

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING D.D. 15 MAART 2012 VAN DE COMMISSIE BEHEER

Aanwezig de leden:

De heren Baaijens (Actiepartij), Boer (VVD), Catsman (CDA), Jonkers (SP), Kruisman (GroenLinks), Van de Manakker (SP), Marselje (D66), Van den Raadt (Trots), Schaart (PvdA), Stapelkamp (Haarlem Plus), Veen (VVD), Visser (CDA) en de dames Huysse (GroenLinks), De Leeuw (OPH), Pippel (D66) en Schopman (PvdA)

Mede aanwezig:

De dames M. Blaauboer (griffier), L. van Zetten (voorzitter) en de heer R. van Doorn (wethouder)

Verslag: Mevrouw M. van de Belt (Notuleerservice Nederland)

1. Opening

De **voorzitter** opent om 17.00 uur de vergadering en heet iedereen welkom.

- Vorige week is de nota Visie en strategie beheer en onderhoud behandeld. De commissie heeft de nota besproken en er kennis van genomen. Afsproken werd dat de commissie nog vragen kon stellen. Verdere bespreking volgt bij de kadernota. De voorzitter wijst erop dat antwoorden op de vragen inmiddels gereed zijn. Ze stelt voor die antwoorden volgende week indien nodig te bespreken en dan een fractiestandpunt af te geven. De commissie gaat hiermee akkoord.
- De **voorzitter** brengt het voorstel voor een stadsgesprek over de parkeervisie op 19 april naar voren. Dit komt terug op een volgende vergadering.

2. Spreektijd voor belangstellenden

Mevrouw Sumter spreekt in over de verkeerssituatie bij de Oudeweg. De verkeerssituatie is chaotisch geworden. De weg vormt nu het verlengde van de A200. Maandag werd wederom een fietser geschept, inmiddels het vierde ongeluk. Sinds de fly-over is geopend, staat er dagelijks file en komen er hardrijders en sluipverkeer door de wijk. Wethouder Van Doorn heeft aangegeven dat deze onveilige situatie nog een half jaar zal duren in verband met de begrotingsbehandeling en inspraakprocedure. Dit is echter een onacceptabele situatie. In de toekomst razen 35.000 auto's langs het huis van mevrouw Sumter. De gezondheid van alle bewoners in de straat staat op het spel. Ze vraagt de raad de wethouder opdracht te geven nu in actie te komen en binnen drie weken verkeersbeperkende maatregelen te treffen.

Als tweede spreekt mevrouw Bekius in. De bewoners zijn boos. Het afwaarderen van de Amsterdamse Vaart en de opening van de fly-over hebben in een onjuiste volgorde plaatsgevonden. Er zijn toezeggingen gedaan aan andere wijken, maar de Sportheldenbuurt is kennelijk vergeten: deze buurt is niets toegezegd. De raad heeft aangegeven dat er maatregelen op de Oudeweg moeten worden genomen, maar er gebeurt niets – behalve ongelukken. In het participatietraject worden veel aangebrachte oplossingen afgewezen omdat ze hetzij te duur zijn, hetzij de doorstroming belemmeren. Dat is zorgwekkend. De verkeersveiligheid en de bereikbaarheid zijn de afgelopen maanden dramatisch verslechterd en het is onbegrijpelijk dat daarvoor nog geen maatregelen zijn getroffen. Mevrouw Bekius vraagt de raad om harde toezeggingen en maatregelen op zeer korte termijn om de verkeersonveiligheid aan te pakken en om op lange termijn de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid naar een acceptabel niveau te brengen.

Vragen uit de commissie:

De heer **Marselje** wijst erop dat de raad graag ideeën krijgt ter verbetering van de huidige situatie. Mevrouw **Sumter** noemt tal van oplossingen die de bewoners al hebben aangedragen in het participatietraject: afwaardering Oudeweg, inzet van verkeersregelaars in de ochtend- en avondspits, snelheidsmetingen, tijdelijke verkeerslichten en handhaving. Die komen nogmaals naar de raad. De heer **Stapelkamp** vraagt of bekend is dat er ook partijen zijn die wél voor de afwaardering zijn. Dat is de insprekers bekend.

Wethouder Van Doorn kent de situatie. Hij is bezig een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden om de onveiligheid te verminderen. De fly-over en het toegenomen verkeer vormen een gegeven. De mogelijkheid wordt onderzocht om de doorgang via de Oudeweg te bevorderen zonder de snelheid te verhogen. Aan de maatregelen zijn uiteraard financiële consequenties verbonden en daarmee komt de wethouder terug naar de raad.

