



# Nota van beantwoording

## Nota Uitwerking parkeerregulering



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Voorgenomen beleidswijzigingen in de inspraak	3
1.2	Inspraakprocedure	3
1.3	Nota van beantwoording	4
1.4	Cijfermatig beeld van de inspraak	4
<b>2</b>	<b>Reactie van het college op de inspraak</b>	<b>6</b>
2.1	Inleiding	6
2.2	Het loslaten van (huidige) eindgrenzen van het betaald parkeergebied	6
2.3	Het invoeren van parkeerregulering bij een parkeerdruk van 85% of meer	7
2.4	Het toepassen van een aanpasbaar vergunningenplafond	7
2.5	Het wijzigen van het tarief voor bewonersvergunningen	8
2.6	Overige wijzigingen en correcties	9
2.7	Suggesties voor de nadere beleidsuitwerking	10
<b>3</b>	<b>Reacties op veel voorkomende zienswijzen</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Reacties wijkraden en belangenverenigingen</b>	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>Petitie 'Beperk het betaald parkeren in Haarlem'</b>	<b>25</b>
	<b>Bijlage 1 Reacties gemeenteraadsfracties</b>	<b>26</b>
	<b>Bijlage 2 Inspraakreacties</b>	<b>45</b>





## 1.1 Voorgenomen beleidswijzigingen in de inspraak

De ontstane (parkeer)situatie in verschillende Haarlemse wijken is een groeiend probleem. In veel wijken is de parkeerdruk zo hoog, dat alle parkeerplaatsen zijn bezet. Er wordt geparkeerd op stoepen en op kruispunten. Hierdoor is de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en de leefbaarheid in het geding. Door fietsen scholieren in onoverzichtelijke situaties, kan de brandweer er niet altijd door en kan je vaak met een rolstoel of kinderwagen niet op de stoep. Oude oplossingen zoals het verbreden van wegen en toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte bieden hierop geen afdoende antwoord meer. Er is ook simpelweg geen ruimte voor beschikbaar. Om de situatie niet verder te laten verslechteren, de parkeersituatie te normaliseren en op termijn ook ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten is het wenselijk en noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.

Met het Mobiliteitsbeleid heeft de gemeenteraad daarom eind 2021 besloten parkeerregulering uit te breiden als noodzakelijk onderdeel van de mobiliteitstransitie.

De nota Uitwerking parkeerregulering is gemaakt om uitwerking te geven aan dit besluit. Daarin worden drie beleidswijzigingen van het huidige parkeerbeleid voorgesteld om uitvoering te kunnen geven aan de verdere invoering van parkeerregulering. Deze wijzigingen zijn:

- Het loslaten van (huidige) eindgrenzen van het betaald parkeergebied;
- Het invoeren van parkeerregulering bij een parkeerdruk van 85% of meer;
- Het toepassen van een aanpasbaar vergunningenplafond, waarbij er altijd een parkeermogelijkheid is voor de eerste auto. Parkeermogelijkheid voor de tweede auto is afhankelijk van de parkeercapaciteit, de bewoner komt op de wachtlijst als het plafond is bereikt.

In de nota is opgenomen wat deze beleidswijzigingen betekenen voor Haarlem. Het belangrijkste is dat op grond van het criterium parkeerdruk  $\geq 85\%$  de komende jaren in 11 wijken de parkeerregulering wordt uitgebreid. Ook is opgenomen in welke parkeerzones deze wijken worden opgenomen. Voor deze zones gelden de huidige, al bestaande tarieven en parkeertijden. Met de invoering van een vergunningenplafond geldt voor alle huidige bewoners dat bij de start van de invoering van parkeerregulering het mogelijk is om de eerste én de tweede auto te parkeren.

### Meer ruimte voor groen, fietsen, spelen en elkaar ontmoeten

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad blijven, terwijl de stad groeit. Het bereikbaar houden van de groeiende stad is een grote uitdaging. Het vraagt om een verandering in omgaan met vervoer, de mobiliteitstransitie. Zo wil Haarlem alternatieven voor vervoer, zoals deelauto's, stimuleren. En schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Ondertussen werkt Haarlem aan meer parkeermogelijkheid, onder andere in parkeergarages. We zorgen dat erbij nieuwbouw niet nog méér auto's op straat bijkomen. Zo maken we op termijn ruimte voor groen, fietsen, spelen, opvang van klimaatverandering en elkaar ontmoeten.

## 1.2 Inspraakprocedure

Het college gaf op 11 oktober de nota 'Uitwerking parkeerregulering' vrij voor de inspraak. De inspraakperiode was van 19 oktober t/m 30 november 2022. De start van de inspraak is via verschillende kanalen gecommuniceerd. Halverwege de inspraakperiode is nogmaals gecommuniceerd over de inspraak met een video en berichten op de website van de gemeente en Facebook.

De nota Uitwerking parkeerregulering leeft onder de Haarlemmers. Er zijn 1.208 inspraakreacties binnengekomen; via het inspraakformulier op de website,

diverse mailadressen van de gemeente, inspraakreacties en brieven voor de commissie Beheer en via brieven. Het college dankt alle insprekers voor hun reacties en het aandragen van suggesties. Het college heeft haar uiterste best gedaan om alle inspraakreacties zo zorgvuldig en nauwkeurig mogelijk te beantwoorden. Omdat het om een zeer hoog aantal inspraakreacties gaat, kan het voorkomen dat reacties onvolkomenheden bevatten.

Veel zienswijzen gaan over de consequentie van de voorgestelde beleidswijzigingen, te weten het uitbreiden van het betaald parkeren in 11 wijken. In de zienswijzen gaat het ook vaak over het bestaande parkeerbeleid en -producten van de gemeente. In de Nota Uitwerking Parkeerregulering die in de inspraak lag, worden hier geen wijzigingen voor voorgesteld. Het bestaande parkeerbeleid blijft in stand, de voorgestelde wijzigingen in de uitwerking gaan over het uitbreiden van het parkeerreguleringsgebied, de invoering bij een hoge parkeerdruk (85% of meer) en het invoeren van een vergunningenplafond. Tot slot gaan veel reacties over bredere thema's zoals energiecrisis, woningcrisis, eenzaamheid en inflatie. Ook andere aspecten van mobiliteit worden genoemd, zoals het gebruik van openbaar vervoer, het wegennet en verkeersveiligheid. De nota van beantwoording geeft alleen antwoord op de reacties over parkeren en de uitbreiding van betaald parkeren.

Naast deze reacties beschouwt het college ook de reacties van de gemeenteraadsfracties in de raadscommissie Beheer van 3 november 2022 als inspraakreactie. Deze zijn in deze nota van beantwoording opgenomen in bijlage 1.

Ook ontving het college een petitie met de vraag het besluit om betaald parkeren in te voeren in de bedoelde 11 wijken te heroverwegen en in te trekken. Deze petitie is door 7.703 bewoners ondertekend.

### 1.3 Nota van beantwoording

In deze nota van beantwoording geeft het college antwoord op de inspraakreacties en geven we aan welke wijzigingen in het beleid worden doorgevoerd.

Deze nota van beantwoording is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: Overzicht van de wijzigingen

- Hoofdstuk 3: Veelvoorkomende zienswijzen en reactie van het college
- Hoofdstuk 4: Uitgelicht: reacties wijkraden en belangenverenigingen
- Hoofdstuk 5: Petitie 'Beperk het betaald parkeren in Haarlem'

In bijlage 1 zijn de opmerkingen van de raadsfracties van de commissie Beheer van 3 november opgenomen. In bijlage 2 zijn alle afzonderlijke zienswijzen voorzien van een reactie van het college.

We hebben veel reacties gekregen met overeenkomstigheden in de zienswijze. De antwoorden daarop zijn geclusterd. Met deze geclusterde antwoorden op de 17 veel voorkomende reacties geven we een groot deel van de insprekers antwoord. De veel voorkomende zienswijzen vindt u in hoofdstuk 3.

Niet alle zienswijzen, of onderdelen van zienswijzen, worden beantwoord met de reacties in hoofdstuk 3. De afzonderlijke reacties zijn terug te vinden in bijlage 2.

Omwille van privacy zijn de zienswijzen van particulieren in bijlage 2 geanonimiseerd. Iedere inspreker ontvangt, op het e-mailadres dat is opgegeven bij het indienen van de zienswijze, een mailbericht met daarin een persoonlijk nummer. Dit nummer correspondeert met de nummering van de zienswijzen in bijlage 2. Enkele insprekers hebben geen mailadres opgegeven, zij krijgen deze nota van beantwoording opgestuurd met hun reactie en antwoord van het college (niet de volledige bijlage 2).

### 1.4 Cijfermatig beeld van de inspraak

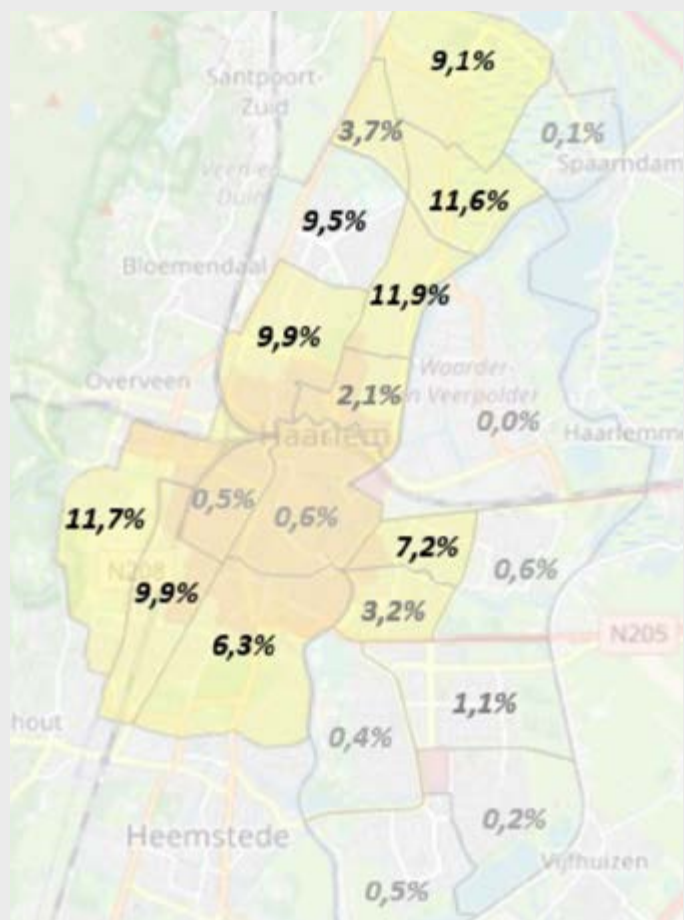
In totaal hebben bewoners, bedrijven en instellingen 1.208 inspraakreacties over de Nota Uitwerking parkeerregulering ingediend. Veel insprekers hebben op meerdere onderdelen van de voorgenomen beleidswijzigingen een reactie ingediend.

Van deze personen en/of organisaties zijn 102 zienswijzen (8%) voor en 1030 zienswijzen (85%) tegen de voorgenomen beleidswijzigingen. 77 reacties (6%) zijn neutraal geformuleerd en zijn bijvoorbeeld een vraag of suggestie.

De meeste reacties komen uit Haarlem (98%), de andere reacties komen vooral van bewoners uit buurgemeenten of mensen die in Haarlem werken.

Van de inspraakreacties is 90% afkomstig van particulieren (bewoners), terwijl van 7% niet duidelijk was wat voor soort inspreker de zienswijze had ingediend. Dit betekent dat 3% van de inspraakreacties afkomstig was van bedrijven, ondernemers, instellingen of belangenorganisaties zoals sportverenigingen en wijkraden.

Van bijna alle insprekers is bekend in welke wijk of gebied zij wonen. In de kaart is opgenomen welk beeld dit geeft over waar de inspraakreacties vandaan komen.



Hierbij valt bijvoorbeeld op dat veel zienswijzen (11,7% van alle Haarlemse zienswijzen) uit de wijk Duinwijk zijn ontvangen. Deze zienswijzen kwamen vooral uit de buurten Ramplaankwartier (57 zienswijzen) en Oosterduin (73 zienswijzen). Verder is op te merken dat het grootste deel van de reacties uit wijken komt waar op basis van dit voorstel betaald parkeren ingevoerd wordt. Tegelijkertijd zien we ook veel reacties (9,5% van alle Haarlemse inzendingen) uit de wijk Te Zaanenkwartier, terwijl hier vooralsnog geen betaald parkeren ingevoerd gaat worden.

Als nader bekeken wordt hoe het aantal zienswijzen uit de verschillende wijken zich verhoudt tot het aantal huishoudens dat een wijk kent, komt er vrijwel hetzelfde beeld naar voren. In zowel absolute als relatieve aantallen zijn de meeste zienswijzen uit Duinwijk ontvangen, met 91 zienswijzen per 1.000 huishoudens. De inwoners van Vondelkwartier, die in absolute aantallen op de zevende plaats komen, hebben 64 zienswijzen per 1.000 huishoudens ingediend. Hiermee hebben ze na Duinwijk relatief gezien de meeste zienswijzen ingediend. De inwoners van de Indische wijk hebben in absolute zin het op een na hoogste aantal zienswijzen ingediend met 50 zienswijzen per 1.000 huishoudens. Wanneer naar deze cijfers gekeken wordt, springt een deel van de wijk Duinwijk er uit: de buurt Oosterduin telt 265 zienswijzen per 1.000 huishoudens.

Het totaal aantal huishoudens in de uitbreidingsgebieden in de 11 wijken samen is ruim 20.000.

## 2 Reactie van het college op de inspraak



### 2.1 Inleiding

De inspraakreacties geven aanleiding om de voorgenomen beleidswijzigingen op een aantal punten aan te passen en aan te vullen. In dit hoofdstuk worden deze wijzigingen per beleidswijziging beschreven. Het college brengt 1 inhoudelijke wijziging aan op de in de nota Uitwerking parkeerregulering opgenomen beleidswijzigingen. De drie voorgestelde beleidswijzigingen worden in de paragrafen 2.2 tot en met 2.4 toegelicht. Daarnaast wordt naar aanleiding van de inspraak een nieuwe beleidswijziging voorgesteld voor wat betreft het tarief voor de eerste bewonersvergunning (paragraaf 2.5). Naast deze beleidsmatige wijzigingen geven de inspraakreacties aanleiding om correcties (aanvullingen en verduidelijkingen) in de nota Uitwerking parkeerregulering door te voeren om de nota duidelijker en begrijpelijker te maken. Deze zijn opgenomen in paragraaf 2.6.

In de zienswijzen zijn door insprekers ook suggesties gedaan. In paragraaf 2.7 wordt toegelicht welke suggesties het college meeneemt bij de beleidsuitwerking.

### 2.2 Het loslaten van (huidige) eindgrenzen van het betaald parkeergebied

Het college stelt voor deze beleidswijziging een wijziging voor.

Het college heeft veel signalen ontvangen van bewoners die zich niet herkennen in de stelling dat in de buurt, waarin zij wonen, sprake is van een parkeerprobleem. Dit heeft er soms mee te maken dat een wijk een samenvoeging is van meerdere buurten.

Ondanks dit verschil in parkeerdruk binnen een wijk vindt het college het niet raadzaam om de parkeerregulering per buurt in overweging te nemen. De reden is dat er minder logische gebieden ontstaan met als gevolg ongecontroleerde waterbedeften binnen een wijk. Dit betekent dat het parkeerprobleem zich naar een andere plek verplaatst. Een brede aanpak waarbij parkeerregulering per wijk wordt ingevoerd beperkt het risico op een waterbedeefte.

Het college constateert dat bij enkele buurten sprake is van een infrastructurele barrière in combinatie met de grotere afstand tot de binnenstad. De buurten Zuiderhout (onderdeel van Haarlemmerhoutkwartier), Ramplaankwartier en Oosterduin (onderdeel van Duinwijk) zijn gescheiden van de rest van de wijk door een barrière. Voor

Ramplaankwartier en Oosterduin is dat de westelijke randweg (N208), voor Zuiderhout is deze barrière een combinatie van de N205 en het stadspark Haarlemmerhout. Het college vindt het noodzakelijk om, ter voorkoming van een ongewenste verschuiving van de parkeerdruk naar deze buurten, te blijven vasthouden aan de invoering van parkeerregulering op wijkniveau.

Het college stelt voor om in deze buurten parkeerregulering in te voeren omdat zij onderdeel zijn van een wijk met een parkeerdruk van 85% of meer, maar deze buurten toe te voegen aan parkeerzone D. Voor de bewoners in de buurten Oosterduin, Ramplaankwartier en Zuiderhout betekent dit een parkeerbeleid met lagere tarieven voor de bewonersvergunningen, lager uurtarief op straat en kortere tijden voor betaald parkeren. Het betekent ook dat men een parkeervergunning heeft die in een beperkter gebied geldig is, namelijk alleen in parkeerzone D.

