

Zienswijze uitbreiding betaald parkeren Duinwijk- meer specifiek voor wijkdelen (buurten) Oosterduin & Tuinbouwgebied Noord en Zuid (zie kaart buurten van Haarlem, 05.06, 05.05 en 05.04, hierna ook: de drie buurten).

Samenvatting

Voor het collegebesluit om betaald parkeren in te voeren in de *gehele* Duinwijk (de uiterste westkant van de stad Haarlem, bestaande uit een zestal buurten), zoals uitgewerkt in de nota uitwerking parkeerregulering (de nota), zijn geen gronden aanwezig, en is onjuist.

Aan het beleidsuitgangspunt dat parkeerregulering kan worden ingevoerd bij een parkeerdruk van 85% of meer wordt in de wijkdelen Oosterduin & Tuinbouwgebied Noord en Zuid (die wat betreft de oppervlakte meer dan de helft beslaan van wat wordt benoemd als “Duinwijk”) niet voldaan.

Het collegebesluit volgt de nota en de aan de nota ten grondslag liggende parkeeronderzoeken van Trajan van 2020 en 2022 (de parkeeronderzoeken). In die parkeeronderzoeken wordt zonder aanleiding of onderbouwing bij een wijkindeling aangeknoopt die in het geheel niet past of aansluit bij waar parkeerproblematiek moet worden aangepakt. De parkeerdruk over het hele gebied benoemd als Duinwijk wordt gemiddeld, maar wordt enkel veroorzaakt door de problematiek in de buurten Ramplaan, Veldzicht en Bloemenbuurt (zie kaart 05.03, 05.01 en 05.02). De parkeeronderzoeken presenteren in zoverre een onjuist beeld, en hadden niet aan de nota en het collegebesluit ten grondslag gelegd kunnen worden. Voorts wordt meermaals met twee maten gemeten. Het collegebesluit is in zoverre als gebrekkig te duiden, en is een wankel basis voor verdere besluitvorming.

Daar is, zonder direct volledig te zijn, meer in detail, het volgende over op te merken.

Hoe zien Oosterduin en het Tuinbouwgebied er uit?

De drie buurten worden van Haarlem gescheiden door de westelijke randweg. Oosterduin heeft voor autoverkeer 3 ontsluitingen, waarvan twee op de naastgelegen gemeente Aardenhout en slechts een op Haarlem. Het tuinbouwgebied is nagenoeg onbebouwd, en het aantal bewoners zeer laag. Oosterduin is een bijzonder rustige buurt met een 30-km restrictie, nagenoeg zonder (doorgaand) verkeer. Voor zover er al van doorgaand verkeer sprake is, beweegt zich dat zonder problemen over de Helmlaan. Het verkeer van en naar voetbalvereniging Alliance en sportschool Life-fit (aan de uiterste noordkant van de buurt) beweegt zich niet door de wijk en heeft eigen ontsluitingsroute en parkeergelegenheid. Verdere voorzieningen zijn er niet in deze buurt, en de buurt heeft ook geen openbaar vervoer voorzieningen.

De opbouw van de buurt Oosterduin is ruim, overzichtelijk, en heeft reeds veel groen en speelruimte. Kortom, geen problemen, en niets dat tot aanpak moet leiden.

Parkeerproblemen?

In reactie op de kernboodschap van het collegebesluit kan dus worden opgemerkt dat de parkeersituatie in de drie buurten geen probleem is, en ook geen groeiend probleem. In de drie buurten is de parkeerdruk niet hoog, en ruim onder de 85%. Er wordt niet geparkeerd op stoepen en kruispunten. De verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid is niet in het geding, en al zeker niet serieus. Voetgangers en rolstoelgebruikers kunnen de trottoirs goed gebruiken en de doorgang voor hulpdiensten wordt niet belemmerd. Er zijn geen problemen op te lossen, er valt niets te normaliseren en er is ook geen enkele noodzaak meer ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en ontmoetingen. Er is wens noch noodzaak de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.