Tot slot spreekt mevrouw **De Nijs** in over de themamarkten op De Dreef naar aanleiding van het gesprek met enkele ambtenaren over parkeren en aanrijden op het gras aan de achterkant van de kramen. Het gaat om bekende voorschriften. De antiekverkopers moeten echt achter hun kraam kunnen parkeren, anders komen ze er niet. Er ligt een unaniem besluit van de commissie Beheer uit maart 2011 om alles bij het oude te houden, maar de ambtenaren beroepen zich op de themavergunning namens B en W. Het lijkt alsof er nieuwe voorschriften aan zijn toegevoegd in 2011. De ambtenaren weigeren de vergunning te herschrijven en dreigen daarmee de markten te stoppen.

Vragen uit de commissie:

De heer **Marselje** weet dat op de vele kunstmarkten die hij organiseert, men nergens met de auto bij de kraam mag komen. Handelaren hebben allemaal een karretje om hun objecten bij de kraam te brengen. Wellicht biedt dat een oplossing.

De heer **Stapelkamp** vraagt of de antiekmarkten echt afgelopen zijn als handelaren niet met hun auto bij de kramen kunnen komen.

Daarvan is mevrouw **De Nijs** overtuigd.

De heer **Van de Manakker** en de heer **Schaart** wijzen erop dat vorig jaar is besloten de situatie te houden zoals die was in 2010. Die opmerking wordt doorgegeven aan de burgemeester.

3. Revue – vaststellen agenda

De agenda wordt vastgesteld.

4. Conceptverslag van de commissie Beheer d.d. 23 februari 2012

Bladzijde 2, halverwege: Uitspraak van de heer Baaijens wijzigen: ‘De heer Baaijens oppert de sluitingstijden van de Cronjéstraat aan te passen aan, zodat de straat langer open staat voor verkeer.’

Bladzijde 5 en 6 halverwege: Laagte Kadijk vervangen door Lage Kadijk.

Bladzijde 6, halverwege: Het Jaar van de Bij en Earth hour wordt uitgevoerd. De vraag was of de gemeente er iets aan ging doen.

Het verslag wordt vastgesteld.

5. Inventarisatie rondvraag en mededelingen voor leden en collegeleden

Wethouder Van Doorn beantwoordt de hem schriftelijk toegezonden rondvragen.

- Over de Lage Kadijk is besloten dit jaar de afsluiting vorm te geven en dit jaar te beoordelen of het volgend jaar weer gedaan moet worden. Dat onderzoek vraagt meer tijd.
- Voor de Kruistochtstraat volgt op korte termijn een snelheidsonderzoek.
- Met het Sterrencollege en school Ter Kleef wordt gesproken over meeuwenwerende maatregelen. Financiële gevolgen bespreekt de wethouder met de commissie.

- Afgelopen week vond een vergadering van de BRS plaats over de Alderstafel. Er is teleurstellend gereageerd op het voorstel om Lelystad te gaan gebruiken als luchthaven. Een aantal andere aanvliegroutes zijn geopperd waarbij de geluidscontouren anders komen te liggen. Bij een van die drie routes zouden de geluidscontouren over Haarlem-Zuid heen kunnen vallen. Dat leidt tot zorg. In 2008 is het Aldersakkoord afgesproken, waarbij zogenaamde CDA's worden toegepast. Dat zou tot minder overlast kunnen leiden, maar de directie van Schiphol heeft aangegeven dat CDA's niet toegepast kunnen worden op Schiphol.
- Rond sportpark Pim Mulier worden de straatnaamborden zo snel mogelijk aangebracht.
- Het verkeersbeeld van de Oudeweg is niet gewijzigd. Het is drukker geworden. Onderzoek loopt. De wethouder komt daar volgende maand op terug.
- De versmalling van de Amsterdamsevaart is het gevolg van een raadsbesluit. Terugdraaien vraagt een nieuw raadsbesluit.
- Over de Amsterdamsevaart heeft de gemeente Bloemendaal een brief verzonden. Zowel die brief als het antwoord van de wethouder komt naar de commissie Beheer.

Wethouder Van Doorn deelt mee dat vandaag uitgebreid overleg heeft plaatsgevonden over de bereikbaarheid van Haarlem, over de beleidsuitgangspunten daarbij en de moties die daarover zijn ingediend. De moties zijn in samenhang bekeken omdat ze veel invloed op elkaar hebben. Daarbij hoort de openstelling in twee richtingen van de Waarderbrug en het afwaarderen van de Oudeweg. Al deze zaken worden de komende vier weken aan de raad voorgelegd, voorzien van financiële consequenties.

De heer **Van de Manakker** deelt mee dat hij de complimenten overbrengt over de uitstekende wijze waarop de renovatie heeft plaatsgevonden in Europawijk-Zuid. Ook het overleg is prima verlopen.

6. Vaststellen definitief ontwerp Julianastraat e.o. en verlenen krediet

Mevrouw Reimert spreekt in over de herinrichting van het doodlopende stuk in de Julianastraat. Ze vraagt de versmalling van de stoep te heroverwegen en de stoep in origineel formaat te behouden zonder de parkeerplaats. Ze vraagt de lindebomen op hun originele plek te laten staan en de voorgestelde bomen te vervangen door de magnolia grandiflora gallissonniere. Voor de raad zijn dit misschien details, maar voor de bewoners hebben deze zaken dagelijks impact.