In deze beleidswijziging is er één uitzondering. Dat is de buurt Veldzicht (ten noorden van het Ramplaankwartier) die ook ten westen van de randweg ligt. Deze buurt is in het huidige betaald parkeren gebied al onderdeel van parkeerzone C en blijft daarom C. In de evaluatie in 2026 bekijkt het college deze situatie opnieuw. De rest van de wijken Duinwijk, Houtvaartkwartier en Haarlemmerhoutkwartier waarin bovenstaande buurten liggen blijven onderdeel van parkeerzone C.

### Ontvangen suggesties over invoering betaald parkeren, begrenzing en zones:

- Voer in heel Haarlem gereguleerd parkeren in
- Maak Ramplaankwartier zone D
- Behandel Oosterduin apart van Duinwijk
- Trek Zuiderhout los van rest van de wijk
- Deel de zones op in kleinere zones

### 2.3 Het invoeren van parkeerregulering bij een parkeerdruk van 85% of meer

Het college stelt voor deze beleidswijziging geen wijziging voor.

De gemeente heeft twee suggesties ontvangen over deze beleidswijziging:

- Heroverweeg het percentage van 85%
- Voer in Te Zaanenkwartier ook betaald parkeren in

Uit de richtlijnen en aanbevelingen van het kennisplatform CROW blijkt dat een parkeerdruk van 85% een omslagpunt vormt waarop de parkeersituatie in een gebied verslechtert. Automobilisten moeten langer zoeken naar een vrije parkeerplaats. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen en meer uitstoot van schadelijke stoffen. Dit zijn de negatieve gevolgen van een hoge parkeerdruk op de leefbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid in een wijk. Ook andere gemeenten passen dit percentage toe, of een percentage dat iets hoger of lager

is. De toegepaste percentages variëren veelal tussen de 80% en 90%.

De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier is gemiddeld 80%. Om die reden is invoering van betaald parkeren nu niet aan de orde.

### 2.4 Het toepassen van een aanpasbaar vergunningenplafond

Het college stelt voor deze beleidswijziging geen wijziging voor.

De gemeente heeft twee suggesties ontvangen over het plafond: een specifiek gericht op de overgangsregeling en een andere gericht op de parkeermogelijkheid voor de 1e auto per woning.

In de zienswijze over de overgangsregeling wordt de suggestie gedaan om voor de huidige bewoners maar één vergunning te garanderen. Dat betekent in feite dat er geen sprake is van een overgangsregeling voor huidige bewoners.

Voor de huidige bewoners van de uitbreidingsgebieden is gekozen voor een overgangsregeling omdat bij veel bewoners sprake is van een bestaande situatie, waarin men gewend is – dan wel noodzakelijk – aan 2 auto's. Dit bijvoorbeeld door de werksituatie. Het college vindt het niet wenselijk om deze huidige bewoners te confronteren met een wijziging die hun levensstijl wezenlijk raakt. Het college vindt een coulante regeling om die reden gewenst. Voor nieuwe inwoners is dat anders, omdat zij een bewuste afweging maken voor een bepaalde woonstad en woonomgeving, waaronder ook de condities op parkeergebied.

De tweede suggestie uit één van de zienswijzen is om de parkeermogelijkheid voor de 1e auto niet te hanteren, maar deze onder het stelsel van het vergunningenplafond te brengen.

Als er een parkeermogelijkheid voor de 1e auto voor de woonadressen geldt, dan leidt dit tot een mogelijke overschrijding van het vergunningenplafond, mogelijk langer (gedeeltelijk) handhaven Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) en een hogere parkeerdruk. Maar ook tot een zeker comfort voor nieuwe inwoners van Haarlem, namelijk dat het mogelijk is om de 1e auto te parkeren. Naar verwachting leidt dit er ook toe dat het enige jaren langer duurt voor de parkeerdruk in overeenstemming is met het vergunningenplafond.

Als er geen parkeermogelijkheid voor de 1e auto voor de woonadressen geldt, dan leidt dit eerder tot een lagere parkeerdruk in de gereguleerde gebieden, een snellere afname van het Canadees parkeren en op kortere termijn ruimte voor andere zaken, zoals vergroening. Maar dit leidt tegelijkertijd ook tot een langere wachtlijst voor een parkeermogelijkheid oplopend tot meer dan 2 jaar in een aantal vergunninggebieden. En mogelijk tot een moeilijkere afweging voor nieuwe inwoners van Haarlem door het niet kunnen parkeren van de (1e) auto. En verder ook tot meer auto's die in andere – nog niet betaald parkeren – gebieden gaan parkeren.

Alles overwegende handhaaft het college de overgangsregeling en het voorstel om het parkeren van de 1e auto mogelijk te blijven maken. Dit doet het college omdat dit al een forse stap is ten opzichte van het vertrekpunt (de huidige situatie met ongereguleerd parkeren) en dit niet leidt tot ongewenste

parkeerbewegingen naar andere niet betaald parkeren wijken. En ook om Haarlem als aantrekkelijke woonstad te blijven profileren.

## 2.5 Het wijzigen van het tarief voor bewonersvergunningen

Het college stelt een wijziging voor over het tarief voor bewonersvergunningen.

De Nota Uitwerking parkeerregulering bevat drie beleidswijzigingen. De tarieven voor de parkeervergunningen of het geldende uurtarief zijn hier geen onderdeel van. Het vertrekpunt is het in stand houden van het bestaande parkeerbeleid en de regels voor tarieven, parkeertijden e.d.

Het college heeft tijdens de inspraakperiode toch veel zienswijzen ontvangen over het tarief.

### Ontvangen suggesties over de parkeertarieven (145 zienswijzen):

- Eerste vergunning gratis (42)
- Vergunningen voor bewoners gratis (22)
- Tweede vergunning goedkoper (18)
- Bezoekersparkeren lager tarief of gratis of gratis voor minimaal een aantal uren of bijvoorbeeld overdag (154)
- Eerste vergunning goedkoper (13)
- Eerste vergunning gratis en tweede vergunning duurder (10)
- Korting voor specifieke doelgroepen (zoals gebruik van milieuvriendelijke auto, lage inkomens, mindervaliden, rond de kerk of klanten) (8)
- Gratis parkeren op specifieke momenten zoals weekend, avond of zondag (4)
- Overige suggesties: maak het tarief afhankelijk van omvang voertuig, leg tariefstijgingen vast, maak hogere tarieven in het centrum en hoger dagtarief Emmaplein, maak gelijke tarieven voor C en D, maak tweede vergunning duurder, doe lagere tarieven in de parkeergarages en laat alleen bedrijfswagens betalen.

Het college realiseert zich dat de tarieven voor bewonersparkeervergunningen door veel Haarlemmers als hoog kunnen worden ervaren. Overigens zijn de tarieven voor bewonersparkeervergunningen in Haarlem vergelijkbaar met andere steden.

De tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning verschillen volgens het bestaande

parkeerbeleid. De 1e parkeervergunning kost, in verhouding tot de algemene kosten van een auto, relatief weinig. Voor de 2e parkeervergunning geldt een hoger tarief. Hiermee streeft het college naar een aanmoediging om het bezit en gebruik van de 2e auto te heroverwegen. Dit past bij de gewenste mobiliteitstransitie waar de gemeente Haarlem op inzet.

Haarlem heeft verschillende tarieven binnen de stad; hierbij is onderscheid gemaakt in drie zones. Het tarief wordt bepaald door de afstand vanaf het centrum. Hoe verder de wijk van het centrum is, hoe lager de kosten voor de bewonersvergunning worden. Zo'n systematiek zien we in praktisch alle gemeenten in Nederland. Heroverweging hiervan vindt het college niet passend.

Door de vele zienswijzen over de tarieven stelt het college twee wijzigingen voor. Het college is zich er van bewust dat veel bewoners en ondernemers getroffen worden door hoge inflatie en hoge energietarieven. De invoering van betaald parkeren is voorzien vanaf 2024. Dit betekent voor inwoners en bedrijven in deze uitbreidingsgebieden dat ze dan geconfronteerd worden met kosten.

### Tariefsverlaging eerste bewonersvergunning

Het college stelt voor om de tarieven voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D te verlagen. Haarlemmers betalen per jaar voor de 1e vergunning 99 euro in parkeerzone C en 64 euro in parkeerzone D. Dit lagere tarief geldt ook voor de bestaande bewoners met een parkeervergunning in zone C en gaat vanaf 1 januari 2024 in.





Parkeerzone	Vergunning bewoners	
	1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>
Zone C	€ 99,- per jaar	€ 438,- per jaar
Zone D	€ 64,- per jaar	€ 280,- per jaar

Het college kiest ervoor om alleen het tarief voor de 1e vergunning te verlagen. De 2e vergunning wordt niet verlaagd. Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie.

### Tarieven bewonersvergunning blijven drie jaar gelijk

De tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D worden niet verhoogd in de periode 2024-2026. De tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd. Het college kiest hiervoor om bij de uitbreiding van betaald parkeren bewoners niet tussentijds te confronteren met een verhoging van de tarieven.

Dat betekent dat de tarieven voor de eerste en de tweede vergunning de komende drie jaar gelijk blijven. Haarlemmers weten zo waar ze aan toe zijn.

## 2.6 Overige wijzigingen en correcties

De correcties hebben betrekking op het meer helder omschrijven en verduidelijken van wat er wordt bedoeld en op het actualiseren van de informatie. Bij de wijzigingen is de tekst inhoudelijk anders of is er een aanvulling gedaan op de bestaande tekst.

Een suggestie is bijvoorbeeld het gebruik van namen van buurten en wijken die bekend zijn bij de bewoners.

Naar aanleiding van de inspraak heeft het college de volgende wijzigingen doorgevoerd in de Nota uitwerking parkeerregulering:

- Een aanpassing in de zone-indeling, zie 2.2.
- Twee wijzigingen in de hoogte van de tarieven, zie 2.5.
- Er is nader toegelicht hoe en op welke momenten onder andere belangenorganisaties, sportverenigingen en ondernemersverenigingen worden betrokken bij de uitbreiding van de parkeerregulering.
- Een nadere uitleg van de stapsgewijze verandering van de inrichting van de openbare ruimte in Haarlem. Er komt minder ruimte beschikbaar voor de auto en meer ruimte voor groen, fietsparkeren en deelmobiliteit.
- In de nota uitwerking parkeerregulering stond opgenomen dat het college extra deelmobiliteit wil aanbieden in de wijken met betaald parkeren. Dit is aangevuld met een probeeractie om tegen lagere kosten een deelauto uit te proberen.

Daarnaast zijn er correcties doorgevoerd in de Nota uitwerking parkeerregulering. Hieronder zijn een paar uitgelicht:

- Het parkeertarief en de vergunningtarieven zijn in overeenstemming gebracht met de tarieven van 2023.
- Verduidelijkt is dat het voor een wijk of buurt mogelijk blijft om bij de gemeente een draagvlakonderzoek aan te vragen voor de invoering van parkeerregulering.
- Verduidelijkt is dat een wijk een clustering is van meerdere buurten. Op de [kaart van Haarlem](#) kan de wijk- en buurtindeling worden ingezien.
- Bij de uitwerking van het aanpasbaar vergunningenplafond is verduidelijkt dat de mogelijke overschrijding van het plafond is gemaximeerd. De gemeente kan het plafond niet overschrijden als daardoor bewoners op plekken moeten parkeren waar dit op basis van verkeerswet- en regelgeving niet is toegestaan (bijvoorbeeld binnen 5 meter van een kruispunt).
- Nadere toelichting van bestaand parkeerbeleid en vergunningsproducten, zoals bezoekersparkeren en regeling voor mantelzorgers. Duidelijk aangeven waar de regelingen staan en worden uitgelegd op [haarlem.nl/parkeren-en-verkeer](https://haarlem.nl/parkeren-en-verkeer).

## 2.7 Suggesties voor de nadere beleidsuitwerking

In de zienswijzen zijn door veel insprekers suggesties gedaan.

De gemeente heeft meer dan 130 verschillende suggesties ontvangen. Eén van deze suggesties is bijvoorbeeld: 'Maak de eerste vergunning gratis voor bewoners'. Deze suggestie komt in 42 zienswijzen terug.

Er zijn meerdere suggesties die ook in andere bewoordingen terugkomen als opmerking of stelling in de zienswijzen. Een suggestie van een inspreker is bijvoorbeeld: 'voorstel om de buurt Oosterduin apart te beschouwen van de wijk Duinwijk'. Een opmerking of stelling van een inspreker is bijvoorbeeld: 'de buurt Oosterduin heeft een veel lagere parkeerdruk als de rest van de wijk'.

Veel voorkomende suggesties zijn daarom vaak gelijk aan de veelvoorkomende reacties die in hoofdstuk 3 zijn opgenomen.

Ook ontving de gemeente meerdere suggesties die over de bestaande regels van het parkeerbeleid gaan. Het huidige parkeerbeleid is niet altijd bekend in de wijken waar de parkeerregulering nog niet is ingevoerd. De suggesties over het bestaande parkeerbeleid worden niet overgenomen, omdat het bestaande parkeerbeleid het vertrekpunt is bij de uitbreiding. De suggesties kunnen worden meegenomen wanneer er sprake is van een herziening van het parkeerbeleid.

### Ontvangen suggesties over het bestaande parkeerbeleid

- Weer bedrijfsauto's en campers uit de buurt
- Gebruik andere parkeertijden zodat alleen 's avonds het gebruik van een parkeervergunning nodig is
- Geef maar 1 vergunning per adres
- De mogelijkheid om met de parkeervergunning ook in andere zones te parkeren
- Vergunningen voor meer dan 2 auto's
- Bezoekersregeling ook voor de nieuwe wijken
- Ontheffingen voor maatschappelijke instellingen/kerken
- Geen beperking in aantal uren bezoekersparkeren
- Geef iedere bewoner minimaal 1 vergunning, ook bewoners van nieuwbouw en ook GROEP
- Geef iedere bewoner minimaal 2 vergunningen
- Geef geen vergunningen aan werknemers
- Zet parkeermeters neer voor horecaklanten
- Maak parkeerplekken Plaza West goedkoper
- Verwijder invalidenplaatsen

Daarnaast zijn er suggesties gedaan die niet passen bij de doelstellingen van de gemeente Haarlem, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie Haarlem 2045 die richting geeft aan de ontwikkeling van de stad. Een daaruit voortkomende strategische keuze is de mobiliteitstransitie (Mobiliteitsbeleid,

2021), waarbij de rol van de auto afneemt en die van fietsen en OV toeneemt.

Suggesties die niet passen bij het beleid van Haarlem zijn bijvoorbeeld: de openbare ruimte anders inrichten om meer parkeerruimte te creëren, door onder andere stoepen te versmallen, meer (gratis) parkeerplekken maken, elke woning een parkeerplek geven en zorgen voor meer parkeerplekken in nieuwbouw.

Ook zijn er suggesties gedaan die wel aansluiten bij het doel van de mobiliteitstransitie en het op termijn ruimte maken voor groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten. Het is wenselijk en noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.

Tot slot zijn er suggesties gedaan die geen invloed hebben op de beleidswijzigingen van de Nota Uitwerking parkeerregulering zelf, maar wel interessant zijn om mee te nemen bij de verdere uitwerking van de uitbreiding van betaald parkeren. Het college weegt bij de uitwerking van het beleid deze suggesties af en neemt waar mogelijk deze suggesties mee in de uitwerking.

