Gemeente
Haarlem

Uitvoering motie in gesprek met de stad over parkeren

Eindrapportage

5 november 2024
Piet Haker
Programma en gebiedsmanagement

Inhoud

1 Inleiding 3

1.1 Aanleiding 3

1.2 Instrumenten en doelen 3

1.3 Uitgangspunten 4

1.4 Financiële verantwoording 5

1.5 Vervolgproces 5

2 Wijkgesprekken 6

2.1 Organisatie 6

2.2 Duiding uitslag referendum 7

2.3 Rode draden uit de wijkgesprekken 7

2.4 Concrete adviezen 8

3 Digitale raadpleging 9

3.1 Organisatie 9

3.2 Duiding uitslag referendum 10

3.3 Conclusies waardenonderzoek 10

4 Burgerberaad 13

4.1 Organisatie 13

4.2 Adviezen 14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 28 maart 2024 heeft de gemeenteraad de motie 'in gesprek met de stad' aangenomen. Aanleiding voor deze motie is het debat over de uitslag van het parkeerreferendum. De motie verzoekt het college:

- Een gesprek met de stad op te starten om de uitslag van het raadgevend referendum te duiden
- Hierbij gebruik te maken van meerdere instrumenten die elkaar aanvullen of versterken, denk hierbij aan een burgerberaad, digipanels, inloopavonden, wijkgesprekken
- De vormgeving/vraagstelling van de verschillende in te zetten instrumenten ter bespreking voor te leggen aan de raad
- Te zorgen voor voldoende capaciteit om het proces met de stad gedegen en spoedig op te pakken
- Uiterlijk december 2024 de resultaten van het proces met de stad en de meegegeven (beleids) kaders genoemd in de bijlage te hebben verwerkt in een nota en deze ter vaststelling naar de raad te sturen.

De motie is uitgevoerd in de periode juni – oktober 2024. Voorliggende rapportage betreft de verantwoording van het college aan de gemeenteraad over de uitvoering van de motie 'in gesprek met de stad' en de terugkoppeling van hetgeen er is opgehaald. Deze rapportage bevat:

- Een samenvatting van de opbrengst van de verschillende wijkgesprekken
- Een samenvatting van de resultaten van de digitale raadpleging
- De adviezen van het burgerberaad toegevoegd.

1.2 Instrumenten en doelen

Met het collegebesluit 'Beantwoording college motie 'in gesprek met de stad' (2024/584266) heeft het college aangegeven op welke wijze de motie zou worden uitgevoerd. In de motie en in het raadsdebat is duidelijk aangegeven dat dit gesprek plaats vindt binnen de bestaande kaders, zoals de omgevingsvisie, het mobiliteitsbeleid en de woonvisie. Het college heeft vervolgens drie sporen benoemd:

Spoor 1: Meer zicht krijgen op wat onze inwoners belangrijk vinden en welke prioriteiten zij kiezen: wonen, vergroenen, een aantrekkelijke leefomgeving, parkeren.

Spoor 2: Meer duiding krijgen bij de uitkomst van het parkeerreferendum: wat zijn voor onze inwoners moverende redenen geweest om tegen of voor de uitbreiding van gereguleerd parkeren te stemmen?
Spoor 3: Meer gebruik maken van de kennis en ervaring uit de stad: inwoners kunnen meedenken over oplossingen en maatregelen binnen de bestaande kaders.

Gesprekken op wijkniveau

Het college heeft in juni en juli stadsbreed 13 gesprekken op wijkniveau georganiseerd. Deze wijkgesprekken gaven duiding over de uitslag van het parkeerreferendum en leverden inzichten op voor een vervolgaanpak. Hiermee wordt een antwoord gegeven op spoor 2 en spoor 3.

Digitale raadpleging

Een digitale raadpleging, uitgezet in juli bij alle 75.000 huishoudens in Haarlem, heeft door het stellen van dilemmavragen inzicht gegeven in hoe er in onze stad wordt gedacht over de vraagstukken waar de stad voor staat. Hiermee wordt antwoord gegeven op spoor 1 en 2.

Burgerberaad

Het burgerberaad had tot doel het college van adviezen te voorzien aan de hand van de volgende vraag: "Welke oplossingen en maatregelen dragen bij aan het verminderen van de parkeerdruk, zodat ruimte ontstaat om de stad en straat leefbaar te houden en te werken aan een veilig, toegankelijk, bereikbaar en klimaatbestendig Haarlem?" Hiermee wordt invulling gegeven aan spoor 3.

Overige activiteiten

Het college was voornemens aanvullend twee expertmeetings te organiseren. Hiervoor heeft het college HaarlemKlem uitgenodigd. In een eerdere raadsinformatiebrief is aangegeven dat HaarlemKlem hiervan uiteindelijk moest afzien vanwege gebrek aan capaciteit.

Op 15 juli vond er een expertmeeting plaats die werd georganiseerd door de stadsadviseur mobiliteitstransitie Marco te Brömmelstroet. Het thema van deze sessie was "de straat is van iedereen". Hiervoor zijn zo'n lokale 75 organisaties benaderd die actief zijn op het gebied van mobiliteit, toegankelijkheid, gezondheid, milieu als ook de wijkplatforms. De opdracht en de aanpak van de stadsadviseur kent

een langere tijdshorizon en wordt in samenwerking met de gemeente verder voortgezet.

De Pletterij is uitgenodigd een debat te organiseren rondom dit thema en koos ervoor om in gesprek te gaan met gemeenteraadsleden én bewoners die tegen de plannen waren. Dit debat is door omstandigheden niet doorgegaan.

