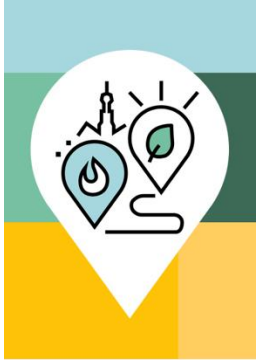




# Adviezen

Burgerberaad Haarlem Parkeren

23 oktober 2024



# Voorwoord van het burgerberaad

De gemeente vindt dat het huidige parkeerbeleid aangepast moet worden. Zo is er een referendum gehouden, en zijn er diverse wijkgesprekken gevoerd over het parkeerbeleid. Ook is er een burgerberaad samengesteld. Het burgerberaad bestaat uit een diversiteit van zo'n tachtig bewoners van Haarlem. Iedere bewoner is uniek, en dit zorgt voor prachtige discussies met verschillende inzichten (waarbij bewoners niet overal hetzelfde over denken).

## 1. Emoties

Het parkeerbeleid van Haarlem raakt mensen persoonlijk. Het aanpassen hiervan roept (dus) veel emoties op. Veranderingen kunnen dreigend zijn, omdat men niet weet *of*, en *hoe*, zo'n verandering hen raakt. Het is van belang dat deze emoties erkend worden, en dat hiermee ook rekening gehouden wordt door de gemeente in de communicatie bij de uitvoering.

Toch ziet een groot deel van het burgerberaad dat het inderdaad nodig is om het huidige parkeerbeleid aan te passen. Er komen nu eenmaal meer auto's omdat de stad groeit, en de auto's worden ook steeds groter. Auto's nemen steeds meer ruimte in, terwijl die ruimte ook benut kan worden om bijvoorbeeld te spelen en te wandelen. De voordelen van 'minder auto's' wordt erkend, ondanks dat zo'n aanpassing misschien even wennen is.

## 2. De vorm vs. De inhoud

Tijdens de bijeenkomsten is er veel gesproken over mogelijke antwoorden op de centrale vraag:

*'Hoe zorgen we voor het verminderen van de parkeerdruk, zodat ruimte ontstaat om de stad en straat leefbaar te houden en we werken aan een veilig, toegankelijk, bereikbaar en klimaatbestendig Haarlem?'*

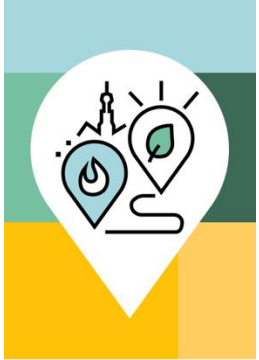
Bij het beantwoorden van deze vraag ging het vaak om de inhoud. Hierdoor ontstonden concrete adviezen. Toch bleek er onvoldoende draagvlak voor sommige concrete adviezen. Dit gebrek aan draagvlak, had dan (ook) te maken met de vorm van het advies. Het burgerberaad meent dat het van belang is hoe een nieuw beleid wordt gecommuniceerd en of mensen zich voldoende gehoord voelen. Het burgerberaad doet een beroep op de gemeente om met de vorm ook rekening te houden in de uiteindelijke uitvoering van het betreffende advies.

## 3. Maatwerk

Er zijn door het burgerberaad diverse adviezen bedacht en uitgewerkt. Een aantal van deze adviezen kan worden toegepast op meerdere wijken in Haarlem. Voor andere adviezen geldt dit niet. Als dit het geval is, betekent het echter niet dat deze adviezen 'fout' zijn.

Het burgerberaad is van mening dat een goed antwoord op de centrale vraag, in elk geval *maatwerk* vereist. Aan de hand van maatwerk, kan het beste advies toegepast worden voor de betreffende locatie. Bijvoorbeeld: daar waar Canadees parkeren voor de ene wijk wellicht ongewenst is, biedt dit een oplossing voor een andere wijk (als daar o.a. voldoende stoep overblijft).

Het is dus van groot belang om de parkeersituatie eerst in kaart te brengen per wijk of buurt, voordat hierop een nieuw beleid wordt toegepast.



