

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur B. van de Hulsbeek
Telefoon 511 51 47
E-mail: bhulsbeek@haarlem.nl
WZ/OGV Reg. nr. 2008/143877
Te kopiëren: 1 t.m. 3
B & W-vergadering van 26 augustus 2008

Onderwerp

Invoering belanghebbendenparkeren (8 trajecten)

Bestuurlijke context

Conform het besluit van B&W op 3 mei 2005 wordt belanghebbendenparkeren in “losse straten” ingevoerd op initiatief van bewoners. Bewoners voeren een onderzoek uit met een enquête of een handtekeninglijst. De gemeente beoordeelt de validiteit van het onderzoek. Als zowel de respons als de wens om belanghebbendenparkeren in te voeren (uit de respons) boven de 60% is én de straten sluiten aan op gebied waar al regulering geldt, wordt belanghebbendenparkeren in die straten in principe ingevoerd. Daaraan voorafgaand worden de enquêteresultaten ter visie gelegd en kunnen belanghebbenden hun zienswijzen kenbaar maken.

In bijgevoegde notitie worden 4 trajecten beschreven die zich in het stadium bevinden dat de enquête ter visie kan worden gelegd. Het betreft:

- De gehele De Ruijterweg
- De Slachthuisstraat, het straatdeel tussen nummer 1 en 15
- De Karel van Manderstraat, het straatdeel tussen nummer 39 en 59
- De Leidsevaart, van nummer 262 tot 332

In alle gevallen is er voldoende draagvlak voor de regeling. De resultaten kunnen ter inzage worden gelegd bij Publiekszaken en belangstellenden kunnen hun zienswijzen kenbaar maken. Er zijn geen financiële consequenties verbonden aan deel van dit besluit.

B&W-besluit:

1. Belanghebbendenparkeren invoeren op de 4 genoemde straten of straatdelen;
 - De gehele Lourens Costerstraat en Ampzingstraat
 - De gehele Patriarchstraat
 - Leidsevaart, van nummer 222 tot en met 238
 - Karel van Manderstraat, het straatdeel van nummer 29 tot en met 37
2. De betrokkenen ontvangen spoedig na besluitvorming informatie over dit besluit en de aanvraag van parkeervergunningen;
3. De enquêteresultaten van de 4 genoemde straten vaststellen en voornemen om hier belanghebbendenparkeren in te voeren;
 - De gehele De Ruijterweg
 - De Slachthuisstraat, het straatdeel tussen nummer 1 en 15
 - De Karel van Manderstraat, het straatdeel tussen nummer 39 en 59
 - De Leidsevaart, van nummer 262 tot 332
4. De enquêteresultaten gedurende 4 weken, van 8 september tot en met 4 oktober 2008 ter visie leggen bij Publiekszaken;
5. Het besluit over de enquêteresultaten ten behoeve van de communicatie publiceren in de Stadskrant van 4 september 2008 en de direct betrokkenen van de voortgang op de hoogte stellen;
6. De kosten komen ten laste van en de baten ten goede aan het programma 8 product Parkeerbeleid;
7. De commissie beheer ontvangt het besluit van het college ter informatie.

Bovendien wordt in de notitie over 4 trajecten voor definitieve invoering geadviseerd. Het gaat over:

- De gehele Lourens Costerstraat en Ampzingstraat
- De gehele Patriarchstraat
- Leidsevaart, van nummer 222 tot en met 238
- Karel van Manderstraat, het straatdeel van nummer 29 tot en met 37

De ingediende zienswijzen waren niet van dien aard dat invoering heroverwogen moet worden. Wel wordt op verschillende zienswijzen gereageerd door op 9 september 2008 met belanghebbenden in de omgeving van het Emmaplein te gaan overleggen over verbeteringen in het parkeerregime.

De afgeronde kosten van het besluit bedragen € 13.500,- en de baten zijn afgerond € 17.250,-. Het besluit wordt gedekt uit programma 8, product parkeerbeleid.

Concrete activiteiten belanghebbendenparkeren, najaar 2008

Inleiding

Sinds jaren geldt in de binnenstad van Haarlem betaald parkeren. Veel parkeerders zoeken een parkeerplek in omliggende wijken om de betaalplicht te ontlopen. Om dit tegen te gaan kan in deze wijken belanghebbendenparkeren ingevoerd worden. Dat houdt in dat bewoners en bedrijven parkeervergunningen kunnen krijgen en dat bezoekers van bewoners ook gemakkelijker kunnen parkeren.

