Al op VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 16 DECEMBER 2021

Onderwerp: Tweejarige pilot deelauto's (2021.0001199)

Voorzitter: dhr. T.M. Blom

De leden: dhr. M. Achterbergh-Copier, dhr. R. Ahmed Khatab, dhr. T.M. Beusenberg, dhr. P.J. Boerman, dhr. H. den Butter, dhr. E. Hagemeijer, mw. J.B. Kamsteeg, mw. J. Koolmoes, dhr. J.C. Koomen, dhr. E.J. van der Peet, dhr. J.J. Schaap

Griffier: mw. E.H.M. Ouwehand-Brussel, mw. M. Boere

Portefeuillehouder: mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Welkom op deze vergadering. We bespreken de tweejarige pilot deelauto's en dat ligt ter besluitvorming voor op 23 december a.s. Wat mij betreft kunnen wij gewoon beginnen. Mijnheer Achterbergh, Wilt u als eerste starten?

De heer ACHTERBERGH: Ik denk laat ik eens gek doen. Hartstikke leuk, dank u wel voorzitter. De vrijheid om te kiezen welk vervoermiddel je gebruikt, dat houdt ook een beetje in dat je de vrijheid hebt om wel of niet te kiezen voor de auto. Soms hebben inwoners ook geen andere keuze dan de auto te pakken, bijvoorbeeld omdat ze forens zijn, dat is niet ongebruikelijk in onze gemeente, en het openbaar vervoer vaak nog geen reëel alternatief biedt. Een deelauto geeft inwoners die zich een eigen auto niet kunnen veroorloven toch de mogelijkheid om van de voordelen van de auto te kunnen genieten. En daar worden wij natuurlijk, als VVD, heel blij van. Los van de extra keuzemogelijkheid voor onze inwoners, kan de deelauto in potentie ook het aantal auto's in onze gemeente verlagen en daarmee de parkeerdruk verlagen. Dit betekent dus dat alternatieven zoals de deelauto, andere vervelende parkeerregulerende maatregelen kan voorkomen, zoals betaald parkeren. Ook de tweede of dan zelfs de derde auto die voor de deur staat van inwonende kinderen die nog op zoek zijn naar een woning, is dan wellicht niet meer nodig. Onze fractie fantaseert wel, na de oplaadpaal voor de elektrische auto en de deelauto, over nog meer keuzevrijheid voor onze inwoners. Wellicht krijgen we straks, ik zei het net al een landingsplek voor vliegende auto's. We moeten toch een beetje naar de toekomst kijken. Of een heuse Ruigrok hyperloop door onze polder heen. Dat zou natuurlijk ook leuk zijn. Maar eerst maar eens die Noord/Zuidlijn doortrekken zodat we ook qua OV meer mogelijkheden krijgen. Wij zijn in ieder geval enthousiast en we kijken uit naar de evaluatie auto delen in de monitor Mobiliteitsvisie. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Ik dank u wel mijnheer Achterbergh. Mevrouw Koolmoes van HAP.

Mevrouw KOOLMOES: Dank u wel voorzitter. Deelauto's in onze polder, een bewijs dat ons dorp echt een stad aan het worden is. Wat HAP betreft een mooie stap en ik zal puntsgewijs benoemen waarom HAP achter deze pilot kan staan. De sociale factor, want er zal meer ruimte op straat komen, duurzaam, beter voor ons milieu. We zien bijvoorbeeld in de stukken van Lincolnparkhal dat een andere manier van woonwijken mogelijk is. Er is minder ruimte voor de auto en dat betekent meer ruimte voor de luchtkwaliteit, daarmee voor onze gezondheid, en meer ruimte voor groen. De

economische factor. Deelbare mobiliteit is goedkoper voor de consument. Er worden minder kilometers gereden en er is een afname van autobezit en daarmee is dus minder parkeerruimte nodig. Met deze pilot nemen we ook eigen verantwoordelijkheid als gemeente en bieden we door duurzame mobiliteit een prettige woon-en leefomgeving. Kortom voorzitter, HAP staat achter deze ontwikkeling, is benieuwd naar hoe de nieuwe bewoners het ervaren Kortom hoe de pilot zal uitpakken. HAP wil benadrukken dat elektrische deelauto's hierbij onze voorkeur heeft. Een vraag aan het college. Het is nog onzeker welke parkeerplaatsen hiervoor ingezet gaan worden. Kan het college aangeven wat het verlies aan parkeerbelasting zou kunnen zijn, als het om betaald-parkeerplekken gaat? En hoe zich dat verhoudt tot de precariokosten? Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Koolmoes. Gaan we naar de heer Schaap van de Forza!

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter. Ook Forza! is van mening dat onze inwoners zelf mogen bepalen voor welke vorm van vervoer zij kiezen. In dat licht bezien, kunnen wij natuurlijk niet tegen het raadsvoorstel zijn. Er komt immers een keuze bij. Met de inzet van deelauto's beoogt men in grote steden het autobezit omlaag te brengen en daarmee de parkeerdruk. Een valide argument. De fractie van Forza! heeft echter wel wat bedenkingen die ik met u wil delen. Recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid laat zien dat het concept deelauto nog niet breed wordt gedragen. In de praktijk blijkt het mensen er niet toe aan te zetten geen eigen auto te bezitten maar fungeert te deelauto als vervanger voor het OV. Dat lijkt de fractie van Forza! geen gewenste ontwikkeling. Volgens een onderzoek van adviesbureau A.T. Kearney, levert de deelauto in Europa tot op heden niet het gewenste effect. Car sharing groeit snel, maar de hype is niet gerechtvaardigd, is de conclusie. Haarlemmermeer loopt met 9,1 deelauto's per 100.000 inwoners, tegen het gemiddelde 33,5 landelijk, duidelijk achter ten opzichte van de rest van het land. Of dat erg is valt te betwijfelen. We gaan deze pilot met belangstelling volgen. Als we kijken naar ervaringen van andere gemeenten, dan komen wij nu al voorzichtig tot de conclusie dat het concept deelauto nog nergens een succes is. Het blijkt dat de meeste inwoners geen auto willen delen. Is er behalve het onttrekken van parkeerplaatsen aan de openbaarheid nog sprake van andere risico's voor de gemeente? De fractie van Forza! stemt in met het experiment als de wethouder ons kan garanderen dat het ondernemersrisico volledig bij de exploitant ligt. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap, u krijgt een interruptie van D66, de heer Koomen.

