

# Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. B. van de Hulsbeek
Telefoon 5115147 E-mail: bhulsbeek@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2009/87805
Bijlage
B & W-vergadering van 19 mei 2009

## Onderwerp

Evaluatie Parkeren Emmaplein en omgeving

## DOEL: Besluiten

Het college is bevoegd te besluiten over het invoeren van parkeerregulering op grond van haar uitvoerende bevoegdheid.

Over de hoogte van de parkeertarieven dient apart door de gemeenteraad besloten te worden.

---

## B&W

1. Het college besluit dat met ingang van 1 oktober 2009:
  - a. Belanghebbendenparkeren wordt ingevoerd in de Jan van Zurenstraat, Cornelis Schoonstraat, Adriaan de Jongestraat en de van Oosten de Bruijnstraat tot aan de Adriaan de Jongestraat;
  - b. Het Emmaplein met uitzondering van de parallelweg daarvan en de westelijke zijde van de van Oosten de Bruijnstraat tegenover en tussen nummer 3 en nummer 79, wordt aangewezen voor betaald parkeren;
  - c. Parkeren door touringcars is toegestaan op het Bottemanneplein, langs het westelijke trottoir tussen de Jan Stuytstraat en de Jos Cuypersstraat;
  - d. Het betaald parkeren in het gebied dat wordt begrensd door de parallelweg van de Westergracht, de Leidsevaart, de Adriaan de Jongestraat en de van Oosten de Bruijnstraat inclusief deze grenzen, geldt tussen 09:00 en 18:00 uur;
2. Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld het tarief voor het betaald parkeren in het gebied dat wordt begrensd door de parallelweg van de Westergracht, de Leidsevaart, de Adriaan de Jongestraat en de van Oosten de Bruijnstraat, inclusief deze grenzen, vast te stellen op € 1,00 per uur in de eerste vier opvolgende uren en op € 2,00 per uur voor de daarop volgende uren. De verordening Parkeerregulering 2009 en het Besluit Parkeerregulering 2009 worden dienovereenkomstig gewijzigd;
3. De initiële kosten van het besluit bedragen circa € 3000,-. De jaarlijkse exploitatielasten bedragen ongeveer € 65.750,- en de baten bedragen naar schatting € 74.000,- per jaar. Het besluit wordt gedekt uit programma 8, product parkeerbeleid;
4. De betrokkenen ontvangen spoedig na besluitvorming informatie over dit besluit en een uitnodiging om parkeervergunningen aan te vragen, de media krijgen een persbericht;
5. Het besluit van het college wordt ter bespreking voorgelegd aan de commissie Beheer.

# COLLEGE BESLUIT

**Onderwerp:** Evaluatie Parkeren Emmaplein en omgeving

## **Inleiding**

In het najaar van 2008 is in samenspraak met diverse bewoners en belanghebbenden uit de omgeving van het Emmaplein en met de wijkraad gewerkt aan de evaluatie van de parkeersituatie in de omgeving van het Emmaplein. Dit proces is samengevat in de bijlage.

In december 2008 heeft wethouder Divendal afrondende gesprekken gevoerd met dezelfde belanghebbenden alsmede met een vertegenwoordiging van Geel – Wit. De gesprekken hebben geleid tot dit voorstel om de parkeerregulering uit te breiden. Ook de werkingstijden van het betaald parkeren en de tarieven zijn besproken en daar zijn eveneens voorstellen over gedaan. In grote lijn zijn de betrokkenen het eens.

## **Besluitpunten college**

1. Het college besluit dat met ingang van 1 oktober 2009:
  - a. Belanghebbendenparkeren wordt ingevoerd in de Jan van Zurenstraat, Cornelis Schoonstraat, Adriaan de Jongestraat en de van Oosten de Bruijnstraat tot aan de Adriaan de Jongestraat;
  - b. Het Emmaplein met uitzondering van de parallelweg daarvan en de westelijke zijde van de van Oosten de Bruijnstraat tegenover en tussen nummer 3 en nummer 79, wordt aangewezen voor betaald parkeren;
  - c. Parkeren door touringcars is toegestaan op het Bottemanneplein, langs het westelijke trottoir tussen de Jan Stuytstraat en de Jos Cuypersstraat;
  - d. Het betaald parkeren in het gebied dat wordt begrensd door de parallelweg van de Westergracht, de Leidsevaart, de Adriaan de Jongestraat en de van Oosten de Bruijnstraat inclusief deze grenzen, geldt tussen 09:00 en 18:00 uur;
2. Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld het tarief voor het betaald parkeren in het gebied dat wordt begrensd door de parallelweg van de Westergracht, de Leidsevaart, de Adriaan de Jongestraat en de van Oosten de Bruijnstraat, inclusief deze grenzen, vast te stellen op € 1,00 per uur in de eerste vier opvolgende uren en op € 2,00 per uur voor de daarop volgende uren. De verordening Parkeerregulering 2009 en het Besluit Parkeerregulering 2009 worden dienovereenkomstig gewijzigd;
3. De initiële kosten van het besluit bedragen circa € 3000,-. De jaarlijkse exploitatielasten bedragen ongeveer € 65.750,- en de baten bedragen naar schatting € 74.000,- per jaar. Het besluit wordt gedekt uit programma 8, product parkeerbeleid;
4. De betrokkenen ontvangen spoedig na besluitvorming informatie over dit besluit en een uitnodiging om parkeervergunningen aan te vragen, de media krijgen een persbericht;
5. Het besluit van het college wordt ter bespreking voorgelegd aan de commissie Beheer.