# Inhoud

De verschillende adviezen zijn door het burgerberaad verdeeld in zeven verschillende oplossingsrichtingen:

<b>1. Alternatieven voor autogebruik</b>	<b>4</b>
<b>2. Stimuleren minder autobezit</b>	<b>7</b>
<b>3. Parkeren op afstand</b>	<b>12</b>
<b>4. Parkeervergunning beleid</b>	<b>14</b>
<b>5. Inrichting van openbare ruimte/ straatbeeld</b>	<b>25</b>
<b>6. Wijkgerichte oplossingen</b>	<b>31</b>
<b>7. Adviezen over de vorm van de boodschap</b>	<b>33</b>



## Aangenomen adviezen

De volgende adviezen zijn aangenomen met 67% of meer van de stemmen:

- Fiets als alternatief voor de auto
- Alternatieven voor de auto(bezit)
- Gecombineerde P+R en parkeren op afstand
- Dynamisch parkeren (slimmer en efficiënter parkeren door benutten van bestaande plekken)
- Vergunningen voor objecten (zoals bouwcontainers) op parkeerplaatsen
- Betaalbare parkeervergunning voor alle Haarlemmers
- Parkeervergunning voor essentieel personeel
- Nut en noodzaak Canadees parkeren
- Toegankelijk taalgebruik over parkeerbeleid
- Stem van burger(beraad) over parkeerbeleid



# Alternatieven voor autogebruik



# Fiets als alternatief voor de auto



## Wat willen we bereiken?

Stimuleer dat mensen meer de fiets pakken in plaats van de auto om zich binnen de gemeente te verplaatsen.



85%



15%



## Wat staat dit doel in de weg?

Slechte fietspaden, locaties van de beveiligde fietsenstallingen zijn onduidelijk.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Verbeter de fietspaden door egalisatie, verbreding en door het uitbreiden van het fietsnetwerk. Daarnaast moet oversteken efficiënter, rotondes bouwen waar mogelijk en kruispunten uitrusten met tegelijk oversteken van fiets i.c.m. opstelvakken. Decentraal parkeren in kleine clusters zo dicht mogelijk bij de eindbestemming. Overdekte stalling waar mogelijk.

Fietsparkeergarages in/bij elk winkelcentrum (bijvoorbeeld bij Schalkwijk, Cronjé, etc.). Handhaven van foutgeparkeerde fietsen.

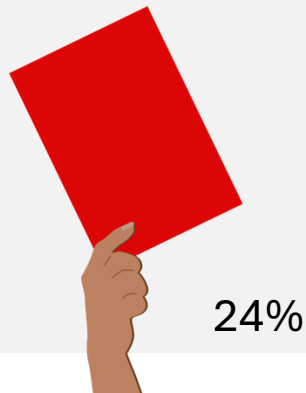
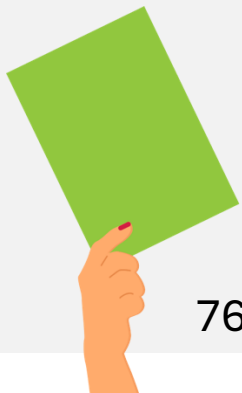


# Alternatieven voor de auto (bezit)



## Wat willen we bereiken?

Goede alternatieven creëren voor de auto zodat het ook aantrekkelijk is om andere vervoerswijze te gebruiken.



## Wat staat dit doel in de weg?

De drang om de auto te gebruiken en het gebrek aan volwaardige alternatieven.



## Wat is het advies aan de gemeente?

- Fietser meer prioriteit geven bij verkeerslichten
- Deelfietsen of andere vormen van deelmobiliteit aanbieden op veel plekken in Haarlem, zoals bushaltes. Zodat het laatste stuk van de reis kan worden versneld waardoor het qua reistijd een beter alternatief vormt voor de auto.
- Beter bereikbaar maken van (lokaal) OV. Daarnaast het goedkoper maken en een gemakkelijker OV-tarief.
- Deelauto's aanbieden zodat men minder afhankelijk is van autobezit.



# Stimuleren minder autobezit





# Ontmoedig het kopen/hebben van een auto onder de jeugd zodat de parkeerdruk in Haarlem vermindert



## Wat willen we bereiken?

Tegengaan dat de huidige jeugd (18 tot 25 jaar) een auto nodig heeft/koopt wat in de toekomst de parkeerdruk verlaagt.



47%



53%



## Wat staat dit doel in de weg?

Het ontbreken van inzet bij de gemeente met betrekking tot hun invloed op het OV. In plaats van te zeggen dat je niet verantwoordelijk bent voor het OV, kan er ook wat concreter aangegeven worden in hoeverre we het OV kunnen optimaliseren en betaalbaar kunnen maken.

Het kopen van een auto wordt op een gegeven moment interessanter dan het ov blijven gebruiken voor jongeren.



## Wat is het advies aan de gemeente?

OV-korting voor jongeren van 18 tot 25 jaar om het kopen van een auto tegen te gaan.

Een puntensysteem instellen, hoe langer je geen auto hebt hoe meer punten je verdient. Als je voldoende van deze punten hebt houd je deze korting op het OV, ook nadat je 26 bent geworden.

Door het kopen van een auto raak je je korting kwijt.