1.3 Uitgangspunten

In de raadsinformatiebrief 'Stand van zaken uitvoering motie 'in gesprek met de stad' (2024/983516) heeft het college een aantal nadere uitgangspunten geformuleerd. De verschillende instrumenten zijn ingezet met een verschillend doel en verschillend resultaat. De algemene uitgangspunten waren:

- **Gelijkwaardigheid.** Elk instrument is gelijkwaardig.
- **Representativiteit.** Bij de organisatie en uitvoering van de verschillende instrumenten geldt dat er gestreefd is naar representativiteit van deelnemers.
- **Onafhankelijkheid.** Er wordt niet gestuurd op een uitkomst, wel liggen er kaders vast in de vorm van de eerder door de raad vastgestelde omgevingsvisie, mobiliteitsbeleid en woonvisie.
- **Transparantie.** Het betreft een transparant proces. Gedurende het gehele traject wordt er gecommuniceerd over de voortgang en resultaten van de verschillende instrumenten op de website van de gemeente Haarlem, zodat deze voor alle inwoners van Haarlem waren te volgen.

Representativiteit is gerealiseerd bij de digitale raadpleging door deze te zenden aan alle 75.000 huishoudens in Haarlem. Voor het burgerberaad heeft een representatieve loting plaatsgevonden op basis van geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en gebiedsindeling. De wijkgesprekken waren vrij toegankelijk met een maximum van 50 deelnemers per wijkgesprek.

Onafhankelijkheid is geborgd door de organisatie en uitvoering van de verschillende instrumenten in handen te leggen van onafhankelijke bureaus, die geen betrokkenheid of belang hebben bij de uitkomsten van het gesprek met de stad.

Transparantie is gerealiseerd door gedurende het gehele proces tussentijdse verslagen te publiceren van de wijkgesprekken. Ook de eindrapportage van de digitale raadpleging is in september gepubliceerd. Het verloop van het burgerberaad was te volgen via drie filmopnames die zijn gemaakt tijdens de eerste, derde en laatste bijeenkomst van het burgerberaad. De adviezen van het burgerberaad zijn eveneens gepubliceerd.

1.4 Financiële verantwoording

Voor de uitvoering van de motie is een budget van € 500.000 vrijgemaakt. In onderstaande tabel een globaal overzicht van de gemaakte kosten.

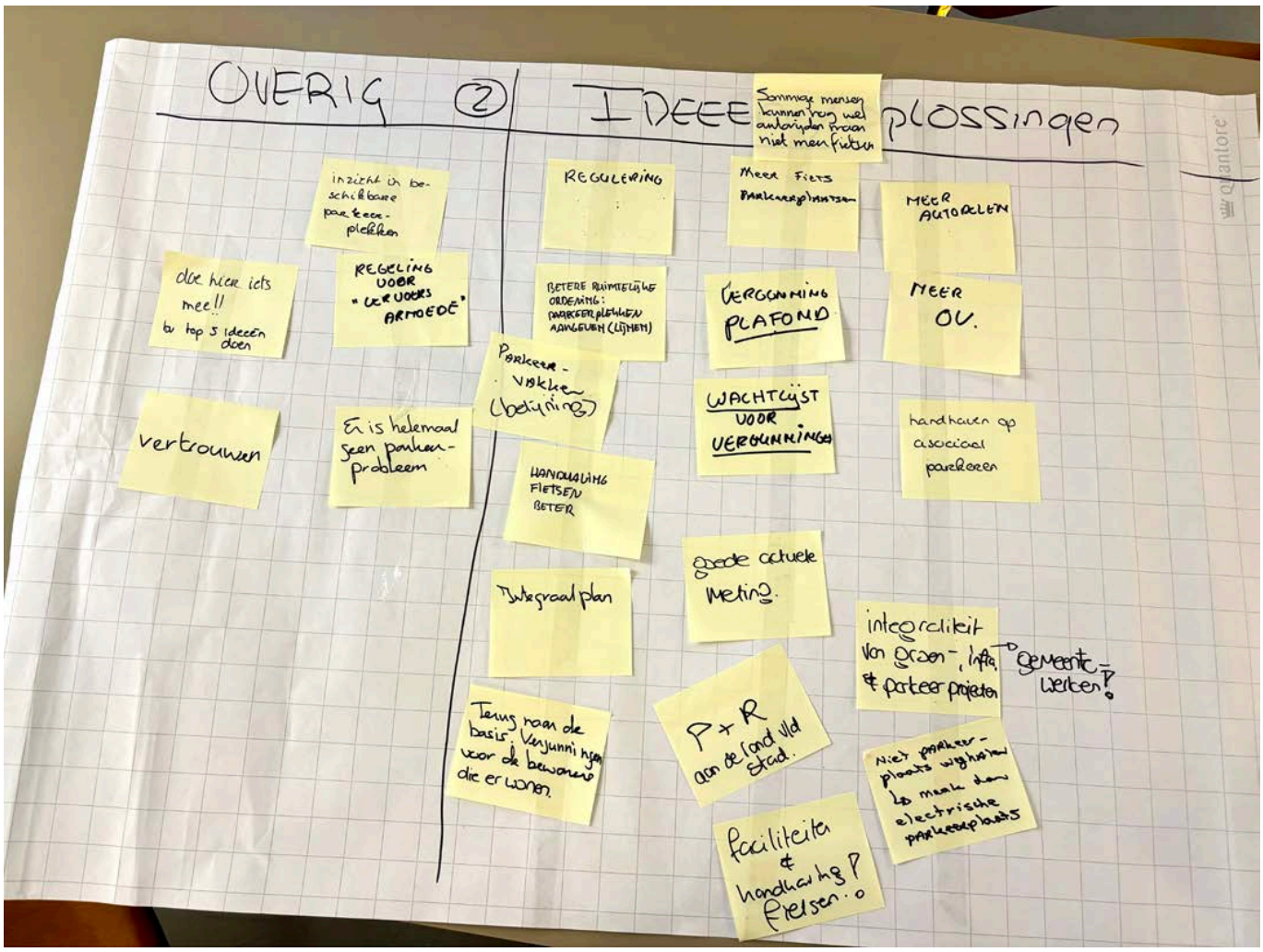
Wijkgesprekken	€	80.000,00
Digitale raadpleging	€	51.000,00
Burgerberaad	€	200.000,00
Communicatie	€	100.000,00
Overige activiteiten	€	1.000,00
Organisatie	€	65.000,00
Totaal	€	497.000,00

Tabel 1 | Gemaakte kosten gesprek met de stad

1.5 Vervolgproces

Met deze rapportage legt het college verantwoording af over de uitvoering van de motie 'in gesprek met de stad'. Daarnaast bevat het een samenvatting van de opbrengsten van de verschillende instrumenten: de opvattingen en voorstellen van de inwoners van Haarlem die hieraan hebben deelgenomen.