### Ontvangen suggesties voor de verdere beleidsuitwerking

- Stimuleer deelmobiliteit
- Gebruik leegstaande parkeerplekken/garages
- Stel een fonds in waarbij de opbrengsten gaan naar verbeteren van de leefbaarheid, groen en deelmobiliteit
- Gratis/goedkoop parkeren bij sportcentrum/-vereniging, voor bijvoorbeeld een maximum aantal uur
- Extra parkeerplaatsen creëren bijvoorbeeld aan de rand van de wijk of stad of door parkeergarages te verplaatsen naar de Waarderpolder
- Voer pilots uit
- Stimuleer parkeren op parkeerterreinen
- Ga met sportverenigingen in gesprek
- Stel een evaluatieplan op

### Ontvangen suggesties voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte

- Stimuleer fietsen
- Keur Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) wettelijk goed
- Maak meer straten eenrichtingsverkeer
- Kijk samen met bewoners hoe de wijk verbeterd kan worden
- Geef parkeervakken beter aan
- Geef duidelijk aan/maak het onmogelijk waar niet geparkeerd mag worden
- Plaats meer groen
- Laten zien wat je wilt bereiken/wat je plannen zijn voor de wijkverbeteringen

### 3 Reacties op veel voorkomende zienswijzen



In de 1.208 zienswijzen komen 17 reacties veel voor. De reactie van het college op deze veelvoorkomende reacties staan in dit hoofdstuk. Het gaat om de volgende thema's:

- Parkeerprobleem / parkeertellingen
- Tarief/ kosten
- Participatie/ draagvlak
- Andere (parkeer)oplossingen, handhaving en vervoersalternatieven
- Overig

Naast deze veelvoorkomende reacties zijn er ook veel reacties ontvangen die over het bestaande parkeerbeleid gaan (onder andere de bezoekersregeling, vergunningen voor specifieke doelgroepen zoals mantelzorgers en het aantal vergunningen per adres), nieuwbouw, bedrijfsauto's, grote voertuigen, de mogelijkheden om ruimte te creëren voor o.a. groen en fietsparkeren en Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep). Een reactie op deze zienswijzen staat in bijlage 2, bij de beantwoording van de individuele zienswijzen.

#### Parkeerprobleem/parkeertellingen

##### A. Inspreker vindt dat er geen sprake is van een (parkeer)probleem (415 zienswijzen)

###### *Reactie van het college*

De vraag of er sprake is van een parkeerprobleem is subjectief en per persoon verschillend. Sommige bewoners zien het als probleem als zij hun auto twee straten verderop moeten parkeren, een ander heeft hier geen moeite mee. Ook blijkt dat niet alle bewoners het een probleem vinden als er half op de stoep wordt geparkeerd. Uit verschillende bronnen, zoals het jaarlijkse bewonersonderzoek, meldingen die de gemeente ontvangt en reacties op de Nota uitwerking parkeerregulering, blijkt dat veel bewoners in hun wijk wel een parkeerprobleem ervaren.

Van kennisplatform CROW en uit beleidsuitgangspunten in vergelijkbare gemeenten blijkt dat een parkeerdruk van 85% een omslagpunt vormt waarop de parkeersituatie in een gebied verslechtert. Automobilisten moeten langer zoeken naar een vrije parkeerplaats. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen en meer uitstoot van schadelijke stoffen. Dit zijn negatieve gevolgen van een hoge parkeerdruk op de leefbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid in een wijk. Het college vindt de situatie bij een parkeerdruk van 85% of meer dus wel degelijk een probleem en ook nog een probleem dat zo groot is om in te grijpen.

###### *Conclusie*

Dit leidt niet tot een wijziging.

##### B. Inspreker vindt dat de invoering van betaald parkeren het parkeerprobleem niet oplost (206 zienswijzen)

###### *Reactie van het college*

Invoering van parkeerregulering is één van de krachtigste maatregelen die het college kan treffen om parkeerproblemen aan te pakken. Met parkeerregulering wordt invloed uitgeoefend op het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. De belangrijkste effecten van betaald parkeren, gecombineerd met een vergunningenstelsel en vergunningenplafond, op de parkeerdruk zijn:

- Per huisadres worden maximaal 2 bewonersparkeervergunningen uitgegeven. Dit betekent dat voor de 3e, 4e of meerdere auto's in bezit van bewoners geen ruimte is in de openbare ruimte. Per wijk verdwijnen hierdoor tientallen auto's uit de openbare ruimte.
- Voor de huidige bewoners geldt een overgangsregeling, wat betekent dat er voor alle 1e en 2e auto's van huidige bewoners parkeergelegenheid is.
- Voor nieuwe bewoners geldt dat er alleen een parkeermogelijkheid voor de 1e auto is. Voor een eventuele 2e auto geldt dat deze op de wachtlijst

komt als het vergunningenplafond is bereikt. Dit leidt op termijn tot een lagere parkeerdruk.

- De gemeente stuurt in gebieden waar parkeerregulering geldt strikt aan op het gebruik van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garagebox, parkeerplaats onder een appartementencomplex of een oprit). Het aantal geparkeerde auto's van bewoners op straat neemt hierdoor af omdat er geen (tweede) parkeervergunning wordt uitgegeven.
- In gebieden waarin parkeerregulering geldt kan de gemeente beter aansturen op het juiste gebruik van openbare parkeerplaatsen. Het stallen van voertuigen (campers, grote voertuigen) waarvoor een parkeerverbod geldt komt minder vaak voor.
- Betaald parkeren heeft in algemene zin een dempend effect op de parkeerdruk in de openbare ruimte (wijkvreemde parkeerders worden gedeeltelijk geweerd).

De invoering van parkeerregulering zorgt voor een lagere parkeerdruk in de openbare ruimte. Daarnaast stelt het college maatregelen voor, zoals het verruimen van de parkeermogelijkheden voor bewoners in de gemeentelijke parkeergarages. Deze maatregelen dragen ook bij aan minder geparkeerde auto's op straat.

### **Conclusie**

Dit leidt niet tot een wijziging.

### **C. Inspreker vindt dat de parkeersituatie in de buurt waar inspreker woont, niet vergelijkbaar is met de situatie in de rest van de wijk (113 zienswijzen)**

#### **Reactie van het college**

Het college heeft veel signalen ontvangen van bewoners die zich niet herkennen in de stelling dat in de buurt, waarin zij wonen, sprake is van een parkeerprobleem. Dit heeft er soms mee te maken dat een wijk een samenvoeging is van meerdere buurten. Het kan voorkomen dat in een wijk als geheel sprake is van een gemiddelde parkeerdruk van 85% of hoger, waarbij de parkeerdruk in buurt A op 75% ligt en in buurt B op 95%. Gemiddeld ligt de parkeerdruk dan op 85%. Hierdoor kan de parkeerdruk anders worden ervaren in de verschillende delen van de wijk.

Ondanks dit verschil in parkeerdruk binnen een wijk vindt het college het niet raadzaam om invoering van betaald parkeren per buurt te overwegen. De reden is dat er minder logische gebieden ontstaan met als gevolg ongecontroleerde waterbedeften binnen een wijk. Dit betekent dat het parkeerprobleem zich naar een andere plek verplaatst. Een brede aanpak met invoering van parkeerregulering per wijk, beperkt het risico op waterbedeften.

De Westelijke Randweg N208 en N205 doorsnijdt de vergunninggebieden C West en C Zuid. De 85% wijken Duinwijk, Houtvaartkwartier en Haarlemmerhoutkwartier worden doorsneden door de N208 en N205. De buurten Oosterduin, Ramplaankwartier en Zuiderhout, en enkele straten uit het Houtvaartkwartier – liggen aan de westzijde van de N208 en de zuidzijde van de N205. Het college stelt voor om

deze buurten toe te voegen aan parkeerzone D, door de grotere afstand tot het centrum in combinatie met de fysieke barrièrewerking van de N208 en N205 en de Haarlemmerhout.

Voor de bewoners in de buurten Oosterduin, Ramplaankwartier en Zuiderhout betekent dit een parkeerbeleid met lagere tarieven voor de bewonersvergunningen, lager uurtarief op straat en kortere tijden voor betaald parkeren. Het betekent ook dat men een parkeervergunning heeft die in een beperkter gebied geldig is, namelijk alleen in parkeerzone D. Door de fysieke barrière van de randweg treedt er naar verwachting geen waterbedeften (verschuiven van parkeren naar een andere buurt of wijk) tussen het deel van de wijk met parkeerzone C en het andere deel van de wijk met parkeerzone D.

Het voorstel is om de buurten Oosterduin, Ramplaankwartier en Zuiderhout onderdeel te laten uitmaken van parkeerzone D.

### **Conclusie**

Dit leidt tot een wijziging.

**D. Inspreker vindt dat de uitbreiding van betaald parkeren leidt tot een verschuiving van het parkeerprobleem naar naastgelegen wijken binnen Haarlem of naar buurgemeenten (Heemstede, Aerdenhout en Bloemendaal) (78 zienswijzen)**

#### **Reactie van het college**

Inspreker constateert terecht dat de invoering van betaald parkeren kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk naar naastgelegen wijken; dit wordt het waterbedeffect genoemd. Dit geldt met name voor wijken waar (voorlopig) vrij parkeren blijft gelden. Om in beeld te brengen of hier sprake van is voert de gemeente in 2024 en 2026 opnieuw parkeertellingen uit. De resultaten van deze metingen worden gebruikt om het effect van de uitbreiding van parkeerregulering op de parkeerdruk te bewaken en toekomstige besluiten te nemen over de invoering van parkeerregulering in de overige wijken. Dit betekent dat in het najaar van 2026 een besluit wordt genomen of betaald parkeren ook in andere wijken wordt ingevoerd.

Inspreker constateert terecht dat met de uitbreiding van betaald parkeren de grens van betaald parkeren verder opschuift richting de gemeentegrenzen. Er is contact met de buurgemeenten wat dit mogelijk voor hen betekent. Er bestaat een risico dat auto's uit Haarlem na de uitbreiding van het betaald parkeren buiten de gemeentegrenzen parkeren. Vanuit de buurgemeenten en de gemeente Haarlem wordt in de gaten gehouden of hier sprake van zal zijn.

#### **Conclusie**

Dit leidt niet tot een wijziging.

**E. Inspreker vindt dat de gebruikte parkeertellingen niet representatief zijn of is hiermee niet bekend (103 zienswijzen)**

#### **Reactie van het college**

Om de parkeerdruk in de Haarlemse wijken objectief te beoordelen maakt het college in de nota Uitwerking parkeerregulering gebruik van de resultaten van parkeertellingen. Deze parkeertellingen zijn uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau (Trajan). De onderzoeksrapporten zijn te vinden op de website van de gemeente.

Veel insprekers geven aan dat zij de parkeertellingen niet representatief vinden omdat de tellingen zijn uitgevoerd in de coronatijd. Het college realiseert zich dat door corona bewoners overdag en in de avond meer thuis waren. Het moment waarop veel bewoners thuis zijn (en hiermee bepalend is voor het aantal parkeerplaatsen dat nodig is) is echter de nacht. Het effect van corona op het aantal bewoners dat in de nacht thuis was, is naar verwachting zeer beperkt. Om deze reden vindt het college de gebruikte parkeertellingen representatief voor de parkeerdruk in de Haarlemse wijken.

#### **Conclusie**

Dit leidt niet tot een wijziging.

## **Tarief/ kosten**

**F. Inspreker vindt dat de invoering van betaald parkeren voor de gemeente een manier is om geld te verdienen (393 zienswijzen)**

#### **Reactie van het college**

Het college vindt het van belang om duidelijk te stellen dat de invoering van betaald parkeren niet tot doel heeft om geld te verdienen. Parkeerregulering wordt ingevoerd om een groeiend leefbaarheidsprobleem in Haarlemse wijken een halt toe te roepen.

Invoering van betaald parkeren brengt incidenteel en structureel kosten met zich mee. Bij de start moet de gemeente investeren in onder meer parkeerautomaten, bebording en digitale infrastructuur. Na de invoering vormt de handhaving op straat een belangrijke kostenpost. Ook investeert de gemeente in alternatieve parkeergelegenheid, deelmobiliteit en fietsparkeergelegenheden.

De financiële lasten en baten, die horen bij de uitbreiding van betaald parkeren in de 11 wijken, houden elkaar min of meer in evenwicht. Dit is inclusief de extra oplossingen voor minder geparkeerde auto's in de straat.

Naast het invoeren van betaald parkeren neemt Haarlem maatregelen om meer parkeermogelijkheden te creëren en het autogebruik te verminderen. Bijvoorbeeld dat bewoners in de 11 wijken kunnen meedoen aan een probeeracties om tegen lagere kosten een deelauto uit te proberen en het verbeteren van fietsstallingsmogelijkheden.

## Conclusie

Dit leidt niet tot een wijziging.

### G. Inspreker vindt dat de tarieven voor bewonersparkeervergunningen te hoog zijn en/of gratis moeten worden (143 zienswijzen)

#### Reactie van het college

De Nota uitwerking parkeerregulering stelt drie beleidswijzigingen voor; de tarieven voor de parkeervergunningen en het uurtarief op straat zijn hier geen onderdeel van. Het college realiseert zich dat de tarieven voor bewonersparkeervergunningen door Haarlemmers als hoog kunnen worden ervaren. Haarlem wijkt hierin niet af van andere steden. De tarieven voor bewonersparkeervergunningen in Haarlem zijn vergelijkbaar met andere steden.

De 1e parkeervergunning kost, in verhouding tot de algemene kosten van een auto, relatief weinig. Voor de 2e parkeervergunning geldt een hoger tarief. Hiermee is sprake van een aanmoediging om het bezit en gebruik van de 2e auto te heroverwegen; dit past bij de gewenste mobiliteitstransitie waar de gemeente Haarlem op inzet.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Deze kosten worden bij de gebruiker neergelegd. Dit gebeurt met betaald parkeren door het verstrekken van

vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Het is daarom niet mogelijk om eerste en/of tweede vergunningen gratis te verstrekken.

Het college realiseert zich dat de tarieven voor bewonersparkeervergunningen door veel Haarlemmers als hoog kunnen worden ervaren. Overigens zijn de in Haarlem gehanteerde tarieven voor bewonersparkeervergunningen in Haarlem vergelijkbaar met andere steden.

Door de vele zienswijzen over de tarieven stelt het college twee wijzigingen voor. Het college is zich er van bewust dat veel bewoners en ondernemers getroffen worden door hoge inflatie en hoge energietarieven. De invoering van betaald parkeren is voorzien vanaf 2024. Dit betekent voor inwoners en bedrijven in deze uitbreidingsgebieden dat ze dan geconfronteerd worden met hogere kosten.

#### Tariefsverlaging eerste bewonersvergunning

Het college stelt voor om de tarieven voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D te verlagen. De kosten voor de eerste vergunning worden verlaagd. Haarlemmers betalen per jaar voor de 1e vergunning per 1 januari 2024 99 euro in parkeerzone C en 64 euro in parkeerzone D per jaar. Dit lagere tarief geldt ook voor de bestaande bewoners met een parkeervergunning in zone C en gaat vanaf 1 januari 2024 in.



Parkeerzone	Vergunning bewoners	
	1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>
Zone C	€ 99,- per jaar	€ 438,- per jaar
Zone D	€ 64,- per jaar	€ 280,- per jaar

Het college kiest ervoor om alleen het tarief voor de 1e vergunning te verlagen. De 2e vergunning wordt niet verlaagd. Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie.

#### Tarieven bewonersvergunning blijven drie jaar gelijk

De tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D worden niet verhoogd in de periode 2024-2026. De tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd. Het college kiest hiervoor om bij de uitbreiding van betaald parkeren bewoners niet tussentijds te confronteren met een verhoging van de tarieven.

Dat betekent dat de tarieven voor de eerste en de tweede vergunning de komende drie jaar gelijk blijven. Haarlemmers weten zo waar ze aan toe zijn.

#### Conclusie

Dit leidt tot een wijziging.

**H. Inspreker vindt dat betaald parkeren in deze tijd een ongepaste lastenverzwaring is, mensen kunnen dit niet betalen (172 zienswijzen)**

#### **Reactie van het college**

De kosten voor levensonderhoud stijgen en dat is voor iedereen zorgelijk. We hebben de Haarlemse tarieven vergeleken met andere (vergelijkbare) steden. De conclusie is dat de Haarlemse tarieven zich goed verhouden tot deze andere steden. Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie. Het NIBUD heeft daarnaast berekend dat de autokosten per maand – bestaande uit vaste kosten en variabele kosten – gemiddeld tussen de € 340 en € 675 per maand bedragen (prijspeil 2022).

De kosten voor een parkeervergunning vormen daarmee slechts een klein deel van de totale kosten van een auto.

#### **Conclusie**

Dit leidt niet tot een wijziging.

## **Participatie/ draagvlak**

**I. Inspreker vindt dat de gemeente gehoor moet geven aan het resultaat van een uitgevoerd draagvlakonderzoek, waarin het merendeel van de respondenten tegen de invoering van betaald parkeren heeft gestemd (195 zienswijzen)**

#### **Reactie van het college**

De draagvlakonderzoeken werden in buurten gehouden waar veel klachten waren over parkeeroverlast. In de wijken waar uit onderzoeken een 'nee' kwam, is niet betaald parkeren ingevoerd. Tegelijkertijd stellen we vast dat in deze buurten wel degelijk sprake was van een door de inwoners ervaren parkeerprobleem. De gemeente vindt dat de problemen op het gebied van de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid in de wijken met een hoge parkeerdruk nu echt moeten worden aangepakt; het laten sluimeren van die problemen zorgt ervoor dat deze alleen maar verder toenemen. In dit kader is draagvlak niet meer als randvoorwaarde gesteld om, in wijken met een parkeerdruk van 85% of hoger, parkeerregulering in te voeren.