De heer KOOMEN: Dank u wel voorzitter. Ik hoor Forza! dit zeggen en ik vraag mij af: kunt u iets nader onderbouwen waarom het geen succes is en waarom mensen het niet zouden willen volgens u?

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Dat heb ik gezegd in mijn bijdrage. Er zijn meerdere gemeenten die deze pilot hebben uitgerold en aan het uitvoeren zijn, waarbij er heel veel auto's op het moment stil blijven staan en de mensen die er gebruik van maken, een heel klein percentage is. De meeste auto's blijven dagen tot weken stilstaan.

De VOORZITTER: De heer Beusenberg, over dit onderwerp?

De heer BEUSENBERG: Ja, mijnheer Schaap leidt hem zelf al heel mooi in. Als dat zo zou zijn, hoe legt u mij dan uit dat de gemeente Amsterdam 60 deelauto's per 100.000 inwoners heeft?

De VOORZITTER: De heer Schaap.

De heer SCHAAP: Ik zeg in sommige gemeenten. Ik zeg niet in alle gemeenten maar in de meeste gemeenten waar de pilot loopt is het geen succes. Ik weet zelf niet zozeer de cijfers van Amsterdam op het moment, ik weet wel die van Overijssel. Daar is het geen succes. Groningen ook niet.

De VOORZITTER: De heer Beusenberg, een vervolgvraag?

De heer BEUSENBERG: Gelukkig liggen wij heel dicht bij Amsterdam en de woorden die u daarvoor zei waren, als ik me het heel goed herinner 'het concept deelauto's is nog nergens een succes'. Dank u wel.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap nog een reactie?

De heer SCHAAP: Als het in de meeste gemeenten geen succes is en in onze gemeente geen succes, dan is het geen succes mijnheer Beusenberg.

De VOORZITTER: Rondt u hierbij uw bijdrage af mijnheer Schaap?

De heer SCHAAP: Ik was klaar voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Den Butter van de ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: Dank u wel voorzitter. Een oude volkswijsheid leert 'als het niets kost, dan is het ook niets'. Daar moest ik een beetje aan denken bij dit stuk. En waarom? Zijn wij tegen deelauto's? Nee, natuurlijk niet. Want deelauto's, dat is best een leuk concept en als je het ook leest dan heeft het heel veel milieuvoordelen. Maar wat is nou precies de ambitie die wij hiermee willen uitstralen? Ik las iets van: we gaan het verdubbelen, maar dat blijkt dus van 14 naar 28 deelauto's te gaan over een aantal jaren. Dan denk ik, oké, dat gaat in ieder geval niet al te veel kosten voor onze precariokosten en parkeerkosten, mevrouw Koolmees, daar heeft u gelijk uw antwoord. Dat kan nooit heel veel geld gaan kosten. Een ander ding dat ik zag staan, was een ambitie om over tien jaar het gemiddelde te hebben. Dat is ook nog niet heel erg ambitieus. Daar zullen redenen voor zijn en ik denk dat dat met name ook met die kosten te maken heeft en met de veiligheid van onze gemeente. Maar het is goed dat het er in ieder geval komt, dat deze mogelijkheid er komt, en twee jaar lijkt mij prima. En het laatste punt dat ik wil inbrengen is dan ook nog een ambitie om over vijf jaar alles elektrisch te maken. En dat snap ik niet zo goed, want daarmee lijkt het me juist dat je deelauto's remt. Omdat je aan deelauto's eisen stelt die je niet aan andere auto's stelt. Dat lijkt me nou niet zo verstandig. Ik zou graag willen horen waarom dat nou een goed idee is. Ik dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Den Butter. Mevrouw Kamsteeg. Was er nog een interruptie? Nee? Mevrouw Kampsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel voorzitter. Ter bespreking vanavond de tweejarige pilot deelauto's. Tijdens de vorige raadsperiode heeft de PvdA hier al om gevraagd en eindelijk is het dan zover. Het wordt hoog tijd om het gebruik van deelauto's naar het landelijk niveau te tillen. Dit is een prima manier om het eigen autobezit en de parkeerdruk in onze woonwijken te verminderen. Om grip te houden op waar deze parkeerplekken gerealiseerd gaan worden, moet de parkeerverordening aangepast worden. Ook de precarioverordening moet worden aangepast om ervoor te zorgen dat de kosten voor de aanleg van parkeerplekken door de aanbieder betaald worden. Met beide aanpassingen kan de PvdA instemmen. De PvdA heeft nog wel een vraag aan de portefeuillehouder. Hoe worden de kleine kernen bediend in deze pilot? Juist daar is de bereikbaarheid met het OV vaak problematisch en zou dit een