Hiermee is het gesprek met de stad over parkeren afgerond. De opdracht van de motie was om in december 2024 een nieuwe nota over parkeren voor te leggen. De opbrengsten van het gesprek met de stad leiden echter tot een aantal discussiepunten die het college in december 2024 met de raad wil bespreken in de vorm van een opinienota. Hierin wordt op basis van de opbrengst van het gesprek met de stad en in combinatie met de vastgestelde kaders een aantal thema's voorgelegd die als bouwsteen kunnen dienen voor de nieuwe nota parkeren.



2 Wijkgesprekken

2.1 Organisatie

De wijkgesprekken hadden tot doel om te leren waarom er voor, tegen of niet is gestemd bij het parkeerreferendum. En welke ideeën en oplossingen er zijn over het parkeervraagstuk. Zo is meer duiding verkregen bij de uitslag van het referendum én zijn voorstellen voor oplossingen en maatregelen ten aanzien van parkeren opgehaald. De wijkgesprekken zijn georganiseerd en voorgezeten door bureau VanVieren. Dit bureau heeft ook gezorgd voor de verslaglegging.

Er zijn 13 wijkgesprekken georganiseerd op verschillende plekken in de stad: 3 x in Oost, 2 x in Schalkwijk, 4 x in Noord, 3 x in Zuidwest en 1 x in het Centrum. Om een goed gesprek te kunnen voeren was het aantal deelnemers per wijkgesprek gemaximaliseerd tot 50. Tijdens de wijkgesprekken zijn de deelnemers in subgroepen met elkaar in gesprek gegaan.

De geplande wijkgesprekken liepen – met uitzondering van Schalkwijk – snel vol. Daarom zijn er twee extra georganiseerd en is er gewerkt met een wachtlijst. In de praktijk bleek dat het aantal aanmeldingen groot was, het aantal inwoners dat zonder bericht uiteindelijk niet naar het wijkgesprek kwam was eveneens groot. Alle inwoners die op de wachtlijst stonden, zijn verschillende keren actief benaderd met het aanbod alsnog deel te nemen aan een wijkgesprek in de wijk naar keuze waardoor de wachtlijst uiteindelijk vrijwel geheel was opgelost. Deelnemers aan het wijkgesprek op 2 juli – de avond waarop Nederland speelde in het EK Voetbal - zijn actief benaderd met het aanbod over te stappen naar een andere datum.

Aan de wijkgesprekken hebben 312 inwoners deelgenomen. Het merendeel van hen heeft bij het referendum tegen gestemd. De exacte percentages

	11 juni Noord	12 juni Oost	17 juni Noord	24 juni Oost	26 juni Noord	27 juni Schalkwijk	1 juli Oost	2 juli Zuidwest	3 juli Centrum	8 juli Schalkwijk	9 juli Zuidwest	10 juli Zuidwest	15 juli Noord	Totaal
Aangemeld	47	49	45	28	47	14	32	41	37	23	32	66	50	511
Aanwezig	34	25	20	14	22	11	38	28	23	17	13	42	25	312

Tabel 2 | Overzicht wijkgesprekken - aanmeldingen en aanwezigheid

hierover zijn te vinden in de verslagen van de wijkgesprekken.

Deze verslagen zijn zo snel als mogelijk gepubliceerd via de projectpagina Gesprek met de stad.

2.2 Duiding uitslag referendum

De grootste groep deelnemers aan de wijkgesprekken bestond uit betrokken inwoners die bij het parkeerreferendum tegen hebben gestemd. Er waren in elke wijk ook 'voor-stemmers' aanwezig en enkele inwoners die niet hebben deelgenomen aan het referendum. Dit leidde tot goede gesprekken waar veel argumenten zijn gewisseld. Wat opvalt is dat mensen niet lijnrecht tegenover elkaar stonden maar luisterden naar elkaars argumenten en deze vaak ook herkenden. Veel mensen waren het niet volledig eens of oneens met het beleid, maar omdat ze door het referendum voor of tegen moesten stemmen, moesten ze kiezen.

Stem tegen

- Inwoners zijn niet betrokken bij het proces, de parkeernota is onduidelijk, de maatregelen zijn te generiek, de versimpelde vraagstelling is een veelgenoemde reden voor een tegenstem.
- De impact van het beleid op de verschillende bewoners is niet doordacht, de maatregelen zijn te generiek.
- Er wordt geen parkeerdruk ervaren, regulering vermindert het autobezit niet, voor welk probleem is dit een oplossing.
- Weigering om te betalen voor parkeren en hoge kosten voor vergunning. Het gevoel dat het een verworven recht is om een auto op de openbare weg te zetten.
- Er zijn onvoldoende goede alternatieven. Het OV is geen goed alternatief in Haarlem. Geen alternatieven waar mensen wel hun auto wel kwijt kunnen als het niet voor de deur is.