Bij de communicatie rond de recente draagvlakonderzoeken (2020 tot nu) is aangegeven dat het mogelijk was dat in een buurt die voor een 'nee' stemde betaald parkeren uiteindelijk in de ( nabije) toekomst toch ingevoerd zou kunnen worden omdat het beleid zou kunnen wijzigen.

#### **Conclusie**

Dit leidt niet tot een wijziging.

**J. Inspreker vindt dat de gemeente te weinig aandacht heeft voor participatie en eerst het draagvlak moet meten voordat betaald parkeren wordt ingevoerd (129 zienswijzen)**

#### **Reactie van het college**

De gemeenteraad besloot eind 2021 met het Mobiliteitsbeleid om parkeerregulering uit te breiden in wijken met een hoge parkeerdruk. Het Mobiliteitsbeleid is mede tot stand gekomen met participatie en inspraak. Om het beleid uit te kunnen voeren stelt het college met deze nota Uitwerking parkeerregulering veranderingen in het bestaande parkeerbeleid voor. Deze vloeien voort uit het mobiliteitsbeleid. Om die reden is geen participatieproces ingericht voor deze beleidswijzigingen. Wel was er een inspraakproces. Dit vond plaats in de periode oktober-november 2022. Er is veel gebruikgemaakt van de mogelijkheid tot inspraak; er zijn ruim 1.200 zienswijzen ontvangen.

Vanaf nu gaat de gemeente geen draagvlakonderzoeken meer doen in wijken met een parkeerdruk van 85% of hoger. Overigens blijft het wel mogelijk om in andere buurten of wijken waar de parkeerdruk lager is dan 85% een draagvlakmeting aan te vragen.

Het college vindt dat de problemen op het gebied van de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid in de wijken met een hoge parkeerdruk nu echt moeten worden aangepakt; het laten sluimeren van die problemen zorgt ervoor dat deze alleen maar verder toenemen. Dit stadsbestuur stelt zich op het standpunt dat we dit niet langer willen aanzien.



## Conclusie

Dit leidt niet tot een wijziging.

### Suggesties over participatie (70 zienswijzen)

- Doe wat met de inspraakreacties (20)
- Ga in gesprek met bewoners, betrek de bewoners (18)
- Doe een referendum of draagvlakonderzoek (17)
- Respecteer de uitkomsten van de draagvlakonderzoeken (13)

## Andere (parkeer)oplossingen, handhaving en vervoersalternatieven

**K. Inspreker vindt dat de gemeente het parkeerprobleem op een andere manier moet oplossen, bijvoorbeeld door een blauwe zone in te voeren of door extra parkeerplaatsen aan te leggen (79 zienswijzen)**

### Reactie van het college

Het college realiseert zich dat er andere oplossingen bestaan voor het oplossen van het parkeerprobleem in de Haarlemse wijken. Terugkerende suggesties in een aantal zienswijzen is het invoeren van een blauwe zone of het aanleggen van extra parkeerplaatsen. Het college geeft specifiek op deze suggesties haar reactie.

De blauwe zone is een alternatieve vorm van parkeerregulering gebaseerd op een tijdsbeperking. Nadat de auto is geparkeerd moeten automobilisten een parkeerschijf achter de voorruit leggen

met daarop het moment van aankomst. Als de maximale parkeertijd (bijvoorbeeld 2 uur) voorbij is moeten zij de parkeerplaats weer verlaten. In een blauwe zone hoeft niet te worden betaald voor parkeren (met uitzondering van mensen met een parkeeronthefing).

In 2016 stelde de gemeenteraad in het programma Modernisering parkeren het uitgangspunt vast dat parkeerregulering in Haarlem wordt ingevoerd in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen. De reden waarom niet is gekozen voor de blauwe zone heeft te maken met het fraudegevoelige karakter van de blauwe zone en het feit dat de opbrengsten van verkeersboetes (opgelegd aan automobilisten die binnen de blauwe zone in overtreding zijn) naar het Rijk gaan. Omdat de gemeente geen opbrengsten ontvangt en wel kosten voor onder andere handhaving moet maken, is de blauwe zone een kostbare maatregel. De handhaving op parkeren is zoveel mogelijk gedigitaliseerd. Bij de blauwe kaart is digitalisering en efficiënte handhaving niet mogelijk.

Het college onderzoekt de mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Dit gebeurt onder andere aan de Oudeweg waar een tijdelijke parkeergarage komt. Of bijvoorbeeld bij nieuwe ontwikkelingen zoals de ontwikkelzones. De parkeerplaatsen worden niet in de openbare ruimte aangelegd omdat dit in strijd is met de ambities van Haarlem om meer ruimte te maken voor groen, spelen en elkaar ontmoeten. Bovendien is er geen ruimte voor in veel wijken. Ook kijkt de gemeente of bewoners bijvoorbeeld parkeerterreinen van bedrijven in de avond gebruiken. De gemeente gaat op zoek naar parkeerplekken die geschikt zijn of geschikt gemaakt kunnen worden. En gaat in

gesprek met projectontwikkelaars of er extra parkeerplek mogelijk is in nieuwbouwprojecten.

Het mobiliteitsbeleid van Haarlem is erop gericht om de automobiliteit niet te laten toenemen, ondanks de groei van de stad. In het mobiliteitsbeleid is bijvoorbeeld opgenomen dat er een nieuw OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid wordt gerealiseerd.

## Conclusie

Dit leidt niet tot een wijziging.

### Suggesties voor andere oplossingen als betaald parkeren (13 zienswijzen)

- Kies voor een blauwe zone (9)
- Werk met vignetten in plaats van vergunningen (3)

### Suggesties om meer/ alternatieve parkeerplekken te creëren (73 zienswijzen)

- Maak grote parkeerterreinen of parkeergarages in de buurt of aan de rand van de stad, creëer P+R plekken met aansluitend vervoer (27)
- Maak meer parkeerplekken, soms in plaats van groen of stoep, of legaliseren Canadees parkeren (30)

### Suggestie voor grote voertuigen (35 zienswijzen)

- Geen vergunning voor bedrijfswagens/campers in de wijk, grote voertuigen uit de wijken (26)
- Veilige parkeerplek creëren voor grote voertuigen buiten de wijken, bijvoorbeeld de Waarderpolder (9)

**L. Inspreker vindt dat de gemeente eerst moet handhaven op foutparkeren voordat er betaald parkeren wordt ingevoerd (68 zienswijzen)**

**Reactie van het college**

Op dit moment wordt er al handhavend opgetreden tegen foutparkeren. Maar handhaven zorgt er niet voor dat de schaarse parkeerruimte beter wordt verdeeld. Omdat er op veel plekken meer auto's dan beschikbare parkeerplekken zijn, is parkeerregulering nodig om dit op te lossen. Ook bevordert een intensievere handhaving op foutparkeren de gewenste mobiliteitstransitie niet. Bovendien zorgt meer handhaving er ook niet voor dat mensen met een parkeerplek op eigen terrein daar gaan parkeren. Dit wordt wel geregeld door de invoering van betaald parkeren omdat mensen met parkeermogelijkheid op eigen terrein geen vergunning krijgen voor de (1e) auto.

Het college vindt dat een intensievere handhaving op foutparkeren ook moet gebeuren. Maar het is niet een oplossing voor de ontstane parkeerproblematiek.

De uitgeschreven boetes voor foutparkeren zijn zogenaamde Mulderfeiten, waarvan de opbrengst naar de Rijksoverheid gaat. De extra inzet van gemeentelijke handhavers komt voor rekening van de gemeente. Dit leidt tot een financieel nadelig effect voor de gemeente. Dit in tegenstelling tot de voorgestelde parkeerregulering van betaald parkeren met een vergunningstelsel, waarbij de handhavingskosten en -opbrengsten via de gemeente lopen.

**Conclusie**

Dit leidt niet tot een wijziging.

**Suggesties voor handhaving (64 zienswijzen)**

- Meer handhaven op foutparkeren (53)
- Handhaven op obstakels op de stoep (bakfietsen, fietsen, scooters, motoren e.d.) (11)

**M. Inspreker vindt dat de gemeente eerst moet investeren in extra alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsinfrastructuur) voordat er betaald parkeren wordt ingevoerd (71 zienswijzen)**

**Reactie van het college**

Het college werkt hard aan alternatieven. Om onze stad in de toekomst goed bereikbaar te houden zijn het openbaar vervoer en de fiets erg belangrijk. Het college is bezig met een nieuw OV-knooppunt in Haarlem-Zuid. Ook het stationsgebied in het centrum gaat veranderen. Zo komt er een nieuwe fietsenstalling op het Stationsplein met 1.700 extra fietsplekken. In straten die de gemeente herinricht krijgt de fiets meer ruimte. Er komen goede doorfietsroutes door de stad. De snelfietsroute van Haarlem naar Amsterdam is bijna klaar. Ook deelmobiliteit speelt een belangrijke rol. Het college biedt in de loop van 2023 de plannen aan om deelmobiliteit te stimuleren en om Haarlem bereikbaar en leefbaar te houden.

Het autobezit in Haarlem is – vergeleken met andere vergelijkbare gemeenten – groot en de ruimte is beperkt. In Haarlem zijn er 2.176 auto's per km<sup>2</sup> terwijl dat bijvoorbeeld in Delft 1.492 auto's zijn. Elk jaar komen er meer auto's bij. Parkeren is daardoor een groeiend probleem. Als we nu wachten met het invoeren van betaald parkeren, dan wordt het probleem alleen maar groter.

Het is nodig om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten, maar ook voor groen, fietsen, spelen en elkaar ontmoeten.

**Conclusie**

Dit leidt niet tot een wijziging.

**Suggesties over alternatieven voor de auto (75 zienswijzen)**

- Verbeter het Openbaar Vervoer of maak het goedkoper/gratis (41)
- Stimuleer deelmobiliteit (18)
- Stimuleer fietsen (14)

**N. Inspreker vindt dat parkeren in wijken op grotere afstand van het centrum gratis/ongereguleerd moet blijven (52 zienswijzen)**

**Reactie van het college**

Het college realiseert zich dat sommige bewoners ervoor kiezen om op een grotere afstand van het centrum te wonen, juist omdat hier meer ruimte is voor het parkeren van een of twee auto's. In Haarlem doet de situatie zich voor dat ook in de wijken op grotere afstand van het centrum sprake is van een hoge parkeerdruk. Ook voor deze wijken geldt dat, als de parkeerdruk hoger is dan 85%, dit voor het college aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren.

**Conclusie**

Dit leidt niet tot een wijziging.

## Overig

### O. Inspreker vindt dat bewoners een auto nodig hebben en deze moeten kunnen parkeren (123 zienswijzen)

#### *Reactie van het college*

Het college realiseert zich dat mensen een auto nodig kunnen hebben om naar het werk te gaan (met name richting locaties die minder goed te bereiken zijn met de fiets of het openbaar vervoer), om spullen te vervoeren of personen mee te nemen. De invoering van betaald parkeren betekent niet dat bewoners geen auto meer kunnen of mogen bezitten. Het enige verschil tussen betaald parkeren en vrij parkeren is dat er spelregels en kosten zijn verbonden aan het gebruik van openbare parkeerplaatsen. De ruimte in Haarlem is schaars. Geparkeerde auto's nemen relatief veel ruimte in. Voor het gebruik van een openbare parkeerplaats is een parkeervergunning of een parkeerticket nodig.

Haarlemmers kunnen een bewonersparkeervergunning aanvragen als men voldoet aan de gestelde voorwaarden. Als het vergunningenplafond ruimte biedt, dan komt men in de parkeerzones C en D ook in aanmerking voor een 2e bewonersparkeervergunning. Bij de invoering van de parkeerregulering geldt voor de bestaande bewoners een overgangsregeling, waarbij er ongeacht het vergunningenplafond een parkeermogelijkheid voor de 1e en 2e auto is. In alle gevallen geldt dat Haarlemmers moeten voldoen aan de gestelde voorwaarden, zie Parkeervergunning voor bewoners | Gemeente Haarlem.

#### *Conclusie*

Dit leidt niet tot een wijziging.

### P. Inspreker vindt dat de invoering van betaald parkeren onvriendelijk is richting bezoekers en visite, dit kan leiden tot minder bezoek en verzameling (116 zienswijzen)

#### *Reactie van het college*

Het college beseft dat betaald parkeren als onvriendelijk kan worden ervaren richting bezoekers en visite. Met de digitale parkeervergunning voor bezoek liggen de parkeerkosten voor bezoekers aanzienlijk lager dan het parkeertarief dat op straat geldt. Bij de invoering van parkeerregulering ondersteunt de gemeente mensen die digitaal minder vaardig zijn zodat ook zij hun bezoek gemakkelijk kunnen aanmelden.

Het college ziet, op basis van het gebruik van de bezoekersregeling in de bestaande parkeerzones, dat het grootste deel van de bewoners ruimschoots voldoende heeft aan het parkeertegoed dat zij jaarlijks kunnen besteden. De bezoekersregeling maakt het ook na de invoering van parkeerregulering mogelijk om meerdere keren per week bezoek te ontvangen (bijvoorbeeld voor de oppas en familiebezoek).

#### *Conclusie*

Dit leidt niet tot een wijziging. Omdat er veel vragen zijn over de parkeervergunning voor bezoek en de regeling voor mantelzorgers wordt - voordat we betaald parkeren invoeren - gericht naar de 11 wijken gecommuniceerd over deze regelingen.

Met als doel dat voorafgaand aan de invoering meer duidelijkheid hierover bestaat.

### Q. Inspreker vindt dat de invoering van betaald parkeren bezoek aan Haarlemse winkels, sportverenigingen en ontmoetingscentra minder aantrekkelijk maakt (69 zienswijzen)

#### *Reactie van het college*

Het college vindt het ongewenst dat de invoering van betaald parkeren negatieve consequenties heeft voor winkelen, sporten en het onderhouden van sociale contacten.

Daarom wordt er voor de invoering een vertaalslag gemaakt van beleid naar uitvoering, waarbij er aandacht is voor situaties in de wijken. De gemeente gaat hiervoor in gesprek met ondernemersverenigingen, sportverenigingen en onderwijsinstellingen. Hierbij wordt ingegaan op de functie specifieke kenmerken waar rekening mee gehouden moet worden bij de invoering van parkeerregulering. Binnen bepaalde kaders kan maatwerk geboden worden. De gemeente bewaakt bij het bedenken van maatwerkoplossingen de eenheid binnen de stad.

#### *Conclusie*

Dit leidt niet tot een wijziging.

# 4 Reacties wijkraden en belangenverenigingen



In de inspraakperiode hebben naast particuliere insprekers (bewoners en ondernemers) ook meerdere belangenorganisaties gereageerd. Het gaat om 4 wijkraden, 7 sportverenigingen, een school en een goede doelen organisatie. De hoofdlijnen van deze reacties zijn in dit hoofdstuk opgenomen. De complete zienswijze van deze partijen staat in bijlage 2.

## Deze 4 wijkraden reageerden:

### Wijkraad Houtvaartkwartier

De wijkraad ziet graag dat er beter wordt geluisterd naar de bewoners. De wijkraad snapt dat er teveel auto's zijn maar denkt dat parkeerregulering als oplossing wensdenken is. De wijkraad roept op om het beleid te heroverwegen en bijvoorbeeld overdag geen betaald parkeren in te voeren. Ook vindt de wijkraad dat in de nota de kosten onduidelijk zijn beschreven en er leven vragen over de vergunningen en het bezoekersparkeren.

### Reactie van het college

Het college vindt het niet verstandig om de betaaltijden te beperken tot de avond- en nachturen in het Houtvaartkwartier. Ten eerste zou dat ertoe leiden dat er een overloop van parkeerders overdag ontstaat (waterbedeffect), zoals bijvoorbeeld werkenden uit de betaalde parkeerzones. Ten tweede vindt het college het wenselijk dat er

in een parkeerzone sprake is van een eenduidig en uniform parkeerregime; uitzondering hierop stelt het college alleen voor in relatie tot de Regioring (de Westelijke randweg bestaande uit N208 en de N205). De drie voorgestelde beleidswijzigingen dragen eraan bij dat het parkeerbeleid effectiever wordt; de voorgestelde beleidswijzigingen sluiten aan op het parkeerbeleid in andere vergelijkbare steden en zijn effectief. Tenslotte verwijst het college naar de voorgestelde aanpassing van de bewonersparkeertarieven in paragraaf 2.2.