Conform het besluit van B&W op 3 mei 2005 wordt het systeem in “losse straten” ingevoerd op initiatief van bewoners. Deze voeren een onderzoek uit in de vorm van een enquête of middels een handtekeningenlijst. De gemeente beoordeelt de validiteit van het onderzoek. Als zowel de respons als de wens om belanghebbendenparkeren in te voeren (uit de respons) boven de 60% is én de straten sluiten aan op gebied waar al regulering geldt, wordt belanghebbendenparkeren in die straten ingevoerd. Dat voornemen wordt ter visie gelegd bij Publiekszaken. Belanghebbenden kunnen hun zienswijze over het voorgenomen besluit kenbaar maken. Op grond daarvan neemt het college een definitief besluit over invoering.

Als gevolg van de reorganisatie van de gemeente is vertraging ontstaan in het behandelen van diverse verzoeken. In april 2008 is gestart met het inlopen van die achterstand. Dat leidt op dit tot een tijdelijk toegenomen stroom van besluiten. Door de inrichting van het proces, de onvoorspelbaarheid van de momenten waarop verzoeken binnen komen maar ook het feit dat er per initiatief twee besluitmomenten zijn, is het bundelen van alle besluiten niet mogelijk. In deze notitie wordt een aantal besluiten samengevat waarover op korte termijn besloten kan worden. Dat laat onverlet dat er over ruim een maand nog een tweede bundeling van besluiten aan het college zal worden voorgelegd.

Tegelijkertijd wordt onderzocht op welke wijze in de nabije toekomst met verzoeken kan worden omgegaan. Over een effectievere en efficiëntere werkwijze zal op korte termijn een voorstel worden gedaan.

Als gevolg van eerder gemaakte afspraken met bewoners, deels uit 2007, lopen er 9 trajecten om belanghebbendenparkeren op kleine schaal in te voeren. In deze notitie liggen 8 voorstellen (trajecten) voor. 4 trajecten gaan over het definitief invoeren. 4 trajecten gaan over het ter inzage leggen van enquêteresultaten en komen in een later stadium terug voor definitieve besluitvorming.

Traject nummer 9 (De Ruijterplein en omgeving) wacht op het resultaat van het ter visie leggen van de De Ruijterweg om vervolgens integraal uitgevoerd te kunnen worden. Het is de bedoeling om alle nog komende voorstellen die in deze notitie nog niet aan de orde zijn als één pakket aan te bieden en dat de overige regelingen uiterlijk op 1 januari 2009 worden ingevoerd.

Invoering van belanghebbendenparkeren

Als zowel de respons als de wens om belanghebbendenparkeren in te voeren boven de 60% is én de straten sluiten aan op gebied waar al regulering geldt, wordt belanghebbendenparkeren in die straten ingevoerd. Er zijn vier trajecten waarvan die enquêteresultaten al ter inzage hebben gelegen. Deze worden hieronder samengevat. Indien in augustus besloten wordt, kunnen de belanghebbendensystemen per 1 oktober 2008 worden ingevoerd. De maand september is nodig voor het inrichten van de omgeving en het uitgeven van vergunningen.

Alle besluiten worden gedekt uit of komen ten goede aan programma 8 product Parkeerbeleid.

Lourens Costerstraat en Ampzingstraat

Het voorgenomen besluit was gebaseerd op de in 2007 door de gemeente Haarlem uitgevoerde enquête waaruit bleek dat er onvoldoende draagvlak was om belanghebbendenparkeren in de totale buurt in te voeren. De respons van de Lourens Costerstraat was echter 81% en 62% van de respondenten is voor het invoeren van belanghebbendenparkeren. De respons uit de Ampzing was 60% en eveneens 60% van de respondenten is voor invoering. Van 2 tot en met 29 juni 2008 hebben de enquêteresultaten ter visie gelegen. Deze ter visielegging vond plaats conform het besluit van B&W op 13 mei 2008 (WZ/ORGV Reg. Nr. 2008/75.892)

Tijdens de ter visielegging zijn vijf schriftelijke zienswijzen ingediend. Deze gaan vooral in op het door de buurt gehouden onderzoek dat voornamelijk is gericht op de parkeersituatie in de omgeving van het Emmaplein en dat op 2 april 2008 is aangeboden aan de wethouder. Schrijvers tonen zich tegenstander van de verdere uitbreiding van parkeerregulering in hun wijk en dringen aan op goede communicatie in de buurt over een balans in de parkeerregulering. Deze laatste signalen zijn ook in een vijftal telefoongesprekken geuit.

Uit de zienswijzen kan geconcludeerd worden dat het gewenst is om in contact met de buurt te bekijken op welke wijze er een zo optimaal mogelijke parkeersituatie kan worden bereikt. Inmiddels hebben de beleidsadviseur parkeerbeleid, de stadsdeelmanager voor de betreffende buurt en de communicatieadviseur voor verkeer daar afspraken over gemaakt. Op 9 september 2008 wordt een bijeenkomst met sleutelfiguren gehouden die moet leiden tot een verbeterde situatie. Het is de bedoeling om voor eind 2009 de situatie in de buurt aanmerkelijk te verbeteren. De eerste aandacht gaat daarbij uit naar een betere balans tussen parkeerplaatsen voor belanghebbenden en betaalde parkeerplaatsen en naar uitgekende gebiedsgrenzen.