Stem voor

- De ervaren parkeerdruk, het mogelijke waterbedeffect, het tegengaan van fout parkeren, een te overheersend beeld van auto's in de straat, meer ruimte voor voetgangers en fietsers, tegengaan van langparkeerders en bedrijfsbusjes, verminderen dubbel autobezit.
- Het is niet gek om te betalen voor het gebruik van de openbare ruimte.
- Het tegengaan van verstening, meer groen, meer veiligheid en toegankelijkheid voor minder validen en kinderen op straat. Ook als mensen niet helemaal voor waren, toch een voorstem omdat met het groeiend aantal auto's en mensen het niet houdbaar is en dat er dus wel iets moet gebeuren.

Niet stemmen

- De voorgelegde keuze in het referendum is te grote een versimpeling van het vraagstuk.
- Voorkomen dat de kiesdrempel wordt gehaald.

2.3 Rode draden uit de wijkgesprekken

Uit de wijkgesprekken is een aantal rode draden te halen. Dit zijn vaak terugkerende en veel genoemde aandachtspunten en verbetersuggesties. Daarbij past de kanttekening dat de deelnemers aan de wijkgesprekken voor de overgrote meerderheid bestond uit inwoners die tegen hebben gestemd tijdens het referendum.

Het proces

In elk wijkgesprek werd genoemd dat het proces rondom de parkeernota tot wantrouwen heeft geleid bij bewoners over de gemeente en over het vervolgproces. Zowel voor- als tegenstemmers hebben moeite met de wijze waarop de gemeente heeft gecommuniceerd over het onderwerp. In de inmiddels teruggetrokken parkeernota mist men visie, is de uitvoering onvoldoende beschreven en voelt men zich niet gehoord. Deelnemers noemden de behoefte aan transparante communicatie en duidelijke uitleg bij elke processtap. Zij stellen vraagtekens bij de fasering, het tempo en de volgorde van de aanpak.

Men ervaart de parkeernota als onsamenhangend en daarmee roept het voor deze bewoners meer vragen op dan dat het antwoorden geeft. Het doel achter het beleid is voor hen niet duidelijk en zij vinden de voorgestelde maatregelen slecht onderbouwd. Er zijn veel vragen gesteld over wat er met de parkeerinkomsten gebeurt.

Maatwerk per wijk

In elk wijkgesprek werd gepleit voor maatwerk in plaats van generiek beleid: elk gebied en elke wijk is anders en vraagt een oplossing op maat. Ook werden regelmatig vragen gesteld over de parkeerdrukmetingen, en leefde er wantrouwen over de wijze waarop deze zijn uitgevoerd.

Maatwerk per doelgroep

De impact van het beleid op de verschillende bewoners is volgens veel deelnemers niet goed doordacht: wat betekenen de verschillende maatregelen voor verschillende groepen bewoners? Zij vinden dat er maatwerk nodig is voor mensen die afhankelijk zijn van hun auto zoals specifieke

beroepsgroepen en mantelzorgers. Er zijn zorgen geuit over de kosten, met name voor mensen met een laag inkomen. En zorgen over eenzaamheid bij met name ouderen die zelf minder mobiel zijn en die nu misschien minder bezoek krijgen. Ook vaak genoemd werden het niet kunnen verkrijgen van een eerste vergunning als je op eigen terrein kan parkeren en de kosten van een tweede of derde vergunning

Ervaren parkeerdruk

In veel wijken ervaren deelnemers niet of nauwelijks parkeerdruk. Als parkeerdruk wel wordt genoemd, dan vaak in relatie tot parkeerders van buiten de wijk, langparkeerders, bedrijfsbusjes en zakelijk parkeren.

De gemeente creëert het probleem zelf

In elk wijkgesprek waren de meeste deelnemers van mening dat de gemeente het probleem zelf creëert. Bijvoorbeeld door de lage parkeernorm bij nieuwbouw en door het weghalen van parkeerplaatsen voor groen of voor het plaatsen van afvalcontainers. En door het terugdringen van Canadees parkeren. Het gebrek aan betaalbare woningen leidt ertoe dat volwassen kinderen langer thuis blijven wonen en er daardoor meer auto's per huishouden zijn.

2.4 Concrete adviezen

Er zijn veel voorstellen opgehaald voor alternatieve maatregelen en oplossingen ten aanzien van het parkeervraagstuk. Deze worden vaak gezien als randvoorwaarden voor gereguleerd parkeren of maken gereguleerd parkeren overbodig. Onderstaand een samenvatting van de meest genoemde suggesties.

Veelgenoemde alternatieven

- Beter en betaalbaar openbaar vervoer
- Alternatieve (bewaakte) parkeermogelijkheden voor bedrijfsbusjes buiten de wijken
- Alternatieve parkeermogelijkheden aan de randen van de stad (transferia) met goede verbindingen naar de stad (shuttles)
- Beter handhaven
- Betaald parkeren overal voor een laag tarief (solidariteitsprincipe)
- Bevorderen deelauto's

Vergunningenstelsel

- Vergunning alleen voor bezoekende auto's, niet voor bewoners
- Eén parkeervergunning geldig voor de hele stad
- Parkeren alleen toestaan voor bewoners
- Gratis vergunning voor de eerste auto, geef een bepaald aantal gratis vergunningen per huishouden
- Verlaag de kosten voor tweede en derde vergunning

Herverdeling en inrichting

- Maak meer ondergrondse parkeergarages
- Bij nieuwbouw ook een parkeergarage bouwen
- Maak het mogelijk om (al dan niet) met een parkeervergunning te parkeren in parkeergarages
- Voer waar mogelijk éénrichtingsverkeer in, 30 kilometer zones of blauwe zones
- Meer plekken voor fietsparkeren en fietsenstallingen
- Geen fileparkeren, schuin parkeren

Parkeeropbrengsten

- Gebruik de parkeeropbrengsten voor leefbaarheid, alternatieve vervoersmiddelen en verbeteren openbaar vervoer en wees hierover transparant

