

Haarlem Noord

Hele gebied

Verslag op hoofdlijnen 'in gesprek in de stad over parkeren'.

Locatie: Immanuelkerk Verhalenhuis, Van Egmondstraat 6, Haarlem

Datum: maandag 15 juli 2024

Gemaakt door Van Vieren in opdracht van de Gemeente Haarlem



Inleiding

In gesprek over parkeren

De gemeente Haarlem gaat 2024 met Haarlemmers in gesprek over parkeren. Ze willen leren van de uitslag van het raadgevend referendum over parkeren. Waarom is er voor, tegen of niet gestemd? Ook wil de gemeente weten wat de ideeën en oplossingen zijn van Haarlemmers voor de parkeerdruk. Het doel van deze gesprekken is om tot nieuwe parkeerplannen te komen. Die plannen moeten begin 2025 klaar zijn.

De gemeente nodigt zoveel mogelijk mensen uit om mee te praten. Dat kan op verschillende manieren. Ze organiseren wijkgesprekken, een online vragenlijst en een burgerberaad. En er zijn gesprekken met deskundigen.

Oplossingen

De ruimte in Haarlem is beperkt en het aantal inwoners groeit. De gemeente Haarlem wil een leefbare stad waar men goed kan wonen, met groen, ruimte om te ontmoeten en te spelen. En waar ruimte is om je auto te parkeren. De gemeente is op zoek naar oplossingen die hier rekening mee houden. Die gebruiken ze om verbeterde plannen voor parkeren te maken.

Wijkgesprekken

In juni en juli zijn er wijkgesprekken in de hele stad. Doel van de wijkgesprekken is om te leren waarom er voor, tegen of niet is gestemd bij het parkeerreferendum. En welke ideeën en oplossingen er zijn voor de parkeerdruk.

Vragenlijst en burgerberaad

Elk huishouden ontvangt in juni een online vragenlijst over wat bewoners Haarlemmers belangrijk vinden in relatie tot parkeren. Na de zomer organiseert de gemeente een burgerberaad over parkeren waarin een groep bewoners nadenkt over nieuw parkeerbeleid. De resultaten van de wijkgesprekken en de vragenlijst nemen zij mee als informatie. Uit het burgerberaad komt uiteindelijk een advies dat verwerkt wordt in nieuwe parkeerplannen.

Over het parkeerreferendum

Haarlemmers konden op 6 maart laten weten of zij voor of tegen de 'Nota Uitwerking parkeerregulering: Uitbreiding betaald parkeren in Haarlem' waren. Ruim 37% van de Haarlemmers die mochten stemmen heeft dat gedaan. Van hen stemde 82% tegen de nota. De gemeenteraad besloot daarom de nota in te trekken en gaf het college opdracht om opnieuw in gesprek met de stad te gaan.

Bekijk voor meer informatie de [projectpagina](#) van de gemeente.

Bureau Van Vieren

Wij zijn Van Vieren en begeleiden als onafhankelijke partij de wijkgesprekken over parkeren. Daarnaast verzorgen we een verslag op hoofdlijnen van elk wijkgesprek. In het verslag proberen we zoveel mogelijk recht te doen aan wat er op de avond gezegd is, tegelijk is het niet mogelijk om volledig te zijn. Daarom voegen we flip-overs met geschreven post-its toe aan de bijlage zodat deze voor iedereen te raadplegen zijn.

Programma wijkgesprek

De wijkgesprekken hebben telkens dezelfde opbouw: een korte plenaire aftrap en vervolgens gaan de aanwezigen uiteen in subgroepen en onder leiding van een gespreksleider in gesprek over waarom ze voor, tegen of niet gestemd hebben bij het referendum. Alles wordt door de aanwezigen en begeleiders op post-its genoteerd. Aan het einde worden de resultaten plenair kort teruggekoppeld.

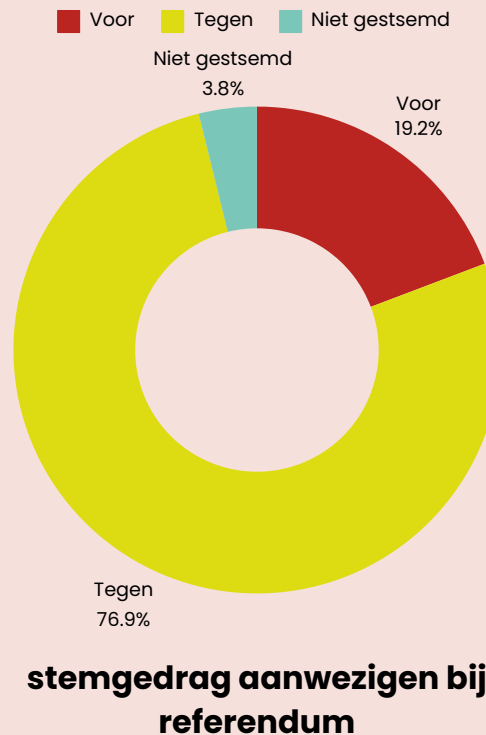
Voor u ligt het verslag met de hoofdlijnen van het Wijkgesprek voor heel Noord op maandag 15 juli 2024.