### Wijkraad Ramplaankwartier

De wijkraad verzamelde reacties van wijkbewoners tijdens de wijkraadsvergadering op 22 november 2022:

- De meningen zijn verdeeld in de wijk, er zijn voor- en tegenstanders van invoering parkeerregulering. Er is wel behoefte om wat betreft parkeerbeleid beter gehoord te worden als wijk.
- Er wordt ook verschillend gedacht over de parkeerdruk in het Ramplaankwartier, er zijn bewoners die van mening zijn dat de parkeerdruk in het Ramplaankwartier minder groot is dan die in de rest van Duinwijk.
- Er moet volgens wijkbewoners een zo goed mogelijke bezoekersregeling komen die niet aan een te lage financiële limiet gebonden is.

- Bewoners met een beperking vragen dringend om een goede regeling voor hun specifieke parkeersituatie.
- Een meerderheid van de aanwezigen was voorstander van invoering zone D voor onze wijk in plaats van C. Los van een iets lager tarief voor de vergunning zijn de parkeertijden voor het bezoekersparkeren gunstiger.

### Reactie van het college

Het college stelt op basis van de uitgevoerde parkeeronderzoeken vast dat de parkeerdruk in het Ramplaankwartier tijdens de avond/nachturen circa 110% bedraagt. Dit is flink hoger dan een parkeerdruk van 85%, waarbij er altijd wel een vrije plek in de buurt van de woning is. Met betrekking tot de bezoekersregeling wijst het college erop dat deze in Haarlem ruimhartig is. Het is mogelijk om circa 800 uur per jaar bezoek te laten parkeren voor een bedrag van € 125,00. In de praktijk blijkt dat het maar nauwelijks voorkomt dat bewoners dit tegoeed volledig gebruiken in een jaar. Voor bewoners met een beperking zijn er al regelingen. Het college neemt de wens over om het Ramplaankwartier niet aan parkeerzone C toe te voegen, maar aan parkeerzone D; dit in relatie tot de Regioring (N208/205).

## Wijkraad Oosterduin

De wijkraad vindt het onjuist om in heel Duinwijk betaald parkeren in te voeren. Want: in de wijkdelen Oosterduin & Tuinbouwgebied Noord en Zuid (qua oppervlakte meer dan de helft van 'Duinwijk') is geen parkeerdruk van 85% of meer. In de parkeeronderzoeken van Trajan wordt zonder aanleiding of onderbouwing bij een wijkindeeling aangeknoopt die niet past of aansluit bij waar parkeerproblematiek moet worden aangepakt. De parkeerdruk in het gebied benoemd als Duinwijk wordt enkel veroorzaakt door de problematiek in de buurten Ramplaan, Veldzicht en Bloemenbuurt. De wijkraad hield een enquête met als resultaat 71% wijkparticipatie en uitkomst 95% tegen betaald parkeren. De wijkraad ziet 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 bij het ongewijzigd doorzetten van de huidige nota en het collegebesluit voor Oosterduin.

### **Reactie van het college**

Het college erkent dat de parkeerdruk en -situatie binnen een wijk niet overal hetzelfde is; er kan sprake zijn van verschillen. Het college vindt het onwenselijk om op buurtniveau de parkeerdruk in ogenschouw te nemen in de afweging om al dan niet parkeerregulering in te voeren. Dit omdat het leidt tot onlogisch afgebakende parkeergebieden. Ook krijgen de resterende niet-gereguleerde buurten onvermijdelijk te maken met een waterbedeffect vanuit de wijk waar betaald parkeren is ingevoerd. Het is juist daarom dat het college

voorstelt om parkeerregulering per wijk in te voeren. Wel vindt het college dat door de fysieke barrière van de N208 in combinatie met de ligging ten opzichte van de binnenstad Oosterduin een ander parkeerregime kan worden toegepast dan in het deel van Haarlem ten oosten van de N208. Het college stelt voor om Oosterduin (de woonwijk) toe te voegen aan parkeergebied D. Tenslotte deelt het college de conclusie dat het niet wenselijk en nodig is om in het tuinbouwgebied parkeerregulering in te voeren.

### **Werkgroep Verkeer van Wijkraad Vondelkwartier**

Op 22 november 2022 organiseerden de wijkraden een bijeenkomst voor de bewoners van Vondelkwartier en Dietsveld-Vogelbuurt. De aanwezigen gaven in een schriftelijke peiling aan of zij met het voorstel van het college voor betaald parkeren instemden of dat zij kiezen voor een alternatieve oplossing. In bijlage 2 vindt u deze afzonderlijke reacties. De werkgroep Verkeer heeft naar aanleiding daarvan de volgende reactie (met voorgestelde alternatieve oplossingen):

- Als alternatief en overgangsmaatregel stellen wij voor om het 'Canadees parkeren' waar mogelijk, met de plaatsing van verkeersborden (bord E08b), te legaliseren.
- Veel bewoners vragen om te kijken naar het gebruik van de parkeerterreinen bij de sportvelden in het Van der Aartssportpark en het Spaarne Gasthuis voor extra parkeerplaatsen.
- We pleiten voor een betere handhaving op foutparkeerders bij kruispunten en het parkeren van (grote) bedrijfsauto's in de straten. Er zijn naar onze mening voldoende parkeerplaatsen voor

deze bedrijfswagens op plaatsen waar zij geen hinder voor weggebruikers opleveren.

- Voorgesteld wordt om vergroeningsmaatregelen pas uit te voeren als de parkeerdruk ook daadwerkelijk is gedaald; eerder uitvoeren vergroot de huidige parkeerdruk alleen maar.
- Gratis openbaar vervoer zou een beter alternatief zijn.
- Er is voldoende speelruimte voor kinderen, met speeltuinen, het Van der Aartssportpark en het Schoterbos. Om meer speelruimte op straat aan te bieden vinden wij uit oogpunt van verkeersveiligheid niet realistisch. Om leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten vinden we 30-km gebied met drempels en verhoogde kruispunten een goede oplossing.
- Bewoners op de bijeenkomst willen graag dat eerst de alternatieve maatregelen worden onderzocht en de stoepen beter begaanbaar worden gemaakt, voordat betaald parkeren in het Vondelkwartier wordt ingevoerd.

### **Reactie van het college**

Het college erkent dat de parkeerdruk in de Vogelwijk en Vondelkwartier zo hoog is dat – ondanks de positieve gevolgen van de invoering van parkeerregulering – het nog noodzakelijk is om een deel van het Canadees parkeren tijdelijk te officieel te maken. Dat betekent dat er dan met twee wielen op de stoep geparkeerd mag worden. Dit is geen alternatief voor de invoering van gereguleerd parkeren, maar een noodzakelijke tijdelijke maatregel om de benodigde parkeercapaciteit voor de wijken te regelen. Ook is het college het eens met de suggestie om medegebruik van een aantal grotere

parkeergelegenheden te bekijken op haalbaarheid en zo mogelijk deels beschikbaar te maken voor bewonersparkeren. Dit past bij de voorstellen in de Nota uitwerking parkeerregulering. De suggestie om te kijken of de aanpak van de handhaving op foutparkeren kan worden verbeterd neemt het college in overweging. De vergroening van de openbare ruimte wordt waar mogelijk al opgepakt, dit is onderdeel van de groenambities van Haarlem. Hierbij wordt rekening gehouden met de parkeerdruk. Ook concludeert het college dat – anders dan de suggestie vanuit de wijk – het invoeren van parkeerregulering in de wijken Vondelkwartier en Vogelenwijk noodzakelijk is om de parkeersituatie in deze wijken te verbeteren.

## Deze 7 sportverenigingen/ belangenorganisaties reageerden:

### SportDaad Haarlem

SportDaad vraagt zich af hoe sportverenigingen bereikbaar blijven voor de uit spelende partij en de vrijwilligers. SportDaad vraagt kritisch te kijken naar de hoogte van de parkeertarieven bij sportverenigingen en stimuleert het college om met de sportclubs in gesprek te gaan om maatwerkoplossingen te bieden. Suggesties: koppelen van abonnementen aan het stimuleren van het bezoeken van de club op de fiets, het bespreken en realiseren van veilige bereikbaarheid per fiets en te voet. Ook wil SportDaad kijken – als er opbrengsten zijn – parkeerbatens in te zetten om de ruimte die ontstaat door een hopelijk verlaagde parkeerdruk in te richten om sport en beweging te stimuleren. In het zgn. Koersdocument

roept SportDaad op om bij de (her)inrichting van de openbare ruimte in Haarlem ook rekening te houden met sport-en-beweging. Suggesties: verspreid over de stad een openbaar beweeg-en-sport plan realiseren (sporttoestellen), tegels met nummers of meters en een ren- of wandelparcours aanleggen, (urban)sports en andere openbare activiteiten op een digitale kaart aanbieden.

SportDaad is een burgerinitiatief en roept alle betrokkenen op het debat aan te gaan en een bijdrage te leveren aan de route naar 'Haarlem, meest beweegvriendelijke stad van Nederland'.

### Patanque Union Kennemerland (PUK)

PUK (ligt in het Vondelkwartier) ziet graag een uitzondering omdat de invoering van betaald parkeren schadelijke effecten heeft voor ledenaantal en financiën. Door het ontbreken van een nadere differentiatie op buurtniveau naar bestemming en gebruik is er een vertekend beeld voor de buurt Van der Aart Sportpark. PUK ervaart geen structureel parkeerprobleem omdat het niet in en zelfs op een grote afstand van de woonwijken in Haarlem-Noord ligt. PUK is van mening dat voor de parkeerplaats bij PUK op het betaald parkeren een uitzondering noodzakelijk is en gaat graag in gesprek met de gemeente.

### Klankbordgroep buitensportverenigingen

De klankbordgroep hoopt dat de voorgenomen parkeerregulering rekening houdt met het in stand houden van het sportaanbod en niet tot

een drempel gaat leiden om te kunnen sporten. En vraagt zich af hoe het zit met de verenigingen en sporthallen die in woonwijken liggen en daarmee onder betaald parkeren vallen zoals de Koninklijke HFC, Oosterkwartier, DSK, Geel-Wit, THB, Rood-Wit, Houtsche rugby, Rapid, Haarlem, EDO, Sparks, Haarlem-Kennemerland, Spaarnehals, Duiwijkckhal, het Kennemersportcentrum en de Yvonne van Genniphal. Suggestie: kijk naar de gemeente Amsterdam waar bij de sportvelden een beperkte parkeertijd met een heel laag parkeertarief van €0,10 per uur is. Stel een maximale parkeertijd van 4 uur in bij de sportvelden. Daarnaast zou het goed zijn om te stimuleren zo min mogelijk met de auto naar de sportterreinen te komen door bijvoorbeeld een beperkt aantal bezoekersmogelijkheden te geven, via een bezoekers app. De klankbordgroep gaat graag in gesprek.

### Voetbalclub Koninklijke HFC

De vereniging en haar bezoekers vinden het hoogst onwenselijk als voor betaald parkeren wordt besloten. Daarmee wordt voor leden en bezoekers een drempel opgeworpen om de vereniging met de auto te bezoeken. Deze drempel zal leiden tot minder sporten en is van negatieve invloed op het lichamenlijk en sociaal welbevinden van leden en bezoekers. De club heeft een actief fietsbeleid, maar voor oudere leden, leden met een handicap, leden en bezoekers die ver(der) wonen is het vaak niet mogelijk om met de fiets te komen. HFC hecht er aan dat bezoekers als ze het sportpark betreden uitkijken naar het beoefenen van of het genieten als toeschouwer van hun favoriete sport. Op voorhand geconfronteerd worden met (parkeer)kosten

draagt daar negatief aan bij. Het invoeren van betaald parkeren is niet evenredig in verhouding met de parkeerdruk in de wijk, die over de week gemeten niet boven de 50% uitkomt.

#### **HKC Haarlem**

Protesteert tegen de invoering van betaald parkeren op en rond sportveld aan de Kleverlaan, 't Hoenstraat en Jan Haringstraat. Veel leden komen uit andere wijken en steden. Voor trainen en spelen van wedstrijden zijn velen 3 keer per week op het sportveld aanwezig. Dat wordt een kostbare zaak voor leden en verenigingen.

#### **Tafeltennisvereniging Oranje Zwart**

Betaald parkeren bij verenigingslocatie (Johan de Meesterstraat) heeft voor de leden veel bezwaren. Ruim 3/4 van de leden geeft aan dat de parkeerkosten een financiële drempel is. (N.B. Deze straat valt niet in het uitbreidingsgebied, dus de vereniging krijgt niet met parkeerkosten te maken).

#### **Badminton Vereniging Sinneveld**

Speelt in de zaal van de school aan de Betuwelaan (Schalkwijk). De club is begonnen in Haarlem Noord. Gezien de afstand en dat niet iedereen 's avonds durft te fietsen is het van belang dat ten minste enkele parkeerplaatsen 's avonds voor gebruikers van de gymzaal beschikbaar blijven zonder betaald parkeren. (N.B. Deze straat valt niet

in het uitbreidingsgebied, dus de vereniging krijgt niet met parkeerkosten te maken).

#### **Reactie van het college**

Het college vindt sport en recreatie van groot belang voor het functioneren en welbevinden van de inwoners van Haarlem. We zien het maatschappelijk belang ervan. Ook beseft het college dat door de voorziene uitbreiding van parkeerregulering in de toekomst vaker sportgelegenheden en recreatievoorzieningen geconfronteerd worden met betaald parkeren. Het college wil voorkomen dat deelname aan sport en recreatie wordt bemoeilijkt door invoering van betaald parkeren. Na de vaststelling van de beleidskaders - met de definitieve Nota uitwerking parkeerregulering - wordt met vertegenwoordigers van sportverenigingen en sportaccommodaties afgestemd over de eventueel benodigde maatwerkoplossing voor de inrichting van de parkeerregulering. Hierbij hecht het college er aan dat zoveel mogelijk eenduidige oplossingen worden ingericht en niet maatwerk op iedere plek; dit omwille van uitvoerbaarheid en duidelijkheid. De suggestie van de klankbordgroep buitensportverenigingen wordt hierbij zeker besproken.

In meer algemene zin wijst het college er op dat met het Mobiliteitsbeleid (2021) wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Dit betekent dat nadrukkelijk wordt ingezet op de bevordering van langzaam verkeer (lopen en fietsen) en openbaar vervoer. Zo gaat de gemeente bijvoorbeeld meer knooppunten voor het ov, meer dertigkilometerzones en extra fietsenstallingen in het centrum realiseren. Het aantal autoverplaatsingen mag - ondanks

de groei van de stad - niet toenemen de komende jaren.

### **Daarnaast reageerden een school, ziekenhuis, het Rode Kruis en een kerk:**

#### **Basisschool De Zuidwester (Ohmstraat 2)**

Directeur vreest personeel kwijt te raken omdat deze niet in Haarlem wonen en aangewezen zijn op de auto. In tijden van personeelstekort is dit echt een zeer pijnlijk besluit. Directeur vindt het zeer kwalijk dat de gemeente in geen enkel opzicht de school heeft meegenomen in het proces. Onderwijs doet ertoe, en personeel werven en behouden is al een hele uitdaging.

#### **Stichting Spaarne Gasthuis (Boerhaavelaan 22)**

De stichting vindt het ongewenst dat niet alle buurten om het ziekenhuisterrein in Haarlem-Zuid worden meegenomen (en alleen Zone C Oost en Zone D Entree). Het Spaarne Gasthuis krijgt regelmatig klachten van omwonenden dat bezoekers van het ziekenhuis parkeren in straten waar gratis geparkeerd kan worden. Op het ziekenhuisterrein geldt namelijk betaald parkeren. Door de grootschalige ontwikkelingen rondom het ziekenhuis zullen de klachten volgens de stichting toenemen en zal het probleem zich verschuiven naar buurten verderop. De stichting stimuleert daarom betaald parkeren in een groter gebied rondom het ziekenhuis.

### **Rode Kruis (Vergierdeweg 52)**

Betaald parkeren in het Vondelkwartier kan ongunstig zijn. Met vele bezoekers: vrijwilligers, deelnemers aan cursussen en andere gasten. Hopen op meerdere ontheffingen door maatschappelijke functie.

### **Pelgrimkerk (Stephensonstraat 1)**

Het kerkbestuur vindt parkeerruimte voor bezoekers in de directe omgeving van groot belang. Omdat er in de middag ook erediensten zijn pleit het bestuur voor de gehele zondag 'vrij' en niet alleen tot 13 uur. Het kerkbestuur gaat er ook vanuit dat ze een aantal bezoekersparkeerkaarten krijgen en dat de gehandicaptenparkeerplaatsen behouden blijven voor de oudere/ minder mobiele bezoekers. We lezen ook dat de gemeente private parkeer capaciteit breder wil benutten door bijv. bedrijfsparkeerruimte ter beschikking te stellen aan bewoners. Het kerkbestuur kan zich goed voorstellen dat zo'n aanpak rondom de kerk (in de ontwikkelzone Zuid-West) een oplossing kan bieden. Mogelijk kan in de nieuwbouw een 'publieke ondergrondse parkeergarage' komen waar bezoekers van kerk en ontmoetingscentrum gebruik van kunnen maken. Als er een grote garage wordt gebouwd is dat beter exploiteerbaar en komen er in de nieuwe wijk zo meer parkeerplaatsen beschikbaar.