3 Digitale raadpleging

3.1 Organisatie

De digitale raadpleging is uitgevoerd door Populytics, een extern bureau dat gelieerd is aan de TU Delft. De digitale raadpleging kende twee doelen:

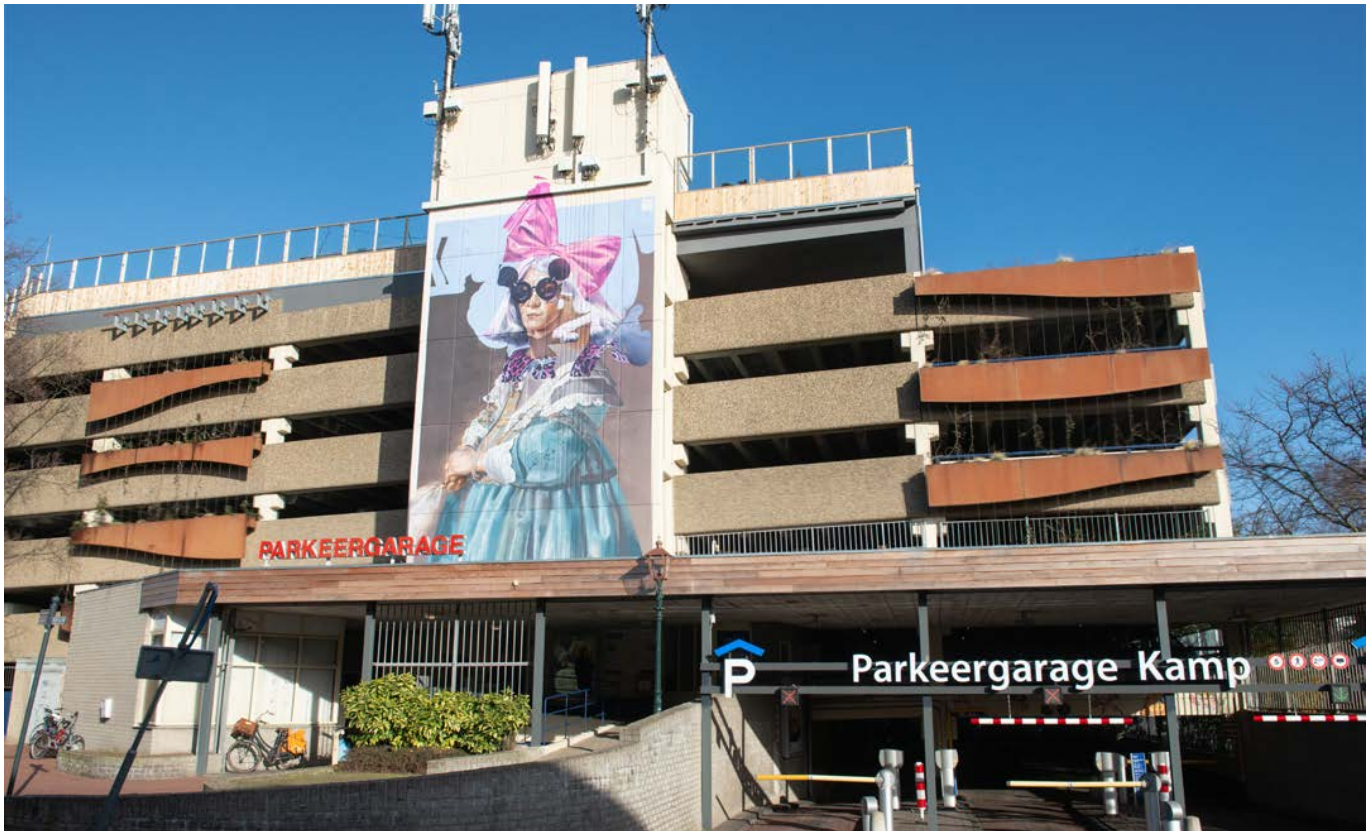
1. Meer duiding krijgen bij de uitkomsten van het parkeerreferendum.
2. Meer zicht krijgen op wat inwoners belangrijk vinden in de stad en hoe zij verschillende vormen van ruimtegebruik prioriteren. Parkeerbeleid komt immers neer op het maken van afwegingen tussen ruimtegebruik.

In juni zijn alle huishoudens in Haarlem (75.000) uitgenodigd deel te nemen aan de raadpleging. De digitale raadpleging liep twee weken, er hebben 10.324 huishoudens aan meegedaan.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode. De essentie van een PWE is dat grote groepen inwoners een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid. Inwoners worden als het ware op de stoel van de overheid gezet. Het keuzevraagstuk van een overheid wordt nagebootst in een online omgeving. Inwoners ervaren het dilemma waar de overheid voor staat. Ze krijgen een overzicht van de voor- en nadelen van de opties waartussen de overheid kan kiezen en de beperkingen die er zijn. Vervolgens wordt er aan de deelnemende inwoners gevraagd wat zij hun overheid adviseren. Een PWE verbindt 'de tekentafel' en 'de keukentafel' met elkaar. Zo zien inwoners (de keukentafel) welke afwegingen de beleidsmakers moeten maken. Daarnaast krijgen beleidsmakers (de tekentafel) inzicht in de voorkeuren, waarden en zorgen van inwoners.

