

TRANSCRIPT VAN DE COMMISSIE BEHEER VAN GEMEENTE HAARLEM
d.d. 23 maart 2023

1. Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter: Welkom allemaal, hierbij open ik de vergadering van de commissie Beheer van 23 maart 2023. Welkom allemaal hier in deze zaal en welkom iedereen die thuis meekijkt. Er zijn volgens mij geen berichten van verhindering. Zijn er vanuit u nog berichten van verhindering? Ik denk het ook niet, volgens mij zijn we redelijk compleet.

2. Vaststellen van de agenda

De voorzitter: Kunt u de agenda zo vaststellen?

Mevrouw ...: Mevrouw Schneiders komt er zo aan.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders komt as we speak binnen en ik zie ook de heer Jonker binnenkomen. Gaat u rustig zitten. Dan is de vraag, ik neem aan dat u de agenda zo kunt vaststellen?

3. Mededelingen commissieleden en wethouder(s)

De voorzitter: En dan gaan we over naar de mededelingen vanuit commissieleden en wethouders. Zijn er mededelingen vanuit de commissie? Mijnheer Aerssens.

De heer Aerssens: Ja, dank u wel, mevrouw de voorzitter. Onder de ter kennisname stukken staat punt 2.1. Er is vorige keer al over gesproken en we willen dat punt graag als niet afgedaan beschouwen, deze toezegging.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er verder nog mededelingen vanuit de commissie? Dat is niet het geval. En er is een mededeling vanuit het college, wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, bij deze even een korte mededeling om u te informeren dat we gisteren, het college gisteren een informatienota omtrent de stand van zaken Warmtenet heeft vastgesteld. Goed om eventjes u daarin mee te nemen, wat de recente ontwikkelingen zijn. En in dat licht denk ik ook goed om nog eventjes mee tegen geven dat er morgen een werkbezoek aan Warmtenet Meerwijk gepland staat vanaf half één op de Briandlaan en als het goed is kunt u dat ook in de Raadszaal zien. En volgens mij zijn er ook al aanmeldingen, maar bij deze nog even onder de aandacht gebracht.

De voorzitter: Hartelijk dank. Dan ga ik door naar wethouder Van Leeuwen.

Wethouder Van Leeuwen: Ja voorzitter, dank u wel. We hebben vorige keer het nog niet gehad over verkeersveiligheid over de Voortgangsrapportage, maar in de aanloop daarnaartoe hebben meerdere van u mij aangeschoten, hoe zit het nou met de fietswachtijd bij dat en dat stoplicht. Dus ik heb die stoplichten allemaal opgeschreven, dat was de Langebrug, Eendjesbrug, Prins Hendriklaan, Wilhelminalaan, Kennemerplein en '...', en op 19 april van elf tot één, ga ik samen met een verkeerslichtenspecialist ze af fietsen en wordt mij uitgelegd wat er wel zou kunnen, wat er niet zou kunnen. En u bent daarbij van harte uitgenodigd. Dus als u met z'n twintigen komt wordt het een beetje lastig om even rond te gaan fietsen, maar 19 april van elf tot één dus', ga ik met een VRI-specialist kijken naar de wachttijden voor fietsers bij in ieder geval deze drie kruispunten, als we nog tijd over hebben ook bij anderen. Maar laat mij even na de

vergadering weten, of stuur een mailtje naar me, als u mee wilt, 19 april elf tot één op zoek naar VRI's en hoe we de wachttijd voor fietsers kunnen verminderen.

De voorzitter: Het lijkt me een feest als de hele commissie achter u aan fietst. Dank u wel.

4. Agenda komende vergadering(en), Jaarplanning en Actielijst

De voorzitter: Dan wil ik doorgaan naar het volgende agendapunt, de agenda voor de komende commissievergaderingen, jaarplanning en actielijst. Er zijn geen agenderingsverzoeken binnengekomen. Mijnheer Van den Raadt.

De heer Van den Raadt: Twee mededelingen, positief en negatief. Negatief is dat ik te horen kreeg dat Hylke ten Cate van 50PLUS, die op de nummer één voor de waterschappen stond, is overleden. Hij is ook wijkraadslid hier in de Amsterdamsebuurt geweest. Dus dat is misschien, dat we daar als gemeente nog iets van kunnen laten horen namens ons allen. En het tweede is, het positieve nieuws, dat we volgende week weer de beroemde Warme Schouderklop Award gaan uitdelen voor het beste schaduwraadslid. Ik zal u daarover informeren dat we weer mensen nomineren wie de beste schaduwraadsleden waren van het politieke jaar.

De voorzitter: Dank u wel. Excuses dat ik u even over het hoofd zag. En zijn er verder dan nog mededelingen, voordat ik weer van het ene punt naar de andere punt spring? Nee. Dan vanuit de agenda, zijn er verder nog opmerkingen of vragen over jaarplanning en actielijst? Niet. En dan transcript van vergadering van 9 maart, zijn er daar nog opmerkingen of vragen naar aanleiding van? Ik denk het ook niet.

Ter advisering aan de raad

6. Vaststellen Nota uitwerking parkeerregulering (RB & BvL)

De voorzitter: En dan gaan we over naar het eerste adviespunt, de vaststellen Nota uitwerking parkeerregulering. De Nota uitwerking parkeerregulering biedt drie beleidswijzigingen ten opzichte van het huidige beleid, het loslaten van de huidige eindgrenzen van het betaald parkeergebied, het invoeren van parkeerregulering bij een parkeerdruk van 85 procent of meer en het toepassen van een aanpasbaar vergunningenplafond. En onderaan de agenda zijn een tweetal afdoeningen van toezeggingen 2.2 en 2.3 gekoppeld die u bij de behandeling van dit agendapunt kunt betrekken. En wanneer de Nota door de raad in deze vorm wordt vastgesteld, zullen de toezeggingen als afgedaan worden beschouwd. Van de raad wordt het volgend besluit gevraagd, de toenemende parkeerdruk een halt toe te roepen door de Nota uitwerking parkeerregulering vast te stellen, de Nota van beantwoording met de reactie op de zienswijze vast te stellen, een tijdelijk parkeerfonds in te stellen voor de bekostiging van de initiële kosten met een reserve en tot slot, in 2023 2 miljoen euro toe te voegen aan het tijdelijk parkeerfonds uit de beschikbare incidentele middelen. En op 14 maart hebben we een aparte commissie gehad met alle insprekers. Er zijn vanavond dan ook geen insprekers bij dit punt. En wie mag ik als eerste het woord geven? Mijnheer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, vorige week opende een van de insprekers haar bijdrage, dat was vorige week dinsdag, met de vraag, waar is de democratie gebleven? En uit haar antwoord, of uit haar vraag, klonk wanhoop, ongeloof en vooral heel veel ongenoegen. En op woensdag, de dag erna, deelde de samenleving een mokerslag uit aan de zittende macht tijdens de verkiezingen voor Provinciale Staten en op donderdag gaven de politieke leiders Kaag, Klaver, Kuiken en Hoekstra aan dat er sprake is van een kloof tussen politiek en samenleving. Een kloof die verder gaat dan stikstof en dat de oorzaak daarvan moet worden

gevonden in het feit dat de politiek niet luistert naar de burger en vooral haar eigen gang gaat. Voorzitter, in antwoord op de vraag van de inspreker vorige week dinsdag, is het legitiem om te zeggen dat de democratie na vorige week woensdag aan het herintreden is. Althans, dat hangt af in belangrijke mate van het debat dat wij vandaag met elkaar voeren en de mate waarin het CDA, GroenLinks, D66 en de Partij van de Arbeid dit onze stad toestaan. Het is aan hen om dit waar te maken, het is aan hen om een lokale crisis af te wenden en het is aan hen om indachtig de oproep van hun politieke leiders weer ouderwets te gaan luisteren naar de mensen in de stad. En zij vragen niet veel, onze burgers. Zij vragen om te doen wat de Partij van de Arbeid hen in de campagne heeft toegezegd en waartoe de coalitie initieel besloot, alleen betaald parkeren als de buurt erom vraagt. Dus vraagt de buurt het, dus vraag het de buurt en luister. Voorzitter, wij hoorden insprekers vorige week vertellen over de impact die het voorgenomen parkeerbeleid op hen heeft. Er werd gesproken over een sociaal isolement, over economische discriminatie en over armoede, en dit waren nog de mildere effecten. Voorzitter, het moet de coalitie toch duidelijk zijn na vorige week dat dit beleid niet kan, dat dit beleid de stad en onze inwoners confronteert met effecten die we niet wensen en dat dit parkeerbeleid een asociaal beleid is dat de tweedeling tussen arm en rijk in onze stad vergroot, eerder dan dat het verkleint.

De voorzitter: Interruptie van de heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Dus u bedoelt, u had het over verkeerde effecten, dus meer groen in de straat en minder auto's in de straat, meer verkeersveiligheid, ruimte voor gehandicapten op de stoep. Dat vindt u allemaal verkeerde effecten?

De voorzitter: Mijnheer Mohr.

De heer Mohr: Nou, het grootste verkeerde effect is dat de samenleving door de coalitie wordt bedonderd. U beloofde het alleen te doen wanneer de samenleving, wanneer de buurt erom vroeg. De Partij van de Arbeid schreef het op in haar verkiezingsprogramma. En het pluche was nog niet bezet, of u zag ervan af.

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Maar vindt u het nou een verkeerd effect? Minder auto's in de straat, meer ruimte voor gehandicapten op de stoep, spelende kinderen in de straat, betere verkeersveiligheid, of vindt u het nou geen verkeerd effect?

De voorzitter: Mijnheer Mohr.

De heer Mohr: Ik ben het met uw politiek leider eens als zij zegt, de kloof tussen u en de samenleving is groter geworden, vorige week dinsdag. En dat komt, mijnheer Van den Berg, omdat u niet luistert. En het komt ook omdat u beloftes verbreekt. En dat is volgens mij waar het vandaag over moet gaan. En wat die bevolking ook kiest over dat parkeerbeleid, het zal mij een worst zijn, maar doe wat u belooft,

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg, laatste interruptie.

De heer Van den Berg: Ik dacht, ik krijg toch de indruk dat u ook niet echt luistert. Ik stel u een vraag en u geeft geen antwoord.

De voorzitter: Mijnheer Mohr.

De heer Mohr: Voorzitter, typisch D66, op het moment dat degene die niet tot de uwen hoort een ander antwoord geven dan u wil horen, schrijft u diegene af. Voorzitter, die kloof tussen de politiek en de samenleving wordt hier gemaakt door D66, door mijnheer Van den Berg. En ik neem daar afstand van. Voorzitter, ons simpele verzoek, vraag het de mensen, gebruik daarbij een eerlijk percentage en doe wat u heeft beloofd. Luister. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Mohr. Wie mag ik als tweede? De heer Kuin, SP, gaat uw gang.

De heer Kuin: Voorzitter, er ligt een belangrijk ontwerpbesluit voor dat veel mensen raakt en bezighoudt. We kunnen uitweiden over de vraag of dit ontwerpbesluit haar doel gaat realiseren, terugdringen van het aantal auto's. Wij denken vrij zeker te weten van niet, en dan is het resultaat dat Haarlemmers gaan betalen, maar niet meer kans maken op een parkeerplek in de buurt. We kunnen uitweiden over de financiële onderbouwing die slechts kostendekkend zou zijn, maar die is veel meer dan dat. Het bezit van een auto wordt vooral duurder en je krijgt er niets meer voor terug, ook wel inflatie genoemd. We kunnen uitweiden over de 85 procentnorm die in de nacht is gemeten als de meeste mensen thuis zijn en de kinderen slapen, in ieder geval niet op straat spelen. We kunnen uitweiden over de vraag of die tweede en soms derde auto nou wel nodig zijn. Ja, tegenwoordig werken zowel de man als de vrouw. Dat wilden we toch? En ja, ze werken meestal niet bij hetzelfde bedrijf, op dezelfde locatie. We kunnen uitweiden over de alternatieven, of vooral het ontbreken ervan. Dat ga ik niet doen. Ik ga wel uitweiden over de zeggenschap, ik ga vooral in op het afnemen van de zeggenschap van de Haarlemmers over hun buurt. Wat ons betreft is dat de angel in het ontwerpbesluit gereguleerd parkeren, het afnemen van de zeggenschap van de buurt en daarvoor in de plaats het introduceren van een zeer discutabele parkeernorm van 85 procent. En dat is denk ik niet eerder voorgekomen. Over een lange historie van honderden jaren gaat de emancipatie van de mens gepaard met alleen maar uitbreiding van zeggenschap, van een paar rijke mannen naar alle mannen, naar alle vrouwen, naar jongeren, naar zeggenschap in bedrijven met ondernemingsraden en zeggenschap in buurten. En deze coalitie wil nu de zeggenschap van Haarlemmers over een belangrijk onderwerp in hun buurt afnemen. Volgens de grondwet kan een inwoner het kiesrecht, de zeggenschap ontnomen worden als je veroordeeld bent voor een misdrijf waar een gevangenisstraf op staat van een jaar of meer, of als je wilsonbekwaam bent. Wat voor reden kan deze coalitie hebben om Haarlemmers de zeggenschap te ontnemen? Wij konden het niet bedenken. Het is heel misschien voorstelbaar als de Haarlemmers eerder massaal hebben gezegd daarvan af te willen, bijvoorbeeld tijdens de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022. Maar geen enkele partij heeft zwart op wit vastgelegd en voorgelegd aan de Haarlemmers, wij willen stoppen met de draagvlakmeting, de zeggenschap van buurten. Geen enkele. GroenLinks was als enige nog het meest duidelijk met de passage, in alle ongereguleerde gebieden is uiterlijk 2024 gereguleerd parkeren ingevoerd. D66 geeft aan voorstander te zijn van gereguleerd parkeren, maar zegt niets over de omvang, in welke buurten, en niets over wanneer in te voeren en zegt niets over het afschaffen van de draagvlakmeting. Sterker nog, een belangrijke passage in het programma van D66 is, D66 zorgt dat jij kunt meedoen en meebeslissen, bewoners en gemeente richten samen de buurt in. De PvdA stelt in haar programma dat de derde parkeervergunning moet worden afgeschaft. Niets over afschaffing draagvlakmeting, maar wel dat ze met betrekking tot de parkeerproblematiek via nieuwe pilots samen met bewoners per wijk willen kijken wat de beste oplossing is. In de campagne hebben PvdA'ers verklaard dat bewoners zich geen zorgen hoefden te maken, de draagvlakmeting zou blijven bestaan. Het CDA, die stelt in één zin in haar programma dat we alleen gereguleerd parkeren in de wijk komt als de bewoners daarom vragen. De Actiepartij, die rept alleen over een autoluwe binnenstad en voor de rest niets. Kortom ...

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: U stelt dat in ons programma staat, dat er staat alleen gereguleerd parkeren als de bewoners erom vragen. Staat dat er echt? Volgens mij is het eerste woordje, staat er niet bij.

De voorzitter: Mijnheer Kuin, SP.

De heer Kuin: Ik heb het drie keer nagezocht, ik heb het uitgeprint, als je daarna nog wat geschreven hebt, heb ik het in ieder geval niet kunnen vinden, maar volgens mij is dat de letterlijke tekst. Kortom, de Haarlemmers is het toen niet gevraagd en ook niet voorgelegd en de Haarlemmers hebben ook niet spontaan om gevraagd dat de zeggenschap kon worden afgeschaft. Wat is dan de reden om de Haarlemmers de zeggenschap af te nemen? Wij hebben het maar gevraagd tijdens de begrotingsbehandeling in november 2022 in deze zaal. En het ontluisterende antwoord was, bij een draagvlakmeting zegt de buurt alleen maar nee. Het is ongelooflijk, maar waar. Deze coalitie vraagt Haarlemmers alleen nog maar naar haar mening als het in haar ogen goede antwoord wordt gegeven, ja of ja. Een buurt zegt ja als je het ook hetzelfde probleem ziet en er een oplossing voorligt die dat probleem oplost. En de buurt zegt nee als er geen probleem is, of wel een probleem ziet, maar de oplossing is dat ze moeten gaan betalen terwijl het nog niet opgelost is. Wij vinden dat Haarlemmers uitermate serieus moeten worden genomen, veel meer betrokken moeten worden, meer zeggenschap moeten krijgen en zeker geen zeggenschap moet worden afgenomen. Coalitie, haal de angel uit dit voorstel en handhaaf de draagvlakmeting. Zo niet, dan zijn wij blij dat er een inleidend verzoek tot een referendum ligt met een positief advies van de referendumcommissie. Er zijn geen gronden het verzoek af te wijzen. Tot slot, vooruitlopend op de behandeling van dat verzoek bepleiten wij de Nota uitvoering gereguleerd parkeren niet op dezelfde raadsvergadering te behandelen als het besluit over het referendum. Wij denken dat het voor alle partijen uitmaakt of en zo ja wat je nog wil aanpassen aan dit ontwerpbesluit als er wel of geen referendum komt. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ja, dit plan, een plan dat gesteund wordt door de coalitiepartijen onder leiding van de Partij van de Arbeid. Ik zou het eerder een blamage voor de Haarlemse politiek willen noemen, een simpel tegen zou kunnen volstaan. Dan zou ik mijn spreektijd kunnen besteden aan andere onderwerpen waar misschien wel iets te winnen valt. Want voorzitter, het college en deze coalitie gaan niet luisteren. Dat blijkt elke keer maar weer. Nieuwe democratie is ver te zoeken, want deze coalitie wil iets en kijkt niet af van het plan wat zij heeft. Het plan dat ze hebben, Haarlem opzadelen met een extra belasting zonder dat er daadwerkelijk problemen opgelost worden. En dat zijn naar Haarlem toe vooral gebroken beloften.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Ik wil de problemen wel even opnoemen. Haarlem is filestad nummer 1 in Nederland en Haarlem is nummer 2 met de meeste auto's per vierkante kilometer. En in de elf wijken hebben we, waar we het gemeten hebben, 85 procent parkeerdruk. Daarnaast worden 150 voetbalvelden vol met auto's, kunnen we hier kwijt. En het allerlaatste is, als er ongelukken zijn in Haarlem dan is het meestal zo dat er een auto bij betrokken is. Dus ja, misschien ziet u geen problemen maar wij zien die wel.

De voorzitter: De heer Aerssens.