heel goed middel kunnen zijn om de bereikbaarheid te verbeteren. Tot slot, voorzitter, de PvdA zegt: starten met deze pilot.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Kamsteeg. Gaan we naar de heer Van der Peet van het CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Het CDA ondersteunt het principe van de deelauto van harte. Wij denken dat het delen van de auto in Haarlemmermeer zeker toegevoegde waarde kan hebben als onderdeel van het totale mobiliteitsaanbod. Zeker als we met een blik vooruit denken en aan het Haarlemmermeer van 2040 en verder. Wat wij er met elkaar op dit moment ook van vinden, het betekent wel dat de mobiliteit in de toekomst veel meer gericht zal zijn op gebruik dan op bezit. Deze verandering zal niet van de een op de andere dag komen, maar door hier nu op in te spelen kunnen wij met elkaar een start maken. Het afgelopen jaar heeft Haarlemmermeer een achterstand opgelopen ten opzichte van andere gemeenten waarin het gebruik van deelauto's hoger ligt. Voor het verdubbelen van het aantal plaatsen van 14 naar 28 werd al gezegd: in een periode van vijf jaar wordt deze achterstand ingelopen. Wij vinden het aantal echter niet echt getuigen van een grote ambitie en daarbij sluiten wij ons aan bij ChristenUnie-SGP. Wat ons betreft mag dat tempo wel omhoog. Als je een voorbeeld wilt stellen dan is dit eigenlijk een druppel op een gloeiende plaat. Het CDA wil er wel op aandringen dat de plekken zorgvuldig moeten worden uitgekozen, zeker als je het op grotere schaal gaat doen. Op veel plekken in Haarlemmermeer is het opofferen van een openbare parkeerplek voor een deelauto geen enkel probleem. Echter, wij kennen ook straten en wijken waar de parkeerdruk nu al hoog is. Hoewel een deelauto bij kan dragen aan het verlagen van de parkeerdruk, is dat met name een langetermijneffect. In eerste instantie zullen de inwoners die daar dagelijks te maken hebben met een tekort aan parkeerplekken namelijk niet staan te springen om een deelauto in de straat. De wethouder kent deze gebieden dus wij gaan ervan uit dat hier zorgvuldig naar wordt gekeken. Maar wij zien ook kansen bij zorginstellingen of woonvoorzieningen waar bijvoorbeeld ouderen wonen die allemaal in het bezit zijn van een auto maar deze niet altijd gebruiken. En die ruimte zou je ook voor andere mooie dingen kunnen gebruiken, bijvoorbeeld door daar een tuin aan te leggen of iets dergelijks. Dat soort kansen gaat ook ontstaan. Wij vinden het goed dat de eenmalige kosten voor het aanpassen van de parkeerplaatsen worden verrekend via de leges en dat er vervolgens per jaar een bedrag van € 100,00 aan precariorechten moet worden betaald, dan hebben we dat getal ook maar even genoemd. Dit bedrag is natuurlijk wel aan de lage kant, maar we begrijpen dat dit onderdeel is van een stimuleringsmaatregel om het aantrekkelijk te maken voor aanbieders om in deze business te stappen. Want € 100,00 voor een parkeerplek is niet veel. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet. De heer Khatab van EEN Haarlemmermeer.

De heer KHATAB: Dank u wel voorzitter. Om het gebruik van deelauto's aan te moedigen willen we starten met een tweejarige pilot deelauto's. Sympathiek initiatief waarin wij bijna vier tot dertien gewone auto's kunnen vervangen. Maar deze cijfers zijn nog niet van toepassing in onze gemeente. Uit onderzoek blijkt namelijk het deelautoconcept niet geheel bekend is en/of gebruikt wordt door onze inwoners. Waar de raad zich bij het vorige debat heeft gebogen over het al dan niet spenderen van € 1,5 miljard om mensen in de metro te krijgen en uit de auto te krijgen, gaan we nu ervoor kiezen om mensen weer in de auto te krijgen. Twee van de grootste nadelen van autodelen is dat de auto in de meeste gevallen niet direct voor de deur staat en zo wel plek inneemt. Namens de MRA moet de gemeente nu ook een bedrijf gaan promoten dat een commercieel belang heeft in het deelautoconcept. Wij leveren parkeerplaatsen in voor hun inkomsten. Hoe spelen we in op een efficiënte bereikbaarheid en het voorkomen van ruimtegebrek? De fractie vraagt zich hierbij ook af: zetten wij nou in op OV of op auto? Laten we dat eerst eens duidelijk op de horizon zetten. Dan varen we niet elke raadsessie een andere koers. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijn heer Khatab. Mijnheer Beusenberg van SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. Wij bespreken hier de tweejarige pilot voor deelauto's in Haarlemmermeer. Wat SRH betreft zijn we dan ook hartstikke blij met deze pilot. Maar wij vinden de zogenoemde ambities nog niet ambitieus genoeg. We gaan van 14 naar 28 deelauto's en dan is het ook niet heel gek dat onze inwoners daar nog niet heel veel vanaf weten. Graag zouden wij willen zien dat binnen vijf jaar het aantal deelauto's in Haarlemmermeer bijvoorbeeld op vijftig staat. Dan staan we in ieder geval boven het landelijk gemiddelde. En dat wij over tien jaar ver boven dat gemiddelde van Nederland zitten. Want met deelvoertuigen in opkomst lijkt het SRH, zeker in Haarlemmermeer met luchthaven Schiphol en dichtbij Amsterdam, geen slecht idee om met zeer geringe financiële risico's te investeren in deelvoertuigen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Beusenberg. De heer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Ja voorzitter, dank. Ik ben inderdaad wat laat want ik dacht waar gaan we het vanavond eens over hebben. Ik heb zelf het gevoel van: gaan we gewoon door met het voorstel, maar dit is een voorstel waarvan ik denk: wie kan hier nou tegen zijn? We gaan van één deelauto op 10.000 inwoners naar ongeveer één deelauto op 5000 inwoners. Dat is nog steeds echt heel weinig. De heer Beusenberg zei het ook al, zo gek is het dan niet dat onze inwoners het niet kennen. Wat ons betreft mag de ambitie ook iets omhoog. De heer Schaap had het er over dat het op diverse plekken niet echt een succes is en hij verwees daarbij naar recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Nou kende ik toevallig ook dat onderzoek en daar staat heel duidelijk, het is nog niet echt een succes, maar het kan wel een succes worden. En dat succes wordt het vooral als je inzet ook op andere maatregelen, flankerende maatregelen. Daar moeten we het misschien een andere keer over hebben maar in het onderzoek staat heel duidelijk: het wordt een succes als je ook inzet op beleid voor reductie van autobezit en autogebruik. Misschien is dat ook wel de reden dat het hier nog nooit is aangeslagen omdat we dat beleid nooit gevoerd hebben. Maar goed, we kijken ernaar uit om dat beleid ook te gaan voeren in de toekomst, want dan kunnen we inderdaad echt die milieuvoordelen gaan benutten die hier worden voorgespiegeld en dan kunnen er ook echt een succes van maken. Je moet namelijk schaarste creëren, dan werkt het. De heer Den Butter had het over de elektrische auto's. Hij zei: dat zet er een rem op. Ik denk dat dat wel meevalt, ik denk juist dat het heel verstandig is om dat te doen. In 2025 wordt er verwacht dat alle leaseauto's al elektrisch zijn. In 2030 alle nieuwe auto's dus ik denk dat het in die zin ook goed is om er meteen op in te zetten dat al die auto's elektrisch zijn. Dank u voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel heer Boerman. Mijnheer Koomen van D66.