Mevrouw Dashorst spreekt in over de inrichting van de Julianastraat-Stolbergstraat en het verplaatsen van de druppel in de Stolbergstraat naar de overzijde. Het plan staat haaks op een veilig en leefbaar woonklimaat. Het verkeer dat overlast veroorzaakt, gaat van de Tempelierstraat naar de Koninginneweg en niet van de Julianastraat naar de Stolbergstraat. De verkeersdrempel in de Stolbergstraat neemt niet voldoende snelheid weg. De druppel moet niet verplaatst worden. Er wonen veel spelende kinderen in de straat. Wellicht kan er een druppel toegevoegd worden aan de overzijde. Echte veiligheid vraagt om de toevoeging van een drempel bij de overgang naar de Iordensstraat. Mevrouw Dashorst heeft 65 handtekeningen verzameld om haar verzoek kracht bij te zetten.

De heer Voordouw van de Fietsersbond vraagt namens de wijkraad Koninginnebuurt en de Fietsersbond om meer veiligheid in de Eerste Emmastraat. Men heeft veel zorg voor het fietsverkeer. In het DO valt ook de fietsverbinding in de Tweede Emmastraat weg, waardoor het fietsverkeer in de Eerste Emmastraat zal toenemen. Hij verzoekt om een herkenbare fietsroute, om de fietsstroken te voorzien van fietssymbolen en om ze door te trekken in de juiste maat, 1.50 m breed. Dat sluit aan op de bestaande fietsstroken over de Emmabrug en door de Tempeliersstraat. Hij verzoekt de fietsmarkering over het kruispunt met de Noorder Emmakade en de Tweede Emmastraat zoals die in het voorlopig ontwerp stonden, te handhaven.

De heer Douma spreekt namens de wijkraad Koninginnebuurt. Uitgangspunt vormde het herstel van het historische beeld van de wijk. Het trottoir zou in klinkers worden uitgevoerd, maar dat ging wegens de bezuiniging niet door. De wijk is nu aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dat schept ook voor de gemeente verplichtingen. Hij heeft begrip voor de bezuinigingen, maar de kleine aanpassing met klinkers zorgt voor dertig jaar plezier. De wijkraad onderschrijft het pleidooi van de Fietsersbond.

Vragen uit de commissie:

De heer **Marselje** vraagt of de huidige situatie beter is dan dit ontwerp.

De insprekers geven aan dat ze de huidige situatie prima vinden.

De heer Douma licht nog toe dat in het participatieproject is gekozen voor verbreding van de trottoirs en de rijweg minder breed. Het probleem zit bij de aansluiting Stolbergstraat-Julianastraat. De uitstolping is toentertijd aangebracht vanwege de snelheid. De oplossing bij het Lorentzplein is uitvoerig besproken. De gemeente heeft toen juist sterk ingezet op het historische beeld.

De heer **Marselje** vraagt of het fietspad in de Tweede Emmastraat gehandhaafd kan worden.

De heer Douma verduidelijkt dat dit fietspad geen deel uitmaakt van de fietsroute. Het zorgt bovendien voor parkeerproblemen. Dat fietspad kan vervallen en daarmee zijn de trottoirs weer normaal bruikbaar.

De heer **Van de Manakker** vraagt aan de Fietsersbond of de zin klopt dat er geen fietsstrook komt in de Eerste Emmastraat in overleg met de Fietsersbond.

De heer Voordouw geeft aan dat de Fietsersbond voorstander is van een fietspad.

De heer Douma heeft bij alle participatiebijeenkomsten nooit iets gehoord over een fietsstrook.

De **voorzitter** bedankt de insprekers voor hun bijdrage.

De heer **Kruisman** is tevreden over de participatie en de inspraak. Hij vraagt waarom de verplaatsing van de druppel naar de overzijde nodig is. Hij hoort graag of het nog mogelijk is fietsstroken aan te leggen voorzien van fietssymbolen in de Eerste Emmastraat en hij informeert waarom de gemeente kiest voor het verplaatsen van de lindebomen.

De heer **Catsman** constateert dat de procedure uitstekend is verlopen, maar hij ziet graag dat de wethouder nog een keer kijkt naar de relatief kleine bezwaarpunten.

De heer **Schaart** concludeert dat veel bij het oude blijft en dat zou ook voor de druppel moeten gelden.

De breedte van het fietspad in de Eerste Emmastraat schreeuwt om aanpassing. Laat de drie lindebomen staan. Hij roept op het 30 km-regime beter aan te duiden.

De heer **Stapelkamp** sluit zich aan bij de woorden van het CDA. Het proces is uitstekend verlopen.