De heer Aerssens: Ik zie vooral andere problemen. Die filehoofdstad nummer 1 vind ik ook een probleem, het enige is dat ik er wat aan wil doen, u niet. Voorzitter, ik ga verder. De VVD zou graag dingen anders doen. En

hoe dan, zult u zich afvragen. Het perfecte antwoord heb ik echter niet, want de VVD is niet in het bezit van een bataljon met ambtenaren die ingezet kunnen worden om fantastische plannen te bedenken. Maar voorzitter, wat de VVD-fractie wel voorop zou stellen, is dat we dingen moeten doen in overleg met de stad, het samen aanpakken van plannen en oprechte interesse hebben in Haarlemmers en in de problemen die er hebben. Want voorzitter, problemen die zijn er in wijken, echt wel. Dat zult u ons ook niet horen ontkennen. Alleen onze oplossing is vervolgens anders. Het tegen de wil in van een wijk betaald parkeren invoeren is voor ons niet bespreekbaar. Wethouder Van Leeuwen goochelt nog altijd met cijfers of met woorden wat betrekking heeft op de draagvlakonderzoeken, of ze nou wel of niet zijn afgeschaft. Maar voorzitter, feit blijft dat we in deze elf wijken het niet meer aan bewoners vragen, terwijl dat wel de belofte was die we als Haarlem hebben gedaan aan onze inwoners. En inderdaad, de heer Kuin zei het keurig, er heeft nergens gestaan dat partijen draagvlakonderzoeken wilden afschaffen of, om er eventjes direct het argument tegen te gaan, een extra zinnetje wilde toevoegen om het niet meer in deze elf wijken te hoeven doen. Voorzitter, voor de VVD zou het belangrijk zijn om wel aan deze elf wijken te vragen wat zij vinden. Een aantal hebben al een duidelijke uitspraak gedaan, een aantal nog niet. Als we dan daadwerkelijk naar het plan gaan kijken, dan zien we hier en daar een lapje voor een enorme wond die gecreëerd wordt door dit college. De korting, om daar maar wat van te noemen, is er een onderdeel van. Eerst worden hoge tarieven gepresenteerd en is het vervolgens natuurlijk heel erg makkelijk om nog korting te geven en dan daar helemaal blij over te doen. Maar voorzitter, in feite gebeurt er natuurlijk bar weinig, want zorgen worden nog steeds niet weggenomen. Er verandert niks, of vrijwel niks, naar aanleiding van de inspraak. Hoe gaat het nu zo meteen met grote gezinnen, gezinnen met kinderen die werken, gezinnen die een auto nodig hebben om naar het werk te komen? Dan heb ik het over drie auto's voor een huishouden. Daar is toch hartstikke makkelijk iets op te bedenken in plaats van gewoon maar simpel zeggen, nee we gaan het niet doen. Voorzitter, hier zou je bijvoorbeeld prima een uitsterfregeling voor kunnen bedenken, voor gezinnen die nu al meer auto's hebben dan het maximale wat er ingevoerd wil gaan worden. Maar ook daarin, we luisteren opnieuw niet en zeggen gewoon maar nee. Het stadsbestuur zet zich wat ons betreft op afstand en elke keer houden we in deze zaal en boven telkens weer een pleidooi dat er meer geluisterd moet worden, dat we meer samen moeten doen en dat we met de stad aan de slag moeten om goede ideeën uit te voeren. Maar voorzitter, ik heb elke keer weer het idee dat er geen verbetering in zit, omdat ik elke keer weer het idee heb dat mensen zich niet gehoord voelen. Dat bleek ook afgelopen woensdag weer, toen vele bewoners zich kwamen roeren over deze plannen. Het is nu zelfs zover dat er inmiddels een referendumverzoek op tafel ligt. Dat gaan we volgende week behandelen en we zien ook graag de aanvraag daarvan tegemoet zodat we die ook op de inhoud kunnen beoordelen. Maar voorzitter, een klein schot voor de boeg, een ja-nee-vraag is geen einde, een ja-nee-vraag is slechts een begin.

De voorzitter: Mijnheer Aerssens, u heeft een interruptie van de heer Van den Raadt, Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja, heeft VVD al zonder dat ze de inhoud van het referendumverzoek zien daar een gedachte over? Is VVD daar voor of tegen?

De voorzitter: Mijnheer Aerssens.

De heer Aerssens: Dat ligt echt helemaal aan wat erin staat. Ik ga u geen blanco cheque geven om een referendum uit te schrijven. Voorzitter, ik rond af. We moeten luisteren naar de stad, aan de slag met de stad en creatieve ideeën tot uitvoer brengen. Problemen samen oplossen die breed gedragen zijn, en ik zie nog een interruptie.

De voorzitter: Ja, u heeft een interruptie van de heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Ja, ik vroeg me af wat, heeft u echt ook concrete voorstellen wat u wat u anders zou willen? Behalve dan de derde auto.

De voorzitter: Mijnheer Aerssens.

De heer Aerssens: Nou ja kijk, ik denk dat het goed zou zijn als we nu zouden zeggen, dit plan gaan we niet uitvoeren. En laten we dan eens met de stad aan de slag gaan. En wij zijn bezig met een plan te maken om wel met meer ideeën te komen, maar dat willen we op exact de manier doen hoe ik dat net aan u schets, samen met de stad in plaats van dat ik dat als politicus maar moet gaan bedenken. Voorzitter laatste zin, extra belasting op voor velen een essentieel onderdeel bij hun vervoer bij gebrek aan initiatieven vindt de VVD geen goed idee. Dit college moet gaan luisteren, luisteren en luisteren.

De voorzitter: Dank u wel. Dan mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Dank u wel. Ik neem aan dat mijnheer Aynan ook niet een interruptie, dat dat geen interruptie was, toch? Mevrouw de voorzitter en wethouders, GroenLinks is er anders dan de tot nu toe, de sprekers van tot nu toe, heel blij met deze Nota uitwerking parkeerregulering. We zijn blij dat een belangrijk punt van ons verkiezingsprogramma en een belangrijk punt in ons coalitieprogramma, nadat er natuurlijk een basis was gelegd in het mobiliteitsbeleid al, wat we gelukkig al hebben gedaan, nu in deze Nota wordt uitgewerkt en dus dichterbij realisatie komt. En ik wil u even zeggen waarom wij daar zo blij mee zijn dat dit gaat gebeuren. In de eerste plaats, de openbare ruimte is heel erg beperkt en die moeten we gewoon eerlijker verdelen. Haarlem is een versteende stad en in die openbare ruimte die we hebben, die beperkte openbare ruimte, moet ruimte zijn voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ook van gemotoriseerd verkeer natuurlijk, er moet ruimte zijn voor het parkeren van auto's, van fietsen, bijvoorbeeld ook voor gescheiden afvalbakken. Er moet ruimte zijn voor kinderen om te spelen, voor jongeren, om te chillen en voor volwassenen om te wandelen, te sporten of in de zon te zitten.

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

De heer Van den Raadt: Ja, u zegt er moet ook een oplossing komen voor het parkeren, maar vindt u dan niet een oplossing het bouwen van parkeergarages? Uw wethouder Berkhout heeft in 2018 bij het vorige parkeerplan beloofd, sowieso dat er twee zouden komen en er zijn meer plannen geweest over andere garages.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nou parkeergarages, dat is dat is misschien wel een oplossing, maar het is natuurlijk ook een hele dure oplossing en dan ga je gewoon ontzettend veel betalen voor één geparkeerde auto. Daar moeten we met zijn allen denk ik heel serieus over nadenken of we dat willen. Maar wat we dus wel kunnen proberen te doen is te zorgen dat mensen ...

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

De heer Van den Raadt: Maar nu wordt het toch voor de mensen met een auto ook duur? Wat is nou uw argument eigenlijk?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Volgens mij gaat het in een parkeergarage iets van 120 euro per maand en dit misschien 120 euro per jaar. Dus dat is wel een heel erg groot verschil. En daarom is er, dus er is een heel groot verschil, deze regeling is niet zo duur. Maar ik ga eerst verder met mijn verhaal. Wij hebben namelijk nu een probleem met geparkeerde auto's, elke straat staat aan een of beide zijden vol met auto's, soms met twee wielen op de stoep zodat de voetgangers op straat moeten lopen. En is het dan eigenlijk ook niet vreemd dat autobezitters zoveel auto's als ze willen gratis op straat zouden mogen zetten en anderen daar dan alleen maar overlast van ondervinden? Daarom vinden wij dat we iets moeten doen. Bovendien vinden we dat de luchtkwaliteit moet verbeteren en GroenLinks vindt dat heel belangrijk, dat die luchtkwaliteit in de stad verbetert, minder CO₂-uitstoot, stikstof en fijnstof en die auto's dragen op grote schaal bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Weet u dat 60 procent van ...

De voorzitter: U heeft weer een interruptie van de heer Van den Raadt, Trots Haarlem. Gaat uw gang.

De heer Van den Raadt: Ja, er wordt nu een argument gebruikt dat het vooral schone lucht moet worden en stikstof minder en zo. Dus dan bent u ervoor dat elektrische auto's worden uitgesloten van het betaald parkeren?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nee, maar ik zou wel blij zijn als er meer elektrische auto zouden komen, want inderdaad die dragen daar niet aan bij. Maar die dragen nog wel bij aan het andere bezetten van de openbare ruimte en daarom is het niet erg dat die ook gewoon een beetje betalen voor hun auto.

De voorzitter: Is er ook een interruptie van de heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Ja, ik ben wel benieuwd hoe mevrouw Schneiders reflecteert op het zoekverkeer wat zij hiermee gaat creëren. Minder parkeerplekken betekent meer zoekverkeer naar parkeerplekken, dat levert een verhoging van de uitstoot op.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: De bedoeling is juist dat doordat wij met parkeervergunningen gaan werken en uiteindelijk een parkeerplafond, dat juist dat zoekverkeer ophoudt. Want dat is juist een van onze problemen nu, als je 85 procent parkeerdruk hebt, dan betekent dat je eindeloos aan het zoeken bent naar die 15 procent plekken die er nog zijn. En dat levert juist zoveel uitstoot extra op, en daar willen we juist vanaf. Dus hetzelfde argument. En bovendien, de verkeersveiligheid wordt door dat zoekverkeer ook nog ernstig benadeeld.

De voorzitter: U trekt interrupties aan, mevrouw Schneiders, want de heer Aynan, Jouv Haarlem heeft ook een interruptie.

De heer Aynan: Als ik het goed begrepen heb, dan wordt er dus meer groen en ruimte voor spelen gecreëerd, gaat de luchtkwaliteit omhoog en wordt het veiliger door het invoeren van betaald parkeren?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ja, dat is wel één van, ja klopt.

De heer Aynan: En waarom is dat allemaal niet het geval in de wijken waar nu al jaren betaald parkeren is?

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nou, daar is de parkeerdruk een stuk lager en daar is het al een stuk beter.

De heer Aynan: Nee hoor, lees maar de begroting na, 2 procent hoger geworden. En ik woon er zelf al twintig jaar, ik heb niet meer groen gezien, niet meer ruimte. Dit zijn allemaal valse beloftes, mevrouw Schneiders.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Eén ding wat we niet zo heel goed, dank u wel, dat we niet zo heel goed hebben gedaan, vind ik ook, in het verleden en dat is dat we geen plafond hebben ingesteld. En dat moeten we nu natuurlijk wel gaan doen, want als je iedereen maar een vergunning geeft, ja dan lossen we het probleem niet echt op. Met een vergunningenplafond gaan we dat probleem wel oplossen. Dus het is ook op termijn dat het beter wordt.

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

De heer Aynan: Dat is feitelijk ook onjuist. Er is een vergunningenplafond, je mag namelijk maar twee vergunningen hebben per huishouden. Dus er is wel degelijk een vergunningenplafond en we zien dat dat in de huidige wijken niets uitmaakt.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Dank u wel. Je mag maar twee auto's hebben per huishouden, maar je mag wel als nieuwe bewoner een vergunning aanvragen. Dus er kunnen wel steeds nieuwe vergunningen aangevraagd worden en dan wordt het toch nog steeds heel veel. Als iedereen twee auto's heeft, dan zijn er toch veel auto's, blijk...

De voorzitter: De heer Aynan.

De heer Aynan: Sorry voorzitter, maar dit is toch wat u voorstelt in uw eigen Nota die we vandaag behandelen?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Het plafond, ja dat stellen we ook voor.

De heer Aynan: Nee, u zegt de bewoners houden het recht op een eerste en tweede vergunning. Dus welke ruimte gaat u creëren? Wat voor meer groen? Wat voor luchtkwaliteit gaat u verbeteren? Hoe wordt het veiliger? U geeft daar allemaal geen antwoord op en via technische vragen krijgen we daar ook geen antwoord op. U doet, nogmaals, hier valse beloftes aan de bewoners.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Dank u wel. Dat is niet helemaal waar. We hebben alleen, natuurlijk je moet een beetje een overgangsregeling hebben, je moet ook niet de mensen die nu een auto hebben zeggen, nou die moet je dan volgende week verkopen. Er zit sowieso natuurlijk een jaar tussen, maar het duurt eventjes. Dus wat wij zeggen is, we gaan nu, geven we die mensen met die eerste en tweede auto die er nu wonen en die hebben, die mogen hem houden. Maar daarna moeten we dat een beetje gaan afremmen, want anders dan

wordt het inderdaad wel een beetje beter, want er staan natuurlijk ook nog allemaal vreemdparkeerders in de wijk en die ben je al kwijt. Maar dan, het gaat sneller, beter als we een plafond gaan invoeren.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, ja u komt nog niet toe aan uw verhaal, want ik zag dat de heer Aerssens, VVD, een vraag had en ik zag ook de heer Smit en wellicht daarna nog de heer Aynan, maar in even deze volgorde. De heer Aerssens,

De heer Aerssens: Twee zelfs, mevrouw de voorzitter. Mevrouw Schneiders, ik heb het idee dat u Haarlem minder aantrekkelijk maakt door juist te zeggen dat aan de ene kant nieuwe bewoners zo meteen geen vergunning meer mogen aanvragen. Maar ik triggerde ook op het feit dat u zegt dat als je nu een auto hebt, dat je die mag houden. Hoe zit dat dan met gezinnen met drie auto's, misschien vier, mogen die hem ook houden? Want dat zou heel veel problemen en zorgen bij deze grote groep gezinnen oplossen die u nu wel creëert.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Mijnheer Aerssens, wij hebben natuurlijk ook geluisterd naar wat er allemaal is gezegd aan tegenstanders, we hebben al de inspraak gelezen. Wij hebben natuurlijk ook begrepen dat het lastig is voor heel veel mensen in de wijken en dat er een heleboel mensen zijn die er heel erg bang voor zijn dat ze straks het of niet kunnen betalen, of die auto niet kwijt kunnen. Dus wij vinden ook dat we daar zo goed mogelijk op moeten reageren en aan moeten werken, maar we vinden niet dat dat moet door te zeggen, dat je dan maar een derde en een vierde auto mag hebben. Want dat schiet natuurlijk niet op, dan krijgen we geen ruimte in de stad. En wij vinden nog steeds wel dat minder auto's betekent minder verkeer, minder rijden, dat betekent minder uitstoot en een schonere en een ruimer opgezette stad.

De voorzitter: De heer Aerssens, u had nog een vervolgintrruptie.

De heer Aerssens: Op het moment dat gezinnen nu al die auto's hebben, we zitten nu op, u zegt zelf, 85 procent. Nou, in sommige wijken is het enigszins discutabel. Dat betekent dat u al 15 procent ruimte heeft, maar u wil alsnog gezinnen die die auto nu keihard nodig hebben, alsnog maar gaan zeggen, nee u zoekt het maar uit, ik als GroenLinks, voor mij kunt u in de stront zakken.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nou ja, er zijn waarschijnlijk, er staat in de vragen en antwoorden van het college dat er uiteindelijk iets van 800 mensen zijn die een derde auto hebben. Dat is natuurlijk best wel veel. Wij willen alleen een andere oplossing zoeken, dat we zoeken naar of ruimte aan de rand van de stad voor eventueel een overgangsregeling nog eventjes voor een derde auto, maar vooral dat we gaan kijken naar deelautobeleid. Want als je allemaal deelauto's in het centrum in de stad zet, in de wijken zet en mensen de ruimte geeft om geïnformeerd te worden over de mogelijkheden om deel te nemen aan het deelautoproject, dan kunnen ze samendoen en dan hebben ze die derde, die vierde auto helemaal niet meer nodig. Dus wij gaan ervan uit dat op zichzelf, dat mensen daarover na gaan denken en dat dat vanzelf oplost, dat probleem.

De voorzitter: Dank u wel. Dan had u nog een laatste interruptie.

De heer Aerssens: Ja, de laatste interruptie op dit punt, mevrouw de voorzitter. Kan GroenLinks mij dan uitleggen waarom we eerst betaald parkeren in gaan voeren en dan pas misschien een keer naar alternatieven

gaan kijken? Waarom zorgen we er niet voor dat als u dat dan gaat doen, waarom dat niet op hetzelfde moment gebeurt?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ja, dat was ook, intussen doe ik ook een deel van mijn verhaal, want dat kan ik hier gewoon zo invoegen. En een van mijn vragen aan de wethouders was dan ook of we ervoor kunnen zorgen dat, als we de per parkeerregulering daadwerkelijk invoeren, dat we dan ook een deelautomobiliteit hebben en dat we dan dus ook die auto's in de wijk neer kunnen zetten, zodat dat meteen samengaat. En ik hoop inderdaad dat dat kan. Dat is denk ik een belangrijke reden waarom het echt rustiger gaat worden op straat.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Schneiders. U had nog al twee interrupties aangekondigd. Allereerst van de heer Smit OPHaarlem. Gaat uw gang.

De heer Smit: Mevrouw Schneiders, wilt u, want daar ben ik erg benieuwd naar, de termijn noemen van de overgangsregeling?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Ik denk dat u dat aan de wethouder moet vragen. Dat zijn echt de hele specifieke dingen. Er staat in de Nota hoe het gaat met de invoering, dat als we nu beslissen, tenminste in de raad, dat er dan geïnformeerd wordt en dat we dan volgens mij over een jaar in april beginnen met de eerste wijk. Dus dan heb je al een overgang van een jaar. Voor latere wijken is dat nog meer, maar dan staat ook in de Nota, dat zeg ik alleen maar uit het verhaal, dat er dan ook een mogelijkheid zou zijn om nog aan de randen van de stad mogelijkheden geven voor tijdelijk parkeren. Maar ik denk dat u dat bij de wethouder moet zijn.

De voorzitter: Dank u wel, dan had u nog een vervolginerruptie van de heer Smit, OPHaarlem.

De heer Smit: Het is duidelijk, overgangsregeling is heeft geen waarde, heeft geen termijn, stelt straks niks voor. Dank u.

De voorzitter: Dat was eigenlijk niet de vraag. De heer Aynan, had nog een interruptie? Niet meer. Mevrouw Schneiders, dan kunt u verder gaan. U gaat heel hard door uw tijd heen, waarschuw ik u wel.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Dank u wel, ik heb ook eigenlijk, ik had nog een vraag en die ben ik nu een beetje kwijt.

De voorzitter: Dank u wel. Dan was er nog een interruptie van de heer Mohr van Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Voorzitter, kan mevrouw Schneiders aangeven hoe zij denkt over een referendum op dit onderwerp?

De voorzitter: Mevrouw Schneiders, GroenLinks.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Nou, ik weet dat daarover gesproken wordt, over een referendum. Wij vinden natuurlijk dat wij als GroenLinks heel erg naar onze kiezers luisteren dus wij zijn gelegitimeerd, het staat in ons verkiezingsprogramma, mensen hebben toch op ons gestemd, nu met Provinciale Staten weer op ons heel erg

veel gestemd. Dus daarvoor is niet nodig. Maar het gaat natuurlijk voor de hele stad. Er is een referendum wat eerst aan de voorwaarden moet doen, er is een referendumverordening, daarna is er een referendumcommissie en pas daarna vind ik dat we ons moeten gaan buigen over de inhoud en wat we ermee aan moeten.

De voorzitter: Dank u wel. Nu had u nog wel een interruptie, de heer Aynan? Een termijn, oké dan, verder zijn er geen vragen. Dan mag u het woord, ja.

De heer Aynan: Dank u wel, voorzitter, ja ik was aangenaam verrast. Voorzitter. De plannen voor het invoeren van betaald parkeren hebben voor heel veel commotie gezorgd. Er zijn 1.200 reacties binnengekomen, en beste mensen, dat is nog nooit eerder gebeurd, een record, een unicum. En van die 1.200 reacties ziet 85 procent niets in de plannen van het college om betaald parkeren in te voeren. En wat doet het college met deze overduidelijke signalen? Ze komen blijkbaar niet verder dan het aanbieden van een karige 15 procent korting op de eerste auto. En voor de wijken Zuiderhout, Ramplaan en Oosterduin hebben ze gelukkig met de hand over het hart gestreken en bieden ze welgeteld 36 procent korting aan. Maar voorzitter, laat dit nou net de buurten zijn met de hoogste inkomens. En ik dacht dat we nog een sociaal college hadden, maar ze blijken de omgekeerde Robin Hood te zijn, de zwaarste lasten voor de kwetsbaarste schouders. En de bewoners herkennen zich ook niet in de geschetste parkeerproblemen. Velen zeggen dat er in hun buurt genoeg plek te vinden is en dat kan ik voor een groot deel ook beamen. Ik ben een paar avonden door de elf wijken gefietst en vooral in Noord-Noord en in West is nog best plek. Het is er in ieder geval niet drukker dan in de wijken waar al betaald parkeren is, mevrouw Schneiders. En de bewoners die herkennen zich ook niet in de oplossingen, de zogenaamde oplossingen die het college aandraagt. Vooral met het verbieden van het stoeprandparkeren wordt er geen oplossing geboden, maar juist een probleem gecreëerd. Voorzitter, ken uw stad, waar moeten al die auto's heen die straks maar aan één kant van de straat mogen parkeren? Deze wijken waar u betaald parkeren wil invoeren, hebben geen brede lanen, het zijn vaak voormalige arbeidershuisjes, smal, en dan is de ruimte beperkt en als u daar dat Canadese parkeren gaat verbieden, creëert u een probleem. Waar moeten al die duizenden auto's in godsnaam heen? Die ruimte hebben we niet.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Ja, ik vroeg me af of u de Nota wel goed gelezen heeft. Er staan allemaal aanpalende maatregelen, daar staat zelfs een optie van parkeergarages, er komt een parkeerbemiddelaar en er wordt echt per wijk gekeken wat er mogelijk is. En als het dan te druk is, dan wordt er gekeken of er ruimte is op andere plekken.