De aanwezigen in beeld

Tijdens het wijkgesprek is een plenaire peiling gehouden om een beeld te krijgen van de aanwezigen op deze avond.

25

aanwezige deelnemers
50 inschrijvingen
24 mensen wonen in de wijk
2 ondernemen in de wijk

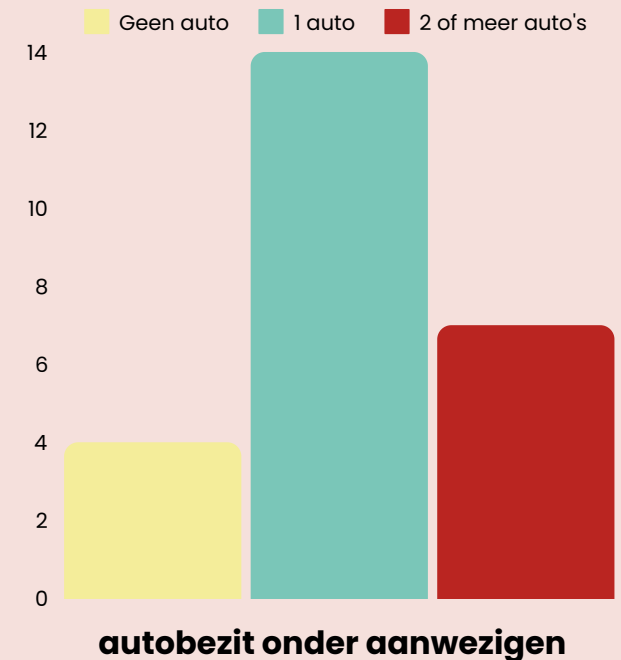


parkeren in deze wijk is nu deels

gratis

deels

betaald



In gesprek met Noord

Op maandag 15 juli sluiten we de serie van dertien wijkgesprekken af in het Verhalenhuis in Haarlem Noord. Dit is het vierde gesprek in Noord, deze keer voor het hele gebied.

De dagvoorzitter opent de avond, licht het doel en het proces toe en stelt de twee raadsleden voor die deze avond luisteren. De aanwezige bewoners krijgen een tafelnummer en gaan uiteen in vijf kleine groepjes.

Ondanks de flinke echo in de kerk ontstaan goede gesprekken aan tafel. Bewoners tonen veel eigenaarschap voor de stad Haarlem en komen met creatieve oplossingen. Voor- en tegenstanders komen erachter dat ze het meer eens zijn dan ze dachten en schudden elkaar de hand. Sommige mensen praten na afloop met elkaar na, wisselen gegevens uit voor laadpalen die vaak leeg staan en zeggen dat ze een leuke avond gehad hebben. "Het was interessant en waardevol."

De belangrijkste thema's:

1. Geloofwaardigheid en vertrouwen geschaad
2. Mobiliteits- en leefbaarheidsprobleem
3. Maatwerk per wijk en straat
4. Maak dynamisch parkeerbeleid
5. (Angst om) hoge kosten
6. Ga polarisatie tegen

1. Geloofwaardigheid en vertrouwen geschaad

Niet gedragen, geen inspraak

Een belangrijke reden voor mensen om bij het referendum tegen te stemmen is omdat de gemeente bewoners niet voldoende betrokken heeft bij het samenstellen van het beleid, er is geen goede inspraak geweest. Daardoor voelt het voorgestelde beleid niet gedragen, maar als iets wat door de gemeente opgelegd wordt. Aanwezigen zeggen dat er wel overlegd is en bijeenkomsten zijn geweest, maar dat de gemeente niet luistert en niks met hun vragen, suggesties en oplossingen doet. "Je praat tegen de gemeente, maar er komt geen antwoord."