In de toekomst zijn er minder mensen met een auto dus is de parkeerdruk lager.



# In kaart brengen van mensen die mogelijk hun auto weg willen doen



## Wat willen we bereiken?

We willen zicht krijgen op welke groep mensen mogelijk hun auto weg wil doen en wat deze groep daarvoor nodig heeft.



51%



49%



## Wat staat dit doel in de weg?

Ontbrekende informatie die we nodig hebben over de groep mensen die mogelijk hun auto weg wil doen.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Breng de groep mensen in kaart die mogelijk hun auto weg wil doen. Denk hieraan aan de verschillende mensen in deze groep met verschillende behoeftes en beweegredenen.

Dit om de meest effectieve, betaalbare en uitvoerbare adviezen te geven.

Dit advies is ter voorbereiding van andere adviezen waar gedragsverandering centraal staat.



# Invoeren als eerste gemeente van Nederland van een “Haarlem Inclusiepas”



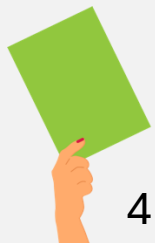
## Wat willen we bereiken?

15% van de inwoners heeft een beperking. Er is al lang een VN-verdrag om de positie van deze groep te verbeteren.

We willen dat de mobiliteit vergroot wordt zonder het gebruik van een auto voor mensen met een (onzichtbare) beperking. We willen de parkeerdruk verlagen door een inclusiepas in te voeren voor verschillende doelgroepen :

- ouderen met een beperking
- mensen met een (onzichtbare) beperking, zoals: verminderde loopfunctie, visuele beperking, chronisch zieken, verschillende stoornissen, psychische problemen, verminderd IQ, autisme, etc.

De Haarlemse Inclusiepas is een persoonlijke kaart die hulp biedt bij het gebruik maken van andere vervoersmiddelen dan het eigen vervoer, zoals de auto.



41%



59%



## Wat staat dit doel in de weg?

De financiën van de gemeente ontbreken om hier in te investeren.

Daarnaast is momenteel alleen de gehandicapten parkeerkaart (gpk). Deze is alleen voor autobezitters, waarmee ze kunnen aangeven dat hun loopfunctie verminderd is. Maar er zijn veel meer (onzichtbare) beperkingen waar een kaart voor zou moeten zijn. Denk aan een autipas, crisispas, plaspas etc. Een inclusiepas zou alles bij elkaar brengen aangepast op de persoon die het gebruikt.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Wij willen dat de gemeente een inclusiepas invoert voor mensen die dit nodig hebben. De inclusiepas legt de situatie van het individu kort uit (waar rekening mee gehouden kan worden) en geeft mensen recht om voordelig en met hulp te reizen met andere vervoersmiddelen dan de auto.

Bijvoorbeeld:

- Korting op OV
- Gebruik kunnen maken van een buddy-systeem (Buuv)
- Carpool-systeem met vrijwilligers met eigen auto
- Buurt brommobiel
- Belbus etc.



# Voortrekkersrol gemeente bij verminderen autobezit



## Wat willen we bereiken?

Gemeente Haarlem neemt voortrekkersrol in verminderen van regionaal autogebruik en daarmee de noodzaak van autobezit en bezetting parkeerplaatsen.



45%



55%



## Wat staat dit doel in de weg?

Gemeente heeft partners (overheden, werkgevers, mobiliteitspartners) nodig

Gemeente heeft input nodig over: "welke uitdagingen staan het in de weg voor burgers om de auto weg te doen?"

Budget



## Wat is het advies aan de gemeente?

Start een loket waar mensen adviezen/hulp kunnen ontvangen voor wegdoen van de auto.

Gesprek aangaan met externe organisaties zoals OV-bedrijven en overheden om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen. Bijvoorbeeld subsidies voor hulp bij wegdoen auto, of bemiddelen bij grote werkgevers voor alternatieven (alternatief vervoer, deelmobiliteit, thuiswerken etc).

Betrek hierbij ook mensen die hun auto al hebben weggedaan of samen willen rijden (carpoolen).



# Parkeren op afstand

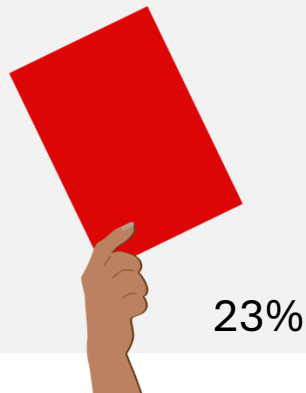
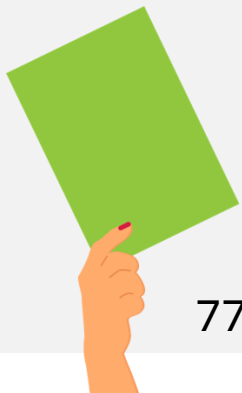


# Gecombineerde P+R en parkeren op afstand



## Wat willen we bereiken?

- Minder auto's in het centrum en woonwijken van Haarlem.