Niettemin is de wens om belanghebbendenparkeren in te voeren in Lourens Costerstraat en Ampzingstraat manifest. Het invoeren van belanghebbendenparkeren in de genoemde straten heeft de volgende (afgeronde) financiële consequenties:

Post	Kosten	Baten
Initieel (plaatsen borden en kleine aanpassingen aan de infrastructuur)	0,-	
Exploitatiekosten (vergunninguitgifte, controle en handhaving)	7.500,-	
Exploitiatiebaten (vignetten, bezoekersschijven)		9.300,-
Totaal baten		1.800,-

Oorspronkelijk was het de bedoeling om het belanghebbendenparkeren zo spoedig mogelijk (per 1 augustus 2008) te laten ingaan. Door het voornemen om in overleg met de buurt zicht te hebben op verbeteringen op het Emmaplein, geeft invoering per 1 oktober 2008 voldoende ruimte om eerst de dialoog met de buurt aan te gaan.

Patriarchstraat

Het voorstel is gebaseerd op de enquête waaruit voldoende draagvlak blijkt om belanghebbendenparkeren in te voeren. De respons was ruim 90% en ruim 63% van de respondenten is voor belanghebbendenparkeren. Van 23 juni tot en met 21 juli 2008 heeft een voorstel ter visie. Deze ter visielegging vond plaats conform het besluit van B&W op 10 juni 2008 (WZ/OGV Reg. Nr. 2008/91.278). Tijdens de ter visielegging is geen zienswijze ingediend.

Het invoeren van belanghebbendenparkeren in de genoemde straat heeft de volgende financiële consequenties:

Post	Kosten	Baten
Initieel (plaatsen borden en kleine aanpassingen aan de infrastructuur)	0,-	
Exploitatiekosten (vergunninguitgifte, controle en handhaving)	3.000,-	
Exploitatiebaten (vignetten, bezoekersschijven)		4.000,-
Totaal		1.000,-

Leidsevaart 222 - 238

Het voorstel is gebaseerd op de enquête naar draagvlak voor belanghebbendenparkeren. De respons was bijna 89% en ruim 87% van de respondenten is voor het invoeren van belanghebbendenparkeren. Van 23 juni tot en met 21 juli 2008 heeft het voorstel ter visie gelegen. Deze ter visielegging vond plaats conform het besluit van B&W van 10 juni 2008 (WZ/OGV Reg. Nr. 2008/95.002).

Tijdens de ter visielegging zijn twee zienswijzen ingediend. Bewoners van het deel de Leidsevaart waar nog geen belanghebbendenparkeren is ingevoerd, verzoeken om ook op dat gedeelte (voorbij nummer 238) parkeerregulering in te voeren. Dit voorstel is inmiddels in voorbereiding. De indiener van de zienswijze is hiervan op de hoogte gesteld. Een ander onderdeel van de reacties was de parkeersituatie op het Emmaplein. Zoals eerder gezegd is ook hierop initiatief genomen.

Het invoeren van belanghebbendenparkeren in de genoemde straat heeft de volgende financiële consequenties:

Post	Kosten	Baten
Initieel (plaatsen borden en kleine aanpassingen aan de infrastructuur)	0,-	
Exploitatiekosten (vergunninguitgifte, controle en handhaving)	1.495,-	
Exploitatiebaten (vignetten, bezoekersschijven)		1.780,-
Totaal		285,-

Karel van Manderstraat 29 - 37

Van 23 juni tot en met 21 juli 2008 heeft een voorstel ter visie gelegen. Deze ter visielegging vond plaats conform het besluit van B&W op 10 juni 2008 (WZ/OGV Reg. Nr. 2008/91.276). De respons van de enquête was ruim 90% en 100% is voor invoering van belanghebbendenparkeren.

Tijdens de ter visielegging zijn drie zienswijzen ingediend. Deze betreffen voornamelijk aanbevelingen omtrent het integraal oplossen van de parkeerproblematiek in de omgeving van het Emmaplein. Hier wordt inmiddels aan gewerkt. Eén zienswijze betrof de mening dat er geen parkeerprobleem is en dat belanghebbendenparkeren ervaren wordt als melkkoe.