De heer **Marselje** wijst erop dat er veel geld bespaard kan worden wanneer de situatie ongewijzigd blijft. De herriolering is kennelijk de oorzaak van dit alles. Dat aanpakken is voldoende. De bomen kunnen op dezelfde plaats vervangen worden. In de Eerste Emmastraat is de ruimte zeer beperkt, maar een fietspad dient wel een volwaardig fietspad te zijn. Hij hoort graag wat het verschil is qua investeringsbedrag. Hij hoort ook nog graag of het dubbele verkeerslicht verdwijnt in de Eerste Emmastraat naar de overzijde Leidsevaart.

De heer **Van de Manakker** wijst op het krediet dat nu voor 2013 wordt gevraagd, maar dat moet wellicht 2012 zijn. Bij het aanbrengen van fietssymbolen mag niet geparkeerd worden. Als dat inderdaad zo is, dan pleit de SP niet voor fietssymbolen. Hij pleit ervoor de druppel te handhaven en het voorstel van de buurt om er nog een aan de overzijde aan te brengen, in te willigen.

De heer **Boer** pleit niet voor deze herinrichting: het kost de gemeente geld en bewoners willen het niet.

De heer **Van den Raadt** vraagt of de raad er onder alle omstandigheden van uit kan gaan dat wat er in de stukken staat, correct is. Hij concludeert dat dit weer een voorbeeld is van de kernoorzaak slechte handhaving

Mevrouw **De Leeuw** onderschrijft de woorden van de andere fracties.

De heer **Baaijens** sluit zich eveneens aan bij de vorige sprekers. Hij vraagt de wethouder wel naar de gevraagde drempel te kijken.

Wethouder Van Doorn geeft aan dat de druppel kan blijven liggen waar die ligt. Fietsstroken in combinatie met fietssymbolen zijn onmogelijk. Het zijn hier immers fietssuggestiestroken. De breedte van 1.50 m kan technisch wel, maar dan moeten auto's elkaar passeren over de fietsstroken heen. Dat is absoluut onveilig. De meerkosten van bestraten met klinkers bedragen 40.000 euro en dat is nu niet aan de orde. Hij concludeert dat er goed werk is verricht bij de participatie. De uitvoering vindt plaats in 2013 en dus is het geld nodig in 2013. De vraag naar meer handhaving wordt regelmatig gesteld en dat doet de gemeente wanneer het om zeer belangrijke zaken gaat. Een handhaver kost gemiddeld 45.000 euro per jaar. De zaken die de wethouder nu niet behandelt maar waarover nog onvrede bestaat, zal hij in goed overleg met de buurt afhandelen. Hij vraagt de commissie nu wel akkoord te gaan met dit stuk. Als hij er met de bewoners niet uitkomt, komt hij terug naar de commissie. Hij heeft zelf een voorkeur voor het handhaven van de drie bomen. Er kan aangegeven worden dat het om een 30 km-gebied gaat. Het verkeerslicht verdwijnt niet.

Wethouder Van Doorn houdt van veiligheid en dat is altijd zijn belangrijkste doel. Op de vraag of het altijd waar is wat in de stukken staat, antwoordt de wethouder dat dit een gevaarlijke vraag is waarop hij geen antwoord kan geven

Tweede termijn:

De heer **Marselje** adviseert het huidige profiel te handhaven met uitzondering van de eenrichtingsverkeerfietsstrook in de Eerste Emmastraat. Voor D66 is dit een besprekingspunt.

Voor de **VVD** kan dit door naar de raad.

GroenLinks, het **CDA**, **Haarlem Plus**, **Trots**, **OPH**, de **PvdA** en de **SP** sluiten zich hierbij aan. De heer **Baaijens** oppert ondergrondse containers aan te brengen wanneer de straat wordt aangepakt.

Wethouder Van Doorn doet zijn uiterste best de commissie nog voor de raad te informeren.

De **voorzitter** stelt vast dat dit punt als hamerstuk met stemverklaring naar de raad van 19 april gaat.

7. Conceptparkeervisie Haarlem/Prognose parkeeropbrengsten

Mevrouw **Huysse** stelt vast dat er een democratisch proces is doorlopen en ze hoort graag wat de burgers van Haarlem van deze visie vinden. Het stuk kan de inspraak in.

De heer **Boer** vraagt of het voorblad van dit collegebesluit correct is.

Wethouder Van Doorn maakt duidelijk dat het college ervoor heeft gekozen de parkeervisie vrij te geven voor inspraak en eerst voor te leggen aan de commissie Beheer. Dat betekent dat punt 1 verwijderd zou moeten worden en dat punt 2 nummer 1 wordt. De heer **Marselje** leest op het oplegvel dat het concept ter advisering aan de commissie wordt voorgelegd en bij de besluitvorming staat dat het ter informatie en bespreking is.

Wethouder Van Doorn vraagt de commissie het stuk vrij te geven voor de inspraak. Na de inspraak bepaalt het college zijn standpunt.