## Wat staat dit doel in de weg?

- Geen goed alternatief voor auto voor de deur.
- Slechte bereikbaarheid en onveilige situatie tussen huidige parkeerlocatie en bestemming (wonen/werk/recreatie etc.).
- Mindset / gewenning van de autobezitter voor parkeren dichtbij bestemming.



## Wat is het advies aan de gemeente?

- De gemeente Haarlem gaat meerdere P+R locaties inrichten.
- Qua locaties stellen wij voor locaties met een goede aansluiting op het ov (treinstation of ov-hubs) met goede faciliteiten voor de fiets (denk aan park and bike). Daarnaast kleinere lokale terreinen (combinatie bewaakt en onbewaakt).
- Een deel van de kosten kan worden opgebracht door de gebruikers.
- De push wordt gevormd door: de gemeente gaat het moeilijker maken om in de stad of wijk te parkeren. De 'pull' wordt gevormd door: 1) het aanbieden van een veilige parkeerplek; 2) Per wijk wordt samen met de bewoners gekeken naar een nieuwe invulling van de ontstane ruimte (bijvoorbeeld meer groen of fietsparkeerplek)



# Parkeervergunning



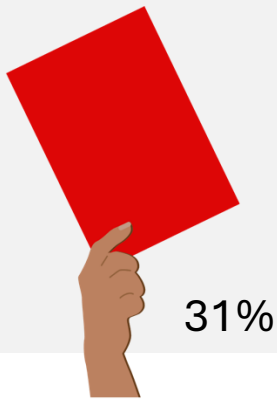
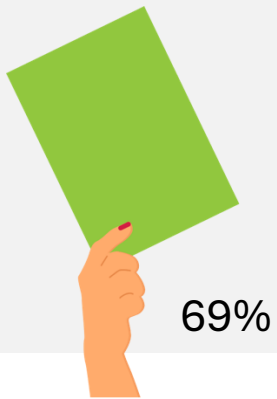
# Dynamisch parkeren (slimmer en efficiënter parkeren door benutten van bestaande plekken)



## Wat willen we bereiken?

Bestaande ruimte benutten en daarmee parkeerdruk verlagen. Denk aan:

- dynamische parkeerplek (fiets overdag / auto's avonds na sluitingstijd)
- leegstaande kantoren / bedrijfsgarages + terreinen
- Parkeertarieven naar drukte



## Wat staat dit doel in de weg?

- Toezicht en handhaving
- Mogelijkheden bestaan nu nog niet, moeten nog gecreëerd worden
- Bedrijven delen eigen P-plaatsen nog niet.
- Veiligheid waarborgen



## Wat is het advies aan de gemeente?

- Zoek beschikbare locaties en samenwerking met bedrijven, winkels, ziekenhuizen en provincie om dynamisch parkeren mogelijk te maken
- De gemeente moet het aantrekkelijk maken voor de bedrijven/organisaties om hun P-plaats beschikbaar te stellen
- Zorg dat de wijkparkeerders/bewoners hun parkeerplaats kunnen behouden/gebruiken bijvoorbeeld door vergunning
- Maak het parkeren op beschikbare locaties aantrekkelijk o.a. door veiligheid/financieel





# Betaalbare parkeervergunning voor alle Haarlemmers



## Wat willen we bereiken?

Elk huishouden in Haarlem moet de mogelijkheid krijgen om voor 1 auto een (betaalbare) parkeervergunning te krijgen.



69%



31%



## Wat staat dit doel in de weg?

- Weerstand tegen beperking van de regeling
- Burgers met meerdere auto's > die willen deze extra auto'(s) niet opgeven



## Wat is het advies aan de gemeente?

Zorg dat een parkeervergunning voor de 1e auto voor ieder huishouden betaalbaar is en maak duidelijk waarom deze regelgeving nodig is.

Inwoners met een Haarlempas, gehandicaptenpas of inclusiepas krijgen korting op het tarief van de eerste parkeervergunning.

Maak het parkeren van meerdere auto's onaantrekkelijk door hogere tarieven voor extra parkeervergunning(en).



# Parkeervergunning voor essentieel personeel



## Wat willen we bereiken?

Essentieel personeel (onderwijzers, huisartsen, zorgpersoneel, mantelzorgers etc.) moeten hun werkplek kunnen bereiken en daar kunnen parkeren om te voorkomen dat ze een baan buiten Haarlem gaan zoeken of ander werk gaan zoeken.