### **Beoogd resultaat**

Met deze aanpassing moet het gebruik van het Emmaplein beter worden afgestemd op de behoefte binnen de wijk, zoals bezoek aan de bewoners, de St. Bavokerk, sportvoorzieningen, winkels, medische voorzieningen en de Volksuniversiteit. Daarbij moet ook het ongewenst parkeren in de wijk, voornamelijk door mensen die een langdurige bestemming buiten de wijk hebben, verder worden teruggedrongen.

### **Argumenten**

In 2008 is in een gedeelte van de wijk belanghebbendenparkeren ingevoerd. Vanaf het begin bleek dat het Emmaplein nauwelijks gebruikt werd en dat de woonstraten in de directe omgeving juist drukker werden met wijkvreemd parkeren. Dit was tot ontevredenheid van belanghebbenden. Door kortparkeren op het Emmaplein en in de van Oosten de Bruijnstraat goedkoper te maken en belanghebbendenparkeren in de overige straten in te voeren, verbetert de situatie in de buurt naar alle waarschijnlijkheid.

### **Kanttekeningen**

Bij de behandeling van de kadernota in 2004 heeft de gemeenteraad van Haarlem besloten dat er na 2007 geen nieuwe belanghebbendengebieden meer zullen worden toegevoegd. Op 3 mei 2005 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat de gemeente zelf voorlopig geen initiatief meer zal nemen om op grotere schaal belanghebbendenparkeren in te voeren. Dit besluit is in nauw overleg met de wijkraden genomen.

Tegelijkertijd is besloten dat op initiatief van bewoners in een straat(deel), buurt of wijk parkeerregulering kan worden ingevoerd als uit een door die bewoners te houden enquête blijkt dat 60% voor die regeling is en als tenminste 60% heeft meegewerkt aan de enquête. Bovendien moet het aan te wijzen gebied direct aansluiten op al bestaand gebied met belanghebbendenparkeren.

Om inzicht te krijgen in het draagvlak voor de uitbreiding van parkeerregulering, is in maart 2009 op initiatief van de gemeente een nieuwe enquête uitgezet. Dit omdat er verschillende signalen vanuit de buurt kwamen omtrent het draagvlak. De enquête vond plaats in drie deelgebieden om zo goed mogelijk maatwerk te kunnen leveren. De resultaten waren als volgt:

<b>Gebied</b>	<b>Adressen (N)</b>	<b>Respos In %</b>	<b>Voorstanders In %</b>
Van Oosten de Bruijnstraat tot aan de Adriaan de Jongestraat, Adriaan de Jongestraat, Cornelis Schoonstraat, Jan van Zurenstraat	99	69,7	66,7
Karel van Manderstraat (rest), van Oosten de Bruijnstraat (rest), Zonnebloemstraat	194	60,8	49,2
Jasmijnstraat, Resedastraat, Anjelierstraat, Dahliastreet, Seringenstraat, Papaverstraat	138	50,7	37,1
Alle gebieden samen	431	59,6	50,6

Volgens de geldende maatstaven komt gebied 1 voor parkeerregulering in aanmerking. Dit is conform het advies van de wijkraad. In gebied 2 is ongeveer de helft voorstander en in gebied drie iets meer dan een derde deel.