De heer **Boer** vindt het ernstig dat het zo op het voorblad staat. Met deze visie blijft de binnenstad niet vitaal en bereikbaar. Het parkeerareaal wordt gelimiteerd. De stad gaat dus op slot en dat is onbegrijpelijk vanuit coalitieperspectief. Aan de oostkant van de binnenstad is volgens het coalitieakkoord uitbreiding van parkeervoorzieningen nodig. Bij beleidslijn 2, fietsparkeren, wordt voorgesteld de exacte behoefte in beeld te brengen. Dat is niet voldoende. Ook kosten en opbrengsten moeten in beeld worden gebracht. De **VVD** vraagt of de wethouder dat gaat doen bij stap 1. De **VVD** vindt dat bewoners zelf moeten kiezen of ze op straat of in de garage parkeren.

Mevrouw **Huysse** wijst erop dat deze vraag bij de participatie voortdurend werd gesteld. Bewoners vinden het prettig dat ze belangrijker worden geacht dan bezoekers.

De heer **Boer** is er geen voorstander van dat gekozen wordt voor bewoners boven bezoekers. De **VVD** wil een gelijke behandeling. Bewoners moeten snel een betaalbaar abonnement kunnen nemen in een van de parkeergarages. Dat kan op korte termijn. Er is een duidelijke behoefte aan parkeervoorzieningen dicht bij de winkels. Haarlemmers wensen geen uitbreiding van gereguleerd parkeren en het is dan ook

onbegrijpelijk dat de wethouder in de hele stad gereguleerd parkeren voorstaat. De VVD noemt het bereikbaarheidsfonds liever een parkeerfonds. Parkeeropbrengsten moeten naar parkeerfaciliteiten gaan. Het gaat niet om een regionaal bereikbaarheidsfonds en het mag geen grijppot worden. De auto levert de hoogste bijdrage en dat zou de wethouder moeten meenemen in zijn verkenning. De heer Boer hoort graag welk model de wethouder daarbij voor ogen heeft. De VVD hoort graag waar de parkeergelden heen gaan: naar het fonds of naar de algemene middelen. De heer Boer begrijpt dat er wel een inschatting is van de inkomsten per maatregel, maar hoe de wethouder aan de bedragen komt, deelt hij niet met de commissie. De VVD wil graag volledig geïnformeerd worden. De brief van het college van 28 februari jl. spreekt over een financiële update voorafgaand aan de Kadernota 2012. De parkeeropbrengsten zouden fors tegenvallen. De begroting wordt in 2018 met maar liefst 3,3 miljoen euro naar beneden bijgesteld. Tegelijkertijd leveren maatregelen en flankerend beleid in 2018 3 miljoen euro op. De heer Boer vraagt hoe de wethouder kan garanderen dat deze inkomsten niet binnenkort met 1 of 2 miljoen euro naar beneden moeten worden bijgesteld. De conceptvisie heeft een fout op het voorblad, ze wijkt af van de visie van het coalitieakkoord, ze wijkt af van de uitkomst uit de participatie en de raad wordt onvolledig geïnformeerd. Financieel is de visie op drijfzand gebouwd. De VVD vraagt zich af of de gemeente nog wel tot een goede parkeervisie kan komen.

De heer **Visser** wijst erop dat het parkeerfonds in de vorige periode werd afgeschaft. Het alternatief was het bereikbaarheidsfonds inclusief fietsen en parkeren. Uit het oude fonds werd regelmatig geld gehaald voor andere zaken. Het parkeerfonds is opgeheven en de 9 miljoen euro ging naar de algemene reserve. Hij begrijpt dat de VVD een parkeerfonds prima vindt. Aandacht is nodig voor fietsen en autoparkeren.

De heer **Marselje** vindt dat dit stuk verbeterd is, maar op een aantal aspecten is het niet klaar voor inspraak. D66 is het niet eens met minder straatparkeren. Realisatie van een bouwplan gaat voor de realisatie van de parkeernorm. Als dat nodig is om te verdichten, is het een onverantwoorde verdichting. De parkeernorm is sowieso achterhaald.

Mevrouw **Huysse** vraagt of D66 voorstander is van een verhoging van de parkeernorm.

De heer **Marselje** pleit voor het hanteren van parkeernormen bij nieuwe bouwplannen, ook als het om slechts 10 parkeerplaatsen in een buurt gaat. Dat geldt niet voor de binnenstad. Er bestaan ontheffingsmogelijkheden. De gemeente wil gereguleerd parkeren invoeren, maar dat moet de buurt wel willen. Het mag niet zo zijn dat door de misser van de Cronjégarage de Transvaalbuurt met gereguleerd parkeren te maken krijgt. Voor een parkeergarage in Haarlem-Oost wordt gekeken naar de plek op het NS-terrein Oostersingelgracht-Amsterdamsevaart. Die locatie kan geen serieus voorstel zijn: te ver van de binnenstad.

Mevrouw **Huysse** vraagt welk terrein D66 voor ogen heeft voor een parkeergarage in Haarlem-Oost.