Dit gaat ten koste van de geloofwaardigheid, het vertrouwen en de medewerking van bewoners. Bewoners hebben het erover er een keer een

In gesprek met Guido

Het was niet duidelijk tot hoever de kosten zouden oplopen voor een parkeervergunning. Ik maakte me zorgen waar ik wel en niet zou mogen parkeren met de vergunning en dat dit tot onverwachtse kosten zou leiden.

Stel dat ik de vergunning vergeet of niet bij me heb, kan het ineens heel prijzig worden. Ik ben bang dat als je een keer een kleine fout maakt, je er dan behoorlijk op gestraft wordt. En dat je bij je werkgever moet verklaren waarom je een boete krijgt. Zo'n boete kan ik niet betalen.



Deze foto heeft geen direct verband met de quote ernaast.

bijeenkomst was over de parkeernota die hier niet aan heeft bijgedragen. Sterker nog, veel aanwezigen verlieten de zaal toen ze te horen kregen dat het beleid al besloten was en niet ter discussie stond en toen inhoudelijke vragen niet (goed genoeg) beantwoord werden. “Er werden in de bijeenkomst in Noord vragen gesteld en de mensen van de gemeente hadden geen antwoord op de vragen. Hoe kan je beleid maken waar je niks vanaf weet!?”

Onderbouw de plannen helder

Dit laatste punt sluit aan bij de tweede reden waarom een deel van de aanwezigen weinig vertrouwen heeft in de plannen van de gemeente. Mensen vinden het beleid niet goed onderbouwd en uitgelegd. In de notitie staan verschillende doelen en verschillende aanpakken, maar het verband tussen de aanpak en de doelen is niet duidelijk genoeg.

“Ik zie wel een probleem met parkeren, maar door alleen maar geld in de gemeentepot te stoppen heb ik niet het gevoel dat het probleem weggaat. We betalen alleen maar zonder een echte oplossing te krijgen.”

Mensen vinden ook dat de gemeente niet goed nagedacht of gecommuniceerd heeft over de consequenties van het beleid en welke oplossingen ze daarvoor bieden. Denk bijvoorbeeld aan het waterbedeffect. “Als je betaald parkeren invoert, waar gaan

de auto's dan naartoe?” Ga hierover in gesprek met bewoners, is het advies

2. Maatwerk per wijk en straat

Aan tafel blijkt dat de mate waarin mensen wel of geen parkeerprobleem ervaren leidend is voor een voor- of tegenstem bij het referendum. Of mensen wel of geen parkeerprobleem ervaren kan per wijk, of zelfs per straat verschillen. “De resultaten van de Indischebuurt hebben ze geprojecteerd op heel Haarlem Noord. Ze zeggen dat er weinig groen en een hoge parkeerdruk is, maar dat is in de rest van de wijk anders.”

Het advies van bewoners: Maak niet één standaardoplossing voor heel Haarlem. Maar probeer per wijk of gebied samen met bewoners oplossingen te vinden voor wat er in de wijk speelt. De oplossing kan breder zijn dan alleen minder auto's, denk aan minder 'stoepatroep': geveltuintjes, fietsen, borden, auto's etc. Ga de straat op, in gesprek met bewoners en voorkom dat je maatregelen voor de ene wijk, op de andere wijk plakt.

3. Mobiliteits- en leefbaarheidsprobleem

Voor- en tegenstanders van betaald parkeren zijn het eens over de beleving dat er een probleem is met mobiliteit en leefbaarheid in Haarlem. “We hebben een mobiliteitsprobleem. Daar moet je een visie

op ontwikkelen waar het parkeren een onderdeel van is en betrek bewoners daarbij.”

De openbare ruimte is beperkt en auto's worden steeds groter en nemen veel ruimte in. Daar moet iets aan gebeuren, want het vermindert de leefbaarheid. De stoepen zijn nu niet goed bereikbaar voor stoepgangers (iedereen die over de stoep wil). De verkeersveiligheid kan beter: “Het gaat mij om de verkeersveiligheid. Auto's worden op hoeken van straten geparkeerd waar rechts voorrang heeft. Dat vind ik onveilig.” En mensen zien graag dat er meer ruimte op straat is waar kinderen fijn buiten kunnen spelen.



In gesprek met Nathalie

"Ik woon op de Zaanenlaan en ik woon precies op de grens. Aan mijn kant van de straat zou het nog gratis parkeren zijn en aan de overkant zouden vergunningen komen. Ik heb op dit moment geen parkeerprobleem, de straat is heel breed en ook bij het park zijn genoeg plekken. Als dit wordt ingevoerd krijg ik een probleem, want iedereen gaat aan mijn kant van de straat parkeren, net als een olievlek. Daarnaast staan de laadpalen voor onze elektrische auto aan de kant van de straat waar een vergunning voor nodig zou zijn. Dus ik moet dan een heel eind lopen om mijn auto bij een laadpaal te parkeren."