De voorzitter: De heer Aynan.

De heer Aynan: Dank voor uw oplettendheid, heeft u ook de antwoorden op onze technische vragen gezien? We weten niet waar er gelegaliseerd gaat worden, we weten niet waar verboden gaat worden, we weten helemaal niets. Maar donderdag mag u wel het kruisje of uw handtekening zetten onder deze Nota. Dat weigert Jouv Haarlem, totdat er duidelijkheid is verschaft. Voorzitter, ik ga verder. Dit college heeft keer op keer moeite met het luisteren naar de bewoners, met het echt in gesprek gaan met mensen om samen tot een oplossing te komen. We hebben al die insprekers gezien en de 1.208 inspraakreacties. Mensen vragen ook aan u, denk met ons mee, wij kennen de wijk, wij hebben andere oplossingen dan u aandraagt, we herkennen het probleem niet. En ze willen ook graag meedenken. En voorzitter, dit college wil graag besturen zonder last of tegenspraak, maar zo werkt dat niet in een democratie. Jouv Haarlem, vanaf het begin zijn we daar duidelijk in geweest, wij zijn niet per definitie tegen invoering van betaald parkeren, maar wel als de bewoners daarom

vragen. Zo doe je dat in een democratie, zoals bijvoorbeeld we samen in de Sportheldenbuurt hebben gedaan. Maar het bovenaf opleggen, zonder draagvlak, zonder overleg met de buurtbewoners, kan Jouw Haarlem niet accepteren. En de bewoners blijkbaar ook niet, want er ligt al een referendumverzoek met een positief advies van de onafhankelijke referendumcommissie. Laat de Haarlemmers zich maar uitspreken. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Aynan. Wie mag ik daarna? De heer Pronk, Forum voor Democratie.

De heer Pronk: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, het meeste is al gezegd maar ik ga het nog een keer zeggen. Ik heb het opgeschreven, daarom. Dit plan verliest een aantal belangrijke zaken uit het oog. De grenzen van de parkeerzones zoals we die nu hebben om het centrum van Haarlem heen lopen, ongeveer gelijk met de grenzen tussen rijk en arm Haarlem. En ik zeg het misschien wat gechargeerd, maar een groot deel van de wijken waar we betaald parkeren nu naartoe gaan uitbreiden, daar is de draagkracht van de Haarlemmer aanmerkelijk minder dan voor de mensen die dicht in het centrum wonen. De mensen kunnen nu al nauwelijks de huur, de energierekening en de boodschappen betalen. Het is dus ook niet zo gek dat er zoveel weerstand is, als je ook nog eens beseft dat het zonder overleg met de bewoners doorgedrukt wordt. Verder is het ook natuurlijk nog eens zo dat er geen echte alternatieven geboden worden. Betaalbare ondergrondse parkeergarages zou een mooie optie kunnen zijn. En we hebben bijvoorbeeld genoeg ruimte onder de Haarlemse waterwegen, daar kun je goedkoop ruimte creëren, vooral aan de oostelijke deel van Haarlem hebben we een klei-veengrond waar het redelijk goedkoop is om diepwanden te slagen en om daar mooie parkeergelegenheden te creëren. Maar dat vergt visie en vooruitkijken en geen wensdenken in een wereld zonder auto's. Wat Forum betreft zijn alle redenen waarom mensen een auto willen hebben valide redenen. Of dit nu is vanuit noodzaak voor werk of gewoon plezier, omdat iemand autorijden gewoon leuk vindt. Als men een auto wil hebben, dan moet dat kunnen. Tegelijkertijd zijn we natuurlijk ook voor goed openbaar vervoer, dat moeten we ook als gemeente goed faciliteren. We moeten de bewoners alle opties kunnen bieden en dan is het aan hen om vrijwillig een keuze te maken hoe ze willen reizen. Autogebruik ontmoedigen is daar niet de weg in. Ja, mijn eerste vraag aan de wethouder, hoe kijkt u naar dit plan ten aanzien van de financiële consequenties voor de mensen? Mijn tweede vraag, vindt u het in algemene zin ook belangrijk dat de mensen de vrijheid moeten hebben om zich te verplaatsen zoals ze willen? En als laatste wil ik nog toevoegen dat ook wij natuurlijk blij zijn dat het proces voor een referendum ten aanzien van dit onderwerp opgestart is. Dank u wel.

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

De heer Van den Berg: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik ben gek op lijstjes. Ik heb het net al een beetje gerefereerd. Maar we zijn meest gastvrije stad, zijn we nummer 11, meest gezonde stad zijn we nummer 10 en gelukkig zijn we wel ergens nog steeds nummer 1 in, namelijk op de verkeersdrukte-index van TomTom, daar staan we nog steeds bovenaan. Haarlem is nu dus de filekampioen van Nederland en staat op de tweede plaats als je kijkt naar de meeste auto's per vierkante kilometer.

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

De heer Van den Raadt: Ja, want als u dat nou een probleem vindt, waarom is D66 dan altijd wel voorstander van afwaarderen van de Europaweg, afwaarderen van de Amsterdamsevaart, afwaarderen van de Prins Bernhardlaan? Dan creëer je zelf natuurlijk die verkeerschaos.

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg.

De heer Van den Berg: Nou dat zal ik u zo ook uitleggen, maar in het meeste gevallen wordt daar onderzoek gedaan en blijkt dat te passen, dus in die zin. Maar wij hebben een andere visie op autorijden in Haarlem en dan ga ik nu vertellen. Als automobilist rij je tergend traag de stad uit en veel straten staan overvol met auto's, auto's staan geparkeerd op de stoep of op de hoek van de straat, waardoor veilig lopen, spelen en fietsen in veel buurten haast onmogelijk is. En de komende jaren, daar hebben we het nog eigenlijk helemaal niet over gehad, verwachten we ook nog een groei van 10.000 woningen in onze stad en als we niets doen, zorgt dat deze groei voor nog meer autoverkeer. Het enige voordeel daarvan is dat we in ieder geval nog steeds nummer 1 blijven in de file-top-10. Het moet ook echt anders, we willen de rol van de auto verminderen en het gebruik van fiets en openbaar vervoer stimuleren. Het goed organiseren van het parkeren van auto's in de stad speelt hierbij een belangrijke rol.

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

De heer Van den Raadt: Ja, fietsen stimuleren, dat kan waarschijnlijk nog wel. Openbaar vervoer stimuleren, ik weet niet of u het beetje bijhoudt met de provincie, maar bij de laatste officiële vergadering bij de provincie is gewoon vastgesteld dat de provincie helemaal geen geld meer heeft de komende tijd tot waarschijnlijk 2027 om überhaupt meer bushaltes of buslijnen te gaan starten. Dus, hoe ziet u dat dan?

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg.

De heer Van den Berg: Volgens mij krijgen wij in Haarlem een ov-knooppunt Zuid, dus dat is in ieder geval één grote stap om het openbaar vervoeren beter te maken in Haarlem. D66 Haarlem beseft ook dat niet iedereen zonder auto kan leven, bijvoorbeeld als je een baan hebt die niet goed te bereiken is met het openbare of omdat je veel spullen moet vervoeren of een heel elftal kinderen naar het voetbal moet brengen. Toch vinden we dat we stappen terug moeten zetten om de dominantie van de auto in de stad terug te brengen. Minder auto's betekent minder uitstoot, veiligere wegen en meer ruimte voor groen. En we zijn ook blij met het de Nota die college voorstelt, het is een gebalanceerd stuk dat recht doet aan de wensen om de parkeerdruk te verminderen. Het college is ruimhartig in het verstrekken van eerste en tweede vergunningen voor onze huidige inwoners en we houden de stad aantrekkelijk voor nieuwe inwoners door ze altijd een eerste vergunning te geven. Wel vinden we het belangrijk dat we goed blijven evalueren, want we gaan parkeren anders organiseren om resultaten te halen en we wachten ook met smart op de Nota deelmobiliteit, omdat dit een belangrijke schakel is in het verminderen van de parkeerdruk.

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

De heer Aynan: U bent blij met de Nota, maar als ik kijk naar het tarief, is in ieder geval voor de eerste auto 99 euro, inclusief die 15 procent korting. Maar in uw eigen verkiezingsprogramma zegt u dat een nultarief een prima regel is voor regulering. Hoe staat u daar nu in?

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg.

De heer Van den Berg: Wij vinden op dit moment dat het tarief is een onderdeel van het verminderen van de parkeerdruk en het college stelt dit voor en wij vinden dit een prima voorstel.

De heer Aynan: Dus uw eigen verkiezingsprogramma vindt u maar flauwekul?

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg.

De heer Van den Berg: Ik vind dat geen flauwekul, we hebben duidelijk in ons verkiezingsprogramma staan dat voor gereguleerd parkeren staan, tarieven daar moet je goed over nadenken, een nultarief is er niet uitgekomen vanuit deze Nota. Wij vinden dit prima tarieven, er is zelfs een korting gegeven en we zien zelfs dat er met de tweede auto een hoog tarief nodig is om de parkeerdruk in de stad te verminderen. Maar goed, we zijn ervan over...

De voorzitter: Nog een interruptie van de heer Aynan.

De heer Aynan: Ja, ik weet ook nog een amendement van u waarin u vraagt het college om een nultarief uit te werken. Waarom is dat opeens verdwenen?

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg.

De heer Van den Berg: Het scheelt dat ik daar geen herinnering aan heb.

De heer Aynan: Dank u wel, mijnheer Rutte.

De heer Van den Berg: Nee, maar dat was voor mijn tijd dus daar weet ik niks van. Dus ik neem het van u aan.

De voorzitter: Gaat u verder, mijnheer Van den Berg.

De heer Van den Berg: Wij zijn er dus van overtuigd dat deze Nota een goede stap is om de parkeerdruk in Haarlem en de verkeersdruk in Haarlem af te laten nemen. Want wie wil er nou niet een straat waar je gewoon veilig kunt oversteken, waar kinderen kunnen spelen op straat, waar stoepen toegankelijk zijn voor rolstoelen, vergeet niet dat is een belangrijk ding, mensen die niet meer met de rolstoel over de stoep heen kunnen, waar we meer groen en bomen hebben, waar de lucht gezonder is. En als we dan uiteindelijk, daar ben ik van overtuigd, de parkeerplaatsen omzetten in extra groen of speelruimte voor kinderen, dan geloof ik echt dat geen enkele Haarlemmer terug naar de oude situatie zou willen.

De voorzitter: U had nog twee interrupties. Allereerst een van de heer Mohr van Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja, dank u wel. Voorzitter, anders dan vandaag was de heer Van den Berg vorige week tijdens de inspraakavond stil, oorverdovend stil. Want burgers met een andere mening dan D66 worden natuurlijk graag genegeerd. Hoe kijkt u terug op die inspraakavond?

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg.

De heer Van den Berg: Ik vond het een hele goede inspraakavond, ik vond het heel inspirerend. In tegenstelling tot dat wat u, dat mensen beweren dat ze allemaal tegen zijn, heb ik toch de indruk dat heel veel mensen niet per se tegen gereguleerd parkeren zijn, maar meer de manier waarop. Dus ik vond het een goede avond.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zag ook dat u ook een interruptie had van de heer Van den Raadt van Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja, dat ging over puntje van de veiligheid, want hier wordt natuurlijk gesuggereerd dat het met die auto super onveilig is. Dat hebben we bij Meerwijk gezien, dat Meerwijk moest aangepast worden, want het was super onveilig. Dan vraag ik, kom eens met getallen en dan krijg ik te zien dat er maar twee keer

een auto is weggesleept in een heel jaar, die op de hoek geparkeerd stond. Dus er worden altijd kulargumenten gebruikt. En als je het nou echt veilig wil, dan weet u waarschijnlijk dat nu de meeste mensen op elektrische fietsen ongelukken krijgen en niet auto's en dat het meest dodelijk vallen onder de fiets. Dus als u nou echt veilig wil, dan bent u dus ook tegen de fiets.

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg.

De heer Van den Berg: De statistiek voor Haarlem is anders, de ongelukken, mensen die het ziekenhuis opgenomen zijn, daar is in meer dan 50 procent van de gevallen een auto betrokken. Dus dat zegt genoeg, lijkt me.

De heer Van den Raadt: Ja oké, die mensen komen ook allemaal uit Haarlem. Dat staat er ook bij. Of komen die ergens anders vandaan? Want er zijn niet zoveel ziekenhuizen natuurlijk.

De voorzitter: Mijnheer Van den Berg, wilt u daar nog op reageren?

De heer Aerssens: Nee, ja, dat staat in de verkeersveiligheid wat vorige week besproken hebben. Je kunt het zo nalezen, mijnheer Van den Raadt.

De voorzitter: Dank u wel. Dan zijn we daarmee gekomen tot het einde van uw eerste termijn. En is er dan verder iemand die in zijn eerste termijn nog wat wil zeggen? De heer Smit, OPHaarlem, gaat uw gang.

De heer Smit: Dank u wel, voorzitter. Geachte wethouders, college, de target in de Nota is geen groei van het aantal auto's, feitelijk niet meer, hou het op 5.000 die er niet bij mogen komen. Parkeerregulering in samenhang met goed ov en goed parkeerbeleid kan echt meer waarde hebben. Pas na 2030 kan een verbeterslag vanuit het ov, dus ook ons nieuwe knooppunt, effect hebben. In Amsterdam kun je nu op talloze plekken op de bus, tram of metro stappen. In Haarlem wordt het net steeds dunner en minder frequent. Het ideale moment om te cashen, want voor de auto is vaak geen alternatief. Wij komen, als de Nota wordt behandeld, met een motie om onderzoek te doen naar het meebetalen aan een Oost-tangent, zodat de stations Haarlemmerliede-Spaarnwoude en Heemstede beter bereikbaar zijn vanuit Parkwijk, Zuiderpolder en geheel Schalkwijk. We komen ook met een motie voor een onderzoek naar een regeling Blik uit de straat, en wellicht met een motie om binnen de MRA te werken aan het bevorderen van thuiswerken, want dat neemt weer af. Maar hoe staan de Haarlemmers er financieel voor met de torenhoge inflatie en de dreun van de energierekening? Volgens een enquête van de GGD het afgelopen najaar zegt 61 procent van de Haarlemmers met geldzorgen zich minder gelukkig te voelen dan voor de energiecrisis. Vraag aan de wethouders, en de wethouders hebben mijn vragen net gehad, bent u niet bang dat de tarieven van de parkeerregulering en het kortparkeren de problemen van veel Haarlemmers die nu financieel al krom staan toenemen? En bent u bezorgd over de armoedeval die hier het gevolg hiervan kan zijn? Het woord armoedeval kwam dacht ik bij het vragenuurtje ook vanuit GroenLinks. Het Sociaal en Cultureel Planbureau laat in eigentijdse ongelijkheid zien dat het electoraat van GroenLinks en D66 nadrukkelijk te vinden is in de twee hoogste kasten, de kasten van de nu en straks meestverdienende Nederlanders. Vraag aan beide wethouders, denkt u met ons dat Haarlemse huishoudens met tweeënhalf keer modaal, een ton bruto of meer per jaar, minder moeite zullen hebben met het betalen van tarieven dan de huishoudens met maximaal anderhalf keer modaal, 60.000 euro bruto? Heel vaak zijn dat de Haarlemmers in de essentiële beroepen. Vraag drie aan beide wethouders, wie denkt u dat er eerder uit de eerste of tweede auto te krijgen is? De Haarlemmer met een laag inkomen of de Haarlemmer met een hoger inkomen? Bedenk daarbij dat de huishoudens in zone C met noodzakelijk twee auto's voor het werk zo op 700 euro per jaar zitten. De gehandicaptenparkeerkaart, alle Haarlemmers, vaak

senioren die niet in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart maar toch veel beperkingen hebben om zonder auto te kunnen, zijn daarom gedwongen de torenhoge tarieven te betalen buiten hun minivergunningsgebiedje, want de fiets kan daar vaak geen alternatief zijn. En dan gaat het al gauw om honderden euro's per jaar, bovenop het vignet voor de auto. Op pagina 13 staat ook, buiten het gebied waarin de parkeervergunning geldig, negen stuks zijn er in Haarlem, heel klein dus, betaalt een vergunninghouder het reguliere parkeertarief. Als je niet meer kunt of mag fietsen, dan heb je pech gehad. Vraag vier aan beide wethouders, waarom lijkt compassie te ontbreken met senioren en met mensen met een beperking die niet toereikend is voor een gehandicaptenparkeerkaart? Een maand extra is gebruikt om een dikke mist op te trekken om de kostendekkendheid van de invoering te suggereren. Inkomsten worden naar beneden bijgesteld en een grote wolk van tijdelijke lasten moet het zicht op een structureel resultaat vertroebelen. Een nadere analyse komt na de commissievergadering. Dank overigens aan het team parkeerregulering voor het beantwoorden van veel vragen. Uit bijlage 4 van de Nota heeft OPHaarlem enkele teksten gehaald die de gretigheid aangeven om geld binnen te harken. Pagina 4, wel dient beseft te worden dat voldoende handhaving zich automatisch direct terugverdient in de vorm van parkeerbatens uit naheffingsaanslagen, maar ook zeker indirect in de vorm van een hogere betalingsbereidheid en daarmee fors hogere parkeerbatens door bezoekers. Let daarbij op, de bezoekers zijn buiten zone B merendeels Haarlems. Dan de pagina 6 en 7, opvallend is dat de parkeerplaatsen, circa 100, in de stop-en-shop-zones in Noord en West een omzet kennen van ruim 5.000 euro per parkeerplaats. Het gaat hierbij wel om een zeer gering aantal parkeerplaatsen in een winkelgebied. Ja, per saldo die 100. Anderzijds zijn er ook in de elf buurten waar parkeerregulering ingevoerd wordt toch ook een behoorlijk aantal publiektrekkende voorzieningen in de vorm van winkels, maar ook zeker sportvoorzieningen, het aantal shop-en-stop-zones zal dan ook uitgebreid worden. Ervaringscijfers leren dat de omzet per parkeerplaats dan fors stijgt. Sorry, snel stijgt. Vraag aan beide wethouders, versterken deze teksten mogelijk het gevoel bij veel Haarlemmers dat u gericht bent op het binnenharken van geld? Hoe effectief is een shop-en-stop-zones bij een sportvoorzieningen? Hoeveel procent niet-Haarlemmers gaan naar uw schatting uit winkelen in een wijk of buurtwinkelstraat in onze stad? Ik denk weinig, het zijn dus altijd Haarlemmers. Kunt u berekenen wat stop-en-shop-zones kunnen opleveren in bijvoorbeeld de Cronjéstraat, de Amsterdamstraat en op het Marsmanplein en kunt u die berekening binnen enkele dagen aanreiken aan de commissie? En dan blijft u onthouden dat samen met ons, dat ons Haarlems ov tot zeker 2030, mijnheer Van den Berg, vaak niet toereikend is als alternatief voor de auto. Ik ben benieuwd naar uw antwoorden. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Smit. U bent ook bijna door uw tijd heen. Wie mag ik daarna? De heer Hulster, Actiepartij, gaat uw gang.