De heer **Marselje** wijst erop dat het college die studie verricht en het moet dus met serieuze locaties komen. Van een garage bij de Fietszfabriek kent hij de consequenties nog niet. De excessieve Amsterdamse tarieven mogen niet de norm worden voor de Haarlemse nota.

Mevrouw **Huysse** vraagt of Haarlem met haar tarieven niet aan de lage kant zit.

De heer **Marselje** wil niet de hoogste tarieven als ijkpunt nemen. Het is niet erg als het straatparkeren in de binnenstad duur is, maar het moeten geen Amsterdamse tarieven worden. Als de nota op genoemde punten wordt bijgesteld, kan het concept volgens D66 de inspraak in.

De heer **Van de Manakker** vindt dit stuk rijp om in de inspraak te brengen. De SP vestigt de aandacht op de mogelijkheid van het storten van een afkoopsom, wanneer bij een bouwplan parkeren op eigen terrein onmogelijk is. Dat vindt de SP onaanvaardbaar. Bevoorradingsverkeer in de binnenstad zou zo mogelijk klein en elektrisch moeten gebeuren. Wijken moeten zich kunnen uitspreken over regulering.

De heer **Van den Raadt** ondersteunt de woorden van de SP. Als men bij bouwplannen het parkeren niet voor elkaar krijgt, wordt er in de omgeving gereguleerd parkeren ingevoerd. Trots voorziet dat het dan bij geen enkel bouwplan meer lukt en dat overal gereguleerd geparkeerd wordt.

De heer **Boer** vraagt of het stuk nog steeds de inspraak in kan als de wethouder bepaalde zaken niet uit het stuk haalt. Bewoners willen echt geen uitbreiding van gereguleerd parkeren.

De heer **Van den Raadt** is benieuwd naar de reactie van de wethouder en naar de mening van de mensen in de wijken. Amsterdamse tarieven zijn inderdaad onverteerbaar. De Amsterdamse tarieven zijn de hoogste ter wereld. De vorige nota komt uit 2004 waarbij samenhang ontbreekt. Daarom is er een nieuwe visie opgesteld en die moet nu tot 2030 gelden. Dat is wel erg lang. Trots is het niet eens met het instellen van meer autoluwe gebieden. Wijken zouden bij meerderheid zelf mogen bepalen of ze gereguleerd parkeren wensen. Trots is erop tegen dat het parkeren op diverse manieren duurder wordt gemaakt.

De heer **Marselje** wijst op de instelling van de koopzondagen dat parkeren nu eenmaal duurder maakt. De heer **Van den Raadt** wijst op de motie van Trots om het parkeren per minuut af te rekenen. Hij is benieuwd naar de inspraak.

De heer **Stapelkamp** is het niet eens met minder straatparkeren. Ouderen moeten enigszins comfortabel kunnen parkeren in de buurt van winkels. Volgens Haarlem Plus is Haarlem autoluw genoeg. Haarlem Plus is voorstander van een parkeergarage in Haarlem-Oost op een geschikte locatie. Extreme parkeertariefverhoging is onbespreekbaar. Dat doet afbreuk aan de aantrekkelijkheid van Haarlem.

Mevrouw **De Leeuw** wijst op de behoefte aan voldoende invalideparkeerplaatsen in de binnenstad. OPH is tegen het instellen van gereguleerd parkeren in de hele stad. Het bereikbaarheidsfonds is inderdaad eigenlijk een herstart van het parkeerfonds.

De heer **Catsman** wijst erop dat Haarlem voor zowel bewoners als bezoekers bereikbaar moet blijven. Het CDA vraagt nog uitleg voor het aanbrenge van parkeerplaatsen ten koste van groen en over de keuze voor gereguleerd parkeren in de hele stad. Helder beleid voor parkeerplaatsen bij bouwplannen is nodig en de keus die het college nu maakt, vraagt om een toelichting. Het kan niet zo zijn dat andere begrotingskosten aan het parkeren moeten bijdragen. Het einddoel van het college is gereguleerd parkeren in de hele stad, dus ook in Schalkwijk. In Schalkwijk is tot op heden geen behoefte aan vignetten. Een transferium met P+R in combinatie met gratis OV naar de binnenstad krijgt weinig bijval. Slim bevoorraden in relatie tot het transferium is wel een goede zaak. De parkeervisie kan met de gemaakte opmerkingen de inspraak in.

De heer **Baaijens** gaat ervan uit dat het straatparkeren niet vier keer zo duur wordt voor de bewoners. Er komt een onderzoek naar het parkeren bij een transferium bij het station Spaarnwoude, maar de raad heeft al verschillende moties daarvoor aangenomen. De proef met fietsverhuur bij de Ripperdaggarage vindt de Actiepartij een heel goed plan. Misschien kan die ook bij de garage aan het Stationsplein worden geprobeerd. Een ander idee is om ZZP'ers hun bedrijfsauto's 's nachts en in de weekenden in parkeergarages te laten parkeren tegen een aantrekkelijk tarief.