De heer KOOMEN: Dank u voorzitter. Net als mijn voorganger ben ik verrast dat we hier nog debat over kunnen voeren want over het algemeen worden mensen toch wel enthousiast over deelauto's. En D66 is ook enthousiast over het concept van deelauto's dat onderdeel is van de deeleconomie. Want als iedereen in het tuinschuurtje dezelfde bladblazer heeft liggen… En die tijd ligt inmiddels wel achter ons. Veel mensen willen toch wel gebruikmaken van een deelauto. Ik denk dat Amsterdam daar gewoon een goed voorbeeld in geeft. Daar zijn de parkeerplekken ook schaars, dat ben ik met u eens, dat is ook een groot voordeel. Maar het concept is goed. Dus wij zijn enthousiast over dit voorstel en hebben eigenlijk maar twee vragen. En dat is: waarom nu pas? En de tweede vraag is: waarom zo een lage ambitie? Want dat hoor ik eigenlijk al meerdere partijen zeggen, ik hoorde ook mijnheer Van der Peet dat zojuist zeggen. Waarom zo een lage ambitie? Kunnen wij nog tussendoor bijsturen? Dus als na een jaar blijkt van: het werkt, kan het dan opgeschroefd worden? En dit smaakt dus naar meer, dus wat ons betreft iets hoger de lat leggen dan waar hij nu ligt op dit moment. Mijnheer de voorzitter, ik kan er nog heel lang over kletsen maar dat is voor ons de kern.

De VOORZITTER: Nou, dat hoeft niet, we sluiten hierbij af met de heer Hagemeijer.

De heer HAGEMEIJER: Dank u wel voorzitter. Inderdaad we kunnen heel kort zijn. Goed om het delen van auto's een impuls te geven door deelauto's beter te faciliteren. Uiteindelijk gaan we niet zelf over de auto's, dat doen de ondernemers, maar wij kunnen ze wel faciliteren. Vaste en bekende parkeerplekken zal mogelijke gebruikers misschien over de streep trekken om toch eens een deelauto te gaan gebruiken. We lezen vaak dat dat toch een van de redenen is dat mensen een deelauto niet gebruiken, want ze moeten een paar straten lopen of ze moeten naar de auto toe fietsen en als je een vaste plek hebt, is dat alleen maar makkelijk. Deelauto's kunnen ook een middel zijn om de parkeerdruk in de wijken en kernen van Haarlemmermeer te gaan verlichten. Daar komen we echter alleen achter door ondervinding, dus prima zo een pilot. En vandaag hebben we ook een sessie over Lincolnpark en het autoluwe karakter van deze wijk. Gaan wij deelauto's ook hier actief promoten zodat wij het gemiddelde nog meer omhoog kunnen krikken? Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Hagemeijer. We hebben alle deelnemers gehad en gaan nu naar de antwoorden van mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Zal ik de microfoon van de heer Blom gebruiken? Dames en heren, hier spreekt mevrouw Blom. Nou, ik weet het niet zeker, maar goed. Dank raad en ook toch leuk dat we hierover hebben gesproken. Ja, het heeft even geduurd, mijnheer Koomen zei het ook al, waarom nu pas? Nou omdat eigenlijk hiervoor voornamelijk juridische restricties waren om niet op vaste plekken te kunnen gaan werken met deelauto's. We hebben wel die free-floating, dat zijn die veertien auto's inderdaad, u noemde ze al, maar daar wordt in de praktijk toch net iets minder gebruik van gemaakt dan als auto's een vaste plek hebben. Dan is het veel herkenbaarder, weten mensen waar het staat en hoe dat werkt. Dus ik ben blij dat ik gewoon toch samen met de ambtenaren heb kunnen kijken van: hoe kunnen we die restricties op heffen? Dat doen we door die verordeningen aan te passen en door dus wel een plek te realiseren die betaald wordt door de commerciële partij die dat gaat doen, om op die manier gelegenheid te geven om op vaste plekken deelauto's te realiseren. Mensen die mij al wat langer kennen weten dat mijn motto is: als je niet kan delen, kan je niet vermenigvuldigen. Dus in dit geval, de deelauto's, daar was ik een groot voorstander van. Ik ben blij dat het gelukt is. En dat vermenigvuldigen, laat ik dat ook meteen maar even toepasbaar maken op die ambitie want u zegt: van 14 naar 28, tjonge jonge, dat is nou niet heel veel. Maar ja, procentueel is het 100% groei, dus superambitieus natuurlijk. Het is maar net hoe je naar die cijfers kijkt. Het is op zich een realistische ambitie, maar natuurlijk zijn wij als gemeente ook blij als het er meer zullen worden en we kunnen naast het faciliteren, wat mijnheer Hagemeijer ook benadrukte, kunnen we ook natuurlijk wel op communicatief gebied stimuleren zodat we ook proberen samen met die aanbieders die ambitie wat op te krikken. Belangrijkste uitgangspunt van dit voorstel is echt vrijheid van bewegen. Dus dat mensen kunnen kiezen wat voor een vervoermiddel ze gebruiken. Een aantal van u zei van: ja, maar gaat dat dan niet ten koste of van het OV? Mijnheer Khatab gaf dat bijvoorbeeld aan. Maar vaak is het een aanvulling en wordt het gebruikt in een keten waarbij zowel het OV als de deelauto gebruikt wordt.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, de heer Beusenberg heeft een vraag.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. Ik zit net even na te denken en het is natuurlijk een pilot over twee jaar en de ambitie is om binnen vijf jaar het aantal deelauto's te verdubbelen. Is het dan niet een beetje gek gedacht dat we over twee jaar misschien zeventien deelauto's hebben in de hele gemeente, dat we dan besluiten van: nou, het heeft toch niet zo goed gewerkt? En dan valt het hele plan een beetje in duigen terwijl als we binnen die twee jaar de ambitie wat groter maken, dat het dan misschien meer aansluit bij onze inwoners.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Mijnheer Beusenberg, ik kan best meegaan met uw redenering, maar het gaat er natuurlijk om of je inderdaad de realistische stappen kan maken. En hoe sneller het kan gaan, hoe meer ik daar voor zal zijn. Maar ik vind het natuurlijk ook leuk als je een ambitie neerzet die je ook echt daadwerkelijk kan halen. En als je binnen twee jaar op die verdubbeling zit, dan denk ik dat we gaan zeggen: laten we het verlengen of laten we niet meer een pilot doen maar gewoon institutionaliseren hier in de gemeente en dan kunnen we alleen maar de aantallen laten groeien.