### **Reactie van het college**

Het college deelt de zorg, die vanuit de basisschool De Zuidwester wordt geuit. Het college hecht zeer aan het functioneren van het onderwijs in Haarlem. In sommige gevallen beschikken onderwijsinstellingen over parkeren op eigen terrein, maar

in andere gevallen niet. Op dit moment kunnen onderwijsinstellingen – die gesitueerd zijn in een van de parkeerzones – gebruik maken van de 'parkeervergunning voor bedrijven'. Na de vaststelling van de beleidskaders – met de definitieve Nota uitwerking parkeerregulering – wordt met vertegenwoordigers van de onderwijsinstellingen afgestemd over de eventueel benodigde maatwerkoplossing voor de inrichting van de parkeerregulering. Hierbij hecht het college er aan dat zoveel mogelijk eenduidige oplossingen worden ingericht en niet maatwerk op iedere plek; dit omwille van uitvoerbaarheid en duidelijkheid.

Het college neemt kennis van het verzoek tot uitbreiding van parkeerregulering in de omgeving van het Spaarne Gasthuis (Boerhaavewijk). Het college heeft voorgesteld om parkeerregulering in te voeren in wijken met een parkeerdruk van 85% of hoger. De parkeerdruk in de Boerhaavewijk is lager dan 85%. Om die reden wordt in de Boerhaavewijk nog geen parkeerregulering ingevoerd.

Het college neemt kennis van de reactie van het Rode kruis, die een locatie heeft in het Vondelkwartier. Voor bedrijven en maatschappelijke instellingen zijn er mogelijkheden voor het verkrijgen van een parkeervergunning; verwezen wordt naar de voorwaarden voor de 'parkeervergunning voor maatschappelijke instellingen' en/of 'parkeervergunning voor bedrijven'.

Het college verwijst het kerkbestuur naar de voorwaarden voor de 'parkeervergunning voor maatschappelijke instellingen'. Verder deelt het college de suggestie van het kerkbestuur, dat het nuttig is om medegebruik van private en/of publieke parkeervoorzieningen te bevorderen. Dit is dan ook

onderdeel van de voorgestelde maatregelen in de Nota uitwerking parkeerregulering.

In meer algemene zin wijst het college er op dat met het Mobiliteitsbeleid (2021) wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Dit betekent dat nadrukkelijk wordt ingezet op de bevordering van langzaam verkeer (lopen en fietsen) en openbaar vervoer. Zo gaat de gemeente bijvoorbeeld meer knooppunten voor het ov, meer dertigkilometerzones en extra fietsenstallingen in het centrum realiseren. Het aantal autoverplaatsingen mag – ondanks de groei van de stad – niet toenemen de komende jaren.



## 5 Petitie 'Beperk het betaald parkeren in Haarlem'



Aan het eind van de inspraakperiode, 30 november 2022, werd de petitie 'Beperk het betaald parkeren in Haarlem' overhandigd aan wethouders Robbert Berkhout en Bas van Leeuwen. De online petitie haalde 7.703 handtekeningen bij Haarlemmers op.

Met de petitie verzoeken de indieners het besluit om betaald parkeren in te voeren in de 11 wijken te heroverwegen en in te trekken.

De punten die in de petitie staan:

- bewoners hebben duidelijk aangegeven zelf geen betaald parkeren te willen. -> antwoord I in hoofdstuk 3
- de gemeente lapt daarmee de wens van de bewoners aan haar laars -> antwoord I & J in hoofdstuk 3
- het parkeerdrukonderzoek van Trajan is uitgevoerd in coronatijd - dus op een moment dat iedereen op last van de overheid thuis moest werken en de scholen gesloten waren - en geeft dus per definitie een vertekend beeld -> antwoord E in hoofdstuk 3
- dit besluit is niet genomen om de parkeerdruk in de desbetreffende wijken te verlagen -> Het college herkent zich niet in deze stelling. Deze stellingname is onjuist.

- het betaald parkeren wordt ingevoerd om de gemeentekas te spekken -> antwoord F in hoofdstuk 3
- de gemeente maakt misbruik van haar bevoegdheid door de uitkomst van de eerdere enquêtes/referenda naast zich neer te leggen en haar eigen zin door te drukken, daar is die bevoegdheid bovendien niet voor bedoeld (détournement de pouvoir). -> antwoord I & J in hoofdstuk 3

Namens het college namen wethouders Robbert Berkhout en Bas van Leeuwen de petitie aan. Met deze Nota van beantwoording geeft het college antwoord op de indieners van de petitie.

### **Reactie van het college**

Het college is zich er door het hoge aantal ondertekenaars nog meer van bewust dat het een onderwerp is dat onder veel Haarlemmers reacties oproept. De nota Uitwerking parkeerregulering heeft dan ook veel inspraakreacties ontvangen. Naar aanleiding van de inspraak worden de voorgenomen beleidswijzigingen op onderdelen aangepast, zie hoofdstuk 2.

De gemeenteraad besloot al eind 2021 met het Mobiliteitsbeleid om betaald parkeren uit te breiden in situaties met een hoge parkeerdruk. Om het uit te voeren stelt het college met deze nota Uitwerking parkeerregulering veranderingen in het bestaande parkeerbeleid voor. De gemeente vindt

dat de problemen op het gebied van de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid in de wijken met een hoge parkeerdruk nu echt moeten worden aangepakt; het laten sluimeren van die problemen zorgt ervoor dat deze alleen maar verder toenemen. Dit stadsbestuur stelt zich op het standpunt dat we dit niet langer willen aanzien. Daarom kan het college niet ingaan op het verzoek om het besluit te heroverwegen of in te trekken.

# Bijlage 1 Reacties gemeenteraadsfracties

Het college heeft tijdens de behandeling van de nota Uitwerking parkeerregulering in de raad toegezegd dat de reacties van de gemeenteraadfracties worden behandeld als inspraakreacties. In deze bijlage staan de opmerkingen van de raadsfracties van de commissie Beheer van 3 november 2022 met de reactie van het college.

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
VVD; de heer Bruch	<p>Het is onrealistisch om te denken dat het aantal auto's in Haarlem niet verder hoeft te groeien, aangezien er meer auto's zijn bijgekomen sinds 2019, het ov-aanbod slechter en duurder geworden is en de gemeente nog 10.000 extra woningen wil bouwen. Je kunt de parkeerplaats wel verwijderen, maar daarmee is de auto nog niet weg.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college verwijst hiervoor naar het door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsbeleid, waarin gekozen is voor een mobiliteitstransitie. De actuele versoberingen van de dienstverlening van het openbaar vervoer betreurt het college ook. Maar de keuze om via de mobiliteitstransitie te zorgen dat het aantal auto's in 2030 niet is gegroeid blijft overeind staan.</p>	nee
	<p>Er wordt niet meer geluisterd naar de bewoners, en er wordt gebroken met afspraken uit het verleden.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De nota Uitbreiding betaald parkeren is een vervolg op het Mobiliteitsbeleid. Het Mobiliteitsbeleid is mede tot stand gekomen met de input vanuit participatie en inspraak. Veel Haarlemmers hebben meegedacht en de gemeente ontving gedurende de inspraak ruim 90 reacties die allemaal opgenomen en beantwoord zijn in de nota van beantwoording. In het Mobiliteitsbeleid is besloten om gereguleerd parkeren in te voeren als noodzakelijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. In het voorjaar van 2022 is deze ambitie nogmaals bevestigd in het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad'. Hierin is ook afgesproken dat in wijken met een hoge parkeerdruk waar meer dan 85 van de 100 parkeerplekken bezet zijn) betaald parkeren wordt ingevoerd, in combinatie met een vergunningenplafond. Draagvlakonderzoeken waaruit een 'nee' is gevolgd, hebben toen niet geleid tot de invoering van parkeerregulering. Tegelijkertijd stellen we vast dat in de betreffende buurten wel degelijk sprake was van een door de inwoners ervaren parkeerprobleem. Door het 'nee' zeggen tegen de invoering van betaald parkeren met een vergunningenstelsel zijn deze problemen ook niet opgelost. Het is mede daarom dat het college de beleidswijziging voorstelt. Het college vindt dat de problemen op het gebied van de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid in de wijken met een hoge parkeerdruk nu echt moeten worden aangepakt; het laten sluimeren van die problemen zorgt ervoor dat deze alleen maar verder toenemen. Dit stadsbestuur stelt zich op het standpunt dat we dit niet langer willen aanzien.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
VVD; de heer Bruch	<p>De bewoners krijgen nu extra kosten opgelegd terwijl het leven al duur is.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Door de invoering van parkeerregulering worden kosten gemaakt. Dit zijn kosten voor vergunningenguitgifte, parkeercontrole, parkeerbenodigdheden, et cetera. Bij parkeerregulering hanteren we het principe dat dit kostenneutraal moet worden ingevoerd. Dit betekent dat er kosten mee gemoeid zijn voor de ondernemers en inwoners van Haarlem. Overigens is dit niet anders in de wijken waar al betaald parkeren is ingevoerd. Gelet op de vele zienswijzen over de hoogte van de tarieven en de betaalbaarheid ervan, wordt wel voorgesteld om de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D te verlagen met 15% vanaf 1 januari 2024. Ook stelt het college voor om de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D in de periode 2024-2026 niet te verhogen.</p>	ja
	<p>Veel bewoners hebben een auto nodig, en we moeten deze behoefte faciliteren. Dit kan bijvoorbeeld door meer bewoners in de parkeergarages te laten parkeren.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De invoering van parkeerregulering heeft niet tot gevolg dat ondernemers en bewoners hun auto niet meer kunnen parkeren. Parkeerregulering heeft tot doel om de schaarse parkeerruimte te verdelen; hierbij wordt in de wijken voorrang gegeven aan bewoners. Bij invoering geldt er een overgangsregeling. Bij de start van de invoering houden we rekening met de huidige bewoners. Zij kunnen aanspraak maken op parkeermogelijkheid voor maximaal 2 auto's per adres. De suggestie om meer ruimte te bieden aan bewoners in de openbare gemeentelijke parkeergarages maakt onderdeel uit van de voorstellen in de nota.</p>	nee
	<p>De VVD steunt het plan niet, en wil dat de gemeente eerst handhaaft op het fout parkeren.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Ook op dit moment wordt er al handhavend opgetreden tegen foutparkeren. Het is inderdaad ook mogelijk om dit nog verder te intensiveren. De uitgeschreven boetes zijn zogenaamde Mulderfeiten, waarvan de opbrengst naar de Rijksoverheid gaat. De extra inzet van gemeentelijke handhavers komt voor rekening van de gemeente. Naast dit financiële aspect zorgt deze aanpak er nog niet voor dat de verdeling van de schaarse parkeerruimte wordt verbeterd. Dit kan wel door de voorgestelde aanpak in de Nota uitwerking parkeerregulering. Tenslotte bevordert een intensievere handhaving op foutparkeren ook de gewenste mobiliteitstransitie niet. Het college vindt dat een intensievere handhaving op foutparkeren een ontoereikende oplossing voor de ontstane parkeerproblematiek is.</p>	nee
	<p>De VVD roept op om wat te doen met de inspraakreacties.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college weegt de zienswijzen en dit heeft geleid tot wijzigingen.</p>	ja

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
VVD; de heer Bruch	<p>Er zijn gezinnen met thuiswonende, werkende jongeren die de derde of vierde parkeervergunning nodig hebben.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het huidige parkeerbeleid in Haarlem is dat er in de parkeerzone B (=binnenstad) maximaal 1 parkeervergunning per woonadres beschikbaar wordt gesteld en in de parkeerzone C (=schil om binnenstad) maximaal 2. De nota stelt hier geen wijziging voor. Ook vindt het college het onwenselijk en ondoenlijk om dit beginsel te versoepelen, omdat er eenvoudigweg onvoldoende ruimte is om deze 3e en 4e auto's te laten parkeren in de wijken. Steeds meer gemeenten zien ervan af om dit te faciliteren. Tenslotte vindt het college het faciliteren van eventuele 3e en 4e auto's per woonadres niet in lijn met het streven van het Mobiliteitsbeleid, dat het aantal auto's in Haarlem in 2030 niet is toegenomen ten opzichte van 2021. Een streven dat nodig is om de groeiende stad leefbaar en bereikbaar te houden. Verder is in 2016 i.k.v. het raadsbesluit Modernisering parkeren reeds besloten om maximaal 2 vergunningen te verstrekken in parkeerzones buiten de binnenstad.</p> <p>Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.</p>	nee
	<p>Mocht er geld overblijven, dan zou de gemeente parkeerhubs of parkeergarages moeten aanleggen.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Het is nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zullen zijn op de parkeerbaten en -lasten. Daarom stelt het college voor om een tijdelijk parkeerfonds in te stellen en hierin een eenmalige storting van € 2 miljoen te doen, waarmee de aanloopkosten kunnen worden opgevangen. Dit tijdelijke parkeerfonds loopt tot en met 2026. Verder voorziet het voorstel van het college erin om enkele parkeergarages te realiseren en het medegebruik van private parkeergelegenheden (bijvoorbeeld bij kantoren) te bevorderen. Hiervoor worden ook middelen beschikbaar gesteld.</p>	ja
	<p>De VVD is tegen de beperking van de uitgifte van vergunningen voor nieuwe bewoners.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>In de nota wordt voorgesteld de parkeermogelijkheid voor de 1e auto mogelijk te maken, als de bewoners op een adres recht hebben op een parkeervergunning. Deze parkeermogelijkheid kan op eigen terrein zijn, een parkeervergunning op straat of een parkeerabonnement in een gemeentelijke parkeergarage. Het verruimen van deze regeling is volgens het college in strijd met de beoogde mobiliteitstransitie. Ook zou een verruiming in strijd zijn met het verlagen van de parkeerdruk in de openbare ruimte.</p>	nee
Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Groen Links; mevrouw Schneiders-Spoor	<p>Het plan zou moeten leiden tot een lagere parkeerdruk en meer ruimte door de invoering van een vergunningenplafond.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Groen Links; mevrouw Schneiders-Spoor	<p>De ruimte moet eerlijker verdeeld worden. Fietzers en voetgangers moeten ook gebruik kunnen maken van de straat, kinderen moeten er kunnen spelen en de biodiversiteit in de stad moet hersteld worden.</p> <p><b>Reactie college</b> Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee
	<p>We moeten bewoners stimuleren om gebruik te maken van deelauto's, en de tweede auto weg te doen. In het plan ontbreekt het deelautobeleid, terwijl deze wel heel belangrijk is om ervoor te zorgen dat er minder auto's op straat komen.</p> <p><b>Reactie college</b> Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee
	<p>Het is beter voor de veiligheid, het klimaat, de luchtkwaliteit en voor de leefbaarheid in de straat.</p> <p><b>Reactie college</b> Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee
	<p>Geeft als suggestie dat de wethouder moet overwegen om de tarieven in de eerste paar jaren te bevrozen.</p> <p><b>Reactie college</b> Het college neemt deze suggestie over.</p>	ja
	<p>Het is verstandig om ook een plan te maken voor het vergroten van het laadpalenaanbod in de wijken.</p> <p><b>Reactie college</b> Het college wijst erop dat op dit moment al op verzoek van bewoners en ondernemers laadfaciliteiten in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Op dit moment beschikt Haarlem over meer dan 300 oplaadplekken in de stad. Haarlemmers kunnen nog steeds nieuwe openbare laadpalen aanvragen als de aanvragers aan de voorwaarden voldoen.</p>	nee
	<p>Sluit zich erbij aan dat er niet meer vergunningen uitgegeven moeten worden dan het plafond toestaat en dat het geld dat overblijft geherinvesteerd wordt in alternatieven.</p> <p><b>Reactie college</b> De nota beschrijft de werking van het aanpasbare vergunningenplafond. Omdat bij de invoering sprake is van een overgangsregeling, waarbij per woonadres een parkeermogelijkheid voor de 1e en 2e auto mogelijk is, is het bij invoering naar verwachting niet altijd mogelijk om dit binnen het gestelde vergunningenplafond te laten plaatsvinden. Het vergunningenplafond wordt dan in sommige gevallen overschreden. Erna zal na verloop van tijd het aantal vergunningen dalen naar het gestelde vergunningenplafond. Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Het is immers nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zullen zijn op de parkeerbaten en -lasten. Daarom stelt het college voor om een tijdelijk parkeerfonds in te stellen en hierin een eenmalige storting van € 2 miljoen te doen, waarmee de aanloopkosten kunnen worden opgevangen. Dit tijdelijke parkeerfonds loopt tot en met 2026. Verder voorziet het voorstel van het college erin om enkele parkeergarages te realiseren en het medegebruik van private parkeergelegenheden (bijvoorbeeld bij kantoren) te bevorderen. Hiervoor worden ook middelen beschikbaar gesteld. Verder investeert het college ook in bevordering van deelmobiliteit en uitbreiding van fietsparkeergelegenheden in de wijken.</p>	ja