Gedurende de gesprekken hebben verschillende bewoners zich voorstander getoond van het invoeren van betaald parkeren in de nachtelijke uren, bijvoorbeeld tussen 00:00 en 08:00. Deze vorm van regulering kan voorkomen dat er langdurig (langer dan een dag) in de wijk geparkeerd wordt door mensen die daar geen bestemming

hebben. Het alledaagse en ongewenste langparkeren door werknemers uit bijvoorbeeld de binnenstad wordt daarmee niet opgelost. De overlast in de nachtelijke uren is niet van dien aard dat op die momenten specifiek gereguleerd moet worden. Daarbij komt dat de parkeercontrole en de handhaving momenteel alleen overdag plaats vindt. Het uitbreiden van de controle-uren naar de nacht, specifiek in de omgeving van het Emmaplein, zou een buitenproportionele inzet van capaciteit en middelen vergen.

Ook een verbod om langer dan 24 uur te parkeren is aan de orde geweest. Dit voorstel is niet haalbaar omdat de controle op die maximale parkeertijd niet mogelijk is zonder deugdelijke registratie. Bij een maximale parkeertijd van twee of drie uur is een parkeerschijf nog wel bruikbaar, daarboven neemt de kans dat de auto (een keer per dag) gebruikt wordt fors toe.

### **Uitvoering**

De uitvoering krijgt gestalte door het plaatsen van verkeersborden en middels de uitgifte van parkeervergunningen in het bedoelde gebied.

### **Financiën**

<b>Post</b>	<b>Kosten</b>	<b>Baten</b>
Initieel (plaatsen borden en kleine aanpassingen aan de infrastructuur)	3.000	
Exploitatiekosten (vergunninguitgifte, controle en handhaving)	65.750	
Exploitatiebaten (vignetten, bezoekersschijven etc.)		74.000
Totaal jaarlijkse exploitatiebaten		8.250

De inrichtingskosten bedragen in totaal € 3.000. De totale exploitatielasten bedragen jaarlijks € 65.750 en de opbrengsten uit de exploitatie zijn € 74.000 per jaar. Dit wordt gedekt uit programma 8, product Parkeerbeleid.

Communicatie vindt plaats door een persbericht aan de media te zenden. De bij de evaluatie betrokken bewoners worden schriftelijk (per e-mail) door OGV/Beleid van het eindresultaat op de hoogte gesteld.

Alle bewoners van het uitbreidingsgebied ontvangen na dit besluit een brief van VVH/BB waarin een en ander wordt toegelicht en waarin de mogelijkheid om parkeervergunningen aan te vragen wordt toegelicht.

### **Bijlagen**

- A. Parkeersituatie Emmaplein en omgeving (september – december 2008)

Het college van burgemeester en wethouders

## **Parkeersituatie Emmaplein en omgeving**

---

September – december 2008

### ***Aanleiding***

Hoewel het lijkt alsof de laatste tijd het gebruik van het Emmaplein licht toeneemt, staat het dagelijks toch zo goed als leeg. Tegelijkertijd is er in het gedeelte van de Leidsevaartbuurt waar nog geen parkeerregulering ingevoerd is, dagelijks overlast door geparkeerde auto's van mensen die in de nabije omgeving werken of bestemmingen in de wijk bezoeken, zoals de Volksuniversiteit.

Het merendeel van de wijkbewoners beseft dat de bestaande situatie verbeterd kan worden. Het is alleen de vraag op welke manier dat moet gebeuren. Een deel van de wijk denkt dat met enkele aanpassingen in de regeling het gebruik van het plein kan verbeteren en de overlast teruggedrongen kan worden. Een andere groep bewoners vindt dat het betaald parkeren gedeeltelijk opgeheven moet worden.

Om inzicht te krijgen in wensen en mogelijkheden, is deze - voornamelijk verkeerskundige - evaluatie uitgevoerd. Het is geen evaluatie die zich bezig houdt met vraag en aanbod van parkeren en andere kwantitatieve vraagstukken. Dit is een evaluatie die zich bezighoudt met de kwaliteit van de woonomgeving. Deze evaluatie is evenmin gericht op het peilen van draagvlak binnen de wijk.

### ***Stand van zaken***

#### **Situatieschets**

Het Emmaplein is ingericht als terrein voor betaald parkeren. Het tarief op het Emmaplein is € 1,70 per uur met een maximum van € 4,- per dag. Met deze tariefconstructie wordt gepoogd het plein aantrekkelijk te maken voor langparkeerders. Dit blijkt in de praktijk niet te werken. Langparkeerders parkeren wel in de nabije omgeving, zoals de Karel van Manderstraat en de Ampzingstraat. Per 1 januari 2009 wordt in verschillende straten het belanghebbendenparkeren verder uitgebreid en daardoor zal het probleem waarschijnlijk verschuiven in zuidwaartse richting. Mogelijk dat de grotere loopafstanden het ongewenst parkeren ontmoedigen.