De heer Hulster: Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen zal ik een klein stukje voorlezen uit een stukje wat we bij ons verkiezingsprogramma te vinden is. Daar zeggen wij dat Actiepartij staat voor sociaal mobiliteitsbeleid, dat betekent dat voor ons niet het recht van de snelste of degene die het grootste voertuig heeft geldt, maar dat we oog hebben voor de bescheiden weggebruiker. En wij concluderen daar, ik zal niet alles voorlezen, wat ons betreft komt er gereguleerd parkeren en wordt het geld dat daarmee wordt opgehaald ingezet voor meer groen, meer speelgelegenheid en betere voet- en fietspaden. Wat ons betreft zijn we dus heel blij met de voorliggende Nota. We weten uit cijfers dat wat helpt om meer mensen actieve mobiliteit, op zich op een actievere manier te laten verplaatsen, is gereguleerd parkeren. Zolang we, eigenlijk hebben we in Haarlem veel te lang de openbare ruimte gratis weggegeven aan mensen om hun auto's op te parkeren. En dat is eigenlijk heel gek, want waarom zou je daar niet voor moeten betalen. En het is ook vooral gek omdat de kosten daarvan dus neerkomen bij de mensen die geen auto hebben. 43 procent van de Haarlemmers heeft een auto en het merendeel heeft geen auto, die betalen natuurlijk wel, die worden wel opgezadeld met het

ruimtebeslag dat de auto's op ze heeft. En dat is prima, dat hoort bij het leven in de stad, maar het is ook belangrijk dat we daar eerlijke verdeling in maken. Wij schrijven ook, Actiepartij wil ervoor zorgen dat minder mensen afhankelijk zijn van de auto om zich te verplaatsen, want dan komt er juist meer ruimte voor de mensen die de auto echt nodig hebben en voor de dingen die het leven in de stad echt leuk maken. Want ja, het werd net al even genoemd, de wijken waar de inkomens het hoogste zijn, daar is gereguleerd parkeren. Goh, zou er een verband zijn? Misschien zijn die plekken wel interessanter dan de plekken waar overal blik op straat staat. Er werd net gezegd, ja maar er is helemaal geen probleem in de stad, maar de Nota begint met de constatering dat we in Haarlem 70.000 auto's hebben en dat we 60.000 parkeerplaatsen hebben. Dat klinkt echt heel bijzonder. Hoe zou dat dan gaan? En dan zijn er ook nog heel veel mensen die hier komen om een bezoekje te brengen aan de stad. Het past gewoon niet en het is een verdelingsvraagstuk. En tenslotte wil ik nog even zeggen, waarom gaan we dan akkoord zonder de bewoners te vragen? Nou ja, we hebben een burgerberaad initiatiefvoorstel ingediend. Wat ons betreft is het betrekken van bewoners hier in Haarlem juist een kernpunt voor onze partij. Maar we vragen ook al sinds de oprichting zo'n beetje aandacht voor het parkeerprobleem hier in Haarlem. En we hebben als overheid gewoon een taak, we hebben een taak om de verkeersonveilige straat te maken en de Urgenda-zaak heeft dat nog een keertje extra benadrukt. We kunnen niet weglopen als overheid voor deze taak. We kunnen wel zeggen, nou ja, de bewoners willen het niet, dan doen we het maar niet. Maar dat kan gewoon niet feitelijk, we moeten daar echt wat aan doen en dat is waarom we, en we hebben als gemeente afgesproken dat we een inclusieve stad willen zijn en dat mensen die in een rolstoel zitten of met een looprekje of met een kinderwagen over de stoep moeten, dat ook gewoon kunnen. En dus moeten we wat doen aan de parkeerdruk in de wijken, want dat kan gewoon op heel veel plekken niet. Ik heb het zelf een tijd geprobeerd met de kinderwagen rondlopen door de stad, het is vrijwel onmogelijk op heel veel plekken. Daarom zijn we heel erg blij met dit stuk. We zien ook dat er aanvullend beleid is in de vorm van parkeergarages toevoegen, dat is wat ons betreft een hele dure oplossing, maar waarschijnlijk zullen we er toch over moeten gaan praten omdat dat echt nodig is om de hoeveelheid parkeerplaatsen van straat echt drastisch te verminderen. Dank u wel.

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

De heer Van den Raadt: Ja, want als u met de kinderwagen door de binnenstad loopt en u kunt er niet langs, komt dat dan door fietsen of door auto's?

De voorzitter: De heer Hulster.

De heer Hulster: Dat komt door zowel fietsen als auto's, er staan op veel plekken ook fietsen wild geparkeerd, maar vaak kun je dan niet over de straat lopen omdat daar dan weer auto's rijden. Dus het is een beetje het kip en het ei-verhaal, dus wat ons betreft moet er echt meer ruimte komen in de stad. En dat begint echt bij die 20 vierkante meter per auto die zo'n 70.000 mensen hier in Haarlem claimen. Daar moeten we echt wat aan gaan doen. En overigens, ik sprak van de week een wetenschapper van de TU Delft en die zei mij dat één deelauto veertien auto's kan vervangen in de wijken. Dus we kunnen echt heel veel stappen, en misschien is dat een beetje een optimistisch cijfer, maar daar zit in ieder geval heel veel ruimte tussen nog.

De voorzitter: Dank u wel. U had nog een interruptie, de heer Ayanan? Is denk ik wel uw laatste seconde, dus wees voorzichtig. Ja, u heeft er nog, Jouw Haarlem, u heeft nog 9 seconden. U laat hem even zitten, dank u wel. Wie is dan de volgende termijn. Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Dank u wel, voorzitter. Beangstigende krantenkoppen weer deze week, de anderhalve graad is dood. Wie nu geboren wordt, zal extreme hitte meemaken. Alleen als we de CO₂-uitstoot zo snel mogelijk

terugbrengen naar nul en als we massaal bomen gaan planten, ook in steden, acht het IPCC het mogelijk om die zeer ernstige gevolgen van klimaatopwarming te beperken.

De voorzitter: U heeft de interruptie van de heer Pronk van Forum voor Democratie.

De heer Pronk: Welke krant leest U?

De voorzitter: Mevrouw Moedt.

Mevrouw Moedt: De NRC. Ik ga verder, auto's, ze warmen onze planeet op en ze nemen veel openbare ruimte in die we heel hard nodig hebben, want waar auto's staan kunnen geen bomen groeien. En we zitten hier als raad voor het algemeen belang, ook voor de generaties na ons.

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

De heer Van den Raadt: Ja voorzitter, want ik heb bij auto's, de opmerking auto's, heb ik altijd het idee van mensen kunnen nooit verder kijken dan een jaar of zo. Straks zijn de fossiele auto's verboden, rijden we allemaal met elektrische auto's. Maar daar is Partij voor de Dieren dus ook tegen.

De voorzitter: Mevrouw Moedt.

Mevrouw Moedt: Waar elektrische auto's staan kunnen geen bomen groeien. Ik ga even door. Het gaat hier dus om kortetermijnbelangen versus langetermijnbelangen en wat de Partij voor de Dieren betreft laten we die langetermijnbelangen boven de kortetermijnbelangen wegen. Over het aangekondigde referendum, Partij voor de Dieren is voorstander van burgerraadpleging. Beter dan een ja-of-nee-referendum zou het zijn om een soort van preferendum te organiseren waarbij bewoners een keuze kunnen maken uit meerdere concrete alternatieven of een burgerberaad, zodat ze zelf ook plannen kunnen maken. Want niets doen is gezien de staat van het klimaat, voor ons geen optie.

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

Mevrouw Roodhuizen: Dank u wel, voorzitter. Ten aanzien van het voorstel stelt de Partij van de Arbeid zichzelf drie centrale vragen. Waar willen we als stad heen? Zijn de voorstellen effectief voor het doel dat we voor ogen hebben? En zijn de voorstellen sociaal genoeg? De eerste vraag, waar willen we heen? Het meest kostbare en schaarse wat we in Haarlem hebben is de openbare ruimte, vandaag al vaak benoemd. De vraag die we onszelf stellen is, wat willen we met deze ruimte doen? Deze vraag speelt elke beheervergadering weer een hoofdrol. De Partij van de Arbeid wil levendige en groene wijken om fijn te wonen voor iedereen, waar ruimte is voor fietsen, spelen, elkaar ontmoeten in het groen, een ruimte waar ouderen met een rollator, mensen in een rolstoel of gezinnen met een kinderwagen zich makkelijk kunnen voortbewegen. Afgelopen decennia is het autogebruik fors toegenomen. De ruimte is daarentegen hetzelfde gebleven.

De voorzitter: Interruptie van de heer Van den Raadt van Trots Haarlem.

De heer Van den Raadt: Ja voorzitter, want ik heb nou het idee dat er iets gezegd wordt wat niet klopt. PvdA zegt dat ze ruime wijken willen met groen. Nee dat is niet zo, PvdA wil bouwen, bouwen, bouwen, bouwen, 10.000 woningen.

De voorzitter: Mevrouw Roodhuizen.

Mevrouw Roodhuizen: Zeker, maar ik wil niet een flatcomplex midden in een in een wijk waar nu al woningen staan. Dus ik heb het over de wijken waar, die nu al zijn. Als we de groei van de auto's en de ruimte die zij innemen niet beperken, komen andere belangrijke ontwikkelingen in de knel. Zoals de heer Van den Raadt ook zei, het bouwen van nieuwe woningen. De Partij van de Arbeid knokt voor woningzoekenden, juist als we het gebruik van de openbare ruimte door auto's remmen, geven we woningbouw meer kans. Kortom, de Partij van de Arbeid wil de balans herstellen zodat er ruimte komt voor die leefbare en prettige wijken. En zijn de voorstellen die nu voorliggen effectief om die balans te herstellen? Het voorstel investeert onder andere in groen, fietsen, huren van parkeerplaatsen en het realiseren van 400 extra parkeerplaatsen in twee nieuw te bouwen garages waarvoor al concreet het Sonneborn-terrein in de Indische buurt in beeld is, alles met als doel om de auto uit de wijk te halen. De Partij van de Arbeid heeft ...

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

De heer Aynan: Waarom heeft u midden in de campagne beloofd dat er alleen betaald parkeren komt als de bewoners het willen?

De voorzitter: Mevrouw Roodhuizen.

Mevrouw Roodhuizen: Ja, ik had natuurlijk inderdaad verwacht dat deze opmerking zou komen en die belofte in de campagne is onhandig geweest, ongelukkig. Het klopt daarnaast ook, en dat is ook vanavond al vaak benoemd, dat het niet in ons verkiezingsprogramma heeft gestaan. En wel stond daar duidelijk de ambitie voor meer groen, voor spelen, voor de fiets en voor toegankelijkheid. En die ambitie wordt met dit voorstel verwezenlijkt.

De heer Aynan: U heeft midden in de campagne dus een valse belofte gedaan?

De voorzitter: Mevrouw Roodhuizen.

Mevrouw Roodhuizen: Dat zijn uw woorden.

De heer Aynan: Jazeker, u weet wie het zegt, mijnheer Aynan.

De voorzitter: Mijnheer Aynan, u bent nu door uw tijd heen. Mevrouw Roodhuizen, gaat u verder.

Mevrouw Roodhuizen: Om die balans ter herstellen bespreken we dus vanavond een set aan maatregelen. De Partij van de Arbeid vindt het belangrijk dat er tastbare alternatieven zijn voor inwoners. Daarom vinden wij het goed dat er geïnvesteerd wordt in deelmobiliteit. Ik zie dit in heel veel andere landen ontzettend goed gaan en ik maak er dan ook zelf vaak gebruik van. Wel wil ik het college vooral oproepen om de uitleg over hoe deelmobiliteit werkt zo breed mogelijk en met zoveel mogelijk toegankelijke visuals te verspreiden in de stad, zodat niet alleen mijn generatie, die gewend is aan apps en internet, gebruik gaat maken van deze voorziening. Ook heb ik het college al meerdere malen gevraagd zich in de provincie en MRA hard te maken voor de verschraling van het ov, tegen de verschraling van het ov. Dat zou ik ze ook nu graag weer willen vragen, ondanks dat ik weet dat het financieel krap zit bij de provincie. Ik werk zelf in Den Haag en mijn familie woont in Twente en in de Achterhoek en ik trein en bus het hele land door. En het gaat al zo'n tien jaar sinds ik op mezelf woon voorspoedig. Helaas staat deze vanzelfsprekendheid onder druk en vandaar mijn vraag aan

het college. Van de mooie Achterhoek terug naar het voorstel, in buurten met een hoge parkeerdruk wordt gereguleerd parkeren ingevoerd, daarnaast wordt ook in nieuwe en bestaande buurten een parkeerplafond ingevoerd. In combinatie met de eerdergenoemde maatregelen zal dit ervoor zorgen dat er ruimte komt, ruimte om in te leven en prettig in te wonen. De laatste vraag, zijn de voorstellen sociaal genoeg? De koopkracht van vele Haarlemmers staat onder druk. We horen dagelijks schrijnende verhalen van mensen die moeilijk kunnen rondkomen en daarom hebben wij aandacht gevraagd voor de betaalbaarheid van de voorstellen. Hier zien we dat het voorstel op een aantal punten duidelijk is gewijzigd. Zo zien we een korting van 15 procent voor de eerste vergunning in zone C en D en dat de tarieven de komende drie jaar zullen worden bevroren. Ook zijn er ruime regelingen voor bezoekersparkeren en mantelzorg. Daar is de Partij van de Arbeid blij mee, en aan het college de vraag om de mantelzorgregeling duidelijk te communiceren zodat meer mensen die kennen.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Aerssens, u heeft een interruptie.

De heer Aerssens: Ja, dank u wel. Twee dingetjes in het verhaal van mevrouw Roodhuizen van de PvdA waar ik graag op wil reageren. Enerzijds is, u zegt dat u gebruik maakt van deelmobiliteit in het buitenland. Nu maak ik zelf vaak gebruik van het ov in het buitenland, ik koop tenslotte geen auto daar, maar vindt u het niet dat u eerder het ov zouden moeten gebruiken in plaats van deelmobiliteit, wat meer voor bewoners is. Tweede vraag is, welke van alle maatregelen die u graag zou willen in aanvulling op dit verschrikkelijke plan, en dan vul ik maar even voor u in, een P en R, deelmobiliteit et cetera, gaat u gerealiseerd hebben voordat u dit gaat doordrukken?

De voorzitter: Mevrouw Roodhuizen.

Mevrouw Roodhuizen: Op de eerste vraag, ik gebruik in Nederland best vaak een deelauto, als ik het gewoon echt niet anders kan en dat werkt hartstikke goed. In het buitenland gebruik ik vaak de fietsjes die bij hubs staan om de hele stad door te crossen. En dat vind ik daar eigenlijk ook onder vallen. En op de tweede vraag, ik denk eigenlijk dat dat een vraag is aan het college, dus die zou ik daar graag aan willen stellen, maar ik zie dat u ...

De heer Aerssens: Nee, want u bent degene die hier zo aan de knoppen zit. U zegt wat het college moet doen. Dus wat u aangeeft wat er moet gebeuren, zij zijn maar de uitvoerder. Dus ik wil graag van u weten wat gaat u aan het college vragen?

Mevrouw Roodhuizen: Ik denk dat u mij dat net gevraagd heeft. Ik ben voor het wijdverspreiden van bijvoorbeeld die deelmobiliteit, dus ik hoop dat het college daar snel mee aan de gang gaat.

De voorzitter: Dank u wel. U heeft ook een interruptie van de heer Smit van OPHaarlem.

De heer Smit: Mevrouw Roodhuizen, zit heel de wereld, heel Nederland vol met uw leeftijdsgenoten, of herkent u ook nog mensen van zeventigplus en mensen met beperkingen?

De voorzitter: Mevrouw Roodhuizen.

Mevrouw Roodhuizen: Ik heb daar volgens mij net aan het college gevraagd om juist die groep die misschien minder als ik, niet zoveel gebruikmaakt van de telefoon en dus ook die apps waarmee je dat soort fietsen zou kunnen huren of waarmee je een auto kan huren, dat komt misschien wat minder natuurlijk en dat erken ik

enorm. Dus ik vind dat het aan het college is om die juist te betrekken omdat het ook voor hun hartstikke handig kan zijn.

De voorzitter: Mijnheer Smit. OPHaarlem.

De heer Smit: Maar primair hebben die mensen eigenlijk geen recht op een auto.

De voorzitter: Mevrouw Roodhuizen, PvdA.

Mevrouw Roodhuizen: Nou ja, als zij een eigen auto hebben dan moeten zij een vergunning aanvragen. Dus dat recht hebben ze wel, alleen is het niet meer vanzelfsprekend dat ze die gratis voor de deur kunnen zetten.

De voorzitter: En heeft ook een interruptie van de heer Kuin, SP.

De heer Kuin: Kan nog net? U heeft een onhandige toezegging gedaan in uw woorden tijdens de campagne over de draagvlakmeting. Er komt nu een inleidend verzoek voor een referendum, ligt voor. Ik neem aan dat u daar blij mee bent.

De voorzitter: Mevrouw Roodhuizen.

Mevrouw Roodhuizen: Wij gaan het oordeel van de onafhankelijke commissie die u net ook noemde in uw bijdrage, gaan wij beoordelen en daar gaan wij in onze fractie een oordeel over vormen. Ja, daar hebben wij nu nog geen sluitend oordeel over, dus dat hoort u nog.

De voorzitter: Gaat u verder met uw betoog.

Mevrouw Roodhuizen: Dank u wel, even kijken, waar ben ik gebleven? Ja, de mantelzorgregeling, ik denk dat het belangrijk is om die ook goed te communiceren omdat ik ook tijdens de inspraakavond begreep dat daar soms wat onduidelijkheid over was. Daarnaast hebben wij nog een vraag over de tarifiering in Zone D. We zien nu dat het uurtarief voor vreemdparkeren 2 euro is, dit is de helft van die in zone C en wanneer je het vreemdparkeren in zone D iets zou verhogen, kan de prijs van een vergunning eventueel worden verlaagd. En hoe denkt het college over dit voorstel? Als laatste willen wij aandacht vragen voor parkeervergunningen bij scholen, zorginstellingen en kinderopvang. Het kan niet zo zijn dat door dit voorstel zij moeilijker aan personeel kunnen komen, gezien de krapte op de arbeidsmarkt, zeker bij deze essentiële instellingen. Tot dusver is hier nog geen oplossing voor geboden. De Partij van de Arbeid ziet graag voor personeel van buiten Haarlem een oplossing. We zijn benieuwd hoe het college hiernaar kijkt. Dan, voorzitter, als afsluiting, het voorstel draagt bij aan een stad die wij voor ons zien. De voorstellen zijn afdoende effectief en naar ons oordeel is er genoeg aandacht voor de betaalbaarheid, vandaar dat de Partij van de Arbeid voor het voorstel is. Dank u wel.