De VOORZITTER: De heer Achterbergh, op dit onderwerp?

De heer ACHTERBERGH: Ja, een verduidelijkende vraag, want het is een ambitie, maar geen cap toch? Dus we kunnen er meer dan 28, het kunnen er ook 280 worden in een gek geval toch?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dat is heel correct. Ja hoor. Het kunnen er zoveel worden als wij vinden dat acceptabel is want een aantal van u noemden natuurlijk ook al de parkeerdruk. Wij hebben juist gekeken op plekken, om te kijken in bestaande wijken, want in nieuwe wijken, we gaat het zo meteen over Lincolnpark hebben, daar komen al de deelauto's erbij, maar het gaat hier ook om in bestaande wijken. We kennen allemaal de wijken waar veel opgroeiende kinderen zijn. Mijnheer Achterbergh noemde al de kinderen die geen woning kunnen vinden en die dus de tweede auto, de derde auto en soms de vierde auto ook proberen kwijt te raken in die wijk. We kennen Haarlemmermeer als een autogemeente, dus de kans dat de eerste auto terzijde wordt gelegd is misschien minder groot dan de kans dat de tweede of de derde niet aangeschaft wordt. En zeker die vierde zou ik dan nalaten als er in de buurt een aanbod is. En dat is natuurlijk een beetje de kip en het ei. We hebben er nu maar veertien, dat zijn free-floaters, omdat er ook nog maar zo weinig aanbod is, is er ook heel weinig gebruik. Mijnheer Schaap had het over: hoe succesvol is het nu? Dit hele concept dat we overgaan van bezit naar gebruik, daar zijn we eigenlijk nog maar net door die experimentele fase. Dus je komt nu in een soort fase waarin je volwassen wordt, de professionaliseringsfase, en dan komen we daarna pas in een mainstream fase. Dus dan is het een concept dat veel vaker gebruikt zal worden. Ik heb daar goede hoop op en de onderzoeken die verschenen toen net dit voorstel naar u gestuurd werd, die zeiden inderdaad: nou het valt allemaal nog wel tegen met dat gebruik. Maar het aanbod groeide wel. Het is dus volgens mij gewoon een kwestie van een wat langere adem. Ik hoop ook dat we binnen die twee jaar voldoende resultaat kunnen zien zodat we kunnen, of verlengen, of gewoon het kunnen gaan invoeren. Mevrouw Koolmoes vroeg over die kosten. Dat staat inderdaad in het voorstel. Er zijn geen kosten die we mislopen want we zullen maar op enkele plaatsen toestaan dan er een parkeerplek komt voor een deelauto waar betaald parkeren is en dan betaalt men € 100,00 per jaar. Dat is op plekken waar de parkeerdruk niet zodanig is, dat er dus altijd nog wel plekken over zijn en dat je dus dan ook die parkeerkosten niet misloopt. Op die manier hebben we het eigenlijk kostenneutraal weten neer te zetten.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, u wordt nog even onderbroken door mevrouw Koolmoes.

Mevrouw KOOLMOES: Voorzitter dank u wel. Onder d. in de verordening staat: "De aanvraag ziet op een locatie aangewezen als parkeerzone A of B." En vandaar dat ik het vroeg, en vooral dan, ook al is het maar € 5,00 dat we erop verliezen, er gaat een commerciële aanbieder op een betaald-parkerenplek staan met een verdienmodel. Dan houdt de gemeente er € 100,00 per jaar aan over. Ook al hebben jullie naar andere gemeenten gekeken, waar verdienen we dan wat aan?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Zoals ik net zei, als de parkeerdruk daar niet heel erg hoog is, dan kan je nooit de kosten ophalen voor alle parkeerplekken. Dus als er altijd parkeerplekken over zijn, en je hebt eentje gereserveerd voor een deelauto, het is natuurlijk niet zo dat er tien deelauto's naast elkaar staan, er staat er eentje op de Binnenweg bijvoorbeeld. En als daar nog genoeg ruimte naast is, dan mis je die inkomsten ook niet. Want als ze niet bezet worden, had je zelf ook niks op kunnen halen, dus op die manier hebben we dat gedaan. Die € 100,00 waar mijnheer Van der Peet aan refereerde, daar hebben wij echt gekeken naar hoe doen we dat in de rest van het land, want we willen wel graag dat die aanbieders komen. Want tot nu toe was het zo dat we het zo onaantrekkelijk hadden gemaakt voor aanbieders dat ze dachten: laten we dat Haarlemmermeer maar laten zitten. En dat willen we nu doorbreken door dit te gaan doen. Volgens mij ligt het risico helemaal bij de exploitant, dat vroeg iemand ook. De kosten zijn dus te verwaarlozen. We zitten in een overgangsfase. Ik voel mij uitgedaagd om ook dit extra stimuleren aan te pakken en ik zal u natuurlijk laten weten wanneer we over die 28 heen gaan. Dan ga ik u allemaal een appje sturen. Wellicht kunnen we tegen die tijd ook weer eens een keer een auto delen met elkaar. De ambitie om dat elektrisch te doen over vijf jaar, dat vind ik ook niet meer dan normaal. We gaan naar steeds meer elektrificatie van het personenvervoer. De leaseauto's werden al genoemd. Ik vind dat je dat best aan een aanbieder kan vragen. Ze moeten inderdaad de laadpalen dan ook regelen, maar veel aanbieders hebben dat ook als concept. Dus ik denk dat dat niet zo een probleem is.