Voor zover al gesteld zou worden dat het Canadees parkeren (met twee wielen op de stoep) in enkele straten van de buurt Oosterduin de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid negatief beïnvloed, is dat onjuist. Voor de enkele voetganger die zich in deze buurt al verplaatst (meestal bewoner en over de gehele dag op twee handen te tellen), blijft voldoende ruimte op de trottoirs over. Ook de enkele rolstoelgebruikers, veelal bewoners van verzorgingstehuis Martha Flora die met bezoek danwel personeel een wandeling in de buurt maken, ondervinden hiervan geen last. Van het Canadees parkeren gaat in de 30-km buurt Oosterduin juist een positief effect uit, omdat het het spaarzame autoverkeer (hoofdzakelijk komende en gaande bewoners) meer dwingt tot stapvoets rijden. Voor zover er al de wens zou bestaan het Canadees parkeren tegen te gaan, ondanks het feit dat het in deze buurt niet problematisch is, kan dat worden bereikt door veel minder vergaande maatregelen dan betaald parkeren.

Parkeerdrukvervalsing

Dat de parkeerregulering in de nota nu ook wordt voorzien in genoemde drie wijken wordt enkel veroorzaakt door de parkeerdruk in het noordelijk gelegen drietal buurten Ramplaan, Veldzicht en Bloemenbuurt. Een drietal buurten gelegen op 1,5 km en verder van de buurt Oosterduin, waarmee Oosterduin in parkeertechnisch, verkeerstechnisch en anderszins geen enkel verband of band heeft, buiten de historisch op grond van geheel andere redenen ingegeven aanduiding “Duinwijk” die kennelijk ook door het CBS wordt gehanteerd. Bovendien wordt Oosterduin geheel gescheiden van de noordelijke woonbuurten door het westelijk tuinbouwgebied (05.05 en 05.04).

De parkeerdruk van de buurten Ramplaan, Veldzicht en Bloemenbuurt (zie kaart 05.03, 05.01 en 05.02) veroorzaken de score boven de 85% parkeerdruk, terwijl in de andere drie genoemde buurten de score daar ruim onder blijft (zie figuur 2.16 (dinsdagnacht) in parkeeronderzoek Trajan 2020 en figuur 2.10 (dinsdagnacht) in parkeeronderzoek Trajan 2022).

Enkel het zonder grond hanteren van de noemer “Duinwijk” veroorzaakt thans dat parkeerregulering wordt voorzien in een groot deel van Haarlem zonder parkeer- en verkeersproblemen. Historische wijkbenaming dan wel CBS-benaming als leidraad nemen, en dus een veel te groot stuk grondgebied over een kam scheren, is dus volstrekt willekeurig en niet afgestemd op de werkelijke parkeerproblemen.

De thans al bestaande regulering laat zien dat het ook anders kan; van de buurten Veldzicht en Bloemenbuurt is nu ook slechts een deel gereguleerd (figuur 1.2 parkeeronderzoek Trajan 2020); regulering op buurtniveau of slechts op een deel van een buurt is mogelijk.

De aan de nota ten grondslag liggende parkeeronderzoeken van Trajan van 2020 en 2022 zijn gelet op het vorenstaande dus te grofmazig, en geven voor genoemde buurten deels een onjuiste weergave van de feiten.

Figuur 2.15 en paragraaf 2.3.1 van het parkeeronderzoek Trajan 2020 en figuur 2.9 en paragraaf 2.2.4 van het parkeeronderzoek Trajan 2022 suggereren voor de *gehele* Duinwijk onderscheidenlijk een parkeerdruk van 90-100 en 80-90. Dat is feitelijk onjuist.

De wijkraad Oosterduin heeft over het vorenstaande reeds contact gehad met de heer Hogerheide van het team parkeerregulering van de gemeente. Door hem is -samengevat- onder meer het volgende medegedeeld:

1. Tot nu toe is het plan gebaseerd geweest op de wijkindeling zoals die door Trajan van het CBS is overgenomen. De wijk “Duinwijk” is dus door Trajan geïntroduceerd. Het team parkeerregulering heeft die indeling overgenomen.