De voorzitter: Hartelijk dank. Wie wil dan het woord? De heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Dank u wel, voorzitter. Het is natuurlijk gewoon bekend, de ruimte in Haarlem is schaars en de meeste, bijna alle, wijken eigenlijk zijn niet gebouwd om de grote hoeveelheid auto's die we op dit moment hebben om eigenlijk op een ordentelijke manier nog in hun wijk te kunnen parkeren, eigenlijk de meeste wijken niet. Het CDA staat voor een, we moeten goed met die ruimte omgaan, we staan voor een stad die prettig leefbaar is en in alle opzichten moet die ook gezond maken, zeker houden. Even terugkomend op een aantal opmerkingen die al in geplaatst zijn, dat wij hadden geschreven alleen gereguleerd parkeren als de

bewoners daarom vragen, dat woord alleen staat er gewoon echt niet in. Bladzijde 9 in ons verkiezingsprogramma, een-na-laatste bullet, kunt u dat nalezen. Maar wat we natuurlijk wel altijd hebben aangegeven, dat is natuurlijk ook niet onbekend, is dat het CDA wel voor draagvlakmetingen was en dat ook prefereren. Echter, we hebben natuurlijk een coalitieakkoord gesloten, we hebben ons geconformeerd aan datgene wat daarin op opgeschreven is, maar ons verkiezingsprogramma zegt ook dat we de openbare ruimte meer willen vergroenen. Die zegt ook dat we een betere toegankelijkheid willen voor mindervaliden. Dit is ook een middel om beide zaken ook aan te kunnen pakken. Dus het ene wilden we misschien wat minder, maar het andere wordt middels deze Nota wel geregeld. Het duurt nog wel even, want het is niet van de een op de andere dag opeens groen en is er veel ruimte als het ingevoerd wordt. Daarvoor hebben dus nou een aantal maatregelen staat er in het stuk, de vergunningsplafonds, die waren destijds in 2016 ook al afgesproken dat we dat zouden doen. Echter, daar is nooit echt iets mee gedaan om dat daadwerkelijk het aantal vergunningen in bepaalde wijken te verlagen. Ik moet zeggen, heb ik ook al een keer gezegd, bij mij in de wijk, Amsterdamsebuurt, Oude Amsterdamsebuurt is het echt wel een stuk beter geworden voor wat betreft parkeren en er is gewoon meer ruimte op straat. Er zijn ook wat fietsenplekken gecreëerd daardoor. Tot zover dat. En het is ook voortvloeisel uit het mobiliteitsbeleid, dat is door de raad vastgesteld, er zijn amendementen ingediend om ook het gereguleerd parkeren en een vergunningsplafond in te gaan zetten indien er een hoge parkeerdruk is. Dit is dus een voortvloeisel ook uit het mobiliteitsbeleid, daar hebben we ook in meegestemd, de SP heeft ook het amendement gesteund destijds die dit ook geregeld heeft op deze manier, deze tekst. Wat ik dus wel vraag ook aan het college, er zijn een aantal zaken voorgesteld om te gaan doen, vergunningenplafond, het implementeren van POET, zorg dat er deelauto's in iedere wijk voldoende worden aangeboden. Ik wil het college echt aanhouden, en ik hoop dat ze ook echt gewoon goede toezeggen kunnen doen, dat ze het ook feitelijk gaan uitvoeren. Want er zijn natuurlijk een aantal zaken, vorige keer ook al in 2016, ook al benoemd en die zijn niet allemaal opgepakt. En ik verwacht nu echt van het college dat er nu goed fors deze maatregelen ook daadwerkelijk ingevoerd gaan worden. En voor wat betreft die deelauto's, dat is al meerdere keren gezegd, je kunt er nu al mee beginnen. Start ermee, zo snel mogelijk dat in de wijken waar de hoogste parkeerdruk is, daar als eerste ook deelauto mogelijkheden worden aangeboden. Er worden dus meerdere parkeergarages hopelijk gebouwd aan de randen van de stad, dat ook daar wat mensen naartoe kunnen verplaatsen. Waar ik nog ook, eigenlijk in het verlengde van wat de PvdA vroeg over de parkeer rondom onderwijs en zorginstellingen, ik wil ook extra aandacht gaan vragen, want met name in Noord zit ook een heel clustertje van heel veel sportaccommodaties daarzo, voetballen, rugby, hockey, korfbal zit daar, er zit een begraafplaats, er zitten volkstuinten. En ik wil echt gaan vragen, en ook een beetje wat is nou precies het proces waar hebben wij nog een keer iets over te zeggen, over de tarieven, om echt daar te gaan zorgen dat daar goede afspraken gaan komen voor wat betreft parkeren. Het zijn allemaal aparte parkeerplekken, dus je kunt daar ook goede maatregelen nemen. En voor wat betreft sportaccommodatie, daar werken vrijwilligers die die wil je echt niet ontmoedigen om ze alsnog een keer, het is al heel moeilijk om ze te krijgen. Juist bij dit soort sporten komen heel veel bezoekers van buiten de stad die echt niet met het openbaar vervoer kunnen komen, regel dat. En ook die sportverenigingen zijn echt afhankelijk van dat de bezoekers ook langer kunnen blijven hangen, de derde helft ook nog even kunnen doen want de kantine-inkomsten zijn echt van, ik wou niet zeggen van levensbelang, maar die zijn wel heel belangrijk voor een club om goed te kunnen functioneren. Wat heb ik nog meer, kijken hoor. Zoals ik al zei, het gaat echt wel een paar jaar duren, dus ga nou niet over twee jaar zeggen, zie je wel het werk niet. Ik verwacht ook niet dat we binnen twee jaar grote effecten gaan zien, behalve dat de derde en vierde auto er niet meer zal zijn. Ik geloof overigens niet dat het er 800 zijn, maar zijn het er wel 800, dan zijn er in één keer dus ook 800 plekken meer beschikbaar op straat. En het is echt, ik heb de straten goed bekeken toen deze Nota, toen we de aankondiging hadden over de parkeerregulering, het is echt schrikbarend hoeveel auto's er op de stoep volledig de stoep blokkeren dat er geen mens meer doorheen kan. En dat is niet alleen overigens 's avonds en 's nachts, dat is ook overdag en in

het weekend. Dus er is wel degelijk een probleem en we hopen dat met deze Nota te kunnen oplossen. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Dan u wel, mijnheer Dreijer, daarmee bent u ook aan het eind van uw tijd gekomen. En voor zover mensen zich afvragen waar POET op slaat, dat heeft niks te maken met de opbrengst van de parkeren maar op parkeren op eigen terrein. Wie mag ik hierna het woord geven voor een eerste termijn? Daar is geen belangstelling voor. Jawel, mijnheer Van den Raadt, Trots Haarlem, gaat uw gang.

De heer Van den Raadt: Ja voorzitter, ik heb hier niet zoveel over te vertellen, dus ik kan het vrij kort houden. Ik heb even wat dingen opgeschreven. Kijk, het is natuurlijk leuk dat Trots Haarlem een jaar geleden voorstelde, laten we hier nou eens een referendum over houden en dat je aan alle kanten wordt uitgelachen en dat we nu toch terugkomen bij een referendum. Dus daar zijn we ontzettend blij mee. Dat probleem van het parkeren, ja dat speelt natuurlijk al hartstikke lang, dat werd al geschetst in 2018. Toen werden daar ook oplossingen geschetst maar die werden niet waargemaakt. Nu wordt er weer een ideaalbeeld geschetst van we gaan straks allemaal met de bus en allemaal met de deelauto. Provincie Noord-Holland hij heeft echt nul komma nul centen om nog extra buslijnen en bushaltes neer te leggen. Kijk maar de laatste vergadering daar, dus dat gaat helemaal niet gebeuren. Dus Trots Haarlem is niet voorstander om het nieuw in te voeren. Wij gaan het pas invoeren als er echt alternatieven zijn. Dat lijkt ons veel verstandiger. En dus niet een beetje mensen dwingen iets te gaan doen terwijl daar helemaal geen oplossing is. Dan horen we nog dat als er een auto staat dat dat groen in beslag houdt, dan willen we in ieder geval met een motie komen dat als dan straks dit allemaal doorgedrukt is, dat die plekken die vrijkomen ook inderdaad alleen maar voor groen worden gebruikt en niet voor wat anders. Eens kijken hoeveel mensen daar dan voorstemmen. We vragen ons af hoe staat het met de motie van Trots Haarlem over, en dat is dan natuurlijk wel een echt alternatief, 65-plus gratis in de bus. Wordt dat al wat? Want dat zal wel een stuk schelen als dat wel doorgaat. Voor de rest zullen we ook een motie indienen om fietsen in het centrum te verbieden en dan alleen nog maar als wandelgebied te maken en voor de rest net zoals, is dat in Nijmegen? Dat zal dan helpen als iedereen zo graag wil dat overal ruimte komt. We gaan ook weer kijken wie daar dan voorstemt.

De voorzitter: Mijnheer Van den Raadt, uw tijd is op, dus als u snel kunt afronden?

De heer Van den Raadt: Ik ga heel snel afronden. Kijk, als je nou echt wat wil doen aan het parkeerdruk, dan zou ik zeggen bouw de hoogte in en laat de onderste drie lagen voor parkeren. Dat hebben we al een keer voorgesteld. Zullen we nog een keer voorstellen. En we zullen met een initiatiefvoorstel komen om gratis te parkeren in je eigen wijk en dat is natuurlijk wel de oplossing van het parkeerprobleem. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van den Raadt. Mijnheer Rademaker BVNL, gaat uw gang.

De heer Rademaker: Dank u wel, voorzitter. Er is al veel gezegd vanavond, het plan wordt als een soort wondermiddel gepresenteerd, zodra de auto's zijn weggepest komt er meer groen, de luchtkwaliteit wordt beter, de files verdwijnen en ga zo maar door. De andere kant van het verhaal is dat veel Haarlemmers die het al moeilijk hebben, er weer een probleem verkrijgen. Het gezin waarvan beide ouders een auto keihard nodig hebben omdat ze fulltime moeten werken om hun hoofd überhaupt boven water te kunnen houden, moet het maar anders oplossen. Ik hoorde hier en daar iets over een deelauto, een deelauto kost al gauw 50 euro op een dag, ik ken weinig mensen die dat nog over hebben om naar hun werk te gaan. Wel ben ik heel blij om te zien dat Haarlemmers hun democratisch recht gebruiken en dat er een referendumverzoek is ingediend. En ik ga ook uit dat we die als raad unaniem steunen, want we zijn hier dol op burgerparticipatie.

De voorzitter: U heeft een interruptie van mevrouw Schneiders, GroenLinks.

De heer Rademaker: Tuurlijk.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Mijnheer Rademaker, ik wou even, als u dat nou die berekening maakt van hoeveel zo'n vergunning kost, dan kost dat eigenlijk 1,24 per week, dat is geen liter benzine. Dat is toch niet zo duur voor mensen die het moeilijk hebben en die toch ook een auto hebben, daar moet je er toch ook mee kunnen rijden?

De voorzitter: Mijnheer Rademaker.

De heer Rademaker: Zo'n vergunning, ik ben niet in staat om in de portemonnee te kijken van andere mensen. Maar zeker in de huidige tijd met inflatie waar boodschappen niet te betalen zijn, energie niet te betalen zijn, kan die 1 euro echt al heel wat schelen.

De voorzitter: U mag verder gaan, mijnheer Rademaker, met uw verhaal. Was u aan het einde van uw termijn gekomen?

De heer Rademaker: Ja ik was, de interruptie was perfect getimed.

De voorzitter: Oké, heel mooi. Mijnheer Visser, u wil ook het woord, gaat uw gang.

De heer F. Visser: Dank wel, voorzitter. De ChristenUnie steunt het principe van parkeerregulering om zo de overlast van parkeren in te perken en positief is dat het college tarieven heeft verlaagd en ook bevroren. Ook positief is dat de zonegrenzen zijn aangepast bij onder andere Duinwijck, wat wij specifiek hadden gevraagd. De ChristenUnie roept het college op om ook Zijlweg-West aan te passen, die moet gewoon Zone D worden en datzelfde geldt in de toekomst voor De Krim, wij overwegen een amendement. Tot zover de positieve punten. We zijn namelijk op een aantal onderdelen namelijk niet eens met het voorstel van het college, voor ons is bepalend of op die onderdelen aanpassingen worden gedaan. Allereerst die 5 ton opbrengst, dat zit de ChristenUnie niet lekker. Daarom komen wij met een motie die vraagt dat, wanneer er inderdaad sprake is van een opbrengst, dat is nog erg onzeker, dat het geld wordt teruggegeven door parkeertarieven voor bewoners te verlagen en of door dit geld te storten in een duurzaam mobiliteitsfonds. Ten tweede, de parkeerduurbepanking, in zone D komt deze er niet, in zone C wel. In de Indische buurt is geen parkeergarage, dus je moet dan wel op straat parkeren maar dan mag het maar maximaal 3 uur. Ten noorden van de Zaanenlaan en ten zuiden van Pijlslaan vindt de ChristenUnie parkeerduurbepanking daarom niet reëel. Er zijn namelijk geen parkeergarages in de buurt. Wij overwegen een amendement. Overdag is de parkeerduurbepanking helemaal niet nodig, want dan is er ruimte zat. Een kleine raadsmeerderheid heeft dit een paar jaar geleden toch besloten, maar dat was tegen het advies van het college in. Wij komen daarom ook hier met een amendement om alsnog het voorstel van het college uit te voeren. Dan ten derde, de derde auto, als alle Haarlemmers drie auto's zouden hebben, dan zou de stad onleefbaar worden. Juist daarom voeren we parkeerregulering in. Maar je kunt aan een gezin met jongvolwassen kinderen die al jaren op zoek zijn naar een woning niet zeggen, u moet per direct uw derde auto wegdoen, terwijl de jongvolwassenen de auto soms echt nodig hebben voor hun werk. Dat is onrechtvaardig. De ChristenUnie wil voor deze groep een overgangsregeling, bijvoorbeeld maximaal vijf jaar. En dat mag dan best ook wel ietsje duurder zijn, want juist die prijsprikkel zal helpen om die derde auto's omlaag te krijgen. Maar kom met die overgangsregeling, voor ons is dat echt bepalend voor ons eindoordeel. Dan de bezoekersregeling, die wordt niet aangeboden bij nieuwbouw. Je zal maar in een nieuwbouwcomplex wonen van tien woningen, dan is er welgeteld één

parkeerplek voor bezoekers op eigen terrein. Dat is een recept voor burenruzies bij gelijktijdige feestjes, dat moeten we niet willen. Zelfs in de binnenstad heeft vrijwel iedereen een bezoekersregeling. Die bezoekersregeling gunt de ChristenUnie elke inwoner van Haarlem. En vanavond komen wij daarom in de commissie Ontwikkeling met een alternatief voorstel die ruzies voorkomt en zelfs nog beter is voor het bestrijden van parkeeroverlast. Maar helaas heb ik te weinig spreekrecht om dat al hier te doen, maar gelukkig komt het vanavond op de agenda bij parkeernormen. Maar er is echt een beter voorstel mogelijk. Voorzitter, en dan ten vijfde, die vind ik lastig en wil ik eigenlijk de meningen peilen hier in de raad, dat is het Te Zaanenkwartier. Uit technische vragen van de ChristenUnie blijkt dat de parkeerdruk daar wel degelijk meer dan 85 procent is. De enige redenen dat in de telling van de gemeente de score lager is, is omdat de wijk De Krim is meegenomen aan de overkant van de Westelijke Randweg. Maar als we die dus, net als Duinwijck, de grens bij de Westelijke Randweg trekken, dan zitten ze gewoon op 85 procent. Dan is het logisch om deze wijk mee te nemen. En ik ken heel wat bewoners die tegen parkeerregulering zijn, maar die zeggen wel als het overal in Haarlem-Noord wordt ingevoerd en in de Indische buurt, dan ook in de Planetenbuurt. Dus volgens mij moeten we gewoon met zijn allen duidelijk die grens langs de Westelijke Randweg trekken, maar ik ben benieuwd hoe de raad er tegenover staat en ik ben benieuwd naar de reactie van de wethouder. Voorzitter, ik rond af met twee wensen. Allereerst vragen wij de wethouder om maximaal maatwerk toe te passen voor scholen, sportverenigingen, winkelcentra en maatschappelijke voorzieningen, zoals kerken maar er zijn er nog veel meer. Ik vind het jammer dat ons nu om een hoofdkeuze wordt gevraagd, terwijl de kaders voor deze organisaties nog niet zijn uitgewerkt. Een voorbeeld, juist in Haarlem-Noord en Haarlem-West zijn veel kerken met een regiofunctie. Dat is echt heel anders dan de kerk in de binnenstad. Hier is een oplossing voor nodig. En ten tweede willen wij dat het mogelijk wordt om je vergunning te delen. In de binnenstad kan dit al, twee kentekens op één vergunning, maak dat gewoon in de hele stad mogelijk. Maar ook omgekeerd willen wij één kenteken op twee adressen, zodat je je auto kunt delen met iemand anders uit een andere wijk. Dat mag best wel wat extra kosten, juist ook om misbruik daarvan te voorkomen, want anders kan je weer gratis naar een andere wijk parkeren. Maar het moet wel goedkoper zijn dan twee losse vergunningen. Maar stimuleer dat autodelen, kom op dit punt met een regeling. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Visser. Ik heb gehoord dat eigenlijk een peiling wil over hoe de commissie aankijkt tegen de Planetenbuurt. Ik stel voor dat we eerst de reactie van het college afwachten en dat ik daarna even peil hoe de rest daar tegenaan aankijkt. En dan wil ik nu het woord geven aan, wie gaat als eerste? Wethouder Van Leeuwen, gaat uw gang.

Wethouder Van Leeuwen: Ja, ik zal beginnen. Zowaar waren wij het ook van harte eens met de heer Aerssens van de VVD. Want de heer Aerssens zei in een interruptie, het college is de uitvoerder, wij maken hier de lijn als raad. En dat maakt ook eigenlijk voor ons redelijk duidelijk, want uw lijn is eigenlijk duidelijk als raad. Met de Omgevingsvisie heeft u vastgesteld dat u ruimte wil voor mengen en verdichten, meer woningen bouwen, voor vergroenen en vernatten om hittestress tegen te gaan, om water op te vangen, voor het bevorderen van gezonde leefomgeving en ook voor de mobiliteitstransitie. Vervolgens heeft u met elkaar in 2021 het mobiliteitsbeleid vastgesteld en daar staat ook heel duidelijk in, we gaan de ruimte vraag van stilstaande auto's terugdringen en dat doen we onder andere als er hoge parkeerdruk is door gereguleerd parkeren in te voeren. En dan doen we ook als we woningen gaan toevoegen. En uiteindelijk heeft ook een meerderheid van u raad dat in het coalitieakkoord nog keertje opgeschreven en dat was uiteindelijk de vraag aan ons als college waartoe we met dit voorstel komen waarbij we dus inderdaad drie dingen doen, het loslaten van de huidige eindgrenzen van een betaald parkeergebied, het invoeren van parkeerregulering bij een parkeerdruk van 85 procent of meer en het toepassen van een aanpasbaar parkeervergunningenplafond. Om uiteindelijk, en dat weet u natuurlijk en ik het in meerdere bijdrages gehoord, om uiteindelijk ruimte te maken voor toegankelijke

stoepen waar een kinderwagen en ook een rolstoel overheen past, om ruimte te maken voor groen en om ruimte te maken voor fietsen en voor spelen. En ja, besturen is belangen afwegen. En nee, laat duidelijk zijn, niemand kijkt ernaar uit om te betalen voor iets wat voorheen gratis was. Maar in de belangen, die afweging die gemaakt is, die u aan ons besteld heeft, deze lijn is al van meerdere jaren, is dit het voorstel wat wij u doen. Dus dit is even een algehele eerste inleiding. Dan ga ik naar wat specifieke vragen toe die zijn gesteld. Mevrouw Schneiders, GroenLinks wanneer komt deelmobiliteit? Nou dat staat sinds gisteren op de website om het vrij te geven voor de inspraak met als doel om dit op, moet ik goed zoek in mijn hoofd, om 7 juli met u dan na de inspraak met ook een actieprogramma in de commissie te bespreken. En dan wordt het na de zomer waarschijnlijk inderdaad vastgesteld. Dus dat gaat inderdaad, en dat was ook een andere vraag van een andere partij, gaat dat dan gelijk op of gaat dat eerder? Dat gaat dus inderdaad, we gaan aan de slag. Dus we gaan aan de slag met deelmobiliteit want dat kan inderdaad op veel fronten een belangrijke kans zijn. Dan ga ik even kijken, wat nog meer vragen, hoe kijkt u naar maatregelen en maatwerk voor scholen en kinderopvang, en dan neem ik ook gelijk maar even mee begraafplaatsen, volkstuinten en kerken? Dat zit dus in de, en de sport vergeet ik natuurlijk, terwijl ik zelf zoveel sport. Dus ja, dat maatwerk komt er en daarbij laten we ons natuurlijk inspireren door andere steden, laten we ons inspireren door hoe we dat al op sommige plekken in de stad geregeld hebben. Want ja, er is ons ook veel aan gelegen dat dit goed wordt geregeld. Dus u hoort heel duidelijk, wij gaan kijken naar maatwerk en we kijken inderdaad hoe mensen die van buiten de stad komen, die echt zijn aangewezen op die auto om overdag ook op de dit soort plekken te werken, wat we daarin kunnen doen. Dus dat gaan wij voor u uitwerken. Ik hoorde een aantal moties zijn aangekondigd en ook amendementen, die zien wij natuurlijk van harte tegemoet. Eentje hoorde ik al met duidelijke titel, de Oost-tangent, ook daarbij denk ik dat de heer Smit op zijn wenken wordt bediend. Want met de studie van de BRT, oftewel de metrobus die we samen met Haarlemmermeer en de provincie doen, werken we inderdaad om ook die kant van de stad beter bereikbaar te maken per ov. Het CDA vraagt dan nog, gaat u dan echt uitvoeren? Ja, we gaan echt uitvoeren. Dus dat gaat over de deelauto's, dat gaat over GROEP en POET en dat is inderdaad van geen recht op een parkeervoorzieningen, wie staat er op die lijst, en het parkeren op eigen terrein. En u natuurlijk vroeg ook om wat maatwerk en dat is dus eigenlijk de hoofdlijn, dus ja er ligt hier een voorstel om de stad leefbaar en toegankelijker te maken en dat is het voorstel wat u aan ons gevraagd heeft. Wat ons betreft is dit na het afwegen van de belangen een haalbaar voorstel. En dan ga ik voor nog wat specifieke vragen, ga ik de afdeling ChristenUnie, ga ik naar mijn collega Berkhout.