De VOORZITTER: Interruptie van de heer Den Butter

De heer DEN BUTTER: Ik begrijp heel goed dat die ambitie op zich goed is. Alleen we moeten daar geen aanbieders mee voor het hoofd stoten. Ik bedoel ermee, als iemand toch het idee heeft om heel veel deelauto's te verzorgen en die kan dat beter met niet-elektrische en daarmee zorgen dat het wel aanslaat, daar ben ik een beetje naar op zoek. Ik vind het heel prima dat we elektrisch gaan, alleen als je daarmee ervoor zorgt dat het niet lukt, dat zou jammer zijn.

Wethouder RUIGROK: Ik snap het, maar we leggen het niet per direct op. We zeggen van: daar willen we naartoe. We kennen de aanbieders die echt heel actief daarmee bezig zijn. Greenwheels heeft nu volgens mij allebei. MyWheels heeft ook allebei, car2go helemaal elektrisch, dus op die manier kan je daar best wel de ruimte geven. Voor nu hoeven ze ook nog niet elektrisch te zijn maar we geven ze wel aan, over een termijn willen we dat graag wel. Want we willen ook de milieueffecten natuurlijk realiseren. Dan gaf de PvdA aan: we hebben hier al lang om gevraagd. Nou tot uw dienst dan. Fijn dat we dat dan ook daadwerkelijk kunnen gaan realiseren. Er werd ook gevraagd naar de kleine kernen. Dat is natuurlijk toch een kwestie van vraag en aanbod. Als er voldoende vraag is, en ik kan me voorstellen, in wijken met opgroeiende kinderen en dergelijke, dat daar dan de vraag voldoende zou zijn. Maar het is aan die aanbieder om dan te beslissen of hij dat wil of niet. En als het nog geen elektrische auto is dan is die investering ook nog niet zo groot, dus dan kunnen ze dat misschien best eens uit gaan proberen. Volgens mij heb ik alle vragen zo een beetje beantwoord. Mocht dat niet zo zijn dan hoor ik het graag van u.

De VOORZITTER: Dan gaan we dat nu ophalen. Zijn er vragen niet beantwoord? Nee. De heer Achterbergh.

De heer ACHTERBERGH: Er zit toch wel een vraag in mijn hoofd te spoken. We hebben het inderdaad gehad over de precariorechten en vooral niet in gebieden waar de parkeerdruk heel hoog is. Maar ik vraag mij juist af, dat zijn volgens mij juist wel de gebieden waar we het straks het hardst nodig hebben

omdat daar de meeste woningen zitten. Hoe verhoudt deze pilot zich dan tot bijvoorbeeld Lincolnpark, vallen die bijvoorbeeld onder die 28, hoe moet ik dat zien?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Deze pilot gaat zich echt richten op de bestaande gebieden. De bestaande woningbouw. Voor de nieuwe ontwikkelgebieden hebben we echt ook weer aangepaste mobiliteitsplannen, aangepaste verkeersplannen.

De VOORZITTER: Dat is duidelijk. Heeft iemand nog een inbreng voor de tweede ronde? De heer Koomen.

De heer KOOMEN: Ik zou graag van Forza! horen of ze inmiddels al enthousiast zijn geworden na al onze inbreng gehoord te hebben.

De VOORZITTER: Dat lijkt mij eenvoudig om dat even kort te sluiten. Mijnheer Schaap?

De heer SCHAAP: Ik kan de heer Koomen geruststellen. Ik ben vaak enthousiast en ik ben nog steeds enthousiast ook over het voorstel. Mijn vragen zijn uitstekend beantwoord en de zorgen zijn weggenomen. Maar we gaan wel de pilot goed in de gaten houden of het enthousiasme ook kan aanblijven de komende jaren.

De VOORZITTER: Zijn er nog andere prangende vragen of onderwerpen die we kunnen bespreken? Mijnheer Koomen?

De heer KOOMEN: Maar heel kort. Ik heb alleen gehoord en eigenlijk vond ik de antwoorden van de wethouder ook fijn, van de ambitie kan ook flink opgeschroefd worden. Het lijkt me goed dat we daar nog een keer met elkaar bij stilstaan. Degenen die dat ook vinden, laten we dat inderdaad niet alleen, zoals Forza! dat aangeeft, in de gaten houden of het voldoende op stoom komt en anders met elkaar eventueel samen de ambitie nog verhogen. Dat lijkt mij haalbaar.

De VOORZITTER: Als iedereen het daar over eens is? De heer Achterbergh?