Het invoeren van belanghebbendenparkeren in de genoemde straat heeft de volgende financiële consequenties:

Post	Kosten	Baten
Initieel (plaatsen borden en kleine aanpassingen aan de infrastructuur)	0,-	
Exploitatiekosten (vergunninguitgifte, controle en handhaving)	1.500,-	
Exploitatiebaten (vignetten, bezoekersschijven)		2.150,-
Totaal		650,-

Parkeerenquêtes

Vier trajecten van invoering bevinden zich in het stadium dat de enquêtes zijn uitgewerkt en ter visie kunnen worden gelegd. Deze worden ter visie gelegd bij Publiekszaken. Belanghebbenden kunnen hun zienswijze over de voorgenomen besluiten kenbaar maken. Op grond daarvan neemt het college een definitief besluit over invoering.

Medio oktober kan het definitieve besluit worden genomen en in november kunnen bewoners worden aangeschreven. Dat maakt definitieve invoering per 1 december 2008 mogelijk.

Er zijn geen financiële consequenties verbonden aan het ter visie leggen van de resultaten van de parkeerenquêtes. Bij het definitieve besluit zullen de financiële consequenties voor het invoeren en beheren van de regeling in beeld worden gebracht.

De Ruijterweg

Bewoners van de De Ruijterweg hebben na overleg met de gemeente in juni 2008 handtekeningen verzameld. Op 29 van de 36 woonadressen (80%) werd gereageerd. 100% van de respondenten is voor het invoeren van belanghebbendenparkeren. Het onderzoeksgebied sluit aan op bestaand gereguleerd gebied. Dit resultaat is aanleiding om op de De Ruijterweg belanghebbendenparkeren in te voeren.

In dit specifieke geval ontstaat ruimte om in samenhang met belanghebbendenparkeren op het De Ruijterplein e.o. te zoeken naar een goede balans tussen belanghebbendenplaatsen en plaatsen voor winkelbezoek, bezoekers van het zwembad “de Houtvaart” en enkele andere bestemmingen. De enquête voor het De Ruijterplein en omgeving heeft conform het besluit van 10 juni 2008 inmiddels ter inzage gelegen. Het definitieve besluit voor invoering wordt in samenhang genomen. Naar verwachting kan dat eindseptember zijn.

Slachthuisstraat

Bewoners hebben handtekeningen verzameld in de Slachthuisstraat, tussen nummer 1 en 15. Bij 22 van de 29 woonadressen (76%) werd gereageerd. 16 respondenten (73%) hebben hun handtekening geplaatst en zijn voor belanghebbendenparkeren. Dat betekent dat een meerderheid voor het regelen van het parkeren is. Bovendien sluit de straat aan op een gebied waar al parkeerregulering is ingevoerd. Het resultaat is aanleiding om belanghebbendenparkeren in te voeren.

Karel van Manderstraat 39 - 59

Bewoners van de Karel van Manderstraat, in het gedeelte tussen nummer 39 en 59, hebben in overleg met de gemeente in juni 2008 handtekeningen verzameld. Op 15 van de 25 woonadressen (60%) werd gereageerd. Alle respondenten zijn voor het invoeren van belanghebbendenparkeren. Dit resultaat is aanleiding om in dit deel van de Karel van Manderstraat belanghebbendenparkeren in te voeren.

Leidsevaart 262 -332

In augustus 2008 hebben bewoners van de Leidsevaart (tussen nummer 262 en 332) een bewonersenquête gehouden. De response was 35 van de 39 adressen (ruim 90%) en 25 mensen (bijna 70%) is voor belanghebbendenparkeren. Ook dit resultaat is aanleiding om belanghebbendenparkeren in te voeren.

De te nemen besluiten

Uit deze notitie volgen de te nemen besluiten:

- Definitief besluiten over de invoering van belanghebbendenparkeren in vier straten of straatdelen;
- Vier enquêteresultaten ter visie leggen

Het concrete vervolg

Begin oktober is bekend welke zienswijzen er zijn ingediend op de hiervoor beschreven parkeerenquête. Daaruit vloeien vier definitieve besluiten voort die eind oktober kunnen worden genomen. Daarbij wordt het invoeringstraject van het De Ruijterplein gevoegd. Vervolgens kan integraal over deze voorlopig laatste straten waar belanghebbendenparkeren wordt ingevoerd, worden besloten.

Een nieuwe aanpak

In het najaar van 2008 zal onderzocht worden op wat voor manier omgegaan kan worden met het invoeren van belanghebbendenparkeren. Het fiscaliseringsvraagstuk zal hierbij worden betrokken. Concrete vraagpunten zijn:

- Hoe gaan we om met gebiedsbegrenzing?
- Welke omvang moet een “probleemgebied” hebben om efficiënt en effectief te kunnen reguleren?
- Moeten we de wens van bewoners toetsen aan de werkelijke parkeerdruk?