68%



32%



## Wat staat dit doel in de weg?

Beperking aantal vergunning, bijvoorbeeld maar een zeer beperkt aantal vergunning per school.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Om te voorkomen dat essentieel personeel niet meer in Haarlem kan werken omdat ze hun auto niet kunnen parkeren, moet het mogelijk gemaakt worden dat voor bepaalde beroepsgroepen door de werkgever een parkeervergunning aangevraagd kan worden. Hiermee wordt ook voorkomen dat instellingen groen gaan opofferen om voor personeel parkeerplaatsen te maken, zoals nu in Utrecht gebeurt.

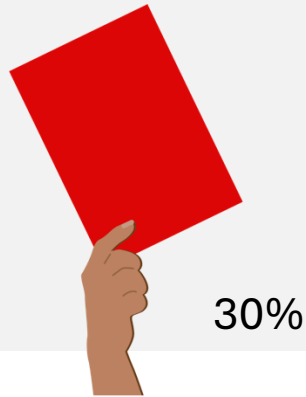
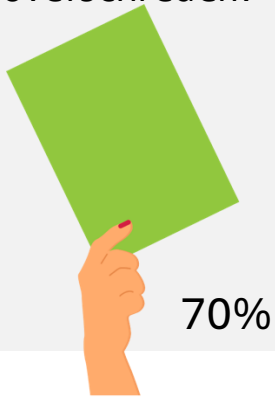


# Vergunningen voor objecten (zoals bouwcontainers) op parkeerplaatsen



## Wat willen we bereiken?

Veel parkeerplaatsen worden bezet gehouden door bouwcontainers (door de gemeente aangeduid als object in de openbare ruimte). Dit is soms langer dan nodig. In het centrum van Haarlem zijn objecten in de openbare ruimte vergunningsplichtig. Buiten het centrum is het momenteel de eerste 4 weken vergunningsvrij. Door de vergunningsvrije periode is het lastig handhaven of deze periode wordt overschreden.



## Wat staat dit doel in de weg?

Handhaven is mogelijk een uitdaging



## Wat is het advies aan de gemeente?

Zorg dat minder parkeerplaatsen bezet worden gehouden door bouwcontainers door dit vergunningsplichtig te maken in de gehele gemeente Haarlem. En handhaaf dit. Ofwel het vergunningsbeleid voor bouwcontainers dat nu geldt in het centrum gemeentebreed door te trekken.



# Parkeernormen omhoog bij nieuwbouw



## Wat willen we bereiken?

- Bij nieuwbouwprojecten voor elk adres een plek voor auto in parkeergarage onder of bovengronds
- In parkeergarage altijd +/- 5 deelauto's voor bewoners en omwonenden. Dit aantal moet flexibel kunnen zijn.



57%



43%



## Wat staat dit doel in de weg?

De kosten: bewoners betalen voor deze oplossing.



## Wat is het advies aan de gemeente?

- Per adres één auto: kosten plek worden betaald door de inwoners. Dus parkeernorm verhogen naar 1 i.p.v. huidige 0,8.
- Onderzoeken bij nieuwe projecten wat een goede verhouding is deelauto's vs aantal adressen en zorg ervoor dat dit flexibel is.
- Dus geïntegreerd in koop-huurprijs.
- Leer van geslaagde/bestaande projecten, bijvoorbeeld Marsmanplein.

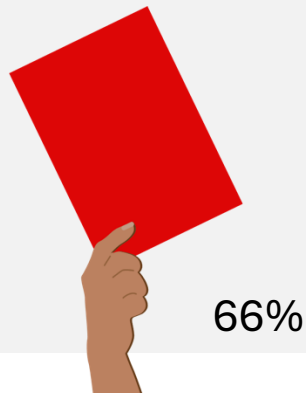
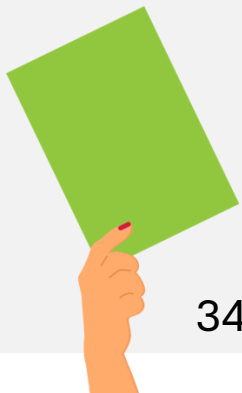


# Variabele parkeervergunning (prijs)



## Wat willen we bereiken?

- Flexibele parkeervergunningen op basis van prijs per type auto (personenauto of bestelwagen)
- Naar rato van het aantal auto's per huishouden en progressief.
- Per wijk bepalen hoe dit wordt ingevuld.



## Wat staat dit doel in de weg?

- Het opvragen en combineren van de juiste gegevens en achterhalen welke auto's in eigendom zijn of worden geleased.