De bestaande overlast kan mogelijk ontstaan door:

- Bezoekers van (evenementen in) de Bavo-kerk (aangrenzend);
- Bezoekers van de Volksuniversiteit (op 100 meter afstand);
- Bezoekers van de Stadsschouwburg (op 400 meter afstand);
- Bezoekers van de sportvelden (op 250 meter afstand);
- Mensen die elders in een gebied voor belanghebbendenparkeren werken, zoals het Bos en Vaartkwartier of de Leidsebuurt.

Zolang de vraag naar parkeerplaatsen in Haarlem het aanbod overschrijdt, zal er een parkeerprobleem blijven bestaan. Dit probleem ontstond ooit in de drukke binnenstad. Nadat daar een begin werd gemaakt met parkeerregulering, verplaatste het probleem zich naar de randen van de binnenstad. Nadat ook de ring om het centrum werd gereguleerd, verplaatste het probleem zich verder naar de randen van de stad. Het olievlakeffect is in alle grotere plaatsen in Nederland waarneembaar en parkeerregulering is een gedeeltelijke oplossing voor het probleem. De oorzaak van het probleem is eenvoudig: het autogebruik is te hoog in relatie tot de ruimte die vooral in de oudere stadsdelen voor handen is.

#### **Parkeerenquête door Haarlem, najaar 2007**

In november 2007 heeft Haarlem een enquête uitgevoerd in de wijk. Uit de enquête bleek dat in een aantal straten belanghebbendenparkeren wenselijk was. In een aantal andere straten dachten de bewoners daar anders over. Daarom werd slechts in een gedeelte van de wijk belanghebbendenparkeren ingevoerd; het noordelijk gedeelte van de wijk om het Emmaplein.

## Bewonersenquête voorjaar 2008

Bewoners hebben omstreeks de jaarwisseling (2007 – 2008) een enquête uitgevoerd waaruit blijkt dat een meerderheid wil dat het parkeren op het Emmaplein weer gratis wordt. Daarnaast worden nog enkele andere parkeeroplossingen voorgelegd zoals blauwe zones en het realiseren van meer parkeerplaatsen.

De enquête kan om verschillende redenen als onvoldoende valide worden beschouwd:

- Het is niet bekend hoe groot de steekproef was en waar deze was uitgezet;
- In de enquête worden keuzes voorgelegd die niet tot de opties behoren;
- De voorgelegde keuzes worden geïsoleerd aangeboden;
- In de enquête worden mogelijkheden geschetst die wellicht niet haalbaar zijn of vanuit een bredere gemeentelijke benadering (algemene belangenbehartiging) niet wenselijk zijn.

De enquête is in april aangeboden aan de wethouder Verkeer. Tijdens de aanbieding is het probleem onderkend. Ook is toen aangegeven dat er verschillende opvattingen bestaan en dat er afwegingen gemaakt moeten worden. Het herstellen van de oorspronkelijke situatie hoort echter niet tot de mogelijkheden. Bovendien moeten er eenduidige regelingen worden ingevoerd. Afgesproken is toen dat de opvatting van de aanbieders bij de evaluatie betrokken zou worden.

## Gesprek met bewoners op 9 september 2008

Op 9 september 2008 hebben diverse bewoners in gesprek met de gemeente hun problemen en visie kenbaar gemaakt. Hierbij was ook de wijkraad vertegenwoordigd. De opvatting van de wijkraad is dat er op zich een goede balans is tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen, zolang deze op wijkniveau beschouwd wordt. Het zijn vooral de auto's "van buitenaf" die voor de parkeerdruk zorgen. Ook vindt de wijkraad dat de door de gemeente uitgevoerde enquête (uit november 2007) leidend moet zijn in het proces.

De bewoners van het Emmaplein en de vertegenwoordiging van de St. Bavokerk zijn van mening dat de parkeerregulering een verademing is voor het plein. Tegelijkertijd beseffen zij ook dat het plein overdag efficiënter gebruikt kan worden. Vooral als er een groter evenement in de kerk plaatsvindt, is er behoefte aan parkeerruimte. Ook voor het parkeren ten behoeve van andere activiteiten in de wijk zou het Emmaplein een rol kunnen spelen.

Dankzij de parkeerordering is het vandalisme afgenomen. Het "ruimere" en overzichtelijkere plein maar ook de regelmatige controle hebben wat dat betreft invloed.

Bewoners van de omgeving, en dan vooral uit het gedeelte waar nu nog geen regulering is, zijn ontevreden over de regulering. De actiegroep die ijvert voor het terugbrengen van gratis parkeren op het plein, is voorstander van:

- het afschaffen van betaald parkeren op het Emmaplein;
- voor het invoeren van blauwe zones;
- voor vrachtwagenverboden.