De voorzitter: Wethouder Berkhout, aan u het woord.

Wethouder Berkhout: Ja, ik zat heel even te kijken. Volgens mij heeft ook de Partij van de Arbeid een paar vragen gesteld die nog, misschien heb ik het gemist, niet zijn beantwoord. Maar anders doe ik dat nog een keer, volgens mij vroeg u om, denk daar eventjes na als het gaat om die apps, dat ook ouderen daar gebruik van kunnen maken. Daar willen we echt wel servicegericht mee omgaan, ook richting de overgangstermijn bij de invoering. Dus ja, dat nemen we mee. Mantelzorg, vroeg u, kunnen we dat goed communiceren? Ja, dat is zeker het voornemen. Het is gewoon een bestaande regeling die uitgebreid wordt over elf wijken, maar in principe, dit is nu even het bestuurlijke besluitvormingsproces waar u aan zet bent, maar mocht daar positief over besloten worden, dan gaat een brief verstuurd worden naar alle Haarlemmers en daar zal dit nadrukkelijk in worden opgenomen, komt er een flyer waar dit ook nadrukkelijk in terugkomt, want wij willen gewoon die regeling, dat die goed gebruikt wordt als dat nodig is. Dan eventjes vroeg u, de vraag over het tarief van zone D, 2 euro, kan dat nou niet naar 3 euro of hoe ziet het college dat? Driedig, het antwoord daarop, wij ontraden dat, dit heeft impact op de parkeerders die daar dan niet van de andere regelingen gebruik kunnen maken, dus die moet een hoger tarief betalen. Denk aan parkeerders die dan ook voor de detailhandel komen niet bij een shop-en-go-strook of bij bedrijven die daar in de buurt komen en niet van die regeling gebruik

kunnen maken. Ook is dit niet in de inspraak geweest, dus je overvalt daar gebieden wel mee in zone D. En de kloof tussen zone C en D maak je daarmee nog groter. Dus dat zijn de overwegingen voor college om dat niet te doen. En dan ga ik eventjes inderdaad op de vragen van de ChristenUnie in. U zegt die 5 ton opbrengst, dat moeten we toch anders bestemmen, of dat is in ieder geval uw voornemen. Wat het college zegt is, we hebben een inschatting gemaakt wat de kosten en de baten zijn. Maar dat is echt een raming, u heeft het kunnen zien, alle aannames die we daarin doen, risicoaannames, we berekenen eigenlijk van hoe nou die uitbreiding, hoe dat doorwerkt, dus daar zit een mate van onzekerheid in. En dat is eigenlijk ons voorstel aan u, wij zeggen wij denken dat dit eruit komt, wij weten dat niet zeker. Het kan meevallen, het kan tegenvallen, dus reken u nog niet rijk. En wij zeggen uiteindelijk is het natuurlijk aan de raad om te zeggen wat doen we daarmee. Wij zeggen, wij heffen dat tijdelijk parkeerfonds op, want we hebben een voorinvestering nodig om dit mogelijk te maken. Tegen de tijd dat daar een positief resultaat, of een negatief resultaat, zijn we zijn we hier aan zet om daarover te beslissen. En dan kunt u ook besluiten, zeggen dat komt ten goede aan, of op anderszins. Maar wij zeggen wel eventjes, let erop dat dit aannames zijn, het is nogal een ingreep, dat je echt eventjes moet kijken richting 2027, of voor het eerst najaar 26 vermoeden wij, dat je daar wat beter beeld van hebt. Als de uitvoering zo echt het eind nadert, of dat structureel is of niet. Dus dat is even het signaal wat we daarop meegeven. Dan heeft u vragen over de derde auto en wat doen we daarmee? U stelt ook volgens mij een overgangsregeling voor een aantal jaar voor. Kijk, laat duidelijk zijn, in het bestaande beleid hebben we de vergunning voor de derde auto geschrapt al een aantal jaar geleden. Dus er is niet zozeer iets als bestaand beleid voor de derde auto, dat bestaat gewoon niet. Dus waar wij zeggen, onze lijn is wij breiden het bestaand beleid uit voor elf wijken, dan is er geen sprake van een vergunning voor een derde auto. Wij zeggen ook, als we dit gaan invoeren is er nog best wel even de tijd. Dus dat is wat ons betreft, dit gaat pas over een jaar vermoedelijk ingevoerd worden, dat is dan de overgangstijd waar u rekening mee moet houden. Maar onze afweging is uiteindelijk om te zeggen, nee wij zien geen, die ruimtevraag eerder door aantal van u ook geschetst, zeggen dat is onze afweging, dat is het gebalanceerde voorstel. Als je dan toch nog ruimte verleend voor een derde auto, dat kan, dat is een overweging van u, wij zeggen wij doen dat niet. Want dat is toch weer die extra ruimte die dat inneemt in de stad. Dus we zeggen er is een overgangstermijn, het is niet in het bestaand beleid en dat breiden we uit en daarom zeggen we, daar gaan we dus niet verder overgangsregelingen of meerdere jaren aan besteden.

De voorzitter: Dat roept een interruptie op van de heer Visser van ChristenUnie.

De heer F. Visser: Voorzitter, het gaat vaak om jongvolwassenen die binnenkort het huis uitgaan. Het lost zich vanzelf op met zo'n overgangstermijn, ook door die prijsprikkel. Veel van die jongeren hebben niet binnen een jaar een woning gevonden, helaas, in Haarlem. Dus waarom niet iets langere de tijd nemen? Maximaal vijf jaar, er mag nog een 500 euro voor gevraagd worden of zo. Dan is er ook die prijsprikkel. Waarom heeft u er zo bezwaar tegen? Het gaat om 800 auto's, ik denk dat de helft al sowieso weggaat door alleen al die prijsprikkel, een deel ook door verhuizing. Dus waar praten we eigenlijk over? Laten we die mensen gewoon helpen.

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Duidelijk, dat is uw voorstel volgens mij. Wat wij hebben gehoord, hoe wij de opdracht hebben opgevat is, wij willen ook een resultaat uiteindelijk. Wij willen ook zien dat de leefbaarheid en de veiligheid terugkeert. En dan is de afweging, reserveer dan geen ruimte voor derde auto's. Dat is het voorstel wat hier ligt.

De voorzitter: U heeft eigenlijk geen tijd, mijnheer Visser. Maar u mag nog een kleine vraag doen, gaat uw gang.

De heer F. Visser: Maar dat resultaat krijgt u dus met de overgangsregeling binnen vijf jaar. Dat is eerder dan dat de hub er staat.

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, door het niet te doen is het resultaat nog eerder bereikt. Dan had u nog een vraag over het Te Zaanenkwartier, u zegt als je De Krim daarvan afknipt, dan komt het onder de 85 procent. Maar dat is precies wat we niet doen, we zeggen dit is een wijk en zo zijn we ook de inspraak ingegaan, deze hele wijk zit boven de 85 procent. We zien inderdaad dat dat mogelijk als we bij de, parkeerverkeerdrukmeting doen we om de twee jaar, dan moeten we dat met elkaar constateren. Kunt u daar een ander voorstel voor hebben? Dat de afweging die wij nu hebben gemaakt.

De voorzitter: Mijnheer Visser, met het ook op peiling mag u nog kort interrumpen.

De heer F. Visser: Met alle respect, ik denk dat geen enkele Haarlemmer zal zeggen dat De Krim dezelfde wijk is als de rest van het Te Zaanenkwartier, een hele brede Westelijke Randweg ligt ertussen. En u heeft zelf geconcludeerd dat het ook voor die wijken rondom Duinwijk geldt, die wijkindeling in Haarlem is een bestuurlijk construct, heeft niks met de werkelijkheid te maken en als u het bij Duinwijk wel doet, waarom doet u het bij De Krim dan niet?

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Nee zeker niet, nee dit is de afweging die we met elkaar hebben gemaakt. Wij zeggen dit is een geheel. Zo zijn we ook niet de inspraak ingegaan. Kijk de andere kant op, een wijk waarbij we in de inspraak al zeggen, u moet rekening houden met dat we hier vanwege de parkeerdruk in gaan voeren en we komen uit van C naar D, met die knip, dat is iets anders dat we zeggen wij gaan bij u geen gereguleerd parkeren invoeren, in de inspraakperiode in oktober, en we doen het nu met een motie volgende week wel. Dat ontraden wij, daarom zeggen we zie het als een geheel, we monitoren dat met de parkeerdrukmetingen en dan kunnen we kijken wat daar in 2026 gebeurt. De laatste twee vragen van uw kant waren van maatwerk voor scholen, kerken, sportinstellingen, beantwoord door wethouder Van Leeuwen. En dan denk ik had u nog een creatieve suggestie voor het vergunningdelen, zouden we eigenlijk mee zeggen, dat is best wel weer een behoorlijke ingreep, ons voorstel zou zijn neem dat mee bij de eerstvolgende evaluatie in 2026. Tot zover, voorzitter. Dan moet moeten we nog de vragen van de OPH, dat kan ik even in algemene zin, ik denk dat daar, er is een vraag door Forum gesteld ...

De heer Smit: Sorry voorzitter, niet in algemene zin. Ik heb vijf vragen gesteld, daar wil ik van u een antwoord op. U geeft ook de heer Visser concreet antwoord op elke vraag.

Wethouder Berkhout: Prima, maar dan gaan we wel, wacht u het antwoord maar af. Oké, dan gaan we eerst vraag één, dat is dezelfde vraag als bij Forum. Ik denk dat het heel helder is, en dat hebben we denk ik ook meerdere keren uitgesproken, is nooit prettig om ergens voor te betalen waar dat eerst niet hoefde. Helder, dat doen we ook niet lichtzinnig. Wij zeggen uiteindelijk wel dit is een noodzakelijke ingreep om de groei van het autogebruik in de stad tegen te gaan. Dat is ook de bedoeling van de opdracht zoals wij hem hebben gekregen. Maar ik snap dat je geld liever aan iets anders uitgeeft.

De heer Smit: Vroeg ik u niet.

Wethouder Berkhout: Ik beantwoord nu de vraag van Forum, dank u wel mijnheer Smit. En dan ook nog eventjes om het in verhouding te zien, en ik denk dat dat wel nodig is. De kosten van deze vergunningen, soms 64 euro, 25 cent per dag of 17 cent per dag, soms 99 euro, 25 cent per dag. Ja, dat kost geld, soms uiteindelijk als je het maximale C, twee vergunningen zone C, 550 euro per dag. Twee auto's een jaar lang, inclusief benzineverbruik, is gemiddeld volgens het Nibud 7.000 euro per jaar. Dat is de afweging, dat is niet makkelijk maar in dat verband zeggen we, dit is proportioneel voor de opdracht waar we voor staan. En daarmee heb ik ook vraag één van de heer Smit beantwoord, dan gaan we naar vraag ...

De voorzitter: U heeft er gelijk een interruptie op van de heer Smit, OPHaarlem.

De heer Smit: Ik denk niet dat ik een antwoord heb gehad, ik vroeg een vraag over de armoedeval. Daar wil ik een antwoord op hebben.

Wethouder Berkhout: Ja dit, het is een proportioneel, gezien de opgave waar we voor staan. Dus daarmee is dat, dat is gewoon de belangenafweging die wij met elkaar maken. Ja, daar val ik dan toch op terug. En daar kunt u anders van vinden, maar dat is het voorstel wat wij doen als college. En vraag vier is echt voor uw rekening. Maar ik weet niet, voorzitter wilt u een debat of?

Wethouder Berkhout: Ja, daar heb ik daarmee ook beantwoord.

De voorzitter: Nou, de tekst is hier dus ik neem aan dat de heer Berkhout nog eventjes kijkt en uiteindelijk, ja u stelt de vragen en het college gaat over de antwoorden. Daar kan ik verder niet zoveel aan veranderen. Wethouder Berkhout, gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Het is dezelfde strekking, dus ik snap dat u probeert op verschillende manieren te zeggen, wat doet dit voor Haarlemmers? En als ik dan zeg, wij maken een belangenafweging, als we dan zeggen, wij vinden dit proportioneel in verhouding tot, dan is dat toch een antwoord op uw tweede vraag? Dat is hoe wij dit moeten duiden. Nogmaals, vinden wij het leuk om te zeggen u moet nu ergens voor betalen? Nee, nogmaals zeggen we, als wij niks doen, waar gaat het naartoe? Nogmaals, de heer Van Leeuwen zegt, we hebben een opdracht gekregen van u. Niet alleen bij het mobiliteitsbeleid, niet alleen bij het coalitieakkoord, bij het Omgevingsbeleid. Waar volgens mij meerdere partijen voor hebben ingestemd. Zo voeren wij hem uit. En dan zijn dat de consequenties. Die moeten we met elkaar wegen, dat is gebalanceerd, hoorde ik ook eerder. Dat is mijn antwoord op uw vragen. En dan ga ik nou even nog ...

De voorzitter: Mijnheer Smit, u bent door uw tijd heen, mag nog een kleine laatste opmerking maken, vraag stellen.

De heer Smit: Vraag ik, denkt u dat mensen met een ton of meer het gemakkelijk kunnen betalen dan mensen met 60.000 euro of minder?

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ik geef u aan, als mensen 7.000 euro per jaar voor auto's kunnen betalen dan is ze 25 cent per dag misschien ook nog wel te overzien. Dat is de belangenafweging die we met elkaar moeten maken, ja. En dan vraag vier is denk ik geheel voor uw mening, want ik heb ook meerdere partijen hier in de

stad horen aangeven, wij doen dit juist om de toegankelijkheid te verbeteren. De stoepen, de rollators, de kinderwagens, de mindervaliden, dat doen we juist, juist voor dat idee, die twee wielen op de stoep, op de hoeken van de stoepen. Dus u kunt nu zeggen, u doet het eigenlijk niet voor de mindervaliden, wij kunnen juist zeggen we doen wel voor de mindervaliden en daar blijft dus ook, dus dan is die vraag voor uw rekening en dit is het antwoord. En de shop-en-go, tot slot, dit is een dit is een uitwerkingsvraag. Vraag vijf is een uitwerkingsvraag en u vraagt een berekening, het zijn aannames zei ik net in reactie op de heer Visser. En ik denk precies, waar we nu voor staan vandaag is het beleid, vandaag en volgende week de koers die we met elkaar inzetten en daarna zijn we er echt nog niet van af. En u komt uiteindelijk ook nog aan zet, want u komt, wij gaan in gesprek met al deze instellingen zoals de heer Van Leeuwen zei. Wij gaan kijken, ook met de detailhandel gaan we ook in gesprek, ook bij het Marsmanplein, kan daar shop-en-go? Maar ga ik daar nu zeggen wat voor berekening? We hebben daar geen berekening over, we nemen dat mee en uiteindelijk komen bij u terug, bij de parkeerverordening eind van het jaar, raadsbevoegdheid, dan ziet u met welke voorstellen wij komen om uiteindelijk te zeggen, dit is de uitwerking van. Maar we vragen u eerst dit voorstel, dit beleidsvoorstel op hoofdlijnen volgende week goed te keuren en daar gaan we het echt nog wel met elkaar over hebben dit jaar. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Berkhout. Mijnheer Smit.

De heer Smit: Ik voel mij toch wel geschoffeerd, ondanks wat de wethouder misschien bedoelt. Maar ik heb eerst gevraagd, eerste vraag van vraag vijf, versterken deze teksten mogelijk het gevoel bij veel Haarlemmers dat u gericht bent op het binnenharken van geld? Krijg ik geen antwoord op. Bij de laatste vraag, dan sla ik er twee even over, kunt u berekenen wat stop-en-shop-zones kunnen opleveren? Dat is gewoon een technische vraag, ik kan hem ook technisch stellen. Ik vond dat ik hem aan de kon wethouder stellen, dat ik het antwoord kan vragen.

De voorzitter: Mijnheer Smit, u bent door uw tijd heen. Ik zei net u kunt vragen stellen, u gaat over uw vragen, het college gaat over de antwoorden en als u interrumpeert op elkaar gaat u zelf over de antwoorden. Dus ik het is duidelijk, u bent niet tevreden met het antwoord. Het college zegt we hebben antwoord gegeven en ik ga nu dit stuk ook beëindigen. En ik ga vragen, want er was een, de heer Visser had gevraagd om een peiling over specifiek de Planetenbuurt, ik heb het college daar een reactie op horen geven. Ik denk dat het misschien prettig voor u is als u dat nog eventjes meeneemt in uw tweede termijn en dat ik aan het eind daarvan de peiling doe. Wie mag ik in de tweede termijn als eerste het woord geven? Mijnheer Aynan u heeft ook geen tijd meer, maar u mag een korte reactie. Ik wil hier niet al te moeilijk over doen, want het is een belangrijk debat, maar u mag heel in kort even uw tweede termijn doen. Oké. Is er verder iemand voor de tweede termijn? Mijnheer Mohr, Hart voor Haarlem. Heeft nog wel wat, ja hoor.

De heer Mohr: Voorzitter, ik snap heel goed wat het college zegt, u vraagt wij draaien we maken daar eigenstandig afwegingen in. Het zijn niet mijn afwijzingen, maar het zijn wel de uwe en u verdedigt dat vanavond ook weer met verve. Maar we hebben wel met elkaar vorige week dinsdag een aantal sprekers gehoord die zich in schrijnende situaties bevinden en wat mij opvalt is dat het college daar vanavond niet op in is gaan en ik zou het college dat wel willen vragen. Kunt u uw blik op die avond eens met ons delen? Hoe heeft u dat ervaren en wat heeft dat met u gedaan? En heeft dat misschien ook aanleiding gegeven tot wijziging op details van het beleid wat u voorstaat. En nu ben ik er doorheen. Dank u wel.

De voorzitter: En u bent er doorheen, dank u wel mijnheer Mohr. Verder, ik zag mevrouw Moedt voor de tweede termijn, of zag ik dat net verkeerd? Mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren, gaat uw gang.

Mevrouw Moedt: Dank u wel, voorzitter. Het is geen verrassing dat de Partij voor de Dieren dit voorstel zal steunen, maar we denken wel na over het indienen van een amendement, omdat we vinden dat het nog best wel lang gaat duren met die overgangsregeling voordat het aantal auto's significant afneemt. Dat amendement willen we schrijven om nieuwe bewoners niet automatisch een vergunning te geven als het vergunningenplafond is bereikt, maar ze dan toch op een wachtlijst te plaatsen. En ik deel de mening van de ChristenUnie over het Te Zaanenkwartier, je kan dat waterbedeffect op je klompen voelen aankomen en vind ik eigenlijk niet dat we dat de mensen daar kunnen aandoen om tot 2026 minimaal te wachten terwijl ze worden overstroomd door auto's uit andere wijken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Moedt. Is er verder nog iemand voor de tweede termijn? Ja mijnheer Smit, u heeft echt geen tijd meer, maar u mag een micropuntje net zoals '...', maar is echt het laatste.

De heer Smit: Ik had gehoopt met de beantwoording wellicht wat amendementen van ons te kunnen uitsaneren, maar wij zullen volgende week met een flinke stapel amendementen komen. Dank u, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter: Dat is helder. Dank u wel, mijnheer Smit. Mevrouw Roodhuizen, Partij van de Arbeid.