## Wat is het advies aan de gemeente?

- Ontwikkel een methodiek en prijsstructuur voor parkeervergunningen op basis van het aantal volwassenen en auto's per huishouden en de parkeerdruk per wijk.
- Eerste auto: 100% tarief, tweede auto: 150%, derde auto: 300%.
- Auto's van buiten de gemeentegrens (zoals bedrijfsvoertuigen): 400%.
- De gemeente moet zich laten inspireren voor de prijs van vergunningen door gemeenten die goed werkende parkeervergunningensysteem hebben.



# Onafhankelijke formule bepaalt het wijkgerichte vergunningenbeleid



## Wat willen we bereiken?

We willen een wijkgerichte aanpak waarbij een aantal objectieve factoren bepaalt **óf** er in een wijk een vergunningen beleid wordt ingevoerd. En indien ja, hoeveel vergunningen er beschikbaar worden gesteld en wat de hoogte van de kosten hiervan zijn.



46%



54%



## Wat staat dit doel in de weg?

Zo'n objectieve formule bestaat nog niet.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Het advies is om een objectieve formule om het beleid per wijk transparant en meetbaar te onderbouwen te maken op basis van:

- Parkeerdruk
  - Gemiddeld hoeveelheid auto's per adres
  - Belasting van de openbare ruimte
- deze formule bepaalt:
- Of er vergunningen nodig zijn
  - De hoeveelheid vergunningen
  - De prijs van de vergunning
  - De bezoekersregeling

Gezien de uitbreiding van de stad moet dit wijkbeleid periodiek worden herzien.



# Geen vergunningen



## Wat willen we bereiken?

Het parkeerprobleem door natuurlijke wisselwerking zichzelf laten oplossen



45%



55%



## Wat staat dit doel in de weg?

Niets



## Wat is het advies aan de gemeente?

Geen vergunningen en betaald parkeren, dat is wat Haarlem wil. Eerst alternatieven realiseren, zie andere adviezen. Bijvoorbeeld advies P+R locaties, advies Canadees parkeren legaliseren.



# Alleen invoeren vergunning per wijk/buurt na instemming bewoners



## Wat willen we bereiken?

Meer inspraak van de burgers/bewoners/inwoners en dat de gemeente niet zelf beslist. Alle Haarlemse inwoners hebben recht op medezeggenschap.



42%



58%



## Wat staat dit doel in de weg?

Het door de gemeente afgeschafte draagvlakonderzoek bij meer dan 85% parkeerdruk.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Voer het draagvlakonderzoek opnieuw in, waarbij de uitslag zeer zwaar weegt bij het besluit (per wijk/buurt) om betaald parkeren/vergunning in te voeren.

Luister naar de burger/bewoner/inwoner.





# Voor nieuwe bewoners maximaal 1 vergunning per huishouden



## Wat willen we bereiken?

Het aantal parkeerplaatsen in de woonwijken op termijn verminderen, om meer ruimte te maken voor groen, en de parkeerdruk verminderen.



47%



53%



## Wat staat dit doel in de weg?

Mensen willen niet van hun auto voor de deur af. Nu is er nog te veel ruimte voor auto's waardoor voor andere aspecten minder ruimte is.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Bestaande bewoners maximaal 2 vergunningen. Voor nieuwe bewoners maximaal 1 vergunning per huishouden. Hiermee kun je op termijn ruimte vrijspelen die kan worden benut voor groen en speelruimte.



# Inrichting openbare ruimte/straten



# Nut en noodzaak Canadees parkeren



## Wat willen we bereiken?

Toegankelijke stoepen en straten en duidelijkheid over Canadees parkeren.



76%



24%



## Wat staat dit doel in de weg?

Er is nu een gedoogbeleid. De duidelijkheid ontbreekt. Nu wordt er niet gehandhaafd op foutief Canadees parkeren.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Er wordt per straat gekeken of Canadees parkeren toegestaan wordt. Hierbij wordt rekening gehouden met de minimale stoepbreedte van 1.20m en een minimale straatbreedte van 3 tot 4,5m (zodat de hulpdiensten er altijd langs kunnen). Dit wordt duidelijk gemaakt door middel van onder andere verkeersborden, witte strepen etc. Wanneer er (Canadees) geparkeerd wordt waar dit niet toegestaan is wordt hier op gehandhaafd door boetes. Per wijk wordt een inventarisatie gemaakt voor alternatieven (zoals parkeergarages/-pleinen) als er te weinig parkeerplekken over zijn.



# Veiligheid



## Wat willen we bereiken?

We willen bereiken dat veiligheid een randvoorwaarde is voor alle aanpassingen in de openbare ruimte.