De actiegroep verwijt de gemeente dat er niet geluisterd wordt naar bewoners. De gemeente is van mening dat er wel geluisterd wordt maar dat dat niet betekent dat dan ook gehoor moet worden gegeven aan de wensen van de actiegroep. De gemeente herhaalt het standpunt dat het niet voor de hand ligt dat de parkeerregulering wordt teruggedraaid. Dat is in het huidige tijdsgewricht, waar de vraag naar parkeerruimte nog steeds toeneemt, een niet haalbare kaart. Als de vraag blijft toenemen en als ook in andere (nabijgelegen) delen van Haarlem parkeerregulering wordt ingevoerd, wordt het Emmaplein het "afvoerputje van de stad".

Op het eind van de bijeenkomst heeft de projectleider de volgende conclusies getrokken:

- Het belanghebbendenparkeren moet waarschijnlijk verder verfijnd worden;
- Er is een groep bewoners die het betaald parkeren wil terugdraaien en er is een groep bewoners die in principe tevreden is met de regeling.

Op de volgende bijeenkomst zal stilgestaan worden bij de mogelijke oplossingen.

Als mogelijke vervolgstappen zijn opgesomd:

- Wellicht de rest van de wijk alsnog enqueteren?;
- Gesprek met de wijkagent arrangeren?;
- Wellicht toch nog een parkeeronderzoek houden?;
- Duidelijk communiceren wat in het algemeen de aanleiding is om parkeerregulering in te voeren en wat dat voor de buurt betekent (en daar ook bij vermelden wat er gebeurt als je niets doet).

## **Mogelijkheden en onmogelijkheden**

### **Gemeentelijke beleid**

Het gemeentelijk parkeerbeleid is onder meer gericht op:

- Het beperken van de overlast als gevolg van (wijkvreemd) parkeren in woonwijken;
- Het zo eerlijk mogelijk verdelen van de beschikbare ruimte onder mensen die daar behoefte aan hebben;
- Het stimuleren van het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto om de verkeersonveiligheid, de overlast en milieuverontreiniging in te perken.

Om die doelstellingen te realiseren, zijn verschillende instrumenten inzetbaar. Belanghebbendenparkeren is er een van. Om belanghebbendenparkeren te laten werken is controle en handhaving nodig. Omdat controle en handhaving geld kost, wordt een bijdrage in die kosten verlangd van de mensen die baat bij de regeling hebben. Dit is in korte bewoordingen de reden waarom er parkeerbeleid gevoerd wordt en waarom daar kosten aan verbonden zijn voor de belanghebbenden. Het is een van de enige werkende en betaalbare mogelijkheden om de overlast door de toename van het autobezit in te dammen.

### **Onmogelijkheden**

Verschillende buurtbewoners willen dat het betaald parkeren op het Emmaplein wordt opgeheven en dat er weer gratis geparkeerd kan worden door iedereen. Deze optie is uitgesloten. Bij de overhandiging van de door bewoners uitgevoerde enquête, begin april 2008, is door de wethouder verteld dat teruggaan naar de oude situatie geen optie is. Deze zou inhouden dat er opnieuw parkeeroverlast ontstaat op het Emmaplein en de regeling is juist bedoeld om daar een einde aan te maken. Bovendien past deze uitzonderingspositie niet in het samenstel van maatregelen binnen het gemeentelijk parkeerbeleid.

Een andere onmogelijkheid is dat het belanghebbendenparkeren dat per 1 januari 2009 in enkele straten zal worden ingevoerd, niet doorgaat of wordt uitgesteld. Er is een procedure afgesproken over het invoeren van belanghebbendenparkeren. Deze is gevolgd en aan een verzoek van een meerderheid van bewoners wordt in alle gevallen voldaan. Inmiddels is wel besloten dat de manier van invoeren niet efficiënt is. Daarom wordt momenteel onderzocht of het invoeren van belanghebbendenparkeren in Haarlem meer gebiedsgericht kan geschieden.

Een blauwe zone, die ook als aanbeveling uit de door de bewoners gehouden enquête kwam, is ook niet wenselijk. In een blauwe zone is controle en handhaving nodig. De inkomsten uit bonnen, zo is dat wettelijk geregeld, gaan naar het rijk. Tegenover de uitgaven staan dus geen gemeentelijke inkomsten. Daardoor is het een dure maatregel die zal leiden tot verhoging van de parkeertarieven.