"Ik kan mij voorstellen dat er in sommige straten een parkeerprobleem is. Maar dat verschilt per wijk en per straat of er een probleem is. Bij mij in de straat hebben we totaal geen probleem. Ik krijg alleen maar een probleem door dit beleid."

"Ik vind dat de gemeente niet goed heeft uitgelegd waarom ze vinden dat het ingevoerd moet worden. Wat is het probleem nu eigenlijk? En als het gaat om parkeerdruk, dan vraag ik me af of de vergunning de oplossing gaat bieden. Want je weet dat mensen niet snel een auto wegdoen."

"Aan mijn kant van de straat zou het nog gratis parkeren zijn en aan de overkant zouden vergunningen komen."



4. Maak dynamisch parkeerbeleid

Aanwezigen zien graag dat het parkeerbeleid aansluit bij de verschillende soorten mensen die in Haarlem wonen. Omdat een wijk kan verjongen of verouderen, moet dit dus een dynamische oplossing zijn dat aangepast kan worden op de wensen en behoeftes van wie er woont.

Voor ouderen die van een AOW en klein pensioen leven en net de auto kunnen betalen, is de parkeervergunning namelijk erg duur. "De ouderen zijn de dupe van het parkeerbeleid." Voor hen is een auto belangrijk om de kinderen te kunnen zien die buiten de stad wonen. Daarnaast is het duur om de kinderen op visite te krijgen als ze moeten betalen. Er is een app waarmee visite aan- en afgemeld kan worden, maar die is lastig voor ouderen die niet digitaal vaardig zijn.

5. (Angst om) hoge kosten

Onder aanwezigen is er onbegrip voor de hoge kosten van parkeren en de verschillen tussen de wijken. Ze snappen dat het centrum betaald parkeren is omdat daar schaarste aan plek is. Maar daarbuiten is het volgens hen niet nodig. Er bestaat ook de angst om per ongeluk buiten het gebied van jouw vergunning te parkeren en daarom een hoge boete te krijgen. Advies aan de gemeente: geef een

vergunning die in heel Haarlem geldig is. Zo voorkom je onvoorziene kosten.

6. Ga polarisatie tegen

Bij de plenaire terugkoppeling neemt een bewoner het woord met de boodschap: "De gemeente heeft de opdracht om polarisatie tussen voor- en tegenstanders op te heffen. Dat kunnen ze doen door minder polarisatie in de taal en communicatie te gebruiken. Als je vanavond in gesprek gaat met elkaar zie je dat iedereen een beetje voor en tegen is. We zijn allemaal mensen en komen er wel met elkaar uit."

Deze hoopvolle oproep aan de gemeente wordt onder enthousiast applaus ontvangen wordt door andere aanwezigen.

"We zijn allemaal mensen en komen er wel met elkaar uit."



In gesprek met Wendy

“Het is duidelijk dat de druk op de openbare ruimte veel te groot is. Er komen steeds meer auto's bij en ze worden steeds groter, dus daar moet een rem op komen. Ik pleit enorm voor de stoepganger, dus dat de stoepen weer begaanbaar worden voor iedereen die over de stoep wil en moet.”

“In het beleid zit een limiet aan het aantal auto's, maximaal twee per huishouden. En als die max bereikt is zou er een stop komen. In de nota werd ook gesproken over herinrichting van straten, zodat er niet meer Canadees geparkeerd hoeft te worden, dat er fietsvlonders komen zodat je geen stoeptroep* meer hebt.”

“Er zijn ook veel dingen waar ik het niet mee eens ben, maar het was ja of nee. Dus ik ben blij dat ik het nu meer heb kunnen toelichten.”

*Redactie: Alles wat op de stoep staat: denk aan geparkeerde fietsen, auto's, geveltuintjes, borden van winkels.





Ideeën op een rij

Alternatieven beter promoten

- Deelauto's promoten onder burens
- Carpool campagne
- Voor een euro met de bus naar het centrum
- Meer plekken voor geclusterd fietsparkeren (vlonders etc)
- Beveiligde parkeerplaats voor werkbusjes in de Waarderpolder. Deelfietsen bij de parkeerplaats zodat je heen en terug kan fietsen.
- Auto's aan de randen van de stad
- Beloon mensen die een auto wegdoen met mooi aanbod op deel-auto

- Stel de barometer die in het parkeerplan gebruikt wordt beter af waardoor die niet meteen op rood schiet als er parkeerproblemen zijn
- Garantie op parkeerplek dicht bij huis met een vergunning, 2e auto's parkeren buiten de stad
- Ga uit van een mobiliteitsbeleid waar parkeren onderdeel van is
- Gebruik inkomsten voor openbaar vervoer
- Vergunning voor bezoekende auto's
- Maak een goede analyse per buurt en los daar de problemen op

Herverdeling en herinrichting

- Gebruik herinrichting openbare ruimte om meer parkeerplekken te creëren
- Ga beter handhaven
- Lege parkeergarages vullen met auto's van de straat (parkeerplaatsen onder Marsmanplein staan leeg)
- Maak parkeerpleintjes zodat de auto's van de straten gaan
- Bij nieuwbouw verplicht parkeergarage bouwen

Overig

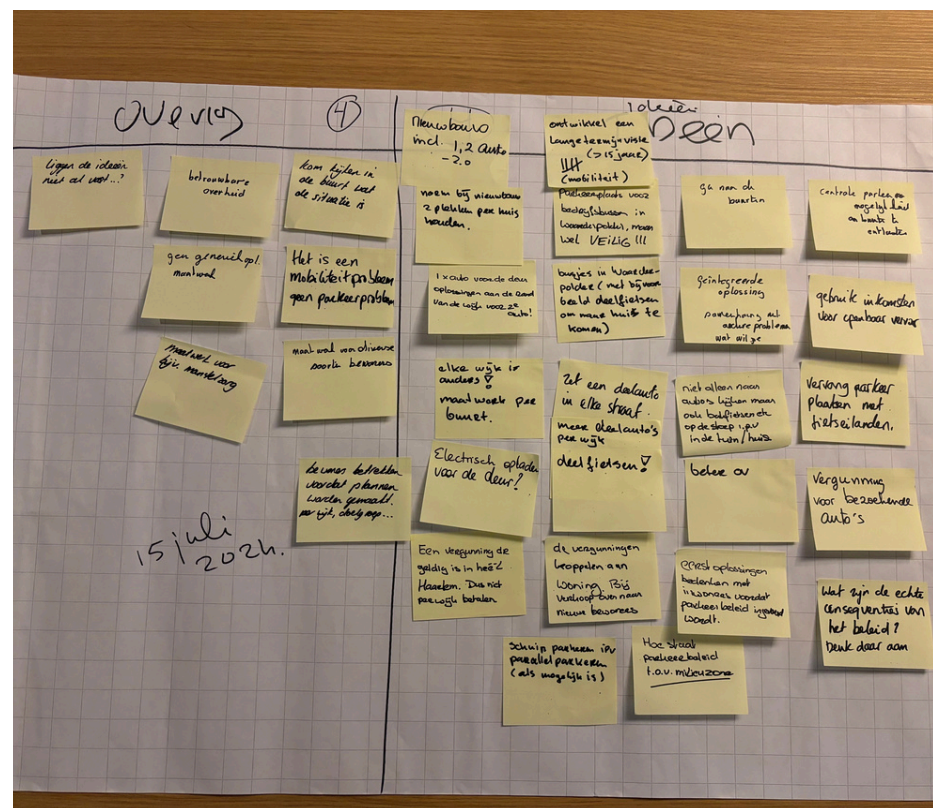
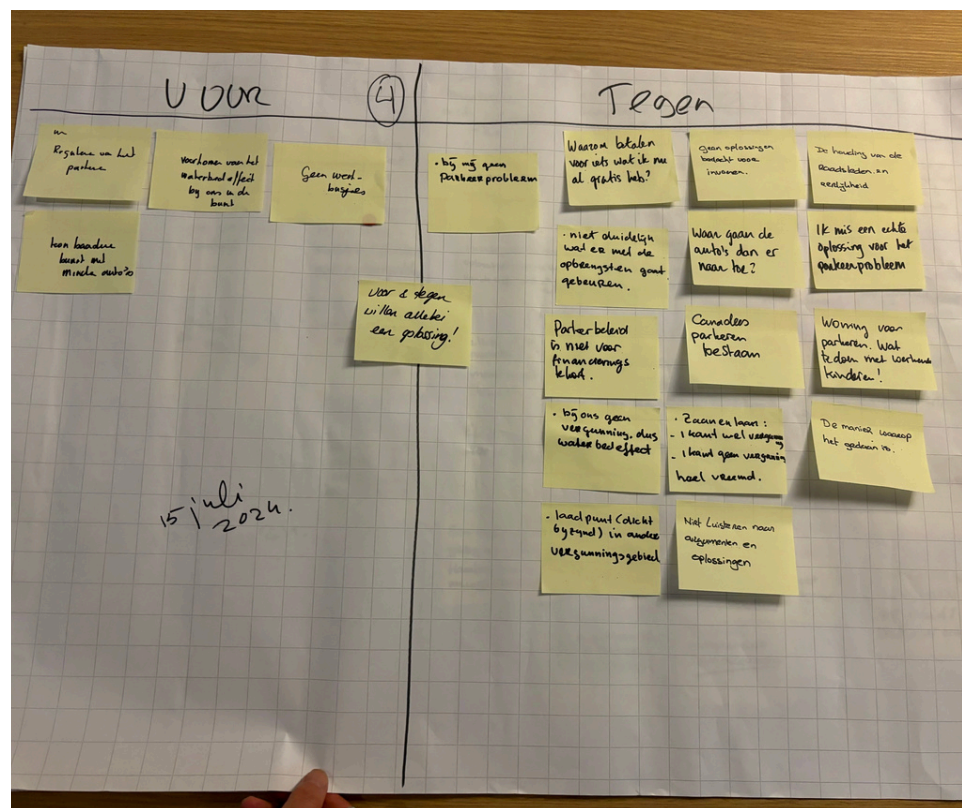
- Zet in op bewustwording bij mensen dat een auto niet altijd nodig is, dat bewustzijn is nu laag



Deze foto heeft geen direct verband met de quote eraast.

“Mijn auto groeit vast aan de straat, maar mensen beseffen niet wanneer ik naar de Aldi of de Lidl moet, dan heb ik de auto echt nodig.”

Bijlages- pagina 2/5



① IDEEEN

Zeep dat de politiebureaus tussen 'links' en 'rechts' uit het debat verdwijnt

sonnige straten legen zich voor schuine parkeer- vakken

dat je je auto weg- Dan extra mooi aanbod op leen- auto.

bedenk Slimme alternatieven zoals kupper- plekken, vlek- auto's die gebruik die wijk 1 worden

de gemeente zou een alternatief kunnen bedenken voor parkeerplekken

onderzoek waarom mensen een auto hebben, bepaalde winkels: Ahn, Lidl.

MARSMANplein Hart leegstaande parkeer- plaatsen onder het plein Gebruik die!

leeg de voordeuren gebied uit! Maak het weer open, Vlc auto aandekende ipv een straat

Burg om nieuw plan, en wat de mensen kanten Postbus kanten

alle paragrafen! laten betrekken de bewoners

bijk goed te de plekken van fiets- parkeren om voetpad te ver- komen

rapide, galige Gronje benutten + fietsenstalling er bij

parkeerregulatie heel Houten, < 85% multaneig

meer plekken voor gedruerd fietsparkeren (vrijdiers, etc)

kat de auto kunstig uitmaken, met veranderingen

alternatief in waarderpolder. Lieft overdekt + buslaan!

als er gecombineerd gebouwd wordt sociaal/wijkcentrum en koop deze ellende dan kan je het probleem oplossen ideeën

meer openbare en goed kopen voorveer.

Behand parkeren? 1e auto gratis 2e auto behand 3e + 4e auto duurder ideeën

denk aan mantel- zorgers, gekend capta als en behand parkeren moet komen. ideeën

draagvlak- meting weer invoeren

parkkeerpleintjes maken indien mogelijk, maar straten echt auto vrij!

meer openbare en goed kopen voorveer.

Bovengeordne parkeerplekken in de wijk (goed kopen dan ondergeordnd)

aparte zones voor parkeren bij verenigingen clubs- buurthuizen

VOOR ① Tegen 15 juli

minde auto is meer ruimte voor verkeer.

veiligheid en leefbaarheid

Wijk Veilige voor kinderen

werkbusjes de wijk uit!!

duidelijke inrichting straat+ stoep; (Bike) fiets parkeren

steeds meer en grotere auto's, bij gelijke ruimte

parkeerdruk omlaag

de wijk toegank- lijk voor (minder) fiets- ergangen

Parkeerbreedte is nodig

Van bovenaf opgelegd - geen gesprek met de straat

er worden geen anti- parkeer maat- ges genomen of verkeers bewo- ners zijn gewaardeerd

probleem voor (sport) veren- gingen van leden buiten de buurt

de zelfde ervaring gehad in Amsterdam. Wel betalen maar nog steeds geen parkeerplek

Behand parkeren lost het probleem niet op. Gemeente gebruikt de auto als "melkko"

Verbied "koppel- Huis contacten" sociale Huis en verplichte parkeer- plaats

ruimte is nodig sommige bezegeld hebben onbetaalde p-plekken nodig.

er wordt een meer verkeers- plekken kunnen creëren

plekken soms alleen voor de huppleu? van kosten

het vergroot financiële ongelijkheid

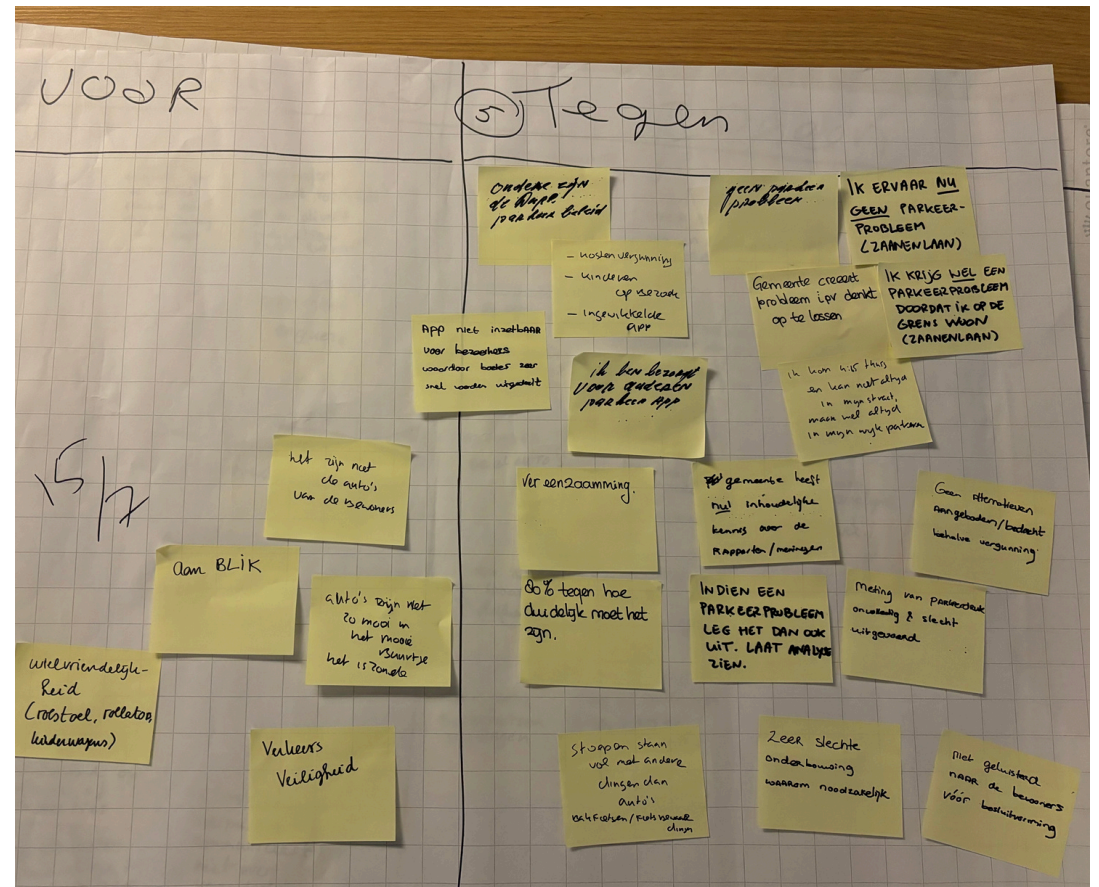
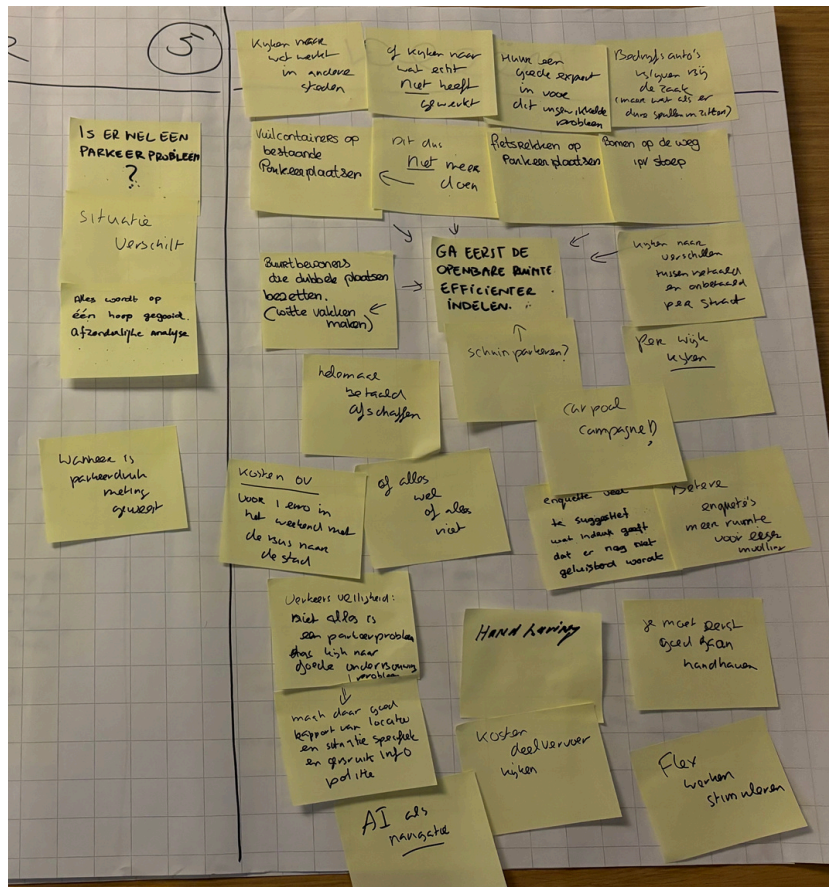
geen parkeer- probleem

Parkeerprobleem is alleen s'vonds.

oneerlijk gevoel over geen 3e rijn parkeer- nood

geen eerlijke parkeerbelastingen twijfel over het of meetellen v alle caradees parkeren plekken

Bijlages- pagina 4/5



Overzicht

3 **Ideën**

VERKEERS VEILIGHEID (positief effect)

opbrengsten die mogelijk zijn vergoeding deelnemers, o.v.

APARTE PARKER-PLAATS voor werkauto's bij bedrijf

redelijke bedrag per plaats

By nieuwbouw parkeren op straat kan met ontgrendelde straat met stopplaatsen (kan worden (door parkeren)

SAMENSPRAAK MET WIJK OVER PROBLEEMOPLOSSING

schone parkeerplaatsen

een richting verkeer

MAATWERK PER WIJK → STRAATEN WAAK EENS PROBLEEM WORDT OPGELOST

Zou je stilstandende auto's kunnen maken? Bedenkt meting

BETER O.V.

concreet o.v. parkeerplaatsen

goed opentbaar voor de dicht bij goed aangesloten op algemene verkeer

Aggs opel in de straat (P. van der Meer met parkeerplaatsen (blokken op de straat))

algemene parkeerplaatsen waar ruimte is

Parkeren in de buurt van de stad (eigenaars, maar huizen)

naar de auto's maar in één wijk DEELAUTO'S

PARKERPLAATS RAND V.D. WIJK

By 1 DEELAUTO per straat (dichtbij)

positieve beleving → de auto's → o.v. → fiets parkeerplaatsen

15 juli 2024

Voor **3** **Tegen**

Voor geeft ruimte in de straat

Auto naar? Parkeren in de straat.

ERMOET IETS GEBEUREN

* betaald parkeren lost "probleem" "parkeerprobleem" niet op

Op loop van de straat, auto's worden betaald worden of betaald worden.

De auto's in de straat!

Maakt om te betalen.

Maakt om te betalen!

1 AUTO GRATIS per adres meer/buider

Huis moeilijker te verkopen door betaald parkeren

OVERVALLEN

Geen alternatieven voor auto

Transparant over €

Extra kosten voor mensen die op straat komen - maar het is niet mogelijk te betalen bij mensen die komen.

"gratis probleem" moet beter worden onderhouden (afgevoerd per wijk, maar inbreng etc.)

Huis moeilijker te verkopen door betaald parkeren

Extra kosten voor bewoners bij betaald parkeren

Wat wellicht kan worden opgevoerd om de straat te verbeteren

Parkeren op straat verbieden kan dat.

Platen krijgen in de wijk, minder gekant, maar het is niet mogelijk te betalen bij mensen die komen.

GEEN INSPRAAK

NIET GEDRAGEN

NIET FIJNMAGIG GEDRAG (parkeerprobleem)

Argumenten gegeven voor betaald parkeren vanuit gemeentelijke niet gegrand

15 juli 2024

Dit is het verslag op hoofdlijnen van Haarlem Noord.

Kijk voor meer informatie en vragen op:
haarlem.nl/gesprekmetdestad