54%



46%



## Wat staat dit doel in de weg?

Mensen zijn gewend dat ze zicht op hun auto hebben, dat ze kort en goed verlicht naar de auto kunnen lopen.

verlichting te weinig, infrastructuur

groepen mensen (samenscholing)

Beperkte handhaving

weinig rekening met elkaar houden



## Wat is het advies aan de gemeente?

- overzichtelijkheid vergroten in de openbare ruimte waar je kan parkeren en hoe en hoelang moet duidelijk worden, duidelijke plaats op de weg.

- extra straatverlichting waar nodig is

- duidelijke oversteekplekken

- vergroot de bewustwording en betrokkenheid bij burgers bij parkeeropties

Betrokkenheid/bewustwording burgers vergroten



# Converteer sommige smalle straten in woonerven



## Wat willen we bereiken?

Straten voor iedereen toegankelijk houden. Waarbij iedereen dezelfde rechten heeft (voetganger, fietser, automobilisten).



51%



49%



## Wat staat dit doel in de weg?

Huidige inrichting met stoepen te smal.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Verander de inrichting van straten waar Canadees parkeren noodzakelijk is naar woonerven. Zodat de straat voor iedereen toegankelijk is.



# Niet verminderen van totaal aantal parkeerplaatsen



## Wat willen we bereiken?

Dat de parkeerdruk/overlast niet nog meer toeneemt. Niet minder maar meer parkeerplaatsen ivm de woningnood (+ kinderen die thuis wonen.)

In koop en nieuwe sociale woningbouw meer parkeerplekken verplichten (geen onderscheid maken tussen koop en sociale woningen).



58%



42%



## Wat staat dit doel in de weg?

Tegenstrijdige belangen

Mobiliteitsplan is niet compleet.

Auto's wegdoen maar geen vervanging voor verdwenen parkeerruimte.



## Wat is het advies aan de gemeente?

- Vermeerderen naar behoefte bij extra nieuwbouw en woondruk.
- Schuin parkeren is meer plaatsen creëren.
- In zake vergroeningswens waterdoorlatende tegels en roosters in plaats van stenen/beton voor water afvoer op de bestaande parkeerplaatsen (+ uitbreiding waar mogelijk).
- Plus vergroten van de boomspiegels met rooster (bruikbaar voor voetgangers en auto's en fietsers).



# Herinrichting van de straten (wijkgericht)



## Wat willen we bereiken?

Meer autoparkeerplaatsen en meer groen.



57%



## Wat staat dit doel in de weg?

Huidige inrichting

2 richtingsverkeer.

Herinrichting kost geld.



43%



## Wat is het advies aan de gemeente?

- Wijkgericht!!
- Herinrichting van straten: schuinparkeren in combinatie met eenrichtingsverkeer en groen.
- Straat gaat toch open – herinrichting van oa riolering / kabels / warmtenet (Ivorim)
- Meer groenstroken
- In de toekomst rekening houdende met laattpaal (elektrische auto's) en waterstof
- Als stoepen heel breed zijn, dan versmallen voor groen en schuinparkeren
- Rastertegels plaatsen
- Duidelijk budget voor herinrichting. Inzichtelijk maken v/d opbrengsten uit bijvoorbeeld parkeervergunningen. (En dat gebruiken voor herinrichting.)
- Rekening houdende met fiets parkeren en fietspaden.
- Rekening houdende met andere "openbare" gebouwen. Bijvoorbeeld een sportschool EN kinderdagverblijf EN een ontmoetingscentrum binnen 300 meter.



# Wijkgerichte oplossingen





## Experiment m.b.t. voetgangers-voorranggebied in het centrum en vooroorlogse wijken: “maand van de voetganger”



### Wat willen we bereiken?

Dat in het centrum en in vooroorlogse wijken een experiment van een maandlang wordt uitgevoerd waarin...

- De voetganger voorrang krijgt
- Een maximaal toegestane snelheid van 15 km/h wordt gehanteerd
- Waardoor het minder aantrekkelijk wordt voor auto's



42%



58%



### Wat staat dit doel in de weg?

De gemeente kan dit doen. Er zijn geen juridische of andere belemmeringen.



### Wat is het advies aan de gemeente?

De binnenstad en aangewezen wijken tijdelijk een gebied maken, waar de voetganger voorrang heeft.

- Regelgeving en handhaving voor de auto + andere voertuigen rijden stapvoets (essentieel is goede communicatie over het experiment naar burgers)
- Hoofdroutes door voetgangersgebied. Voor OV 30 km/h.



# Adviezen over de vorm van de boodschap



# Toegankelijk taalgebruik over parkeerbeleid



## Wat willen we bereiken?

Voor een breed bereik in de stad, willen wij dat er meer gebruik gemaakt wordt van makkelijke en duidelijke taal in communicatie van de gemeente. Hierdoor kan meer acceptatie van het parkeerbeleid bereikt worden.