Andere maatregelen, zoals parkeerverboden voor vrachtwagens, zullen het probleem niet volledig oplossen. Bij vrachtwagens moeten we bovendien denken aan “echte” vrachtwagens. Voor busjes, bedrijfswagens en dergelijke bestaan geen aparte verboden.

### **Mogelijkheden**

Het verder uitbreiden van belanghebbendenparkeren in de wijk heeft tot gevolg dat er in het geregelde gebied voldoende plaats moet zijn voor belanghebbenden, zoals bewoners, hun bezoek en eventuele bedrijven in de buurt. Deze uitbreiding is al in gang gezet en zal per 1 januari 2009 ook worden ingevoerd in de volgende straten:

- Leidsevaart tot en met nummer 332
- Ampzingstraat
- Lourens Costerstraat
- Karel van Manderstraat tot en met nummer 59 / 70

Hoe met de overige straten zal worden omgegaan, is nog niet bekend. Het college heeft in ieder geval bepaald dat het niet wenselijk is om door te gaan met kleinschalige invoering nadat de bovenstaande straten zijn gereguleerd. Het invoeren van parkeerregulering in de rest van de wijk in één keer zou een optie kunnen zijn.

Zoals eerder opgemerkt is belanghebbendenparkeren de best werkende maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Dat betekent wel dat er kosten voor de belanghebbenden tegenover staan.

Op het Emmaplein zelf kan de balans tussen betaald parkeren en belanghebbendenparkeren wellicht verbeterd worden. Als er behoefte is aan meer parkeergelegenheid voor belanghebbenden, is het misschien raadzaam om de balans te veranderen ten koste van betaalde parkeerplaatsen. Deze behoefte is echter niet uit de gesprekken gebleken.

Het maximale tarief op het Emmaplein is € 4,- per dag. Het is een bijzonder tarief, gericht op langparkeerders, dat voor het Emmaplein in het leven is geroepen en uit oogpunt van duidelijkheid ook in de van Oosten de Bruijnstraat wordt gehanteerd. Kennelijk werkt dat tarief onvoldoende want er staan nauwelijks langparkeerders. Er zijn verschillende opties om de situatie te verbeteren. De vraag kan gesteld worden of:

- het maximum tarief van € 4,- per dag verder verlaagd moet worden zodat er meer langparkeerders komen;
- het plein eerder bedoeld moet zijn voor kortparkeren zodat de wijkfunctie versterkt wordt;
- er eventueel een groep regelmatige gebruikers is die met een aparte vergunning (onthefing voor betaald parkeren) ook op het plein mag parkeren;

Een suggestie van de bewoners om het eerste uur gratis te laten parkeren is niet haalbaar. Een (gratis) kaartje kan namelijk niet gemaakt worden zonder dat er geld ingeworpen wordt. Een minimale inworp is dus noodzakelijk. Wel is het mogelijk om een progressief of degressief tarief in te voeren. Een progressief tarief wordt hoger naarmate de tijd voortschrijdt, bijvoorbeeld de eerste twee uur een euro per uur en in alle volgende uren twee euro per uur. Twee uur parkeren kost dan twee euro en daarmee is kort parkeren juist aantrekkelijk. Bij een degressief tarief wordt ieder volgend uur juist goedkoper. Het eerste tarief is om langparkeren te ontmoedigen en het laatst om dat juist te bevorderen.

## ***Terugkoppeling 14 oktober 2008***

Op 14 oktober 2008 is met de betrokkenen overlegd over mogelijke oplossingen. De verschillende belangen van beide groepen werden nogmaals onderstreept en besproken. De standpunten van het college van Burgemeester en Wethouders worden nogmaals onder de aandacht gebracht.

Het uiteindelijke resultaat van die bijeenkomst is dat de volgende aanpak met betrekking tot het Emmaplein en de buurt als geheel de meest gewenste lijkt:

- Wijzig het tarief op het Emmaplein ten gunste van kortparkeren. Dat is gunstig voor bezoek aan de kerk, bezoek aan bewoners, winkels en het meeste bezoek aan het sportpark. Enkele uren parkeren is relatief goedkoop, meer dan vier uur parkeren wordt duurder. Een hele dag parkeren wordt daarmee ontmoedigd. Op die manier kan het Emmaplein de wijkfunctie prima vervullen. Een bezoek aan de schouwburg in de avonden is ook niet duur. Vooral het langparkeren overdag is niet aantrekkelijk meer.
- Stel vergunningenparkeren in de gehele wijk in. Gegeven de resultaten van de enquête uit 2007 is het voorstelbaar dat eerst gekeken wordt of de tariefswijziging op het Emmaplein effect heeft en of de aanstaande invoering op ondermeer de Leidsevaart tot verbetering van de situatie leidt. Als dat zo is, hoeft er misschien geen uitbreiding plaats te vinden. Een proefperiode van 6 maanden ligt voor de hand.
- Pas de bebording zodanig aan dat het duidelijk is welk parkeerregime op welke plaats geldt. Er moet een helder onderscheid zijn tussen de “parallelweg” en het plein zelf. Ook op het Bottemanneplein kan duidelijker aangegeven worden wat de bedoeling is.