De heer ACHTERBERGH: Ja eens. En daarom zei ik het al, 280, dat is natuurlijk weer een overtreffende trap, waar ligt dan de grens? Want stel je voor dat iedereen zo enthousiast wordt voor maar € 100,00 per jaar, dat we inderdaad straks een stortvloed aan deelauto's hebben. Kan natuurlijk heel gunstig zijn maar hoe gaan we daarmee om als dat gebeurt? Want dan zijn wij eigenlijk altijd al te laat als raad. Ik ben benieuwd naar wat de collega's ervan vinden.

De VOORZITTER: De heer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Ik ben het wel eens met de heer Achterbergh dat we ook wel eigenlijk wel een plafond moeten instellen, anders kan het echt ongelimiteerd groeien. Gelukkig kun je auto's niet zomaar overal op de stoep neerkwakken zoals een scooter of een deelstep, dat is dan weer het voordeel. En die laatste hoop ik echt voorlopig niet te zien in de polder. Het is in de grote steden echt een probleem, maar ik denk wel dat we een plafond moeten instellen.

De VOORZITTER: De heer Boerman.

De heer BOERMAN: Dank u voorzitter. Ik vind al jaren dat we een plafond aan het aantal auto's moeten stellen in Nederland. Dat hadden we ook al veel eerder moeten doen, dat meen ik serieus. En dan vind ik het heel raar om dan te zeggen, nee, we gaan alleen een plafond instellen voor het aantal deelauto's. Terwijl blijkt uit die proeven, het valt tegen. Eigenlijk valt het helemaal niet tegen want er zijn best veel mensen die af en toe een deelauto pakken, alleen ze rijden er heel weinig mee. Maar ik denk dat was nou precies de bedoeling. Dat was de bedoeling. Dus in die zin denk ik: als we de aanvraag hebben voor 280, prima, graag, maar het succes zit in het creëren van schaarste. Daar zit het succes in. Dus je moet zorgen dat het minder makkelijk wordt voor die mensen om een derde en vierde auto te hebben en dat doe je hiermee.

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Ik ben niet zo bang voor een ontploffing van het aantal deelauto's in onze gemeente. Ik vind het ook daarom niet zo nodig om daar op dit moment al een plafond op in de stellen, dat ook nog een soort realisme in zich houdt. Je kan natuurlijk zeggen: we stoppen bij 500, dat is ook lekker onrealistisch, dus dan halen we dat wel. Wat mij betreft is die noodzaak er op dit moment niet.

De VOORZITTER: De heer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Het gaat mij niet zozeer om dat je een plafond moet hebben om daarop vast te pinnen, dat is de max die we hier willen hebben. Nee, het gaat mij over die pilot, dat je een terugkoppeling krijgt als het echt heel groot is, dan moeten we het er denk ik op een gegeven moment ook weer over gaan hebben, want dan komen er wel andere dingen bij kijken dan bij dit aantal denk ik. Dat was het punt dat ik maakte over het plafond voor de pilot.

De VOORZITTER: De heer Achterbergh hierover.

De heer ACHTERBERGH: Ik noem natuurlijk een getal. Je kunt een cap kwalitatief en kwantitatief doen. Ik denk niet dat we het over cijfers moeten hebben, maar je kunt ook bijvoorbeeld parkeerdruk meten. Als een bepaalde parkeerdruk een bepaald niveau haalt, dat je zegt: daar mogen geen deelauto's meer uitgegeven worden. Je hebt ook andere manieren om te boordelen of daar nog deelauto's kunnen komen of niet maar het is een proefballonnetje.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG. Volgens mij moet er sowieso een vergunning aangevraagd worden. Er zijn sowieso voorwaarden volgens mij voor of die plek er komt. De discussie is heel leuk, maar eerst hebben we het allemaal van: we vinden de ambitie te laag. En nu hebben het er weer over: als het er maar niet te veel komen. Laten we nou maar eerst eens gaan starten en zien over twee jaar of als de monitor komt, waar we dan staan. Het lijkt me veel verstandiger om het er dan eens een keer over te hebben.

De VOORZITTER: De heer Koomen.

De heer KOOMEN: Daar sluit ik mij inderdaad bij aan. Het is wel leuk om met elkaar het debat te vullen met toch wat theoretische vraagstukken, we hebben toch best tijd. Maar het is nu wel heel theoretisch aan het worden. Leuk om het erover te hebben, maar volgens mij in praktijk geen probleem. Logischerwijs gaat het ook geen probleem worden. Om dan toch nog even de tijd te vullen, de parkeerdruknorm is nou juist niet de goede want op lange termijn, het werd al door anderen gezegd, verlaagt het juist de parkeerdruk. Dat is eigenlijk een soort investering die je doet. Maar ergens zit wel een redelijkheidsgrens, inderdaad als je tien plekken gaat aanleggen en de mensen hun eigen auto niet

meer kwijt kunnen, dan wordt de irritatie wel heel groot. Maar volgens mij is de wethouder bij de pinken genoeg om aan de noodrem te trekken of bij ons terug te komen mocht het ontploffen. Laten we het hopen dat het ontploft.

De VOORZITTER: De heer Boerman, hier nog iets over te melden?.

De heer BOERMAN: Als de heer Achterbergh eerst gaat dan haak ik daar wel verder op in want hij had het ook over die parkeerdruk. Dan ga ik maar even voor zijn beurt. Het is inderdaad, als hij zegt: het zou heel raar zijn als die deelauto's in de plek komen te staan van de eigen auto van mensen. Zo vertaal ik het eigenlijk, maar dat was juist de bedoeling. Dat is de bedoeling. Dat willen we creëren. Je moet schaarste creëren om het te laten werken, anders werkt het niet. Op deze manier haal je ook heel veel onnodige autobewegingen eruit. En dat zou het doel moeten zijn.

De VOORZITTER: En daar wil de heer Achterbergh even op reageren.

