrisis is het nodig om onze stad aan het nieuwe tijdperk aan te passen. En om nu echt aan de slag te gaan met vergroenen en verduurzamen. Dat was het.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Haver. Verder niemand, denk ik zo te zien. Dan wethouder Van Leeuwen.

Wethouder Van Leeuwen: In het kader van 'als ik er dan toch ben, kan ik ook gewoon dingen die mijn portefeuille raken als eerste beantwoorden'. Want de heer Berkhout is natuurlijk voor de uitvoering. En ik zit net een stapje daarvoor. We zijn bezig met de studie naar doorstroming van de N205. En daar zit die kruising Fustweg dus ook in. Dus u krijgt eerst van mij beleidsmatig … Want die krijg ik ergens in de komende maanden te zien. Zodra we daar meer duidelijkheid hebben wat nou echt het beste is om die doorstroming te verbeteren, kom ik bij u terug. En dit is inderdaad een voorbereiding voor de kruising. En dan de Amsterdamsevaart. Dat is inderdaad een hele goeie, want die zit dus nog niet in de beheertrein van mijn collega naast me. Maar zoals u weet -want u bent een kenner, dat weet ik, en ook een fijnproever- bestaan er subsidies voor trajecten die eigenlijk niet zo lekker zijn voor de fiets. En die je eigenlijk ook nog niet in je normale beheertrein in groot onderhoud op gaat pakken. Dus precies voor dit traject hebben we samen met twee andere straten een subsidie aangevraagd. Dus als die wordt toegekend door het Rijk, dan gaan we deze naar voren trekken. Want dit is er inderdaad zo eentje, we kennen hem allemaal. Als je daar fietst dan is de inrichting zó onlogisch, dat we deze inderdaad op die lijst hebben gezet. Van: ja, deze moeten we -als dat dus lukt om die subsidie binnen te halen, want daar heeft u ons als raad een Subsidie-ambtenaar Fiets voor gegeven- gaan we die zo indienen. Dat is dus al ingediend. En ik hoop op een positief besluit. Dus dat is even mijn kant van dit verhaal.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we door naar wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, in reactie op GroenLinks. Inderdaad, je ziet inderdaad even een voorstel om het Verwulft-plateau aan te gaan pakken. Ik krijg mee dat we daar ook bijvoorbeeld in de variant ook zo'n breed zebrapad kunnen meenemen. Dus dat is een goeie suggestie om even te kijken of dat verder uitgewerkt kan worden. En de Gedempte Oude Gracht, natuurlijk al lang over gesproken ook hier. Weet wel dat we echt wel bezig zijn. Er zit nu ook een projectmanager op, om daar ook een co-creatie te gaan starten, samen met de buurtbewoners. U weet ook wel dat we eventjes moeten zoeken naar de kaders voor dat project, om het maar zo te zeggen. Hoeveel rijbanen kun je vrij spelen? Wat heeft dat voor effect? Dus die samenhang met de lijnenstudie, de bus, we zijn nog eventjes het stoeien over die kaders. We willen ook geen valse verwachtingen wekken, maar in principe: het budget is opgeplust, de procesmanager is er. En we zijn voornemens dit te doen. Daar zijn we nog eventjes mee bezig, voordat we echt kunnen starten. Maar dat gaat denk ik de goede kant op. En ook de Spaarnwoudestraat, kreeg ik mee dat dat in principe in de planning staat, ook voor volgend jaar. We moeten nog wel eventjes, en dat is denk ik … Dit is nu fijn, hè. Dit is een van de stappen, wat we ook eerder deze avond zeiden: als u het krediet vrijgeeft, dan kunnen we volgens het nieuwe ASPP die initiatieffase gewoon in. En dan kunt u bij die startnotitie, we kunnen aan de slag, zeg maar. Dus dat is het versnellingseffect wat ook de PvdA hanteerde. We moeten nog wel eventjes kijken met elkaar: kunnen we ook al deze projecten wegzetten? Zeg ik dan maar eventjes. En dat is dus een nieuwe stap. Gelukkig hebben we straks, volgende week als u het beheer- en onderhoudsplan vaststelt, ook wat extra middelen om ook dit goed te gaan doen. Dus dit is een eerste stap. Betekent nog niet dat overal meteen automatisch een startnotitie komt. We moeten ook nog even schipperen met de capaciteit. Maar Spaarnwoudestraat staat wel in de planning. Ja, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Ja, u ziet er allemaal wat uitgeblust uit, moet ik zeggen. Als ik van deze tafel kijk. Is er nog behoefte aan een tweede termijn? Nee, ik voelde al aankomen dat die behoefte er niet was.

12. Sluiting

De voorzitter: Dan zijn we aan het einde gekomen van een lange en heel interessante vergadering. Dank voor uw aanwezigheid. En dan sluit ik de vergadering. Fijne avond.

Ter kennisname meegezonden stukken

1 Actieve informatieplicht

1.1 Ophoging subsidieplafond subsidieregeling Groene Daken Haarlem 2022 (RB)

1.2 Aanplant extra bomen in het centrum (RB)

1.3 Evaluatie Beleidsplan Schoon (RB)

2 Beantwoorde raadsvragen

2.1 Beantwoording schriftelijke vragen PvdD ex art 32 inz. roofvogelshow (JW)

2.2 Beantwoording schriftelijke vragen FvD inzake black-outs energie

3 Ingekomen stukken

3.1 E-mailbericht A. Schreurs inzake reactie op artikel parkeren flink aan banden gelegd in elf Haarlemse wijken

3.2 E-mailbericht G. Duppen inzake Parkeervisie 2012-2022

3.3 E-mailbericht M. Langeveld inzake uitbreiding van betaald parkeren