Het onderzoek bestond uit vier delen:

1. Vragen over het referendum: Deelnemers lichten toe waarom zij voor, tegen of niet hebben gestemd.
2. Keuzetaak 1: deelnemers maken afwegingen tussen verschillende waarden met betrekking tot het gebruik van de ruimte op straat in de stad. Inwoners verdeelden 100 punten over 10 doelen. Hoe belangrijker ze een doel vonden, hoe meer punten ze eraan toekenden. Nadat ze punten hadden toegekend werd gevraagd om dit te motiveren.
3. Keuzetaak 2: deelnemers maken afwegingen tussen verschillende functies die de ruimte op



straat in hun buurt kan hebben. Deelnemers konden voor 7 opties voor openbaar ruimtegebruik in hun buurt aangeven of er meer of minder ruimte voor moet worden gemaakt. Wanneer ze voor iets meer ruimte maakten moesten ze voor iets anders minder ruimte maken.
4. Vervolgvragen: over de deelnemers zelf en hoe zij het onderzoek hebben ervaren.

Het volledige onderzoeksrapport is gepubliceerd via de projectpagina Gesprek met de stad. Het betreft een uitgebreide rapportage met veel data ook op wijkniveau in de onderliggende bijlagen. Onderstaand volgen de belangrijkste bevindingen op hoofdlijnen.

3.2 Duiding uitslag referendum

Het merendeel van de deelnemers aan dit onderzoek (73%) heeft deelgenomen aan het referendum, 21,4% heeft niet deelgenomen aan het referendum. De overige deelnemers wilden niet aangeven of ze aan het referendum hebben deelgenomen.

Net als bij het referendum stemde de meerderheid (69%) tegen, 26,3% stemde voor. Hieronder staan enkele veelvoorkomende toelichtingen van voor- en tegenstemmers, en van de groep die niet gestemd heeft.

Stem tegen

- Er is geen (hoge) parkeerdruk dus het is onduidelijk waarom parkeermaatregelen ingevoerd moeten worden
- Kosten (van parkeren) zijn al (te) hoog
- Parkeren voor bezoekers wordt moeilijker vanwege vergunningen of kosten
- De nadruk van de nota ligt te veel op het innen van geld (in plaats van het verbeteren van de leefomgeving)
- Voor mensen die afhankelijk zijn van de auto moet het mogelijk zijn dichtbij huis te parkeren zonder vergunning (voor ouderen, mensen met kinderen en woon-werkverkeer)
- Alleen betaald parkeren lost de problemen niet op

Stem voor

- Dan wordt de hoge parkeerdruk lager voor omwonenden
- Onder voorwaarde dat er wel wordt ingezet op goede alternatieven zoals parkeergarages, een goed openbaar vervoer-netwerk en mogelijkheden om te fietsen
- De nieuwe nota voorkomt een waterbedeffect
- Het aantal auto's moet worden teruggedrongen (in de toekomst)
- Parkeerregulering is een goed middel om meerdere auto's per huishouden in de buurt te beperken en zo eerlijk de parkeerruimte te verdelen
- Minder auto's is goed voor het milieu en klimaat

Niet stemmen

- Het is moeilijk om een afweging te maken tussen voor of tegen omdat er zowel voor als tegen goede argumenten zijn
- Een referendum is niet het juiste middel: een referendum is te zwart-wit en mobiliseert tegenstemmers
- Omdat de uitkomst voorspelbaar was op tegen, is het een strategische om als voorstander niet te stemmen zodat de opkomstdrempel niet wordt gehaald
- Omdat het niet mijn wijk/buurt was waar het referendum over ging
- Er is al betaald parkeren in mijn buurt
- De invloed met een referendum is beperkt
- Ik parkeer op eigen terrein
- Mijn huishouden bezit geen auto

3.3 Conclusies waardenonderzoek

Uit de analyse van de data trekt Populytics de volgende conclusies:

Conclusie 1: **Er is veel overeenstemming over wat belangrijk is bij het gebruik van de openbare ruimte in Haarlem**

Voor de gemiddelde deelnemer zijn krijgen de twee doelen 'het is makkelijk om lopend en per fiets bij belangrijke plekken te komen' en 'de stad is groen' de hoogste prioriteit bij het maken van keuzes in de openbare ruimte. Het zijn de enige twee doelen waar een meerderheid van de deelnemers prioriteit aan geeft. Deze doelen worden dus gedeeld door verschillende groepen Haarlemmers. Veelvoorkomende argumenten om het doel 'de stad is groen' te prioriteren zijn dat dit bijdraagt aan een klimaatbestendige en leefbare stad.

Veelvoorkomende argumenten om het doel 'het is makkelijk om lopend en per fiets bij belangrijke plekken te komen' zijn dat dit mensen stimuleert om te fietsen en te lopen en dat dit goed is voor de gezondheid en het milieu.

Ook de doelen 'iedereen voelt zich veilig in het verkeer' en 'kinderen kunnen op veel plekken buiten spelen' krijgen relatief veel prioriteit van de verschillende groepen deelnemers.

Bij de eerste keuzetaak krijgt de respondent de taak om 100 punten te verdelen over 10 waarden met betrekking tot de openbare ruimte. De waarden 'het is makkelijk om lopend en per fiets bij belangrijke plekken te komen' en 'de stad is groen' zijn de enige twee doelen waar een meerderheid van de deelnemers verhoogde prioriteit aan geeft. Veelvoorkomende argumenten om het doel 'de stad is groen' te prioriteren zijn dat dit bijdraagt aan een klimaatbestendige en leefbare stad. Veelvoorkomende argumenten om het doel 'het is makkelijk om lopend en per fiets bij belangrijke plekken te komen' zijn dat dit mensen stimuleert om te fietsen en te lopen en dat dit goed is voor de gezondheid en het milieu. Na deze waarden volgen drie waarden waar ongeveer een op de drie Haarlemmers verhoogde prioriteit aan geeft 'mensen kunnen hun auto parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn', 'iedereen voelt zich veilig in het verkeer' en 'kinderen kunnen op veel plekken buiten spelen'.