81%



19%



## Wat staat dit doel in de weg?

- Te veel ambtelijke taal
- Gebrek aan aandacht voor communicatie
- Ambtenaar centraal, ipv burger centraal



## Wat is het advies aan de gemeente?

Neem oprecht de tijd voor de strategie en uitvoering van de communicatie, zodat burgers zich in kunnen leven. Stem je communicatie meer af op de burger ipv op het ambtelijke proces. Zorg dat iedereen zelfstandig de informatie van de gemeente kan begrijpen, zodat ook de laaggeletterde en minder digitaal vaardige mensen mee kunnen komen in de keuzes die worden gemaakt. Bijv: meer gebruik van beeldtaal/pictogrammen, video's (online), youtube e.d., flyers met QR-code, informatie in meerdere talen.



# Stem van burger(beraad) over parkeerbeleid



## Wat willen we bereiken?

Herwonnen vertrouwen door de burger zich gehoord te laten voelen.  
Gemeente, hoor niet alleen toe maar pas ook toe en bewijs dat met daden.  
Zorg voor een groter draagvlak, dan bereik je meer.



93%



7%



## Wat staat dit doel in de weg?

- burger is niet meegenomen in de politieke processen (bijv. mbt omgevingsvisie).
- tijdsdruk vanuit de gemeente opgelegd.
- vooraf onvoldoende/geen onderzoek gedaan



## Wat is het advies aan de gemeente?

Gemeente, laat in je parkeerbeleid helder zien dat de adviezen van het burgerberaad zijn meegenomen.  
Communiceer hier veel en helder over.  
Wanneer afgeweken wordt van het advies, zorg dan voor deugdelijke onderbouwing. Schrijf/communiceer met de burger centraal.



# Brede blik op de toekomst: lange termijn visie op financiën



## Wat willen we bereiken?

We willen een visie van de gemeente op de financiën die verder kijkt dan 4 jaar (= huidige beleidscyclus). We willen dat de gemeente toekomstgericht en op meerdere terreinen kijkt naar de financiën voor parkeerbeleid.



46%



54%



## Wat staat dit doel in de weg?

- De gemeente hanteert een te beperkte visie van 4 jaar;
- Er wordt niet domein overstijgend gekeken naar de financiën voor parkeerbeleid binnen de gemeente Haarlem. Er wordt niet naar andere domeinen gekeken voor het aanspreken van potjes geld;
- Geldgebrek in het algemeen;
- Een te lokaal gerichte visie op parkeerbeleid.



## Wat is het advies aan de gemeente?

Heel vaak is er in parkeerbeleid sprake van overlap met andere domeinen (zoals duurzaamheid, mobiliteit, inclusie, sociaal, groen). Spreek als gemeente ook de potjes van de overlappende domeinen aan. Met als gevolg dat er dan meer geld beschikbaar is voor parkeerbeleid.

En zorg er daarnaast als gemeente voor dat je verder in de toekomst kijkt dan de komende 4 jaar. En dus parkeerbeleid maakt voor langer dan 4 jaar.

Betrek aangrenzende gemeente bij je parkeerbeleid.



# Burgerpanel bij Beleidscontrole en –Uitvoering



## Wat willen we bereiken?

1. Vergroten van de transparantie en effectiviteit van gemeentelijk beleid.
2. Bevorderen van burgerparticipatie en betrokkenheid bij de besluitvorming.
3. Zorgen voor een continue evaluatie en bijstelling van beleidsmaatregelen op basis van feedback van inwoners.



55%



45%



## Wat staat dit doel in de weg?

Niets?



## Wat is het advies aan de gemeente?

Om de betrokkenheid van burgers bij het gemeentebestuur te versterken en te waarborgen dat parkeerbeleid in Haarlem daadwerkelijk aansluit bij de behoeften en wensen van de inwoners, stellen wij voor om een burgerpanel op te richten.

Dit burgerpanel bestaat uit deelnemers van dit burgerbestuur en vrijwillige burgers (ca. 50/50). Dit panel zal fungeren als een adviserende en controlerende instantie bij de uitvoering van gemeentelijk beleid.

- Het panel wordt betrokken bij de evaluatie van lopend beleid en kan aanbevelingen doen voor verbeteringen.
- Het panel heeft inspraak in de implementatie van nieuw beleid en kan adviseren over de praktische uitvoerbaarheid ervan.
- Het panel komt periodiek (2-maandelijks) bijeen om de voortgang van het beleid te bespreken en feedback te verzamelen.
- Er wordt een jaarlijks rapport opgesteld met bevindingen en aanbevelingen van het panel, dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