De heer **Kruisman** wijst erop dat de tarieven op straat vier keer zo snel stijgen als de tarieven in de garages.

Mevrouw **Schopman** ziet deze visie als een weg naar de discussie, naar de inspraak. Ze is benieuwd naar die inspraak. Er is een uitgebreid participatietraject doorlopen. Het grootste probleem van het parkeren is dat de duurzaamheid niet wordt meegenomen. Ze vraagt of de streefdatum voor de nota Fietsparkeren in juni haalbaar is en ze vraagt naar de verhouding van die nota tot dit concept. De PvdA hecht aan een onderzoek naar voor- en nadelen met betrekking tot uitbesteding van parkeergarages aan derden. Bewoners horen bij het straatparkeren voor te gaan op bezoekers. Superparkeerplaatsen bieden zeker een oplossing voor kort parkeren op bepaalde plekken. De PvdA heeft twijfels bij het transferium, maar in combinatie met distributie en parkeren voor zwaar vrachtverkeer is het wel interessant. Betaald parkeren op zondag is voor de PvdA een voorwaarde om in te stemmen met zondagsopenstelling van de winkels. De Cronjégarage vraagt meer aandacht om de buurt te ontlasten. Een fietsuitleen is absoluut

een onderzoek waard. Het instellen van een bereikbaarheidsfonds neemt mevrouw Schopman mee terug naar de fractie. Wellicht kan de handhaving daarin ondergebracht worden. De PvdA is benieuwd naar de becijfering van straatparkeren naar garageparkeren. Als de opbrengst toch tegenvalt, wat dan? Fietsparkeren moet gefinancierd worden. De winst bij fietsparkeren zit niet in het geld, maar in leefbaarheid, gezondheid en kwaliteit van de stad. Regulering komt ongetwijfeld bij de discussie terug.

Wethouder Van Doorn maakt zijn excuses voor de omslag. In het proces is iets verkeerd gegaan. Parkeren is een onderwerp waarover veel te doen is en het is dan ook begrijpelijk dat de verschillende partijen daar anders in staan. Hij is nu een jaar bezig geweest met dit stuk met als doel de stad te vragen wat ze hiervan vindt. Hij is benieuwd of datgene wat uit de participatie is voortgekomen, zijn beslag krijgt in de inspraak. Dit vormt het kader. Een groot deel van de participatie is vertaald in het stuk, maar het college heeft ook een politiek uitgangspunt.

De heer **Marselje** vindt de invoering van vignetten een zaak waarmee de meerderheid van betrokkenen moet instemmen.

Wethouder Van Doorn neemt dat mee terug naar het college, evenals de andere vragen. Doel is de inspraak de ruimte te geven. Het stuk geeft een uitleg aan het coalitieakkoord zoals het college daar op dit moment naar kijkt. Het college stelt nu niet voor een aantal parkeerplaatsen te schrappen, maar de inspraak kan zowel het schrappen als het aanbrengen van plaatsen opleveren. Die ruimte is er.

De heer **Boer** leest dat het college grenzen stelt aan de omvang van het parkeerareaal.

Wethouder Van Doorn verduidelijkt dat het daarbij gaat om het parkeerareaal op straat.

Parkeergarages zorgen voor uitbreiding. Als er meer plaatsen in parkeergarages komen, ligt de vraag voor of het aantal plaatsen voor straatparkeren gehandhaafd moet blijven. Fietsparkeren sluit aan bij de wens dat er in de stad meer gefietst wordt ten koste van autoverkeer.

Mevrouw **Schopman** leest dat afwijkende fietsen wel moeten betalen.

Wethouder Van Doorn huldigt de opvatting dat op langere termijn ook het fietsparkeren moet worden betaald. Bepaalde fietsen doen een groter ruimtebeslag dan andere. Dit is een eerste stap. Er is geen tekort aan parkeeropbrengsten, maar als een hoger tarief wordt gehanteerd, stijgt de raming van de opbrengst. Een realistische raming is juist belangrijk en dat is de doelstelling voor volgend jaar. Waar sprake is van hogere tarieven, is er ook sprake van een hogere opbrengstraming en dat is niet goed. Daar moet de gemeente vanaf.

De heer **Veen** leest dat er 3 miljoen euro extra wordt binnengehaald op het parkeren volgend jaar.

Wethouder Van Doorn licht toe dat straatparkeren duurder wordt om het garageparkeren te bevorderen en onder andere daarmee wordt 2 miljoen euro binnengehaald. Dat is een lastenverhoging.

De heer **Veen** neemt dat mee terug naar de fractie.