De heer ACHTERBERGH: Ik was inmiddels al de macarena aan het dansen om de aandacht te krijgen. Het is inderdaad wat de wethouder ook al zei, het is een kip-en-eiverhaal. Als het inderdaad aanslaat, dan gaat dat ook die parkeerdruk weer verlagen, dan kunnen er weer meer deelauto's bij want er zijn minder mensen die een auto hebben. Dus ik vind het helemaal niet zo'n gek idee om daar een meetbaar iets van te maken. Eén punt nog, over wat GroenLinks zei. Het inperken van het eigendomsrecht ,daar is de VVD niet zo'n voorstander van. Het dwangmatig besluiten dat mensen geen auto meer mogen hebben vind ik een beetje gek idee.

De VOORZITTER: De heer Boerman.

De heer BOERMAN: Dank u voorzitter. Ik hoor de heer Achterbergh zeggen: als het aanslaat. En daarbij zei ik nou juist, er is één voorwaarde dat het aanslaat, het slaat pas aan als je die schaarste hebt. En het gaat niet om het inperken van het eigendomsrecht, het gaat namelijk om auto's die op de openbare weg staan. Dat is publieke ruimte, daar zou je iets aan kunnen doen. Dus niet, als het aanslaat, nee je moet ervoor zorgen dat het aanslaat. En ervoor zorgen dat aanslaat, dat doe je door schaarste te creëren en dan werkt het, zo blijkt ook in Amsterdam, zoals gezegd is.

De VOORZITTER: De heer Koomen.

De heer KOOMEN: Ik gooi nog een steentje in de vijver, een duit in het zakje of hoe je het wilt noemen. Ik wil aangeven dat schaarste niet de enige stimulans is. Autopesten in het land of hoe je het wilt noemen, er gebeurt best veel en dat heet belastingen. Het is onwijs duur om een auto te hebben, en niet alleen in gebruik. Dit wijze kabinet gaat daar nog iets over verkennen, rekeningrijden. Dus het gaat niet goedkoper worden. Het is gewoon heel duur om een auto te hebben en mensen die vier auto's hebben betalen zich helemaal blauw. Dan is een deelauto volgens mij ook gewoon voordelig. Het is meer voordelen dan alleen maar schaarste, volgens mij is het ook op een gegeven moment gewoon voordelig en die concepten zijn ook allemaal aantrekkelijk voor mensen. Laten we ook positief zijn. We hoeven mensen niet alleen maar te dwingen, daar ben ik het met de VVD eens, het is ook niet het beste middel maar je kan ze ook verleiden.

De VOORZITTER: De heer Boerman.

De heer BOERMAN: Ik kan de heer Koomen heel goed volgen voorzitter, dank daarvoor, behalve op het punt waar hij zegt: het is namelijk ook heel duur om heel veel auto's te bezitten. En dat klopt voor een deel. Om auto's te rijden is duur, maar om auto's in de openbare ruimte neer te zetten is in deze

gemeente nou eenmaal niet duur. Het kost in de meeste gevallen zelfs niks. Het maakt niet uit of je een auto voor de deur hebt of vier auto's voor de deur, daar betaal je niet extra voor. Je betaalt iets extra wegenbelasting maar dat is wegenbelasting, dat betaal je niet voor het parkeren. Daar krijgen wij ook als gemeente niet eens het geld voor. Het is dus gewoon heel duur om te parkeren. En dat moeten we eens een keer gaan inzien.

De VOORZITTER: De heer Achterbergh.

De heer ACHTERBERGH: Ik ben een beetje blijven hangen bij het woord schaarste. Schaarste gaat het oplossen, maar schaarste kan ook veroorzaken dat we zo een dusdanig parkeermalaise in de wijk krijgen dat iedereen huilend naar de gemeente komt: ik kan mijn auto niet meer kwijt. Daar moeten we ook wel oog voor houden. We kunnen inderdaad wel motiveren, verleiden, vind ik een mooi woord, korte of lange ij, ik neem aan de korte. Maar inderdaad hele wijken autoloos maken en alleen maar deelauto's neerzetten, ik zie het niet zo zitten eigenlijk, de deelauto's wel overigens.

De VOORZITTER: Dank u wel heer Achterbergh, de heer Hagemeijer heeft hier ook nog een duit in het zakje.

De heer HAGEMEIJER: Uiteindelijk is natuurlijk de pilot bedoeld om hier allemaal achter te gaan komen. En het is natuurlijk ook gewoon een bedrijfseconomisch model. Als er geen geld mee te verdienen valt, dan komen er ook geen aanbieders, dan kunnen we discussiëren wat we willen, maar dan komen ze niet. En als het nou heel erg positief is en er komen wel honderden aanvragen voor deelauto's, is er blijkbaar wel een grote behoefte bij onze inwoners. Moeten we dan zeggen: we willen het heel graag promoten, maar tot 300 en daar stopt het weer? Nee, dan moet je juist misschien doorgaan want dan scheelt het alleen maar nog meer auto's in de openbare ruimte.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Koolmoes.

Mevrouw KOOLMOES: Dank u wel voorzitter. Als ik zo nadenk, is die pilot eigenlijk bij de HAP begonnen. Want wij rijden al heel lang in een deelbare auto. Want wij hebben de mobiele fractiekamer en dan heeft die collega hem mee en dan heeft die collega hem mee en ik kan jullie vertellen, het werkt echt heel erg top.

De VOORZITTER: De heer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Mevrouw Koolmoes, ook de fractie van Sociaal Rechts Haarlemmermeer zit regelmatig met zijn tweeën in de auto hoor.

De VOORZITTER: De heer Achterbergh.

De heer ACHTERBERGH: Ik zou heel graag willen weten van mevrouw Koolmoes, is die dan ook wel elektrisch, die bus?

De VOORZITTER: Mevrouw Koolmoes.

Mevrouw KOOLMOES: Er zitten elektrische aspecten in al.

De VOORZITTER: Dank u wel voor uw bijdragen vanavond. We hebben dit onderwerp duidelijk uitgediept. Dit onderwerp gaat ter stemming de 23e december. Ik sluit deze vergadering. Dank u wel.