Conclusie 2: **Er zijn verschillende opvattingen over verdelen openbare ruimte in Haarlem**

Deelnemers denken verschillend over de doelen autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden in de context van het bredere ruimtegebruik in de wijk. Populytics onderscheidt grofweg vier groepen aan de hand van de antwoorden op de eerste vragen:

- **'Gematigde groep' (40%):** ervaren soms dat er een aandachtspunt is in de huidige ruimteverdeling. Dit is terug te zien in het relatief lage aantal punten dat wordt gegeven aan snelle bereikbaarheid en dichtbij parkeren. Er wordt meer prioriteit gegeven aan het vinden van alternatieven van bereikbaarheid, groen, spelen en veiligheid. Deze groep lijkt echter waakzaam voor een al te grote ommezwaai. Er zijn ook deelnemers in de groep die tevreden zijn met de status quo.
- **'Pragmatische forenzen' (27%):** hebben vaak één of meerdere auto's die ze voor woon-werkverkeer benutten en vinden prioriteren bereikbaarheid en dichtbij parkeren, maar niet volledig ten koste van andere waarden, zoals groep 4 ('auto-prioriteerders') doet. Hierdoor wordt ook op alle waarden die geen directe relatie met autobereikbaarheid ingezet. Fietsbereikbaarheid en groen scoren zelfs boven de uitgangswaarde.
- **'Principiële herinrichters' (23%):** deze deelnemers zetten helemaal niet in op opties voor de auto (een snelle bereikbaarheid en dichtbij parkeren) prioriteren in sterke mate andere vormen van bereikbaarheid (fiets, lopen) en een groene stad, maar ook veiligheid en spelen scoort boven de uitgangswaarde.
- 'Auto-prioriteerders' (10%): deze deelnemers zien de auto als leidend bij de inrichting van de openbare ruimte. Zij geven geen punten aan sport, beweging en sociale ontspanning. Ook buiten spelen van kinderen en

toegankelijkheid krijgt weinig prioriteit. Aan fietsbereikbaarheid, groen en veiligheid worden nog wel meer punten dan de uitgangswaarde gegeven. Met name die laatste is opvallend, want hiermee scoort deze groep gemiddeld hoger dan groep 2, de 'pragmatische forenzen'.

Conclusie 3: **Lagere prioritering parkeren leidt niet altijd tot draagvlak voor minder parkeerruimte**

In de tweede keuzetaak is directer gevraagd naar het verdelen van de ruimte in de eigen buurt. Deelnemers konden per optie kiezen om de ruimte zo te houden, (veel) meer ruimte aan een optie toe te kennen of (veel) minder ruimte. Als ze extra ruimte voor een optie kiezen, moeten ze minder ruimte voor een andere optie kiezen. Hieruit wordt duidelijk dat een kwart van de deelnemers kiest om minder ruimte te geven aan het parkeren van auto's in de buurt. 17% kiest juist voor méér parkeerruimte.

Dit betekent dat – ondanks dat bij de eerste keuzetaak naar waarden in de openbare ruimte 63% een verlaagde prioriteit geeft aan parkeren – het draagvlak voor daadwerkelijk ingrijpen in de openbare ruimte ten kosten van parkeerplekken lager is (25%).

Conclusie 4: **Elke wijk is uniek, met verschillende perspectieven op parkeren**

- Uitgebreide analyses op wijkniveau laten zien dat iedere wijk uniek is, met verschillende uitdagingen en perspectieven op parkeren.
- In het algemeen valt op dat de mate waarin er nu parkeerproblemen worden ervaren, sterk verschilt tussen wijken. Ook binnen een wijk lijken er soms verschillen per buurt of zelfs op straatniveau te zijn.
- Uit de motivaties die deelnemers geven voor hun keuzes komen ook kenmerken naar voren die niet zijn uitgevraagd in dit onderzoek, maar mogelijk wel invloed hebben op hoe inwoners verschillende vormen van ruimtegebruik prioriteren.
- Zo worden in sommige wijken in en rondom het Centrum (zoals het Zijlwegkwartier, de Transvaalwijk, de Indische wijk en de Slachthuiswijk) de smalle straten genoemd. Hierdoor is er volgens deelnemers uit deze wijken onvoldoende ruimte voor veel parkeerplekken. In deze buurten worden ook frustraties gedeeld over grote auto's die niet in parkeervakken passen.
- In andere wijken (zoals Parkwijk en Meerwijk) wordt genoemd dat veel mensen de auto niet op de beschikbare parkeerterreinen zetten, maar verkeerd parkeren om dichterbij de woning te kunnen staan.

Eindconclusie

- De resultaten laten zien dat er zeer uiteenlopende opvattingen over de rol van parkeren in de stad bestaan.
- Groen in de stad en het makkelijk lopend en per fiets verplaatsen zijn de waarden die op breed draagvlak kunnen rekenen onder de deelnemers. Meer dan de helft geeft hieraan veel prioriteit.
- Dertig procent van de deelnemers geeft veel prioriteit aan parkeren. Er is een groep van 10% waarvoor deze optie de absolute topprioriteit is.
- In totaal geeft 63% een onder gemiddelde prioriteit aan het doel over parkeren ten opzichte van andere waarden in de openbare ruimte. Deze wordt echter kleiner als concreter wordt gevraagd naar draagvlak voor het opofferen van parkeerplaatsen ten behoeve van andere functies in de openbare ruimte (25%).
- Mogelijk spelen bij de afwegingen van de deelnemers hier de lokale situatie , en de verschillen tussen straten, buurten en wijken een rol.

4 Burgerberaad

4.1 Organisatie

Het burgerberaad voorziet het college van adviezen aan de hand van de volgende vraagstelling:

"Welke oplossingen en maatregelen dragen bij aan het verminderen van de parkeerdruk, zodat ruimte ontstaat om de stad en straat leefbaar te houden en te werken aan een veilig, toegankelijk, bereikbaar en klimaatbestendig Haarlem?"

Het burgerberaad werd georganiseerd en geleid door extern bureau EMMA.