Mevrouw Roodhuizen: Misschien niet echt iets voor in de tweede termijn, maar misschien dan meer een punt van orde. Ik begrijp niet helemaal wat u bedoelt met die peiling. Want dat lijkt me niet iets voor per se hier maar misschien meer juist voor om later over na te denken toch, voor inderdaad volgende week.

De voorzitter: U bent niet verplicht om een antwoord te geven, maar de heer Visser van ChristenUnie verzoekt, vraagt kunt u een peiling doen. Dat heb ik al eens eerder gedaan en dan kunt u zelf bepalen of u met de peiling zegt dat u daarvoor bent of niet, of dat u zich onthoudt, dat is prima. Maar dan heeft de heer Visser een beetje een idee of de zin heeft om daar een amendement of motie voor in te dienen. Verder nog iemand? Mevrouw Schneiders, GroenLinks, gaat uw gang.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Dank u wel. Ik wil nog twee opmerkingen maken, maar ik krijg ook heel erg kriebel in mijn keel ineens. Wat betreft het leren van, ik wou nog even een opmerking gewoon over het algemeen, we moeten ook leren van onze geschiedenis. Ooit waren de Grote Markt, de Botermarkt en later, nog niet zo heel lang geleden, zelfs de Oude Groenmarkt, waren ook parkeerplaatsen voor auto's. Dat is nu niet meer zo en we zouden toch niet weer terug willen naar die oude situatie dat dat nog wel weer parkeerplaatsen zijn. Dus neemt dat nog even mee in uw achterhoofd. Wat betreft dat Te Zaanenkwartier, vind ik lastig. Aan de ene kant is er natuurlijk altijd nog een mogelijkheid om wel een draagvlakonderzoek te vragen, maar ja dat ligt allemaal ingewikkeld, dat kan wel. Aan de andere kant ...

De voorzitter: Interruptie erop van de heer Aerssens van de VVD. Mijnheer Aerssens.

De heer Aerssens: Ja, mevrouw de voorzitter. Hoe komt het dat draagvlakonderzoek aanvragen zo ingewikkeld zijn geweest? Om wille van hetgeen wat u heeft gedaan, namelijk door een extra regel toe te voegen. Daarom is er in heel veel wijken nu geen draagvlakonderzoek meer. Dus dat bent u echt zelf schuldig aan. Niet iemand anders.

De voorzitter: Mevrouw Schneiders.

Mevrouw Schneiders-Spoor: Het ligt gewoon een beetje, ik zeg lastig, ik bedoel eigenlijk gevoelig, draagvlakonderzoek, ja. Dus daarom zeg ik het wel, maar ik zeg het heel voorzichtig. Maar dat zou natuurlijk wel kunnen. Ik wou nog even aan de wethouder vragen, ze hebben het over 26, maar er is toch een eerste telling alweer in 24? Maar ja dan hebben we misschien nog geen vergelijkingsmateriaal met de oude situatie, dat zou misschien. En verder moeten wij er als fractie toch gewoon even over nadenken, kan ik hier niet een echt uitsluitsel geven. Dus kan ik mijnheer Visser nog niet helpen.

De voorzitter: U bent ook door uw tijd heen, dank u wel voor uw bijdrage. Is er verder nog behoefte aan een tweede termijn van mensen die nog spreektijd hebben? Ja, de heer Van den Raadt, Trots, Haarlem.

De heer Van den Raadt: Iedereen krijgt drie seconden cadeau, maar ik had inderdaad nog gevraagd van, sowieso komen we met heel van moties, amendementen ook, om het referendum gewoon als bindend te beschouwen. Maar de vraag die ik nog gesteld heb en geen antwoord, en dat was een echt alternatief, hoe staat het nu met de uitvoering van de motie om te onderzoeken of we nou gratis openbaar vervoer voor 65-plus kunnen krijgen?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van den Raadt. Verder nog mensen die iets willen zeggen in tweede termijn of die nog een korte nabrander hebben? Mensen die geen spreektijd meer hebben maar toch eventjes tien seconden nog hun laatste punt willen maken? Dat lijkt niet het geval te zijn. En dan geef ik het woord aan wethouder Van Leeuwen.

Wethouder Van Leeuwen: Ja ik zal je weer beginnen, dank u wel voorzitter. En excuus aan de heer Van den Raadt van Trots, deze vraag waren we vergeten. Want hier hebben we natuurlijk werk van gemaakt. Dit is om, het hele korte antwoord is, dit moet uit een minimaregeling komen en daar is op dit moment geen budget voor. Dus we hebben dit uitgewerkt, we hebben ook bij de MRA gekeken, want zoals u weet we hebben twee soorten bussen rijden in Haarlem, de bussen die de provincie laat rijden en de bus die de Vervoerregio Amsterdam laat rijden, betekent dan dat wij die allebei die vervoerders, dan schadeloos moeten stellen voor zo'n soort kaart en het zou uit het minimabudget moet komen. En dus ja, als de meerderheid van de raad en ook in de begroting geld voor vrij wil maken, dan zou dat mogelijk zijn. Dus dat hebben we onderzocht en daar zal ik nog even kijken hoe we u nader kunnen informeren, dus daar kom ik nog bij u op terug. Dan ga ik nog even, het amendement van mevrouw Moedt van de Partij voor de Dieren, het amendement eerste auto voor nieuw bewoners ook onder het plafond. We wacht amendementen af en dan is het natuurlijk al uw oordeel als raad om daar een oordeel over te hebben en dat is ook wel eigenlijk een heel mooi bruggetje naar de reflectie die de heer Mohr van mij vraagt, voorzitter. Want de heer Mohr vraagt, hoe kijkt u daar nou naar? Nou, eigenlijk hetzelfde ook wel als het debat wat u hier met elkaar heeft en ook een aantal maanden geleden heeft gehad in de commissie. Ik zie een aantal hele sterk gepassioneerde voorstanders die eigenlijk zeggen het kan niet snel genoeg gaan, daar is het amendement van de Partij voor de Dieren volgens mij een voorbeeld van, en een aantal mensen die zeggen, moet je dit nou wel willen? En zoals ik ook in mijn eerste termijn zei, de lijn die u van ons vraagt, kijk naar hoe ons hoe we dat gebruiken, hoe we de ruimte gebruiken voor het groen, voor water, voor spelen, voor rolstoelen, voor toegankelijkheid, hoe maken we hem veilig en hoeveel geven we weg aan auto's? Nou dan is dit de belangenafweging waartoe we komen. Wat ik wel zie, en dat zat ook in meerdere van uw bijdragen, en daar heeft onder andere ook collega Berkhout op geantwoord, ja als je een vergunning aanvraagt dan moet het wel makkelijk zijn en toegankelijk, ook voor mensen die ouder zijn en niet digitaal vaardig. Als er een schrijnende situatie zit, kijk dan vanuit de intentie van de regels naar die situatie en beoordeel die met kunde, zorgvuldig, redelijk, billijk. U kent u die opnoeming. Dus dat hoor ik heel duidelijk, dus kijk goed naar uiteindelijk die mensen. Maar uiteindelijk zie ik gepassioneerde voorstanders en

tegenstanders, ook bij de inspreken, ook bij u in de raad. En dan kom ik toch tot dit voorstel waar we zeggen, we stoppen de groei van de auto's nu, we geven meer ruimte aan andere zaken, ik heb het al gezegd, de toegankelijkheid, spelen, groen, en dit is ons voorstel. Het is op deze manier, mijnheer Mohr.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Van Leeuwen. Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Ja, misschien nog de laatste vraag van GroenLinks. We voeren tweejaarlijks parkeerdrukmetingen uit. Dus de volgende is in 2024, die daarna is in 2026. Maar in 2024 zitten we midden in de uitrol van de parkeer, de elf wijken, en dan geeft het niet helemaal een representatief beeld denken wij. Dus wij kunnen pas een goed oordeel vellen als we die twee met elkaar wegen, dus denken wij zo na de zomer 2026. Dus dat zou het voorstel zijn om daar dan ook een keuze over te maken op dat moment.

De voorzitter: Dank u wel. En dan wil ik nu eventjes nog kijken, want dat had ik beloofd om op verzoek van ChristenUnie even te peilen of mensen iets kunnen zeggen of zij voor zijn om de Planetenbuurt er nu toe te voegen. Wie kan nu zijn vinger opsteken dat hij daarvoor is?

De heer Aynan: Voorzitter, het staat alle buurten vrij om een parkeeronderzoek aan te vragen, dus dat amendement is wat ons betreft niet nodig.

De voorzitter: Dat is helder, dank u wel. Verder mensen die zeggen met mijnheer Visser van nou we zien er toch wel iets in? Ik zie niet heel veel instemmend geknik voor u. Mevrouw Moedt.

Mevrouw Moedt: Wil ik nog wel heel even iets over zeggen. Want als de bewoners zelf een draagvlakonderzoek aanvragen, wie garandeert dan dat het dan niet op de lange baan wordt geschoven omdat de gemeente het al te druk heeft met dit beleid?

De voorzitter: Dat is dat is een overweging die u inderdaad kunt meenemen, dus. Dan mijnheer Smit, OPHaarlem.

De heer Smit: Mevrouw de voorzitter, wij vinden juist dat buurten en wijken daar zelf over moeten beslissen. Dus niet hier een fractie of hier de raad.

De voorzitter: Dat is een helder standpunt, dank u wel. En daarmee heeft de heer Visser denk ik enig gevoel gekregen hoe dit nu leeft en wellicht dat hij dat nog van de andere partijen later kan krijgen. Dan is het voorstel vrij uitgebreid besproken, OPHaarlem, Trots Haarlem en ChristenUnie hebben moties en ChristenUnie en Partij voor de Dieren hebben ook amendementen aangekondigd. En dan gaat dit als bespreekpunt door naar de raad. De heer Kuin, SP.

De heer Kuin: Ik maak even gebruik van die tien seconden. Er is door meerdere fracties gezegd, we gaan kijken als het referendumverzoek er ligt en dan gaan we het beoordelen. Even voor de helderheid, twee Haarlemmers hebben dat verzoek gedaan, dat is door meer dan 400 Haarlemmers ondersteund en het verzoek behelst niet meer dan dat het gaat over het ontwerpbesluit. Het is de raad die vervolgens dat verzoek moet honoreren of niet en het is de raad die de vraagstelling vaststelt. Dus het is niet zo handig om te zeggen, we gaan het verzoek beoordelen. Het verzoek is heel simpel, het onderwerp is dit besluit, dit ontwerpbesluit. Niet meer dan dat staat erop. Het tweede wat ik wou zeggen, dat gaat over de behandeling. Het is denk ik van belang, merk ik ook hier, als wij donderdag niet weten, of wij richting donderdag niet weten of de raad besluit tot een referendum of niet, maakt dat erg uit voor welke moties we wel of niet indienen en welke

amendementen we wel of niet indien. Het is een pleidooi om donderdag het referendumbesluit te behandelen, of het voorstel, en dit onderwerp daarna op een andere raadsvergadering te behandelen.

De voorzitter: Mijnheer Kuin, ik ga daar even op reageren want dat dat kan technisch niet. Want volgens onze verordening neemt de raad het besluit en als er dan een referendumverzoek ligt dat wordt gehonoreerd, dan stopt het besluit op dat moment en dan wordt het referendum afgewacht en kan daarna worden uitgevoerd.

De heer Kuin: Nee, nee, nee, als u het als advies leest, dat staat ook in de verordening van de referendumcommissie, dan dient het wel behandeld te worden en dan ligt er een volledig besluit met amendementen en met moties en dan vindt er geen eindstemming plaats. Lees het advies ook van de referendumcommissie.

De voorzitter: We zullen er als presidium verder naar kijken, maar volgens mij is het niet mogelijk om het gesplitst te gaan behandelen. Maar we gaan er als presidium naar kijken. De heer Visser, u heeft ook nog iets technisch of van de orde?

De heer F. Visser: Ja, twee. Allereerste in reactie op, volgens mij moeten we juist inderdaad wel eerst de amendementen behandelen en valt het daarna stil, want dan weten de bewoners tenminste ook waarover het referendum gaat. Dus volgens ons moet het juist eerst amendementen, maar geen finaal besluit inderdaad, want dan krijg je discussie over het referendum. Dat als eerste. Ten tweede heb ik wel een ander ding over volgorde, voorzitter, dat is namelijk dat we het vanavond ook nog over parkeernormen hebben en in de parkeernormen, heb ik net al gezegd, dat we met een alternatief voorstel komen wat betreft de bezoekersregeling en die overlapt met deze hele discussie. Wij zouden dus graag in de raad eerst spreken over de parkeernormen en dat ook daarover over gestemd is en dan pas dat we over dit hele gebeuren gaan praten. Dus dat is ons verzoek.

De voorzitter: Ja, dus u wilt eerst parkeernormen die in Ontwikkeling worden besproken en daarna de parkeernormen zoals we die vanavond hebben besproken. Ik had de indruk dat het ook zo op de agenda komt te staan, maar daar zullen we als presidium even naar kijken. Dan nog meer van de orde, de heer Aynan.

De heer Aynan: Toch eventjes terugkomend op referendumverzoek, dat gaan we behandelen, moeten we ook behandelen als gemeenteraad. Ons voorstel is om dat referendumverzoek eerst te behandelen en dan weten we go or no go voor het referendum, maar dan heb je, op het moment dat we weten in wat voor toestand we verkeren, hebben we echt de tijd nodig om met elkaar op zoek te gaan naar steun voor amendementen. Maar je kunt niet weten of het ja of nee is, dus daarom hebben we echt tijd nodig tussen het besluit referendum ja of nee en de behandeling van het raadsstuk, het liefst nog een dag of zelfs een paar dagen ervoor. Want dan kunnen we ook op zoek naar elkaar, met elkaar naar meerderheden voor de amendementen, wat we normaal gesproken ook doen met de fractievergaderingen. En nu is er geen tijd voor dat draagvlak, dus het zoeken naar meerderheden voor amendementen. Dus het vriendelijke verzoek om morgen in het presidium te kijken of het mogelijk is om de twee besluitpunten los te knippen van elkaar. Dus eerst het referendumverzoek en daarna het raadsstuk.

De voorzitter: Dank u wel. Ik denk dat het voor nu even voldoende is voor deze vergadering. Ik schors even deze vergaderingen, dan hebben we pauze en dan verwacht ik u terug om half acht voor het laatste agendapunt van vanavond. Dank u wel.

Schorsing

Overige punten ter bespreking

7. Meerjarenprogrammering beheer en onderhoud 2024-2033 (RB)

De voorzitter: Welkom terug allemaal, ik heropende vergadering. Zojuist waren er heel wat partijen door hun spreektijd heen en dat leek me de behandeling van het komende stuk niet ten goede komen. Er is een klein technisch dingetje niet helemaal lekker gelopen maar iedereen staat nu op één minuut, als u door uw tijd heen was, ga er voorzichtig mee om. En de andere partijen die wat meer tijd hadden hebben we geloof ik nu op drie minuten gezet omdat we niet meer precies wisten hoeveel tijd ze exact hadden. We gaan nu door naar het besprekspunt Meerjarenprogrammering beheer en onderhoud 2024-2033, het is een uitwerking van het Strategisch Beheerplan Openbare Ruimte 2022 2031, ook wel de SBOR. Er zijn geen insprekers. En wie van u mag ik als eerste het woord geven? Ik zag mevrouw Scholten van Jouw Haarlem, gaat uw gang.

Mevrouw Scholten: Hartelijk dank voor mijn minuut. Wij zijn behoorlijk te spreken over het plan. Het is natuurlijk een hele mooie manier om dingen aan te pakken. Er zullen ongetwijfeld in de praktijk haken en ogen aan zitten, maar die zien we dan wel als we iets meer dan een minuut hebben. Wat ons betreft de belangrijkste vraag, in het stuk worden bewoners bij beheer en onderhoud niet meegenomen of bevroegd, alleen bij projecten. Nou hebben we in een aantal voorbeelden gezien dat er achteraf dingen hersteld moeten worden omdat ze niet zo handig werden aangepakt of beter hadden gekund. Zouden we kunnen zorgen dat de inbreng van inwoners gehoord wordt en meegenomen wordt door ze adviesrecht te geven? En dat zou misschien meteen een mooie stimulans kunnen zijn voor het idee van de wijkplatforms dat we uitwerken. Keurig binnen de tijd, ik kan nog veel meer uitleggen maar dat heb ik geen tijd voor.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Scholten. De heer Pronk, Forum voor Democratie.

De heer Pronk: Ja dank u wel, voorzitter. We hebben natuurlijk een technisch sessie gehad en die was nuttig, vond ik. Maar ik was toch een vraag vergeten te stellen tijdens de technische sessie, dus ik heb hem nu. Het idee is dat er gemiddeld drie buurten per jaar integraal worden aangepakt. Maar stel nu dat er toch geconstateerd wordt dat er op meer dan drie plekken in de stad dusdanig achterstallig onderhoud geconstateerd wordt dat er onveilige situaties dreigen te ontstaan. Dus oude kademuren die dreigen in te storten of dat er ergens diepe gaten in het asfalt zitten. Hoe wordt er dan mee omgaan?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Pronk. Mevrouw Barten, GroenLinks.

Mevrouw Barten: Dank u wel. Ja, wij vinden het ook een goed plan om de beheersopgave in samenhang aan te pakken, de efficiëntie te vergroten en al die verschillende afwegingen te kunnen meenemen. Ik sluit me wel aan bij Jouw Haarlem. Maar ook wel op het punt dat, we vroegen ons af, die technische factoren dat is natuurlijk superbelangrijk, maar er zijn ook sociale factoren, waar je bij voor kan stellen, ik noem maar wat, een wijk met veel kleine kinderen, is er onveiligheid op straat, zijn er genoeg speeltoestellen of juist een wijk met veel ouderen, is daar genoeg toegankelijkheid, zijn er veel buurtinitiatieven in de wijk? Dus met al die sociale factoren, wordt er ook mee rekening gehouden? Bijvoorbeeld samen met wijkraden, sociale wijkteams en dergelijke om dat misschien ook mee te nemen.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Barten en mevrouw Moedt, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Moedt: Dank u wel, voorzitter. Het klinkt allemaal logisch en een degelijk plan. Ik kan me aansluiten bij de inbreng van Jouw Haarlem en GroenLinks. Hopelijk lukt het als de beheertrein gaat lopen en niet alleen dit programma uit te voeren, maar ook om de achterstanden in te halen. En we lezen ook dat er nieuwe data en informatie beschikbaar komt, zodat de gemeente beter inzicht krijgt in de beleids- en beheeropgave in de buurt. Dat lijkt me ook mooi, dat de data op orde zijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Moedt. Ik dacht de heer Haver, Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

De heer Haver: Dank u, voorzitter. Waar dit plan in feite op neer komt, zoals wij het begrijpen, zijn eigenlijk dat de gemeente meer wil realiseren door twee dingen. Namelijk één, de buurtgerichte aanpak en twee, meer vooruitplannen, daadwerkelijk meer jaren vooruitplannen. Vandaar ook de naam Meerjarenprogrammering. En wij hopen dat er hierdoor meer door wordt gerealiseerd. En we denken ook dat het daadwerkelijk kan helpen om efficiënter om te gaan met je middelen. En het klinkt ook efficiënt om als je toch al in een buurt aan de slag gaat, die dingen die eigenlijk toch al op je to-do-lijstje stonden, die meteen mee te nemen en te bundelen. Ook klinkt het voor ons verstandig om die buurten te prioriteren waar de nood het hoogst is. Dan nog drie kleinere puntjes die ik wilde belichten waar wij positief over zijn, één de circulariteit, dus dat wat nog goed is dat het wordt hergebruikt, twee dat de pijplijnprojecten verrijkt worden door toevoegen van bomen en ander groen en tot slot drie, dat die buurten die vanuit riolering en verhardingen een grote opgave kennen, twee keer zo zwaar worden gewogen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Ja, ons lijkt ons ook een goed plan, integraal een wijk aanpakken, dat je alles tegelijk doet, dat lijkt een heel goed idee. Alleen ik had bij de technische sessie ook de vraag gesteld, dat er werd gezegd, dat is eigenlijk een politieke vraag, dus ik stel hem nu meteen maar. Wat gaan we nu kwijtraken? Als we op deze manier gaan werken, want ik heb het idee dat we iets van flexibiliteit verliezen en misschien kan de wethouder daar antwoord op geven. Een ander punt is, waar ik wel een beetje zorgen om maak omdat het eigenlijk ook een soort werk met werk is, zoals dat zo mooi heet. Wij vinden als D66 doorfietsroutes heel belangrijk, is daar nog wel tijd voor en aandacht voor in dit plan om goede doorfietsroutes in Haarlem te realiseren?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van den Berg. Wie? Naar de heer Mohr, Hart voor Haarlem.

De heer Mohr: Ja voorzitter, om wille van de tijd sluiten wij ons aan bij onze goede vrienden van de Partij van de Arbeid en de Partij voor de Dieren.

De voorzitter: Dank u wel, dat is heel beknopt. De heer Hulster, Actiepartij.

De heer Hulster: Ja, dank u wel voorzitter. Wat ons betreft een prima voorstel. We hebben wel één vraag, met name ook om de buurt beter te betrekken en er ligt gewoon een opgave, we hebben het er net over gehad om ruimte te winnen in de stad. In Groningen hebben ze er een ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte voor ontwikkeld waarin tien verschillende soorten gebruik worden gedefinieerd. En die worden dan besproken met de buurt. Het lijkt mij, omdat dat heel goed zou passen binnen een wijkgerichte, zo'n wijkaanpak als hiervoor staat. Onderschrijft de wethouder dat en wordt daarover nagedacht?

De voorzitter: Dank u wel. De heer Visser, ChristenUnie.

De heer F. Visser: Ik kan me eigenlijk vinden in zo'n beetje alle bijdragen tot nu toe. Wat ik mis is het de afweging van de buurten die niet zijn opgenoemd nu. Hoe staan die ervoor? En die komen dan pas ver na, wat is het, 2033 aan de beurt. Ik zou dat ook graag inzichtelijk willen hebben en ook wat duidelijker wat de rol van de raad is. Want het staat nu ook herinrichtingsproject bij en het komt een beetje over van nou ja, het is business as usual, dus het komt niet langs de raad. Terwijl ik toch al een paar projecten zag waarvan ik dacht, die moeten we wel langs de raad krijgen. Dus dat zou wat mij betreft wat scherper moeten en bijvoorbeeld Haarlem Zuidwest zie ik totaal niet in het schema staan terwijl we het continu over de verkeersveiligheid daar hebben. Dus hoe moet ik dat dan zien, als we de verkeersveiligheid Pijlslaan en die hele omgeving willen aanpakken en dat het hele gebied tot 2033 niet wordt genoemd?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Visser. Daarna de heer Aerssens, VVD.

De heer Aerssens: Ja voorzitter, inderdaad al een heleboel gezegd. Iets wat ik nog graag toe zou willen voegen is dat de VVD zich zorgen maakt over de capaciteit van onze ambtelijke organisatie en de uitvoeringskracht. We zien op dit moment dat we in moeten gaan lopen en dat we in de toekomst nog veel meer uit willen gaan geven. Maar we vragen ons af hoe realistisch dat is en hopen dat de wethouder daar in ieder geval ons in gerust kan stellen. En in lijn daarvan zouden ook graag willen vragen om tijdens de periode dat dit loopt tussendoor geïnformeerd te worden over hoe ver we ermee staan, ook dus met betrekking tot die uitvoeringscapaciteit. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Aerssens. De heer Amand, Trots Haarlem.

De heer Amand: Dank u wel, voorzitter. Ik heb twee vragen voor de wethouder, natuurlijk ons op de hoogte houden, dat is heel belangrijk en kijk ook naar de ergste buurten. Ik geef even een voorbeeld, bijvoorbeeld de Spaarnwouderstraat, die ga je half openmaken en de rest eigenlijk leg je in een kuil. Je kan gewoon in een kuil liggen. Dus die zijn de dingen die onze ergeren in Haarlem. Dus wij zouden dat toch concreet willen zien. Je pakt zo'n straat op, hup helemaal en niet halverwege een hoek van de nieuwe Spaarnwouderstraat en klaar is Kees. Nee, helemaal doen, ook de zijstraten en niet op de lange baan. Dat is wat wij willen graag zien, dat je het concreet een wijk helemaal aanpakt. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Amand. En de heer Dreijer, CDA.

De heer Dreijer: Ja dank u, voorzitter. Ik sluit me aan bij alle vragen van iedereen, allemaal goede vragen wat mij betreft. Het is een indicatieve programmering, zoals ik het lees in het stuk, ik vraag af of daar nog wat in te schrijven is, ook op aangeven van de raad? En even richting de heer Amand, de Spaarnwouderstraat staat in het najaar op de agenda met de startnotitie om die is z'n geheel in te richten. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Dreijer. Dan heeft iedereen de eerste termijn, u heeft een interruptie, de heer Amand?

De heer Amand: Ja, ik had even interruptie op. Dat staat er al een hele tijd op, maar de straat wordt half gedaan of een 10 meter en de rest laat je liggen. Terwijl ze de technische vragen die ik gesteld heb afgelopen jaren, dat ze de hele buurt gingen doen. Dat is het antwoord wat ik geef.

De voorzitter: Dat is geen vraag aan de heer Dreijer, dus ik neem aan dat hij daarop niet hoeft te reageren. Dan kijk ik naar wethouder Berkhout. Gaat uw gang.

Wethouder Berkhout: Dank u wel. Op zich is dit een technisch instrument. Misschien een vervolgstap van SBOR, **MJBOR**, dat is mijn rol als wethouder Onderhoud om dat soort termen aan u over te dragen. Nee, het zijn eigenlijk instrumenten, zo hoort het en ga ik het ook nog over het HIOR hebben straks. Maar nee dit zijn instrumenten om uiteindelijk onze doelen en om onze ambities te realiseren. Als we doen wat we deden, dan krijgen we niet wat we willen met elkaar. Zo simpel is dat ook. En we hebben nogal een stevige ambitie met elkaar neergezet om een klimaatbestendige stad te zijn, om een stad te zijn waar de mobiliteitstransitie een flinke vaart krijgt. En wat is daar cruciaal voor die zogenaamde beheertrein? Nou hier krijg je eigenlijk een inkijkje in die beheertrein, hoe gaat dat nou werken. En dan zeggen we dat gaat buurtgericht worden en dat gaat opgavegericht worden. Opgavegericht kende u al uit het Strategisch Beheer en Onderhoudsplan, daar hebben we ook de middelen voor opgeplust, dus als we iets gaan doen, als er onderhoudsbehoefte is dan gaan we werk met werk meenemen, heeft u de middelen bij de begroting voor vastgesteld. En nu hebben we gezegd, maar hoe gaan we dat dan in de tijd uitzetten? Want wat we altijd deden was toch wat, zoals de PvdA al zei, we gaan nu verder in de tijd kijken. We keken wat dichter, één tot drie jaar, dat kan, dan kan je heel erg projectmatig te werk gaan. Maar we dachten dat is niet het middel om uiteindelijk op te gaan schalen en tijdig, gezien die ambities, die stad toekomstbestendig te maken. We hebben een andere aanpak nodig dus dan hebben meer een buurtgerichte integrale aanpak nodig en dit is de eerste inkijk daarnaar, u ziet ook eigenlijk we hebben een overgangstermijn, we gaan van de projectmatige aanpak, de pijplijn, de projecten zoals u ze kent, gaan we naar een overgangstermijn naar wat meer langzaamaan wat meer buurtgericht werken. Misschien zou je IVORIM zo kunnen zien, naar uiteindelijk echt wel buurtgerichte werken in eind jaren twintig. Maar daar zijn nog wel wat stappen voor nodig, dus dit is de eerste stap. U heeft de technische sessie ook meegekregen, bij de kadernota gaan we dit ook weer vastklikken in het tienjarige IP, investeringsprogramma. Later dit jaar komt ook nog het Waterplan naar u toe, het Gemeentelijk Rioleringsplan. Als er als er iets is wat we ook mee moeten nemen in die onderhoudsbehoefte van die buurten is het de ondergrond of de klimaatbestendigheid, het ontkoppelen, hoe vangen we dat water of die droogte op. En dan weten we eigenlijk zo, ook na de begroting zijn weer een stapje verder. Zo kunnen we hem verder verfijnen, weten we eigenlijk over een jaar bij de kadernota precies hoe we dat gaan inrichten. Maar ik denk een hele nuttige en noodzakelijke stap, dus dat eventjes in algemene zin. Dan ga ik u even meenemen in uw vragen. Jouw Haarlem vraagt, hoe betrekken we de bewoners? Dat gaan we dus doen. Dus dit is even de machinerie van onze organisatie, hoe gaan we dit doen. En uiteindelijk komen we naar zo'n buurt, dat ziet, als je tien jaar vooruitkijkt weet de buurt inmiddels ook, want dit gaat ook in gebiedsprogramma's landen waar onze gebiedsverbinders dan ook weer kennis van hebben en die staan in contact met de buurt, dan weten we wanneer een buurt aan de beurt is. Is ook wel leuk, want dan kan je bijvoorbeeld zeggen, dan kan je gaan meedenken. Kan dan ook het speeltuintje worden meegepakt, of ik heb nog wat vragen over dit. Maar dan weet je, nee niet volgend jaar al over vijf jaar is je buurt aan de beurt, dan kan je daarmee, dus dat zal, de voorzienbaarheid wanneer een buurt aan de beurt is. Maar vervolgens het betrekken van de buurt, dat komt als de projectfase aan de gang is, dan volgen we gewoon het, gaan we weer het HCPP, het projectplan zoals u het kent. Dus dit is de machinerie en daar gaan we echt in die projectfase gaan we betrekken. Maar omdat we voorzienbaarheid creëren en de gebiedsprogramma's zijn uiteindelijk weer de vertaalslag hiervan, weet je wel wanneer je al mee kan gaan denken. En zo zullen we ook het uit gaan voeren en dan ...

De voorzitter: U heeft een interruptie van mevrouw Scholten, Jouw Haarlem.

Mevrouw Scholten: Wordt er dan ook over nagedacht om daar de wijkplatforms in te betrekken? Want dat is eigenlijk hoe ik het concreet zou willen zien.

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Dit is dus niet de projectfase, dit is meerjaren beheer- en onderhoudsprogramma is echt hoe richten we het in dat we buurtgericht gaan werken? Dus daarna volgt gewoon het proces zoals we het met elkaar kennen van Programma's van Eisen, Startnotities zoals we meestal projecten beschouwen, alleen zal het dan voor een buurt zijn. En natuurlijk, als je in die projectfase komt, dan ga je stakeholders zoals wijkplatforms betrekken. Dus in die fase, ja. Dan ga ik eventjes naar Forum voor Democratie, terechte vraag, als we nou met drie buurten per jaar, we zijn een beetje op stoom en dan is er opeens een kade die instort of, nee dan gaan we met die kade aan de slag. Echt gevaarlijke situaties hebben altijd voorrang. Dus er zal altijd een deel zijn dat als een buurt eigenlijk pas misschien later dan 2033 aan de buurt is, maar er is in die buurt wel iets wat eerder moet aangepakt moet worden, dan moeten we dat oppakken. Maar in het algemeen, als het even kan wachten of als je levensduurverlengend onderhoud kan plegen, pakken we het integraal in één keer op. Maar nee, de gaten in de weg en de kademuren wat u als voorbeeld gaf, nee dat moet echt dan, dat heeft dan voorrang. Naar GroenLinks, die zegt ja technisch, ja dat klopt, dat is natuurlijk de onderhoudsbehoefte is toch de onderlegger, dat is de beheertrein in al zijn essentie, alleen we plussen hem op met al die opgaves die daaraan voorbijkomen. En die opgaves zitten uiteindelijk ook steeds meer in dat ontmoetingsvlak, maar we hebben hem hier wel vrij technische aangevlogen, moet ik maar eventjes zeggen, dus dan zie je uiteindelijk ook de SOR en klimaatadaptatie als hoe kijken we naar de kaart? Dus waar zit een fietsring, maar daar kom ik zo met D66 ook eventjes op, waar is de klimaatadaptatie nodig? Maar uiteindelijk pak je uiteindelijk ook dat sociale aspect wel mee. Maar ik denk dit is echt wel even die fysieke exercitie vanuit de onderhoudsbehoefte. Partij voor de Dieren zegt de data, fijn dat de data op orde is. Ja dat dat gaat wel cruciaal zijn, dus daar werken we ook hard aan, dus bij het Strategisch Beheer en Onderhoudsplan hebben we ook capaciteit ingeregeld om dat up to date te gaan krijgen. Dan de Partij van de Arbeid, dat is echt helemaal terecht. We gaan meer vooruitplannen, dat is echt winst ten opzichte van het Programma onderhoudswerken wat één tot drie jaar vooruitkijkt nu en wat fragmentarisch is. Het is inderdaad ook efficiënt omgaan met middelen. De VVD vroeg dat eigenlijk ook al, zou ik wat meer op ingaan, want het is nog een uitdaging en hoe gaan we dat anders realiseren? Nou, dan wordt het heel taai. En u gaf wat aandachtspunten zoals, als we dat dan doen we het goed met circulair en klimaatadaptief, ja terecht. D66, wat gaan we kwijtraken? Kijk, je hoeft, je kan het ook niet doen maar dan blijf je doen wat je altijd dat al deed. En wij zeggen dan, dat is niet de beste manier om uw doelstellingen te realiseren. Dus dan blijven we gewoon fragmentarisch, u zei flexibel, dat is misschien een positieve benadering, wij zeggen dan wel fragmentarisch. Gewoon echt straatgericht, maar dan pak je net niet die straat ernaast erbij, of je moet ergens die stippelijntjes trekken. Dat zal ook nog deels bij een buurt gebeuren natuurlijk. Ergens houdt het op. Maar we denken daarmee wel meer een eenheid te creëren waar je meer waar voor je geld krijgt. En één zo'n proces is natuurlijk, één zo'n klein proces is natuurlijk ook tijdrovender dan één groot project, dus op die manier. En de doorfietsroutes, dat is dus iets, je moet het zo zien, als de beheertrein voorbijkomt dan gaan we wel kijken wat we mee kunnen pakken. Dit is geënt op een op een standaard doorsneewijkje, zeg ik dan maar, dan hebben we de voldoende middelen om dat toekomstbestendig te maken. Maar als je nou in het gebied van de fietsring ligt, ja dan pakken we natuurlijk die fietsring mee. Of als je nou in een gebied ligt waar we vanuit de hittestresskaart van het Waterplan zien, oei, daar moet echt iets gebeuren, zijn er meer middelen ook voor nodig, dat is dan ook nog zo, dus dat gaat u terugzien in het investeringsplan. Maar dat is wel de koppelkans die we op dat moment pakken.

De voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Van den Berg, D66.

De heer Van den Berg: Maar dat betekent dus eigenlijk niet dat als je een doorfietsroute hebt, dat je die in één keer aanlegt. U zegt eigenlijk werk met werk en dan kunnen er dus onderbrekingen in die routes zijn.

De voorzitter: Wethouder Berkhout.

Wethouder Berkhout: Jazeker, maar ik denk dat we dat ook, nee dat klopt. Dat doen we nu ook natuurlijk, dus ook nu hebben de Lodewijk van Deysellaan gefragmenteerd aangelegd. Want om nou zo'n fiets, doorfietsroute zijn ook best wel lange routes, daarom heten ze doorfietsroute. Dan moet je wachten totdat langs dat hele traject gereed is, dat lukt ons meestal niet. En ook de fietsring zullen we uiteindelijk compartimenteren om hem zo aan te pakken. Daar kan je wel natuurlijk, dat is denk ik ook het gesprek wat we bij het IP moet voeren, waar heb je misschien, waar is de beheertrein, met deze beheertrein gaan we proberen het zo goed mogelijk te doen, maar waar heb je misschien nog versnelling nodig? Een ov-knooppunt is ook iets wat de mobiliteitstransitie versnelt en een fietsring ook. Dat gesprek, beheer en onderhoud en werk met werk maken, versus wat ingrepen in die openbare ruimte om die transitie te versnellen, waar besteedt u uw middelen aan, wij komen met een voorstel dan kunt u die afweging maken. De leidraad van de Actiepartij, een terecht punt, wij hebben echt, een inspiratiedocument wat ook bij ons besproken is. Ik denk een goed voorbeeld hoe je naar een stad, nu en straks in de toekomst kan kijken. Dit is niet het instrument waar we dat willen bespreken. Dit is de machinerie, zeg ik dan maar. Maar uiteindelijk zo'n leidraad moet landen in het Handboek Inrichting Openbaar Ruimte, het HIOR. Waarbij je dus zegt, dit is jouw handboek, je houvast voor hoe je dan die straten gaat aanpakken. En die was nogal klassiek, zo'n materialenboek zeg maar eventjes, maar wij denken echt wel eraan om dit daarin te laten landen. Volgens mij komen we nog, maar ik moet even altijd, voor de zomer met het HIOR, en ik denk dat het een goed moment is om dit met u te bespreken. En de ChristenUnie, de rol van de raad, we hebben hier dit op deze manier zo meegenomen, maar wij denken dat u dat wel, meestal bij de IP's natuurlijk, terug gaat zien. Daar gaat u gewoon een doorkijkje krijgen, dat gaan we misschien ook wel anders, overzichtelijker neerzetten als we dat meer buurtgericht doen. Daar kunt u al dan niet ook dat in ieder geval zien, dus we denken dat het wel voornamelijk via de P&C-cyclus met uw deelgenoten van te gaan maken. En u had het over die verkeersveiligheid in Zuidwest, daar geldt dus eigenlijk ook zoiets voor als voor zo'n doorfietsroute. Als wij zeggen, wij hebben extra ambitie anders dan de beheertrein, dan is dat een afweging in zo'n investeringsplan. Wat gaat dan eerst, wat gaat dan voor? Wij zeggen wel, dit vraagt uiteindelijk oplopende middelen, misschien ook even richting de VVD, en dat wordt nog wel een uitdaging. Wij zeggen uiteindelijk heeft dit als we goed op stoom komen drie buurten per jaar, dan begint het een beetje lopen, dan moet dat opgaan lopen naar 30, 40, 50, 60 miljoen per jaar. Dat klinkt nu nog heel heftig, want daar moeten we ook de capaciteit voor vinden. Dat is de richting die we ingaan met elkaar. Weet wel dat we eigenlijk een, dat heeft u ook eerder aan het college gevraagd, de uitvoeringskracht, hoe gaat het daarmee? Het realisatietempo in het beheer en onderhoud, in het jaarverslag kunt u gaan lezen, maar ik kan het u al meedelen, dat we vorig jaar 30 miljoen hebben gerealiseerd ten opzichte van 20 miljoen een jaar daarvoor. Want we hebben al een paar ingrepen met elkaar gedaan en wij denken dat we hiermee weer stappen kunnen zetten. Maar het wordt echt nog een uitdaging om op te gaan schalen. Maar als we het niet doen, wordt het nog lastiger om die capaciteit, want dan moeten iedereen een apart projectmanager worden voor een klein projectje, zeg dan maar eventjes kort door de bocht. Dat in algemene zin, het CDA prachtig, de vraag van Trots beantwoord. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Is er iemand die behoefte heeft aan het tweede termijn? Mevrouw Scholten, Jouw Haarlem.

Mevrouw Scholten: Wij overwegen een motie vreemd over het stuk waar ik net de vragen over stelde.

De voorzitter: Dank u wel. Dat nemen we voor kennisgeving aan. Is er verder nog iemand met behoefte aan een tweede termijn? Dat lijkt niet het geval te zijn en daarmee is het voorstel voldoende besproken. Het gaat

niet door naar de raad, maar wellicht komt er een motie vreemd aan. Er zijn volgens mij ook geen toezeggingen gedaan.

8. Sluiting

De voorzitter: En dan zijn we aan het eind gekomen van deze commissievergadering. Dank ik u allemaal voor uw komst en aanwezigheid en bijdragen. En voor de mensen die morgen op werkbezoek gaan, succes bij Warmtenet en een fijne avond. Ik sluit de vergadering.