2. Bij het maken van het plan hebben we alleen gekeken naar de gemiddelden van een gehele wijk. 85% is daarbij het belangrijkste criterium geweest voor het kiezen van de wijken waar het nieuwe beleid moet worden ingevoerd.
3. Hij ziet nu in dat de situatie van Duinwijk aan de oostelijke kant van de randweg geheel anders is dan aan de westelijke kant vanwege de doorsnijding door de randweg. Er zal ook in de toekomst weinig uitstraling zijn van de parkeerproblematiek vanuit het centrum, mede ook door de stoplichten op de randweg.

Waterbedeffect?

Voor zover in relatie tot het drietal buurten gevreesd wordt voor het zogeheten waterbedeffect bij invoering van regulering in aangrenzende wijken/buurten is daarvoor thans geen enkele aanleiding. Zoals gezegd, de buurten worden gescheiden van de rest van Haarlem door de westelijke randweg, hetgeen fysiek en psychisch een barrière opwerpt. Anderzijds grenzen de wijken aan een andere gemeente, Aerdenhout. En voor een toets naar waterbedeffecten is overigens al voorzien met een volgende meetperiode/monitoringsronde in de komende jaren. Kortom, de drie buurten waaronder Oosterduin zijn veel vergelijkbaarder met de andere wijken en buurten waarin thans (nog) niet wordt voorzien in parkeerregulering. In dat opzicht ligt het veel meer in de rede de drie buurten te rekenen tot de buitenschil (blauw) op figuur 1.1 van het parkeeronderzoek Trajan 2020, in plaats van tot de centrumschil, zoals thans is gedaan. In zoverre mist de onderzoeksopzet van Trajan dus feitelijke grondslag, en kan niet als handvat voor de nota en het collegebesluit worden gebruikt.

De drie wijkdelen/buurten zijn verder goed vergelijkbaar met bijvoorbeeld het Te Zaanenkwartier, waarover in 4.3 van de nota wordt opgemerkt dat omdat de parkeerdruk onder de 85% is gelegen, er geen aanleiding is om parkeerregulering in te voeren. Het Te Zaanenkwartier wordt in de volgende monitoringsronde meegenomen. In zoverre wordt in de nota dus zonder enige grond met twee maten gemeten.

Invoering van betaald parkeren in Oosterduin zal hoogstwaarschijnlijk wel een waterbedeffect veroorzaken naar de straten in het naastgelegen/aangrenzende Aerdenhout, dat op geringe loopafstand nagenoeg lege straten kent. Dit zal dan juist meer verplaatsingen en parkeerverkeer gaan opleveren. Ook zal het afdoen aan de leefbaarheid van de bewoners. In zoverre wordt dus precies het omgekeerde bereikt dan dat de nota en het collegebesluit voorstaan.

De resultaten van een eerste enquête/stemming in de wijk Oosterduin

De wijkraad Oosterduin heeft een enquête over het betaald parkeren uitgevoerd in de wijk Oosterduin.

De uitslag is:

1. 71% van de woning adressen in onze wijk heeft gestemd
2. 95% van die stemmen heeft tegen het in te voeren betaald parkeren gestemd met als belangrijkste motivatie dat men hier geen parkeerproblemen ervaart
3. 4% heeft voor gestemd
4. 1% heeft neutraal gestemd.

Overig

Bij eerste lezing van de plannen ten aanzien van de parkeerregulering is nog veel meer op te merken. Afhankelijk van de verdere besluitvorming zal dat in volgende procedures worden uitgewerkt, zo nodig na het opvragen van alle informatie daarover bij uw gemeente.

Bijvoorbeeld kan worden opgemerkt dat in de nota ook anderszins met twee maten wordt gemeten.