Wethouder Van Doorn stelt D66 voor fractieoverleg te voeren over bouwplannen en parkeren daaraan gekoppeld en over de locatie van een parkeergarage in Oost. Hij neemt het voor kennisgeving aan. Het maximum van Amsterdam zal de komende jaren niet door Haarlem behaald worden. Het is de absolute bovengrens van wat het college acceptabel acht. Het rapport wordt immers opgemaakt tot 2030. De wethouder begrijpt niet waarom de afkoopsom eruit zou moeten. Eventuele aanpassing is pas na de inspraak aan de orde. Parkeren voor auto's mag duurder worden, want de auto brengt een groot ruimtebeslag met zich mee. Uiteraard wordt voor voldoende invalideparkeerplaatsen gezorgd.

Parkeerplaatsen gaan niet ten koste van groen. Er wordt zo min mogelijk beslag gedaan op het groen, maar getracht wordt de parkeerplaatsen zo veel mogelijk te bundelen. Het transferium is een onderzoek waard, wellicht in combinatie met goederenoverslag. De fietsparkeernota komt in juni, tenzij er uit de inspraak belemmerende zaken naar voren komen. Uitbesteden van ondergronds parkeren vraagt een principiële discussie over het bereikbaarheidsfonds. De parkeerorganisatie moet eerst op orde zijn.

De heer **Boer** informeert naar de 2 miljoen euro waarmee de jaarlijkse inkomsten worden verhoogd.

Wethouder Van Doorn kan dat schriftelijk aangeven in algemene termen in de loop van volgende week. Hij neemt het mee in de kadernota.

Mevrouw **Schopman** wijst erop dat een bedrijfsvergunning evenveel kost als een bewonersvergunning. De PvdA zou dat graag willen meenemen in de inspraak.

Bij de heer **Stapelkamp** doet de discussie over betaald fietsparkeren in de toekomst de dichtader vloeien:

Houd de binnenstad vitaal,
Kom met de fiets en betaal,
Op naar klimaatneutraal!

Desgevraagd beaamt **wethouder Van Doorn** dat differentiatie van de parkeertarieven in de verschillende garages aangegeven kan worden bij de ingang.

De **voorzitter** hoort dat nog veel punten om aandacht van het college vragen. Volgende week komt de wethouder met een reactie.

8. Regionaal mobiliteitsfonds in kadernota (Bereikbaarheid)

Behandeling van dit punt schuift door naar volgende week. Wel krijgt de inspreker een podium.

De heer Vermeij van Milieudefensie Haarlem spreekt in. Het mobiliteitsfonds is grotendeels gericht op de weg bezuiden Bennebroek. Dat vormt het duurste onderdeel van de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Deze weg is vierbaans met een tunnel onder de Ringvaart, diverse viaducten en hij loopt door waardevolle weilanden en bossen. De heer Vermeij pleit ervoor dit nog eens kritisch te bezien. Haarlem lift mee met het project Noordelijke ontsluiting Greenport. Nu ligt er al een ontsluitingsweg tot Nieuw-Vennep en met een eenvoudige doortrekking van de Driemerenweg naar het zuiden tot aan de A44 kan de hele Greenport ontsloten worden. Bovendien is het noordelijke stuk van de N206 rustig en daarom tweebaans gebleven. Het zou toch beter zijn een tweebaansbrug over de Ringvaart als verbinding aan te leggen. Daarmee is de complete noordelijke ontsluiting opgelost. Het zou vreemd zijn de Bollenstreek een tweede ontsluiting te geven aan de duinzijde zonder veel economische betekenis. In het verleden is doortrekking van de N206 geschrapt. De argumenten van overbodigheid en natuur- en gezondheidsbelang gelden nog steeds. Het mobiliteitsfonds kan aan betere verbindingen besteed worden. De heer Vermeij daagt de raad uit om de bereikbaarheidsvisie zakelijk en oplossingsgericht te bezien.

De **voorzitter** bedankt de heer Vermeij voor zijn inbreng.

9. Agenda komende commissievergadering(en) inclusief agendering actie(s) niet akkoord afdoening

- Beheers- en onderhoudsplannen (op verzoek van de VVD)
- Parkeerproblematiek Reinaldahuis (op verzoek van de PvdA)

10. Rondvraag

De rondvraag wordt gezien de tijd schriftelijk afgehandeld.

De heer **Boer** wil absoluut nu horen hoe het voorstel tot opening van de Waarderbrug luidt. Dat zou voor 8 maart komen. Dat ligt er nu nog niet. De wethouder heeft besloten het samen te voegen in een Oostvisie. De VVD heeft daar geen behoefte aan, maar wil tot een voorstel komen.

De heer **Marselje** wijst erop dat de raad met uitzondering van de fractie van GroenLinks heeft verzocht om een stuk en om de prioriteiten op ambtelijk terrein die daarvoor nodig zijn. Die uitvoeringsnotitie is toegezegd.

Wethouder Van Doorn heeft bij de mededelingen aangegeven dat de raad die op korte termijn zal krijgen, ingekaderd door de vele moties die in de afgelopen tijd zijn aangenomen. De raad ontvangt op korte termijn een dergelijke notitie, maar die plaatst hij in groter verband. Het belang vereist dat.

11. Sluiting

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