Afgezien van de maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van de parkeersituatie in zijn algemeenheid en die op het Emmaplein in het bijzonder, is tijdens de bijeenkomst ook aandacht gevraagd voor:

- Parkeren op het Bottemanneplein: dat staat eigenlijk grotendeels leeg. Kan daar niet op een betere manier mee omgegaan worden?;
- Het betaald parkeren op de van Oosten de Bruijnstraat: kan dat opnieuw bekeken worden en geoptimaliseerd? Ook regelmatige controle is hier gewenst;
- Parkeren voor touringcars: kan dat misschien plaatsvinden op Westergracht (parallelstrook), Cuijpersplein of Emmaplein?;
- Parkeren door de thuiszorg is een probleem. Dit zal worden bekeken binnen het algemene parkeerbeleid dat de gemeente voert. Een wijkgerichte aanpak is moeilijk.



De communicatie over de aanpassingen is van belang. Aandachtspunten zijn:

- Maak duidelijk dat betaald parkeren vooral bedoeld is voor mensen met een bestemming in de wijk, zoals bezoek van bewoners, bezoek aan de kerk, aan Geel-Wit;
- Maak duidelijk waar wel en waar geen betaald parkeren (maar belanghebbendenparkeren) geldt;

Afgesproken werd dat de gemeente alle opties nader zal bekijken en in een volgende bijeenkomst het resultaat te bespreken.

## ***Nadere uitwerking en aanbeveling***

Op 26 november 2008 hebben twee verkeerskundigen de situatie ter plaatse bekeken. Op grond van alles wat op 14 oktober besproken is, is in de buurt bekeken welke oplossingen het best tot hun recht komen. Hieruit volgt:

- Het is wenselijk om het parkeertarief op het Emmaplein te wijzigen naar een tarief dat kortparkeren makkelijker maakt en langparkeren ontmoedigt. De gemeente stelt vooralsnog voor om de eerste vier uur 1 euro per uur te hanteren en de volgende uren 2 euro per uur. Dit tarief wordt nader onderzocht in het kader van de parkeerstrategie en getoetst op toepasbaarheid in de hele gemeente. Het zou ook kunnen dat de eerste twee uur een laag tarief geldt en dat het daarna duurder wordt. Hiervoor moet de parkeerverordening worden aangepast. Verwachte termijn van invoering: op zijn vroegst medio 2009.
- Vergunningenparkeren invoeren in de hele wijk. Vanuit verkeerskundig oogpunt is er geen bezwaar tegen spoedige invoering. Om dat weloverwogen in te voeren en rekening houdend met de wensen en gevoelens van bewoners, zou eerst een evaluatie van andere maatregelen moeten worden uitgevoerd:
  - Belanghebbendenparkeren in verschillende straten per 1 januari 2009; evaluatie middels een visuele parkeerdrukmeting medio 2009.
  - Eventueel aangepaste tarieven op het Emmaplein per medio 2009; evaluatie van het systeem per ultimo 2009.
  - Belanghebbendenparkeren in de totale wijk kan dus op zijn vroegst per 1 januari 2010 worden ingevoerd.
- Aanpassing van bebording op het Emmaplein. Visuele inspectie laat zien dat de situatie sterk voor verbetering vatbaar is. Hier wordt zo snel mogelijk mee begonnen.

De volgende aanscherpingen van de parkeerregulering in het Leidsevaartkwartier zijn aan te bevelen:

- Indien de tarieven op het Emmaplein worden aangepast, zou dat ook voor de van Oosten de Bruijnstraat moeten gelden (of feitelijk voor alle belanghebbendengebieden rondom de binnenstad van Haarlem). Daarmee wordt het bijvoorbeeld ook goedkoper voor bezoekers van de sportvelden en daarmee wordt enigszins recht gedaan aan diverse verzoeken uit de omgeving.
- Voor wat betreft het parkeren door touringcars: het Emmaplein heeft te weinig ruimte om touringcars te laten manoeuvreren. Zowel de lengte als de draaicirkel van een touringcar is te ruim. Dit is dus geen optie tenzij het plein ingrijpend wordt aangepast.
- Voor wat betreft het Bottemanneplein: het plein, en dan met name het gedeelte recht tegenover de ingang van de kerk leent zich uitstekend voor parkeren voor touringcars. Er is ruimte om te draaien en om stil te staan. Deze oplossing doet recht aan de vraag van de bewoners.
- Voor wat betreft de van Oosten de Bruijnstraat: de tarieven aanpassen conform het eventueel nieuw te voeren beleid maar vooral de bebording kritisch bekijken. Dit laatste wordt op korte termijn uitgewerkt. Bovendien wordt aan de afdeling Veiligheid, Vergunningen en Handhaving / Handhaving Openbare Omgeving gevraagd om regelmatig te controleren en dan met name in de drukste periodes.
- Voor wat betreft de thuiszorg: deze vraag moet bekeken worden in het licht van het parkeerbeleid in het algemeen. Een wijkgerichte aanpak is hierbij niet mogelijk. In de eerste maanden van 2009 zal hier aandacht aan worden besteed.

We kunnen vaststellen dat er in eerste instantie optimalisatie mogelijk is. Dit blijft beperkt tot het verbeteren van bebording en het intensiveren van parkeercontrole. Ook zal er een effect optreden als gevolg van het invoeren van belanghebbendenparkeren in verschillende straten.

In tweede instantie kan door een tariefswijziging het gebruik van het Emmaplein verbeteren. Zoals beschreven, kan dat op zijn vroegst medio 2009 plaatsvinden. Als dat nog niet voldoende is, kan tenslotte ook nog overwogen worden om de hele wijk aan te wijzen tot gebied voor belanghebbendenparkeren.

Het is aan te bevelen om de verbeteringen stapsgewijs uit te voeren. Op die manier kan het beste de vinger aan de pols gehouden worden en eventueel bijgestuurd worden op effect.

## ***Laatste bespreking op 2 december 2008***

Op 2 december 2009 is een laatste bespreking geweest binnen deze evaluatie die leidde tot voorliggende rapportage. De bewoners die de bewonersenquête hadden uitgevoerd, waren niet aanwezig omdat ze vonden dat er niet tegemoet werd gekomen aan hun wens om het Emmaplein weer gratis te maken. De aanwezigen zijn het er, bij monde van de wijkraad, over eens dat dat een gemiste kans is om nog invloed op het eindresultaat te hebben. Op een vijftal redactionele aanpassingen na, blijft de rapportage ongewijzigd.

Naar aanleiding van een e-mail van de bewoners die de bewonersenquête hebben uitgevoerd, zijn nog enkele redactionele aanpassingen gedaan in de desbetreffende paragraaf.

Aanvullend worden wel de volgende aanbevelingen gedaan:

- De wijkraad beveelt aan om de Jan van Zurenstraat en de Cornelis Schoonstraat met voorrang bij het gebied voor belanghebbendenparkeren te betrekken. Deze twee straten liggen per 1 januari 2009 ingeloten door straten waar het parkeren wel geregeld is. Eind oktober hebben bewoners van de Jan van Zurenstraat een handtekeninglijst getekend. Van de 21 adressen waren er 15 voorstander. Dat is meer dan 60% dus op grond van de eerder binnen de gemeente gehanteerde normen is invoering in die straat in ieder geval verdedigbaar.
- De wijkraad verzoekt ook om te bekijken of de Adriaan de Jongestraat meegenomen kan worden. Daarover wordt afgesproken dat dat alleen gebeurt als dat praktische voordelen geeft met betrekking tot duidelijkheid.
- Als er touringcars kunnen parkeren op het Bottemanneplein, beperk dat dan tot twee of hoogstens drie touringcars.
- Het pleingedeelte wordt uitsluitend voor betaald parkeren met dien verstande dat voor betaald parkeren ook ontheffingen kunnen worden uitgegeven.
- Het is vooral van belang dat schildersbedrijf van Pel ontheffingen krijgt om op het betaalde gedeelte van het Emmaplein te kunnen parkeren. De wat grotere bedrijfswagens passen moeilijk op de parallelweg.
- Gevraagd wordt om toch nog eens goed naar de verlichting van de parkeerautomaten te kijken.
- Gevraagd wordt om bij eventuele aanpassingen in de van Oosten de Bruijnstraat de historie goed in de gaten te houden en het belang van de bewoners te onderkennen. Er zijn daar bijzonder weinig parkeerplaatsen voor vergunninghouders ten opzichte van het aantal woningen.