In 4.4.2 van de nota wordt als uitgangspunt genomen dat parkeren op eigen terrein maximaal gestimuleerd moet gaan worden. Daarbij wordt opgemerkt dat als in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd, dan het parkeren op eigen terrein *zal worden* geïnventariseerd. Hieruit volgt dat hiermee dus tot nu geen rekening is gehouden. Ook niet bij de parkeerdrukonderzoeken van 2020 en 2022. Door met de parkeermogelijkheden op eigen terrein en het werkelijke gebruik daarvan bij de parkeerdrukonderzoeken geen rekening te houden, ontstaat een vertekend beeld van de parkeerdruk. Als bestaande parkeermogelijkheden op eigen terrein door auto's namelijk veelal onbenut blijven (hetgeen in Oosterduin vaak het geval is omdat er voldoende parkeergelegenheid op de openbare weg is en garages veelal voor stalling van (bak)fietsen en andere voertuigen wordt gebruikt) geeft dit een te hoge score voor wat betreft de parkeerdruk.

Samenvat: door enerzijds het parkeren op eigen terrein maximaal te willen gaan stimuleren, en anderzijds met die capaciteit en het werkelijke gebruik daarvan geen rekening te hebben gehouden bij de onderzoeken en de meting, ontstaat een vertekend en vals beeld van de parkeerdruk. Wederom twee maten.

Overigens kan worden opgemerkt dat stimulering van parkeren op eigen terrein, indien dat in Oosterduin al nodig is, hetgeen niet het geval is, ook met minder vergaande maatregelen dan invoering van betaald parkeren kan worden bereikt. (Zie hiervoor onder "Parkeerproblemen?")

Bovendien zal het doorzetten van deze onnodige stimulans in Oosterduin ook weer het omgekeerde veroorzaken; waar de wijk nu een zeer opgeruimd beeld vertoont (geen geparkeerde fietsenclusters en bijbehorende zwerfvuil-ophopingen) zal de toekomst er een zijn van veel (bak)fietsen op de trottoirs en andere ongewenste plaatsen.

Ook zijn vraagtekens te stellen bij de in het collegebesluit neergelegde stelling dat de uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid en evenredigheid. Een korte rondgang langs andere gemeenten laat zien dat een gelijk parkeerregulatiestelsel als u voorstaat, voor een fractie van de door u gehanteerde tarieven mogelijk is. Het tarief voor zone C (1^e vergunning 112,- euro, 2^e vergunning 420,- euro) is onverkoopbaar. Ook de verhouding tussen de bedragen van de 1^e en 2^e vergunning roept vanuit het oogpunt van kostendekkendheid en evenredigheid veel vragen op. De te maken kosten voor de 2^e vergunning zijn namelijk niet anders dan voor de 1^e. Het heeft er dus alle schijn van dat andere motieven dan slechts noodzakelijke parkeerregulering aan uw beleid te grondslag liggen. De vraag zal zijn of de verordenende bevoegdheden voor wat betreft parkeerregulering van uw Raad daarvoor mogen worden gebruikt.

Tot slot

De enquête in de wijk, alsook andere reacties, onder meer te lezen op de buurtapp Nextdoor, laten zien dat de boosheid, weerstand en het onbegrip groot is. De juridische achterban van de wijkraad Oosterduin voorziet naar aanleiding van de mobilisatie die dat tot gevolg heeft, beroepshalve een groot aantal bezwaar- en beroepsprocedures, langdurig en zo nodig tot in hoogste instantie, bij het ongewijzigd doorzetten van de huidige nota en het collegebesluit. In zoverre bereikt u in ieder geval verbinding, samenwerking en sociale cohesie in de wijken, zoals voorgestaan in uw programma versterken lokale democratie, het participatiebeleid en uw wijkplatformideeën. De door u beoogde wisselwerking met de gemeente zal evenwel omgekeerd zijn aan wat u beoogt; niet naast elkaar maar tegenover elkaar.