Deelnemers burgerberaad

Voor deelname aan het burgerberaad is een representatieve groep van 12.000 inwoners van 16 jaar en ouder uitgenodigd om zich aan te melden. Er is een selectie gemaakt uit de Basisregistratie Personen op basis van vier criteria: leeftijd, stadsdeel, geslacht en opleidingsniveau. Dit is overeenkomstig het eerste burgerberaad over CO_2. Ruim 300 inwoners hebben interesse getoond, voldoende om te komen tot een tweede representatieve loting voor het maximum van 130 inwoners. Van deze groep heeft iets meer dan 100 van hen de aanmelding definitief gemaakt en hebben in juli aangegeven naar de eerste bijeenkomst in september te komen. In de zomer zijn er om verschillende redenen nog afmeldingen ontvangen zodat er op de eerste bijeenkomst in september 84 mensen aanwezig waren. Uiteindelijk is het burgerberaad geëindigd met 75 deelnemers.

Vijf bijeenkomsten

In vijf bijeenkomsten leerde het burgerberaad meer over het onderwerp en gingen de deelnemers met elkaar in gesprek over parkeren in Haarlem. De eerste bijeenkomst ging over kennismaken met elkaar en leren over het onderwerp. Bij de tweede en derde bijeenkomst waren verschillende experts over parkeren aanwezig, en ging het burgerberaad met elkaar én de experts in gesprek. In de derde en vierde bijeenkomst werden de adviezen aan de gemeente gemaakt. Bij de laatste bijeenkomst stemde het burgerberaad over de adviezen.

Criteria adviezen burgerberaad

De adviezen van het burgerberaad moesten aan een aantal criteria voldoen:

- **Effectief:** de adviezen worden overgenomen als ze effectief zijn. Dit betekent dat het advies bijdraagt aan het verminderen van de parkeerdruk.
- **Betaalbaar:** de adviezen moeten financieel

haalbaar zijn. Dit betekent dat de totale uitgave in balans moet zijn met het effect dat het oplevert.
- **Uitvoerbaar:** de adviezen moeten praktisch uitvoerbaar zijn voor de gemeente. Dit betekent onder andere dat de gemeente verantwoordelijk moet zijn voor de uitvoer van de adviezen. De adviezen moeten ook in lijn liggen met het mobiliteitsbeleid, de woonvisie en de omgevingsvisie.
- **Geldig:** de adviezen moeten volgens de (lokale) wet- en regelgeving in orde zijn. Het advies van het burgerberaad geldt als zwaarwegend en belangrijk. Dus de gemeente moet goed uitleggen wanneer ze een advies níet overneemt.

Anders dan het burgerberaad over CO_2, zijn de adviezen van dit burgerberaad gericht aan het college. Dat betekent dat het college geen preadvies voorlegt aan de raad, maar de adviezen verwerkt in de nieuwe nota over parkeren.

Een uitgebreid verslag van het verloop en de inhoud van het burgerberaad is terug te vinden op de projectpagina over het burgerberaad parkeren.

4.2 Adviezen

Tijdens de eerste bijeenkomst van het burgerberaad hebben de deelnemers met elkaar afgesproken dat alleen adviezen met tweederde meerderheid van de stemmen aan het college worden meegegeven. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de volgende tien adviezen:

Advies 1: **Fiets als alternatief voor de auto**

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 in combinatie met 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.

Advies 2: **Alternatieven voor de auto(bezit)**

- 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.

Advies 3: **Gecombineerde P+R en parkeren op afstand**

- 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 het aanbieden van een veilige parkeerplek. En per wijk wordt samen met de bewoners gekeken naar een nieuwe invulling van de ontstane ruimte (bijvoorbeeld meer groen of fietsparkeerplek).

Advies 4: **Dynamisch parkeren (slimmer en efficiënter parkeren door benutten van bestaande plekken)**

- 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 parkeerplaats beschikbaar te stellen.
- Zorg dat de wijkparkeerders/bewoners hun parkeerplaats kunnen behouden/gebruiken bijvoorbeeld door vergunning.
- Maak het parkeren op beschikbare locaties aantrekkelijk onder andere door veiligheid/financieel.

Advies 5: **Vergunningen voor objecten (zoals bouwcontainers) op parkeerplaatsen**

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.

Advies 6: **Betaalbare parkeervergunning voor alle Haarlemmers**

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).

Advies 7: **Parkeervergunning voor essentieel personeel**

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.

Advies 8: **Nut en noodzaak Canadees parkeren**

Er wordt per straat gekeken of Canadees parkeren toegestaan wordt. Hierbij wordt rekening gehouden met de minimale stoepbreedte van 1.20 meter en een minimale straatbreedte van 3 tot 4,5 meter (zodat de hulpdiensten er altijd langs kunnen). Dit wordt duidelijk gemaakt met 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.

Advies 9: **Toegankelijk taalgebruik over parkeerbeleid**

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 in plaats van op het ambtelijke proces. Zorg dat iedereen zelfstandig de informatie van de gemeente kan begrijpen, zodat ook de laaggeletterde en minder digitaalvaardige mensen mee kunnen komen in de keuzes die worden gemaakt. Bijvoorbeeld: meer gebruik van beeldtaal/pictogrammen, video's (online), YouTube en dergelijk, flyers met QR-code, informatie in meerdere talen.

Advies 10: **Stem van burger(beraad) over parkeerbeleid**

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.

Overzicht adviezen burgerberaad

In bijlage 2 staan alle aangenomen en verworpen adviezen van het burgerberaad beschreven inclusief de stemverhoudingen. De adviezen van het burgerberaad krijgen allen een plek in de nieuwe parkeernota.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
5 november 2024

Tekst: Piet Haker,
Fotografie: o.a. Marisa Beretta, Joyce Goverde
Ontwerp: Nico Swanink,

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl