

**VERSLAG VAN HET STADSGESPREK OVER DE CONCEPT PARKEERVISIE
HAARLEM GEHOUDEN IN DE GRAVENZAAL VAN HET STADHUIS OP 16 MEI
2012 VAN 18.00 – 19.40 UUR**

Gespreksleiding: mevrouw Z. Klazes
Griffier: mevrouw M. Blaauboer

Aanwezig:
Circa 70 bewoners, raadsleden, ambtenaren, wethouder Van Doorn

Verslag: G-J. Timmermans (Notuleerservice Nederland)

De **gespreksleidster**, **Ziggy Klazes** heet allen welkom. De grote opkomst toont volgens haar aan dat het onderwerp parkeren veel reacties oproept. Vanavond hebben bewoners en belanghebbenden de gelegenheid hun reactie op de concept-parkeervisie van de gemeente naar voren te brengen zodat de gemeenteraadsleden die in hun verdere beraadslagingen kunnen betrekken. Zij verzoekt de raadsleden hun aanwezigheid kenbaar te maken door te gaan staan. Zij zal vanavond de discussie in banen leiden aan de hand van enkele stellingen. Voordat zij die stellingen presenteert, geeft zij belanghebbenden eerst de gelegenheid om kort standpunten naar voren te brengen.

Mevrouw **Ploeg** vermoedt dat de gemeente – ondanks ontkenningen van de wethouder – streeft naar uitbreiding van gereguleerd parkeren over de hele stad. Bij beleidslijn 9 is nu weliswaar een andere tekst gekomen, maar zij heeft de opsteller van de tekst gesproken en die wist volgens haar te vertellen dat de gemeente met deze nieuwe tekst alle kanten op kan. Zij ziet dat vallen onder wat op pagina 13 heet ‘het strategisch slim aan de juiste knoppen draaien’. Ten tweede vindt zij het verontrustend dat op pagina 23 de mogelijkheid geopperd wordt om in de buurt rond de Cronjé-garage belanghebbenden parkeren in te voeren, waar twee enquêtes overduidelijk hebben aangetoond dat de overgrote meerderheid – 93% - van de bewoners daar tegen gekant is. Kennelijk wil de gemeente de bewoners laten opdraaien voor de missers met deze garage. Ten derde laakt zij de slechte toegankelijkheid van al deze informatie voor bewoners als zij die niet zo goed thuis zijn op de computer en internet. Zij is positief over het aangekondigde fietsparkeerbeleid en is ook heel blij met de nieuwe stalling onder het station, maar daar zou zij graag een lift of rolband zien om het dalen en stijgen met de fiets te vergemakkelijken.

De heer **Huidekoper** is tegen al deze plannen, omdat ze een lastenverzwaring betekenen voor al die mensen die in deze tijd van bezuinigen op alle fronten te maken krijgen met sterk stijgende lasten. Als de gemeente haar begroting op orde wil krijgen, moet zij maar snijden in eigen vlees.

De heer **Schreuders** van de Werkgroep Verkeer en Vervoer Schalkwijk zegt dat de wijkraden in Schalkwijk zich grote zorgen maken over de effecten op bestaande buurten als het projectontwikkelaars volgens beleidslijn 1 makkelijker gemaakt wordt onder de verplichting uit te komen om te zorgen voor parkeervoorzieningen bij nieuwbouwprojecten. Hij noemt als voorbeeld de nieuwbouw aan de Aziëweg, die in de omtrek zal leiden tot meer parkeerdruk en dus waarschijnlijk gereguleerd parkeren.

De heer **Karper** pleit als binnenstadbewoner voor een soepele bezoekersregeling op zondag – de enige dag waarop volgens hem nog visite te ontvangen is.

De heer **Daalderop** van het Platform Duurzaam Haarlem rekent voor dat Haarlem met de huidige mobiliteit afstevent op een wagenpark van 80.000 auto's in 2030, waar dat er nu 55.000 zijn. Daarvoor zou dan 73 ha parkeerruimte nodig zijn, nu 53 ha. Dat lijkt hem een onmogelijke opgave. Een grote omslag in mobiliteit acht hij dan ook noodzakelijk: meer fietsen, meer lopen. Zeker als het Haarlem ernst is om een klimaatneutrale, duurzame stad te worden. Ook nu al is veel groen opgeofferd aan parkeerruimte, ook in de buitenwijken.

De heer **Mulder** vraagt waarom het simpele parkeersysteem dat gehanteerd wordt in de Leidsebuurt niet in meer buurten ingevoerd wordt als het nog voldoet aan de huidige eisen. Hij zegt dat al enkele malen eerder bepleit te hebben.

Een bewoonster van de Slachthuisbuurt zegt in korte tijd 173 handtekeningen in haar buurt gekregen te hebben onder een brief aan b en w waarin zij protesteert tegen het voorgenomen parkeerbeleid waarover zij in de krant gelezen had. De bewoners willen niet gaan betalen voor het parkeren van hun auto in hun eigen straat. Het maakt Haarlem duur en ongastvrij. De auto is geen melkkoe; de gemeente moet maar andere manieren zien te vinden om tekorten te dekken. Zij roept de gemeente op dit beleid niet te gaan uitvoeren.

De heer **Baars**, voorzitter van de rekeningencommissie van de kamer van koophandel, vraagt wat er gebeurd is met de 10 miljoen euro van het Parkeerfonds die in een convenant met een voormalige wethouder bestemd was voor de bouw van een parkeergarage in Haarlem-Oost waar bedrijven zo lang voor geijverd hebben. Ook het Provinciehuis zou daarin participeren. Hij is benieuwd waar dat bedrag gebleven is.

Mevrouw **Abbenhuis**, directeur van de Huisartsen Coöperatie Zuid Kennemerland, bepleit een goede regeling voor het parkeren bij doktersbezoek van patiënten die moeilijk ter been zijn. In het verleden hadden huisartsen bezoekerspassen, maar dat beleid is helaas verlaten. De vaststelling van een parkeervisie acht zij een goed moment om deze kwestie nu goed op te lossen. Dan kan ook meteen het parkeerprobleem voor huisartsen, praktijkondersteuners en hun vervangers bij huisbezoeken goed geregeld worden. Het algemene gezondheidsbeleid is dat zo lang mogelijk zorg dicht bij huis geleverd moet worden. Dan moet de gemeente die kwaliteit ook mogelijk maken in haar parkeerbeleid.

Mevrouw **Kammeier** vindt het moment – daags voor Hemelvaartdag - en de communicatie rond deze bijeenkomst, net als die een tijdje terug in de Cronjé-garage, slecht gekozen. Zij is het met mevrouw Ploeg eens dat de bewoners in de Cronjébuurt tegen parkeerregulering zijn en dat men dit dus niet ondemocratisch mag doordrukken. Zij pleit er verder voor het fietsparkeren omwille van de groene stad te stimuleren en dan geen verschil te maken voor bakfietsen vanwege hun grotere ruimtebeslag.

De heer **De Haas** zegt dat een goede parkeerregeling ook voor de thuiszorg van groot belang is. Verder is hij van mening dat de openbare weg voor iedereen is en niet in privileges opgedeeld kan worden.

De heer **De Haan** snapt het probleem niet. In de buitenwijken zijn overdag meer dan genoeg parkeerplaatsen; daar staat het alleen 's avonds vol. In de binnenstad zijn minder parkeerplaatsen op straat. De parkeergarages leveren 3,3 miljoen euro per jaar op. Dat is 2 miljoen euro minder dan men verwacht had. Dat is dan pech voor de gemeente.

Een woordvoerder namens de **Fietzersbond** zegt dat de 170.000 fietsen in Haarlem door hun eigenaars voor het grootste deel zelf opgeborgen worden zonder dat het de overheid een cent kost. De parkerende 55.000 auto's nemen echter wel veel openbare ruimte in beslag. Hij is blij dat in deze nota het fietsparkeren nu eens eindelijk serieus aan bod komt en niet wordt afgedaan met het plaatsen van een fietsrek hier en daar. Hij pleit ervoor daar goed in te investeren.

Mevrouw **Van Bakel** zegt dat zij tegen haar zin moet betalen voor het parkeren in haar eigen Leidsebuurt. Als zij dat wil ontwijken door in andere straten te parkeren, levert dat kwade blikken op van de bewoners daar. Als ze bezoek heeft, moet men om de zoveel tijd een sms sturen om parkeertijd te verlengen. Zij vindt het verkeerd om begrotingsproblemen af te wentelen op bewoners in de wijken rond de binnenstad.

De heer **Duppen** van de wijkraad Indische Buurt is tegen fiscaal parkeren. Door stijgende lasten zullen mensen gedwongen worden hun auto van de hand te doen, waardoor ze minder mobiel worden. Zijn wijk ligt ver van het centrum en het verbaast hem dan ook dat hij bij navraag over de nieuwste versie van de parkeervisie te horen kreeg dat heel Haarlem met deze visie te maken kreeg. Dat was eerder niet duidelijk. Er is geen tijd geweest om dit onderwerp nog in het maandelijks overleg van de wijkraden met elkaar te

bespreken. Deze bijeenkomst is dus eigenlijk te vroeg, omdat de inspraaktermijn vandaag afloopt. Hij is benieuwd of de eerste auto op een adres gratis is en dat men pas bij een tweede hoeft te gaan betalen als bewoner. Verder is hij benieuwd hoe de gemeente omgaat met aan huis geparkeerde bedrijfsbusjes en auto's van zzp'ers. Hij doet een dringende oproep nog eens goed over alles na te denken.

De **gespreksleidster** zegt dat de inspraaktermijn verlengd is tot eind mei.

De heer **Vermeulen** van de wijkraad Welgelegen zegt dat zijn wijkraad een aantal opmerkingen heeft ingediend. In de doelstellingen mist hij het element woongenot. In zijn wijk speelt het probleem dat er verschillende parkeerregimes naast elkaar bestaan. De wijkraad bepleit al sinds 2006 de invoering van belanghebbendenparkeren. Dat voorstel is min of meer overgenomen door de aankondiging van een onderzoek naar de mogelijkheden, al staat er ook bij dat fiscaal parkeren meer voordelen biedt. Hij wijst erop dat bij fiscaal parkeren iedereen tegen betaling mag parkeren, terwijl bij belanghebbendenparkeren mensen van buiten de wijk hun auto in een parkeergarage moeten zetten. Daarom pleit hij voor die laatste vorm van parkeerregulering.

De heer **Mollee** van de wijkraad Vijfhoek/Raaks/Doelen zegt dat hij niet namens die wijkraad kan spreken, omdat men het onderling nog niet eens geworden is. Hij wil een noodkreet laten horen uit deze vlak naast het centrum gelegen wijk waar volgens tellingen van Jaap Bakker drie jaar geleden er op stille momenten al een parkeerdruk was van 110% en op drukke van 140%. In de stad mag gemiddeld dan voldoende parkeerruimte zijn, in deze wijk is dat zeker niet het geval. De situatie is de afgelopen jaren alleen maar nijpender geworden door de ruimere winkeltijden, de vuilcontainers, de parkeerplaatsen voor invaliden en autodelers, laad- en losplaatsen en andere maatregelen die ten koste gaan van de parkeerruimte. Spreker heeft zijn hoop de afgelopen jaren gevestigd op de komst van de parkeervisie van deze wethouder in wie hij veel vertrouwen heeft. Hij is er voorstander van de parkeerplaatsen te reserveren voor bewoners en mensen van buiten te verwijzen naar parkeergarages. Hij vraagt wel om een bezoekersregeling, zodat bewoners op een schappelijke wijze familie en ander bezoek kunnen ontvangen, in ieder geval op zondag. Verder is hij voorstander van een autoluwe wijk met het oog op de verkeersveiligheid. Als het gaat om fietsparkeerbeleid juicht hij de aangekondigde vestiging van meer buurtstallingen toe, al biedt dat weinig soelaas voor bezoekers. Het terugdringen van fietsdiefstallen spreekt hem aan, al is hij benieuwd hoe men dat denkt te realiseren. Tot slot merkt hij op dat het voor het winkelbestand en de winkelsfeer van groot belang is dat er mensen in de binnenstad en naaste omgeving kunnen blijven wonen. Dan moet men wel de bewoners faciliteren om die mix mogelijk te blijven maken.

Mevrouw **Schopman**, raadslid voor de PvdA, zegt dat alle raadsfracties veel mails ontvangen hebben naar aanleiding van de publicaties in de media over het parkeren. Bij de bespreking van dit punt in de commissie Beheer hebben alle fracties aangegeven dat er in de nota een bijstelling nodig is ten aanzien van de wens om het parkeren in de hele stad te reguleren. Het gevoel in de hele commissie is dat deze wens prematuur is. De commissie hecht aan het bestaande uitgangspunt dat de wens tot invoering van parkeerregulering vanuit de wijken zelf moet komen. Alle partijen waren het erover eens dat dit in de nota toegevoegd moet worden. Spreekster wil dit hier onder de aandacht brengen om onnodige onrust te voorkomen.

De heer **Van den Raadt**, raadslid voor Trots, merkt op dat er dan dus niets verandert ten opzichte van de bestaande situatie.

De heer **Marselje**, raadslid voor D66, onderstreept dat dit dus geldt voor elke vorm van parkeerregulering, zowel voor gratis vignetten als voor betaald parkeren.

Een bewoonster van Welgelegen merkt op dat in haar wijk nooit inspraak geweest is over de invoering van betaald parkeren in een deel van de wijk bij de bouw van de Houtpleingarage. De bewoners geven de voorkeur aan belanghebbendenparkeren en hebben dat ook meermalen kenbaar gemaakt, maar de gemeente heeft daar nooit op gereageerd.

Iemand brengt naar voren dat ook parkeervoorzieningen voor fietsers veel geld gaan kosten. Gezien de overlast en het ruimtebeslag van de geparkeerde fietsen in de stad zou hij het geen schande vinden als de fietsers daar aan meebetalen.

De vertegenwoordiger van de Fietsersbond zegt dat dit logisch klinkt, maar dat men zich moet realiseren dat fietsers al bijdragen aan een veiligere en schonere stad door het fietsen zelf.

De heer **Stapelkamp**, raadslid voor HaarlemPlus, zegt dat het moet gaan om het faciliteren van parkeren voor bewoners. Als er een ondubbelzinnige enquête is uitgevoerd dient de gemeente zich volgens hem neer te leggen bij de uitslag.

Iemand uit Haarlem-Zuidwest zegt dat er in die wijk op kosten van de gemeente een enquête is uitgevoerd waaruit zonneklaar zou blijken dat de meerderheid tegen parkeerregulering is. Het lijkt hem verstandig geld en ellende te besparen door daar niet nog eens een enquête op los te laten.

Iemand uit de Bomenbuurt merkt op dat in haar wijk al twee enquêtes zijn uitgevoerd. De commissie heeft aangedrongen op een derde. In de parkeervisie heeft zij meer dan veertig keer iets gelezen over opbrengsten, maar amper iets over welzijn of wensen van burgers. Het komt in haar ogen allemaal niet erg betrouwbaar over.

Mevrouw **Schopman** ontkent dat de commissie enquêtes heeft willen laten overdoen. Op een gegeven moment kwamen er klachten van bewoners van de Pijnboomstraat over parkeeroverlast. Toen zijn vragen over de indeling van de Cronjébuurt naar boven gekomen. Daarover is toen aangedrongen op een gerichte enquête onder bewoners in de Pijnboomstraat.

De bewoonster werpt op dat zij in die enquête niet als belanghebbende werd gezien, omdat ze net een portiek verwijderd woont van die straat. Het lijkt haar niet terecht als bewoners nog alleen voor hun eigen straat mogen opkomen.

Een buurtgenote vraagt of zij als bewoonster die zich tegen parkeerregulering heeft uitgesproken, nu moet gaan opdraaien voor de leegstand in de Cronjé-garage terwijl er voldoende parkeerplaats is op straat.

Van verschillende kanten komt de vraag wat er gebeurt met de opbrengsten en hoe het zit met het Parkeerfonds.

Wethouder **Van Doorn** zegt dat een vorig gemeentebestuur besloten heeft alle afzonderlijke fondsen en potjes op te heffen en één grote reserve aan te leggen: de algemene middelen. Hij is zelf voorstander van het opnieuw instellen van een Parkeerfonds, juist om middelen te kunnen reserveren voor nieuwe parkeervoorzieningen. Hij wijst er wel op dat op elke garage een onrendabele top zit, waardoor er zeker in de eerste jaren fors geld moet worden bijgelegd. Men begint dus met een negatief kapitaal.

De heer **Hirsch** van de wijkraad Boerhaavewijk vraagt hoe het standpunt van een wijk bepaald wordt. Is dat door de mening van alle wijkbewoners te peilen en dan het meerderheidsstandpunt vast te stellen of volstaat het als een aantal bewoners uit zichzelf vraagt om parkeerregulering?

De **gespreksleidster** stelt dat de meerderheid beslist en brengt de eerste stelling in het geding.

Stelling 1: Parkeren, bouwen en regulering

Uitbreiding van het gebied met betaald parkeren is in een zich verdichtende stad de beste manier om de kwaliteit van de openbare ruimte op peil te houden en om schaarse parkeerruimte eerlijk te verdelen

De heer **Vermeulen** van de wijkraad Welgelegen is het eens met deze stelling als uitgangspunt om schaarse ruimte te verdelen, mits er een goed management op gezet wordt dat bijhoudt hoeveel plaatsen er zijn, hoeveel aanvragen en vergunningen en wie in aanmerking komt voor een plaats op de wachtlijst. Maar juist daaraan ontbreekt het volgens hem. De handhaving noemt hij evenmin transparant.

Een bewoonster vindt het te zot voor woorden dat meer vergunningen worden uitgereikt dan er plaatsen zijn. Zij vindt het op zich al een slecht idee om bewoners te laten betalen voor het parkeren in hun eigen buurt als er geen parkeerproblemen zijn.

Een beleidsambtenaar van de gemeente voert aan dat de ervaring uitwijst dat niet iedereen gelijktijdig zijn auto in de eigen buurt parkeert. Daarom kan men meer vergunningen uitgeven dan er plaatsen zijn. In de binnenstad is de regel dat er per huisadres maximaal één vergunning wordt uitgegeven. In de buitengebieden kunnen bewoners **een vergunning meer** aanvragen voor kentekens die bij hun adres horen, maar die extra vergunningen zijn een stuk duurder.

Desgevraagd licht hij toe dat met kwaliteit van de openbare ruimte bedoeld wordt op de verhoudingen tussen gebouwde omgeving, groenvoorzieningen en auto's. Gereguleerd parkeren geeft weliswaar nog steeds ruimte aan auto's, maar is wel een middel om te voorkomen dat de hele stad volgeplempt wordt met blik op straat.

Een bewoner stelt dat daarvoor geen betaald parkeren nodig is. Een ordelijk beleid met een goede handhaving en scherp toezicht zou voldoende moeten zijn.

Een bewoner van Welgelegen pleit ervoor eerste auto's meer recht te geven dan tweede. Bovendien laakt hij het beleid om ook aan alle juridische eenheden een vergunning te verstrekken waardoor er per pand meerdere vergunningen worden uitgegeven. Als de gemeente daarmee zou stoppen, zouden de parkeergarages vast ook meer benut worden.

Een bewoner is het er absoluut niet mee eens dat betaald parkeren de beste manier zou zijn. Ook de verdichting van de stad vindt hij op zich al discutabel als het gaat om leefbaarheid.

Een bewoner stelt dat er verkeerd gehandhaafd wordt. Als er iemand voor zijn garagedeur heeft geparkeerd, wordt er alleen nog maar gekeken of daarvoor betaald is. De overtreding van het blokkeren van een uitrit wordt niet bekeurd.

Een wijkraadslid van het Scheepmakerskwartier zegt dat verdichting zich afspeelt in de bestaande stad. Bij nieuwe bouwplannen moet de gemeente een parkeervoorziening afdwingen om extra parkeerdruk in de bestaande omgeving te voorkomen. Hij voorziet de komst van meer mensen met een ruimer bestedingspatroon en meer auto's in zijn nu nog vergrijsde wijk en bijvoorbeeld ook de Amsterdamse Buurt. Hij pleit mede daarom voor een parkeergarage aan de oostkant van de binnenstad.

Een bewoonster van de binnenstad zegt dat elke bewoner daar zich bewust is van de noodzaak om schaarse parkeerplekken goed te verdelen via betaald parkeren of vignetten. Dat besef van de groeiende parkeerdruk mist zij in de rest van de stad. Er moeten keuzes gemaakt worden; dat lijkt haar normaal.

Een recente bewoonster van Raaks zegt dat zij niet in aanmerking komt voor een vergunning en verwezen wordt naar parkeren tegen een commercieel tarief in een garage. Zij zegt bereid te zijn te betalen voor een parkeerplek, maar dan wel tegen een aangepast tarief voor bewoners zoals dat ook elders gehanteerd wordt.

Een wijkraadslid merkt op dat de wijkraad Vijfhoek/Raaks/Doelen het voorstel heeft ingediend iets in de Raaksgarage voor bewoners mogelijk te maken voor de avond en nacht.

De beleidsmedewerker van de gemeente zegt dat men te maken heeft met het beleid dat er bij nieuwbouw op eigen terrein geparkeerd moet worden. De parkeerdruk in het centrum is al veel te hoog; daar kunnen geen nieuwe vergunningen meer worden uitgegeven. De suggestie om meer bewoners zonder vignet tegen een gereduceerd tarief in garages te laten parkeren zal hij meenemen.

Een bewoner pleit voor een gerichte aanpak van de busjes en vrachtauto's die nu in de avonduren overal in woonwijken parkeren. Er schijnt gesproken te worden over een overslagterrein aan de rand van de stad.

Iemand van de wijkraad Binnenstad vraagt hoe lang de gemeente nog doorgaat met het afgeven van één vergunning per pand, terwijl er aan de andere kant veel parkeerplekken verdwijnen. Daar moet een grens aan komen.

De beleidsmedewerker van de gemeente zegt dat het een politieke beslissing is om grenzen vast te stellen of een ander vergunningenbeleid. Als de druk blijft toenemen, komt een dergelijk besluit wellicht in beeld, maar het zal zeker geen lichtvaardig besluit worden.

Een bewoner merkt op dat enige tijd geleden de gemeente besloten heeft dat er voor elke verdwijnende parkeerplek een plek ter compensatie komt in parkeergarages.

De **gespreksleidster** krijgt geen reactie op deze opmerking en gaat over tot het aansnijden van stelling 3.

Stelling 3: Nieuwe garage oostzijde binnenstad

Op afzienbare termijn is een parkeergarage aan de oostkant van de binnenstad nodig, gezien de tekorten aan parkeergelegenheid in dit deel van de stad.

Iemand vraagt hoe men deze garage denkt te kunnen betalen als er nu al sprake is van zoveel tekorten. Hij is bovendien benieuwd waarom Haarlem niet in zee gaat met commerciële exploitanten zoals in veel steden wel gebeurt, bijvoorbeeld in Maastricht.

Wethouder **Van Doorn** zegt dat in het coalitieakkoord is afgesproken een onderzoek te doen naar de haalbaarheid van deze garage. Hij is er zelf een voorstander van dat die er komt. Maar hij wijst ook op de noodzaak de bestaande garages een hogere bezettingsgraad dan de huidige 40% te geven door een verschuiving van het straatparkeren naar het garageparkeren. Commerciële exploitanten als Q-Park hebben pas belangstelling voor een overname als de exploitatie rendabel is.

De heer **Rutten**, raadslid voor de VVD, zegt dat er in het verleden gesprekken gevoerd zijn met Q-Park. Het bedrijf maakte uiteraard ook zijn eigen rekensommen en kwam uit op hogere tarieven voor een gezonde exploitatie en eiste van de gemeente dat de tarieven in de hele stad navenant verhoogd zouden worden om valse concurrentie te voorkomen. Die optie vond de gemeente echter niet acceptabel.

Een bewoner merkt op dat er al veel enquêtes geweest zijn over die garage in Oost.

Een andere bewoner zegt dat deze garage leuk bedacht is, maar dat de Cronjé-garage ook een prima idee leek. Maar de Cronjéstraat is geen drukke winkelstraat en dan haalt men er ook nog winkelend publiek weg door de parkeerders gratis naar de stad te vervoeren. Hij denkt dat het allemaal verspilde moeite is zolang alle garages zo moeilijk en alleen met veel omrijden bereikbaar zijn. De garages brengen nu alleen maar meer autoverkeer in de binnenstad.

Een bewoonster stelt voor de Cronjé-garage om te vormen tot opslagruimte waar wel veel behoefte aan bestaat.

Wethouder **Van Doorn** geeft toe dat het veel tijd kost om de binnenstad vanuit de garages weer uit te komen. De financiering van een garage in Oost zal volgens hem inderdaad lastig worden, maar dat onderzoek is nodig. De Cronjé-garage en de andere garages zijn indertijd op gegronde verwachtingen tot stand gebracht, maar die verwachtingen zijn nog niet uitgekomen. Hij wil voorkomen dat er weer een garage komt die niet goed bezet wordt en hij wil zorgen dat de bestaande beter bezet worden. De gedachte achter de Cronjé-garage was dat veel winkelend publiek er zou gaan parkeren. De route van en naar de garage wil hij aantrekkelijker maken.

Hij nodigt iedereen uit mee te praten over verbeteringen in de parkeersituatie in Haarlem. Hij zegt al veel goede suggesties gehoord te hebben.

De **gespreksleidster** sluit de bijeenkomst af met het oog op de tijd. Tot haar spijt is er geen tijd meer om de resterende drie stellingen – zie onderstaand - te behandelen. Zij herhaalt dat de inspraaktermijn verlengd is tot 1 juni 2012 en bedankt alle aanwezigen voor hun bijdragen.

Niet behandelde stellingen:

Stelling 2: Parkeerruimte in de binnenstad

Bezoekers van de binnenstad moeten, vanuit overwegingen van ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid, in principe allemaal parkeren in de parkeergarages en niet op straat.

Stelling 4: Afvangen autoverkeer aan rand van stad

Een transferium of P&R aan de stadsrand is een te dure manier om een klein deel van het voor de binnenstad bestemde autoverkeer af te vangen.

Stelling 5: Fietsparkeren

Naast de gemeente hebben ook de ondernemers in de binnenstad een verantwoordelijkheid bij het aanbieden van voldoende fietsparkeervoorzieningen.