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Jouw Haarlem; de heer Aynan	<p>Betaald parkeren is niet effectief in het verlagen van de parkeerdruk, zoals blijkt uit de parkeerdrukcijfers uit de wijken waar al betaald parkeren is.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college deelt deze stelling ten dele. Betaald parkeren met een vergunningenstelsel en een vergunningenplafond – zoals in de nota wordt beschreven – is een bewezen effectieve aanpak om de parkeerdruk te beheersen. Dit heeft al een bepaald effect op de parkeerdruk. Om meer effect te sorteren is toepassing van een vergunningenplafond nodig. Op dit moment wordt in Haarlem nog geen vergunningenplafond toegepast. Hierdoor komt het inderdaad voor dat in gereguleerde gebieden de parkeerdruk nog te hoog is. Maar wel lager dan zonder gereguleerd parkeren.</p>	nee
	<p>De parkeerdruk ligt alleen 's nachts in veel wijken boven de 85%. De ruimte die de nota probeert te creëren is er vaak overdag al.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De nota geeft aan dat door invoering parkeerregulering samen met een vergunningenplafond de parkeerdruk beter kan worden beheerst. In veel wijken is de parkeerdruk vooral in de avond en nacht hoger dan 85%. Overdag kan deze in sommige gevallen lager dan 85% zijn. Naast het verlagen van de parkeerdruk heeft de stad ook ambities om het fietsparkeren aan te pakken, meer ruimte voor groen en een klimaatadaptieve inrichting te maken. Deze aspecten maken het nodig om structureel ruimte vrij te maken en niet alleen in de avond- en nachtsituatie. Daar waar een boom staat, kun je geen auto parkeren en vice versa. Samenvattend deelt het college uw standpunt niet.</p>	nee
	<p>Jouw Haarlem mist goede alternatieven voor de auto. Deze zouden er eerst moeten komen voordat er betaald parkeren komt.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het brede en integraal samenhangende Mobiliteitsbeleid van Haarlem is in 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De nota is een uitwerking en gaat in op de invoering van parkeerregulering als er sprake is van een hoge parkeerdruk. Binnen Haarlem zijn voorzieningen uitstekend bereikbaar te voet of met de fiets. Recent zijn de ambities van onze gemeente om het fietsklimaat nog verder te verbeteren uitgewerkt. Voor het openbaar vervoer geldt dat er op dit moment zorgen zijn over de beperkingen van de dienstverlening, maar dat deze in principe tijdelijk zijn. In de loop van dit jaar worden ook de Haarlemse ambities en plannen op het gebied van deelmobiliteit opgeleverd. Onze ambities zijn erop gericht om de alternatieve reismogelijkheden dus nog verder te verbeteren. Zo is het verwoord in het Mobiliteitsbeleid. Het college vindt het daarom niet nodig om voor deze reden de uitbreiding van parkeerregulering uit te stellen.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Jouw Haarlem; de heer Aynan	<p>De timing voor het invoeren van betaald parkeren is slecht door de hoge inflatie en de versobering van het ov-aanbod.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college beseft dat veel bewoners en ondernemers getroffen worden door de hoge inflatie en hoge energietarieven. Tegelijkertijd zien we dat er steunmaatregelen vanuit de overheid zijn om bewoners en ondernemers door deze moeilijk tijd heen te helpen. De invoering van betaald parkeren is voorzien vanaf 2024. Dit betekent voor inwoners en bedrijven in deze uitbreidingsgebieden dat ze dan geconfronteerd worden met hogere kosten. Gezien de vele zienswijzen over de hoogte van de tarieven en de betaalbaarheid ervan, wordt wel voorgesteld om de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D te verlagen met 15% vanaf 1 januari 2024. Ook stelt het college voor om de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D in de periode 2024-2026 niet te verhogen.</p>	ja
	<p>Roept op om wat te doen met de ideeën van de bewoners.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college zal de zienswijzen wegen en dit heeft geleid tot wijzigingen.</p>	ja
	<p>Waarom wordt de Zijlweg niet meegenomen, terwijl de parkeerdruk hier ook boven de 85% ligt?</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>In het Zijlwegkwartier is op dit moment al grotendeels sprake van gereguleerd parkeren. In de wijk Zijlwegkwartier ligt ook de ontwikkelzone Zijlweg. Voor ontwikkelzones die niet in het uitbreidingsgebied liggen geldt dat parkeerregulering wordt ingevoerd op een logisch moment in het ontwikkelproces. In de ontwikkelzone Zijlweg wordt parkeerregulering dus ingevoerd op een logisch moment in het ontwikkelproces.</p>	nee
Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
ChristenUnie; de heer Visser	<p>Parkeerregulering kan helpen bij het beperken van de parkeeroverlast van met name tweede auto's.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee
	<p>De ChristenUnie is kritisch over de omvang van de uitbreiding van het betaald parkeren gebied en de voorgestelde tarieven.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De omvang van de uitbreiding is het resultaat van de toepassing van het criterium parkeerdruk van 85% of hoger in een bepaalde wijk. De voorgestelde tarieven zijn gebaseerd op de geldende tarieven in de parkeerzones C en E. Deze tarieven zijn door de gemeenteraad vastgesteld. Wel stelt het college gezien de vele zienswijzen voor om de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet te verhogen in de periode 2024-2026. Ook stelt het college voor om de tarieven voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D te verlagen. Tenslotte stelt het college ook voor om enkele buurten die waren voorzien in parkeerzone C over te hevelen naar parkeerzone D. Hier is sprake van een ander parkeerregime (kortere betaaltijden en lagere tarieven).</p>	ja

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
ChristenUnie; de heer Visser	<p>CU ziet dat er nog een aantal vragen uitgewerkt moeten worden, zoals hoe om te gaan met autodelende huishoudens en parkeren rondom sportvelden. Ook hoe om te gaan met bestelwagens van ondernemers is een vraagstuk wat het college nog moet uitwerken.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt. Deze uitwerkingen vinden plaats in de loop van 2023.</p>	nee
	<p>De communicatie met de stad had een stuk beter en duidelijker gekund.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich niet hierin. Na het collegebesluit is de nota gepubliceerd en is iedereen in de gelegenheid gesteld om tussen 19 oktober en 30 november 2022 een zienswijze in te dienen. De start van de inspraak is gecommuniceerd via verschillende kanalen waaronder de website van de gemeente, Facebook, advertentie in de krant, gebiedsteams en mailings naar direct belanghebbenden. Halverwege de inspraakperiode is nogmaals gecommuniceerd over de inspraak met een filmpje en berichten op de website van de gemeente en Facebook. Ook zijn veel vragen van bewoners en bedrijven beantwoord via de email. Daarnaast vonden op diverse momenten persgesprekken en perspublicaties plaats. De plannen zijn hierdoor – naar het oordeel van het college – in voldoende mate kenbaar gemaakt aan de bewoners en ondernemers in Haarlem.</p>	nee
	<p>CU heeft twijfels of het wel nodig is om betaald parkeren in te voeren ten noorden van de Jan Gijzenkade.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De wijken ten noorden van de Jan Gijzenkade (Delftwijk, Vogelenvijk en Vondelkwartier) kennen een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom voldoen deze aan het gestelde criterium. Op basis van dit criterium is het dan ook logisch dat in deze wijken parkeerregulering wordt ingevoerd.</p>	nee
	<p>Het is verstandig om ook in het Te Zaanenkwartier betaald parkeren in te gaan voeren.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier is lager dan 85%. Daarom is het voorstel om hier nu niet over te gaan tot invoering van parkeerregulering. De wijk voldoet niet aan het criterium van een parkeerdruk van 85% of hoger. In het najaar van 2026 vindt een evaluatie plaats waarin de ontwikkeling van de parkeerdruk wordt meegenomen. Als dan blijkt dat de parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier 85% of hoger is zal daarna ook hier invoering van betaald parkeren plaatsvinden. Ook de voortgang van de ontwikkelzone Planetenweg-Orionzone kan aanleiding zijn om – tegen die tijd dat het gereed is – parkeerregulering in deze wijk in te voeren.</p>	nee
	<p>Het is verder ook verstandig om de wijken De Krim en Duinwijk geen zone C, maar zone D te maken.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Door de fysieke barrièrewerking van de Westelijke en Zuidelijke Randweg (N208/N205) in combinatie met de grotere afstand tot de binnenstad wordt een aantal buurten overgeheveld van parkeerzone C naar parkeerzone D. Dit zijn op dit moment de buurten Ramplaankwartier, Oosterduin en Zuiderhout.</p>	ja



Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
ChristenUnie; de heer Visser	<p>Het tarief voor de eerste parkeervergunning moet zo goedkoop mogelijk, terwijl de tweede parkeervergunning wel duurder gemaakt mag worden.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college deelt deze mening en stelt voor n.a.v. de vele zienswijzen om de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet te verhogen in de periode 2024-2026. En het college verlaagt de tarieven voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D.</p>	ja
	<p>Het systeem rondom bezoekersparkeren moet simpeler gemaakt worden.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De bezoekersregeling, die het mogelijk maakt om tegen een sterk gereduceerd parkeertarief bezoek te laten parkeren, is ruimhartig en wordt door de gebruikers gewaardeerd. Maar de praktische toepassing ervan - met de bezoekersapp - bezorgt sommige gebruikers ongemak. Het verbeteren van de bezoekersapp, mede naar aanleiding van klachten en vragen, vraagt voortdurend aandacht. In het kader van de uitbreiding van het gereguleerde gebied wordt bekeken op welke wijze deze app verder kan worden verbeterd. De gemeente moet een bezoekersregeling bieden waarbij gebruiksgemak hoog in het vaandel staat.</p>	ja
	<p>CU is tegen het beperken van de eerste vergunning voor de nieuwe bewoners als er nog mensen met twee auto's zijn in de wijk zijn.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>In de nota wordt voorgesteld de parkeermogelijkheid voor de 1e auto mogelijk te maken, als het betreffende adres recht heeft op een parkeervergunning. Deze parkeermogelijkheid kan op eigen terrein zijn, een parkeervergunning op straat of een parkeerabonnement in een gemeentelijke parkeergarage. Het is dus in lijn met het standpunt van de CU. In de raadsnota is een afweging opgenomen.</p>	nee
	<p>In het geval er een regeling komt voor autodelende huishoudens, dan is het nodig hiervoor een specifieke parkeervergunning vergunning nodig. Het zijn huishoudens, die mogelijk in verschillende vergunning gebieden wonen, die een auto delen en dus in beide gebieden moeten kunnen parkeren.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het bevorderen van deelmobiliteit is een van de uitgangspunten vanuit het vastgestelde Mobiliteitsbeleid. Het beleid voor deelmobiliteit wordt uitgewerkt in een beleidsnota. Naar verwachting wordt deze nota in de loop van het voorjaar van 2023 gepresenteerd. Hierin wordt ook ingegaan op de wenselijke aanpassingen en/of aanvullingen voor het vergunningenbeleid voor deelauto's.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
ChristenUnie; de heer Visser	<p>Nagekomen inspraakreactie 29-11-2022: De vraag is n.a.v. blz. 12. Hier staat over parkeerzones: "Een parkeervergunning geeft een vergunninghouder het recht om met de parkeervergunning in een bepaald gebied te parkeren. Dit gebied wordt het vergunninggebied genoemd. Het gebied waarin een parkeervergunning geldig is, is afgebakend om te voorkomen dat vergunninghouders 'gratis' kunnen parkeren in andere delen van de stad. Dit zou een stimulans vormen om de auto te gebruiken voor verplaatsingen in de stad. Buiten het gebied waarin een parkeervergunning geldig is, betaalt een vergunninghouder het reguliere parkeertarief. De vergunninggebieden in Haarlem zijn op dit moment op een bepaalde manier ingedeeld (zie paragraaf 3.3). De parkeerzone B vormt een vergunninggebied. Parkeerzone C bestaat uit vier vergunninggebieden: noord, oost, zuid en west. Dit systeem wordt voortgezet bij de uitbreiding van parkeerzone C. Parkeerzone D bestaat uit twee vergunninggebieden: noord en Entree Oost (bij de uitbreiding van parkeerzone D worden hier vergunninggebieden aan toegevoegd)."</p> <p>Begrijp ik hieruit goed dat heel Haarlem Noord vanaf het station tot aan de Jan Gijzenkade één vergunningengebied zone C wordt? Zo ja, is dan niet het risico aanwezig van een omgekeerde olievlek? Namelijk dat mensen die met de auto uit de Indische buurt noord richting de stad gaan, gaan parkeren met hun bewonersvergunning in de Patrimoniumbuurt? Is het daarom niet verstandig om zone C in Haarlem Noord te verdelen in 2 vergunninggebieden bijvoorbeeld ten noorden en ten zuiden van de Zaanenlaan?</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Bij de uitbreiding van parkeerregulering kiest het college ervoor om de huidige zone indeling zo veel mogelijk in stand te laten. Het college is van mening dat parkeerzone C Noord, zonder Te Zaanenkwartier, niet zo groot is dat een opsplitsing in twee aparte zones nodig is. Bij de evaluatie van de uitbreiding in 2026, waarbij onder andere een besluit wordt genomen over de invoering van parkeerregulering in Te Zaanenkwartier, beoordeelt het college of een opsplitsing van parkeerzone C Noord in twee aparte zones noodzakelijk is.</p>	nee
OPHaarlem; de heer Smit	<p>OPHaarlem stelt dat door nieuwe beleid de oude spelregels overboord worden gegooid.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich niet in dit standpunt. De reden dat buurten, waar enige tijd geleden een draagvlakonderzoek is gehouden (en resulteerde in een 'nee' op invoering betaald parkeren), nu wel voor invoering van parkeerregulering in aanmerking komen is dat er nu een nieuwe criterium wordt voorgesteld. Een parkeerdruk van 85% of hoger is reden om over te gaan tot invoering parkeerregulering. Deze uitwerking vloeit voort uit het door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsbeleid. Ook in de toekomst kunnen buurten nog verzoeken om een draagvlakonderzoek; logischerwijs is dat niet aan de orde in buurten, die zijn gesitueerd in een wijk met een parkeerdruk van 85% of hoger.</p> <p>De opbrengsten van de parkeertarieven zijn meer dan kostendekkend, dit is het binnen harken van geld.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college hanteert het principe van kostendekkendheid bij de uitbreiding van parkeerregulering in de wijken. In de raadsnota is een geactualiseerde financiële raming opgenomen.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
OPHaarlem; de heer Smit		
	<p>Het moet van tevoren duidelijk zijn waar Canadees parkeren nog zal worden toegestaan, en waar niet.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college deelt dit standpunt van OPHaarlem. Voor invoeringsdatum van parkeerregulering moet in gebieden duidelijk zijn of Canadees parkeren is gelegaliseerd en daar waar dit niet is gelegaliseerd is het verboden.</p>	ja
	<p>Het is niet sociaal om mensen te laten betalen voor hun bezoek.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De bezoekersregeling, die het mogelijk maakt om tegen een sterk gereduceerd parkeertarief bezoek te laten parkeren, is ruimhartig en wordt door de gebruikers gewaardeerd. Deze regeling maakt het mogelijk om gemiddeld zo'n 800 uur per jaar bezoek te laten parkeren voor een bedrag van € 0,12 tot € 0,25 per uur. Het college vindt deze regeling sociaal.</p>	nee
	<p>Wil graag snel de berekening hebben van de kosten en baten van het uitbreiden van betaald parkeren.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De vragen over de globale financiële raming over de kosten en baten van de uitbreiding parkeerregulering in 11 wijken zijn met technische beantwoording afgehandeld. In de raadsnota is een geactualiseerde financiële raming opgenomen.</p>	nee
Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Actiepartij; de heer Hulster		
	<p>Actiepartij is voor gereguleerd parkeren, aangezien het helpt het aantal korte ritte terug te dringen.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee
	<p>Gereguleerd parkeren kost echter helaas wel geld, en het zou niet verstandig om mensen zonder auto te laten betalen voor gereguleerd parkeren.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee
	<p>Er is een behoefte aan een veiliger, toegankelijker en groenere stad, en parkeerregulering helpt hiervoor.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee
	<p>Het vergunningenplafond zal een grote bijdrage leveren aan het terugdringen van de parkeerdruk.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Actiepartij; de heer Hulster	<p>Steunt het voorstel van de VVD om het geld dat overblijft te gaan gebruiken voor alternatieven.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Op dit moment is het nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zullen zijn op de parkeerbaten en -lasten. Daarom stelt het college voor om een tijdelijk parkeerbonds in te stellen en hierin een eenmalige storting van € 2 miljoen te doen, waarmee de aanloopkosten kunnen worden opgevangen. Dit tijdelijke parkeerbonds loopt tot en met 2026. Verder voorziet het voorstel van het college erin om enkele parkeergarages te realiseren en het medegebruik van private parkeergelegenheden (bijvoorbeeld bij kantoren) te bevorderen. Hiervoor worden ook middelen beschikbaar gesteld. Verder investeert het college ook in bevordering van deelmobiliteit en uitbreiding van fietsparkeergelegenheden in de wijken.</p>	ja
	<p>Wil niet dat er nog vergunningen worden uitgegeven wanneer het plafond is bereikt.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De nota beschrijft de werking van het aanpasbare vergunningenplafond. Bij invoering geldt een overgangsregeling, met per woonadres een parkeermogelijkheid voor de 1e en de 2e auto. Daardoor is het bij invoering naar verwachting niet altijd mogelijk om dit binnen het gestelde vergunningenplafond te laten plaatsvinden. Het vergunningenplafond zal dan in sommige gevallen worden overschreden. Later zal het aantal vergunningen dalen tot het gestelde vergunningenplafond.</p>	nee
Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Partij voor de Dieren; mevrouw Moedt	<p>We hebben te maken met klimaatverandering, die ook invloed zal hebben op Haarlem. Bomen en planten helpen de nadelige effecten van klimaatverandering tegen te gaan, maar hiervoor is wel ruimte nodig. Daarom steunt PvdD de plannen van de gemeente om betaald parkeren uit te breiden en een vergunningenplafond in te stellen.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee
	<p>PvdD is het er niet mee eens dat het aantal auto's in de stad met 10 tot 15% zal toenemen; dit aantal moet juist afnemen. Verwijs nieuwe inwoners naar de parkeergarage, eindig de parkeervergunning van mensen die op eigen terrein kunnen parkeren, en stop met het gedogen van Canadees parkeren.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in de gestelde doelen en beleidssuggesties. In de nota worden voorstellen gedaan om te komen tot een verruiming van de parkeermogelijkheden voor bewoners in de openbare parkeergarages, en ook waar mogelijk, het opheffen van Canadees parkeren. Ook het nog strikter toepassen van de regeling 'parkeren op eigen terrein' is opgenomen in de nota. De gemeente kan niet bepalen of iemand wel of niet overgaat tot het kopen van een auto; dat blijft een vrije keuze. De gemeente kan wel restricties stellen aan het parkeren van voertuigen in de openbare ruimte met parkeerregulering. Door de voorstellen in de nota neemt het aantal gereguleerde parkeerplaatsen in Haarlem toe van ongeveer 16.000 naar circa 38.000. Daarmee is in een groter deel van de stad sprake van een situatie waarbij de parkeerdruk beter kan worden beheerst. Overigens is het juist het streven dat het aantal auto's in de stad in 2030 niet is toegenomen ten opzichte van 2021, ondanks de groei van het aantal woningen.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Partij voor de Dieren; mevrouw Moedt	<p>Personen zonder auto of die hun vergunning inleveren moeten beloond worden, bijvoorbeeld met groen voor de deur.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De inrichting van de openbare ruimte vergt een zorgvuldige afweging. Dit betekent dat per straat een afweging plaatsvindt in het kader van een herinrichting: waar ruimte voor groen wordt vrijgemaakt, waar nog kan worden geparkeerd en waar een deelauto of fietsparkeervoorziening wordt ingepast. Het college vindt het onwenselijk om dit te laten bepalen door het gegeven of op een bepaald adres een auto is geregistreerd.</p>	nee
PvdD	<p>betreurt de timing van de nota, en vraagt de wethouder om een brief met uitleg en excuses naar de bewoners te sturen.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college heeft vanuit het coalitieakkoord 2022-2026 het verzoek gekregen om in het najaar van 2022 een nota te presenteren, waarin de geschetste lijn uit het coalitieakkoord is uitgewerkt. Het college heeft zich aan dat verzoek gehouden. Daarmee vindt het college excuses niet op zijn plaats. Het college beseft wel dat veel bewoners en ondernemers getroffen worden door de hoge inflatie en hoge energietarieven. Tegelijkertijd zien we dat er steunpakketten vanuit de overheid zijn om burgers en ondernemers door deze moeilijke tijd heen te helpen. De invoering van de uitbreiding van betaald parkeren is voorzien vanaf 2024. Dit betekent voor inwoners en bedrijven in deze uitbreidingsgebieden dat ze vanaf dan geconfronteerd worden met hogere kosten.</p>	nee
PvdD	<p>wil niet meer vergunningen verstrekken dan het vergunningenplafond voorziet en is ervoor om het geld dat overblijft te investeren in alternatieven voor de auto.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De nota beschrijft de werking van het aanpasbare vergunningenplafond. Echter omdat bij invoering sprake is van een overgangsregeling, waarbij per woonadres een parkeermogelijkheid voor de 1e en de 2e auto wordt voorzien, is het bij invoering naar verwachting niet altijd mogelijk om dit binnen het gestelde vergunningenplafond te laten plaatsvinden. Het vergunningenplafond zal dan in sommige gevallen worden overschreden. Erna zal mettertijd het aantal vergunningen inklinken tot het gestelde vergunningenplafond. Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Op dit moment is het nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zullen zijn op de parkeerbatens en -lasten. Daarom stelt het college voor om een tijdelijk parkeerfonds in te stellen en hierin een eenmalige storting van € 2 miljoen te doen, waarmee de aanloopkosten kunnen worden opgevangen. Dit tijdelijke parkeerfonds loopt tot en met 2026. Verder voorziet het voorstel van college erin om enkele parkeergarages te realiseren, alsmede het medegebruik van private parkeergelegenheden (bijvoorbeeld bij kantoren) te bevorderen. Hier worden ook middelen voor beschikbaar gesteld en verder ook te investeren in bevordering van deelmobiliteit en uitbreiding van fietsparkeergelegenheden in de wijken.</p>	ja
Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Partij van de Arbeid; mevrouw Roodhuizen	<p>De huidige situatie is onhoudbaar geworden. Er zijn veel auto's bijgekomen in de laatste decennia, terwijl de hoeveelheid ruimte niet is meegegroeid. Het is noodzakelijk om in te grijpen in buurten met een hoge parkeerdruk, omdat de toegankelijkheid in het geding is gekomen</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Partij van de Arbeid; mevrouw Roodhuizen	Het is logisch om bij een bepaalde parkeerdruk parkeerregulering in te voeren, zodat het aantal auto's gecontroleerd kan worden. <b>Reactie college</b> Het college herkent zich in dit punt.	nee
	De PvdA vindt wel dat de tarieven zo laag mogelijk moeten worden ingesteld, en vraagt het college om een concrete onderbouwing te geven van de kosten en opbrengsten. Daarnaast vraagt de PvdA aan het college om de buurt in te gaan om uit te leggen waarom het nodig is en ideeën op te halen hoe de parkeerdruk omlaag kan. <b>Reactie college</b> In de raadsnota is een geactualiseerde financiële raming opgenomen. Het college stelt n.a.v. de vele zienswijzen voor om de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet te verhogen in de periode 2024-2026. Ook stelt het college voor om de tarieven voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D te verlagen.	ja
	De gemeente loopt het risico dat er een hoge parkeerdruk blijft wanneer de eerste vergunning verstrekt blijft worden. De PvdA is daarom voor het handhaven van het vergunningenplafond. <b>Reactie college</b> Het voorstel in de nota is niet om per woning een 1e parkeervergunning te verstrekken, maar een parkeermogelijkheid voor de 1e auto mogelijk te maken. Dit kan ook parkeren op eigen erf of parkeren in een parkeergarage zijn. In de raadsnota is een afweging opgenomen hiervoor. Hier wordt naar verwezen.	nee
	PvdA vraagt of het mogelijk is om de Slachthuiswijk zone D in plaats van C te maken. <b>Reactie college</b> De Slachthuiswijk ligt ten oosten van het Spaarne grenzend aan de binnenstad. Ook grenst deze wijk aan de Amsterdamsewijk. Gelet op de afstand tot de binnenstad, het feit dat beide wijken al deels zijn gereguleerd en behoren tot parkeerzone C vindt het college het onwenselijk om de Slachthuiswijk te wijzigen in parkeerzone D.	nee
	De PvdA stelt dat de parkeerdruk in de wijken Sinnevelt en Planetenwijk zal toenemen in dit plan en de leefbaarheid van de wijken onder druk zal zetten. Het vraagt het college daarom om met een oplossing hiervoor in het definitieve stuk te komen. <b>Reactie college</b> Het college onderkent het mogelijke gevolg van de uitbreiding van de parkeerregulering voor (o.a. deze buurten in) het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier is lager dan 85%. Daarom is het voorstel om hier nu niet betaald parkeren in te voeren. De wijk voldoet immers niet aan het criterium van een parkeerdruk van 85% of hoger. In het najaar van 2026 vindt een evaluatie plaats, waarin ook de ontwikkeling van de parkeerdruk wordt meegenomen. Als dan blijkt dat de parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier 85% of hoger is zal daarna ook hier invoering van parkeerregulering plaatsvinden. Ook de voortgang van de ontwikkelzone Planetenweg-Orionzone kan aanleiding zijn om - tegen die tijd - parkeerregulering in deze wijk in te voeren.	nee
	PvdA vraagt het college om de capaciteit in de bestaande parkeergarages, waaronder die van private partijen, toe te voegen. <b>Reactie college</b> Het college herkent zich in dit punt. Verwezen wordt naar de nota, waarin dit voorstel is opgenomen.	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Partij van de Arbeid; mevrouw Roodhuizen	<p>PvdA wil dat de buurtbewoners actief worden betrokken, omdat ze met mooie ideeën komen.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Zie de Nota van beantwoording. En verder worden – na de vaststelling van de nota door de gemeenteraad – gesprekken gevoerd over specifieke situaties in de diverse wijken. Dit gaat onder meer over sportaccommodaties, zorginstellingen, scholengemeenschappen en wijk- en buurtwinkelcentra. Bekeken wordt of en zo ja, welke bijzondere regelingen nodig zijn.</p>	nee
	<p>PvdA vindt dat het geld dat overblijft gebruikt kan worden om alternatieven te bieden.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Op dit moment is het nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zullen zijn op de parkeerbaten en –lasten. Daarom stelt het college voor om een tijdelijk parkeerfonds in te stellen en hierin een eenmalige storting van € 2 miljoen te doen, waarmee de aanloopkosten kunnen worden opgevangen. Dit tijdelijke parkeerfonds loopt tot en met 2026. Verder voorziet het voorstel van het college erin om aanvullende maatregelen te nemen (o.a. stimuleren deelmobiliteit, extra fietsparkeergelegenheden in de wijken) die financieel worden gedekt binnen het financieel raamwerk uitbreiding parkeerregulering.</p>	ja
Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Hart voor Haarlem; de heer Mohr	<p>HvH is tegen de voorliggende plannen voor uitbreiding parkeerregulering.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college neemt kennis van dit standpunt.</p>	nee
	<p>Het college doet aan schijnparticipatie.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Deze nota is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid waarvoor een breed participatieproces is georganiseerd. Daarom is ervoor gekozen om deze nota vrij te geven voor inspraak om de meningen en suggesties van belanghebbenden te inventariseren en te betrekken bij de besluitvorming over de nota. Nadat de beleidsuitgangspunten zijn vastgesteld wordt in het kader van de daadwerkelijke uitbreiding van de parkeerregulering in de wijken afgestemd over specifieke zaken, zoals Stop&amp;Shop bij een winkelgebied, parkeren rondom grote sportaccommodaties, begraafplaatsen en zorginstellingen. In een nog later stadium wordt met betrokkenen afgestemd over de maatregelen zoals fietsparkeren, vergroening en deelmobiliteit.</p>	nee
Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
D66; de heer van den Berg	<p>De ruimte in de Haarlemse straten wordt voor een groot deel ingenomen door auto's, terwijl die ook voor fietsers, voetgangers en natuur zou moeten zijn. De nota zou hieraan bij moeten dragen.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
D66; de heer van den Berg	<p>D66 wil graag een strikte handhaving van het plafond (niet verstrekken eerste vergunning) en op termijn verlaging van het plafond. Vraagt waarom dit niet wordt gedaan.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college wil ook een zo strikt mogelijke toepassing van het vergunningenplafond. Echter voor bestaande bewoners wil het college om redenen van coulance (en gewenning) een overgangsregeling hanteren. Dit om inwoners niet onmiddellijk met een praktisch onmogelijke opgave te confronteren. Stapsgewijs wordt toegewerkt naar de gewenste situatie. Waarbij onze inwoners en ondernemers ook stapsgewijs en geleidelijk kunnen mee veranderen. Dit noemen we de mobiliteitstransitie. Hierdoor gaan mensen op termijn bewustere keuzes voor mobiliteit maken in plaats van een 'harde schok'. Hierbij neemt het college ook in overweging de aantrekkelijkheid van Haarlem als woonstad.</p>	nee
	<p>D66 vraagt of het college voor 2026 zal kijken naar verzoeken tot invoering van betaald parkeren, vanwege het waterbedeffect.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Ook in de toekomst blijft het mogelijk dat buurten een draagvlakonderzoek aanvragen. Logischerwijs is dat niet aan de orde in buurten, die in een wijk liggen met een parkeerdruk van 85% of hoger. Gelet op de planning om de uitbreiding in deze coalitieperiode in te voeren vindt het college het niet logisch om in deze periode ook nog in andere delen van de stad parkeerregulering uit te breiden. De huidige opgave is zo groot dat het niet verstandig is om deze nog te verzwaren met andere opgaven op het gebied van uitbreiding parkeerregulering. Wel wordt in 2024 en 2026 een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De resultaten hiervan worden betrokken bij de evaluatie van de uitbreiding, die voorzien is in najaar 2026.</p>	nee
	<p>D66 vraagt of er een autodelersvergunning ingesteld kan worden.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het bevorderen van deelmobiliteit is een van de uitgangspunten vanuit het vastgestelde Mobiliteitsbeleid. Het beleid voor deelmobiliteit wordt uitgewerkt in een beleidsnota. Naar verwachting wordt deze nota in de loop van 2023 gepresenteerd. Hierin wordt ook ingegaan op de wenselijke aanpassingen en/of aanvullingen voor het vergunningenbeleid voor deelauto's. Indien hier specifieke wensen uit volgen voor vergunningen voor deelmobiliteitsvoertuigen, dan worden deze vastgelegd in de benodigde verordeningen en eventuele beleidsregels.</p>	nee
	<p>D66 vraagt waarom er in buurten met een hele hoge parkeerdruk niet alleen een eerste parkeervergunning wordt vergeven.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college wil ook een zo strikt mogelijke toepassing van het vergunningenplafond. Maar voor bestaande bewoners wil het college om redenen van coulance (en gewenning) een overgangsregeling hanteren. Dit om inwoners niet onmiddellijk met een praktisch onmogelijke opgave te confronteren. Stapsgewijs wordt toegewerkt naar de gewenste situatie. Waarbij onze inwoners en ondernemers ook stapsgewijs en geleidelijk kunnen mee veranderen. Dit noemen we de mobiliteitstransitie. Hierdoor gaan mensen op termijn bewustere keuzes voor mobiliteit maken in plaats van een 'harde schok'.</p>	nee



Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
D66; de heer van den Berg	<p>D66 vraagt of het college een beeld heeft welke straten slecht bereikbaar zijn voor hulpdiensten, en of het meer gaat handhaven om deze bereikbaarheid te vergroten.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Er wordt handhavend opgetreden waar geparkeerde auto's de toegankelijkheid en verkeersveiligheid in het geding brengen. Dit gebeurt deels door signalen van bewoners en deels door waarnemingen van de handhavingsteams. Tegelijkertijd is het zo dat de beschikbare capaciteit hiervoor beperkt is. In combinatie met de parkeerregulering gaat de handhavingsinzet en -capaciteit omhoog in grotere delen van de stad. Juist in de buurten en wijken waar dit verschijnsel (foutief parkeren) het vaakst voorkomt. Dit gaat ongetwijfeld leiden tot een verbetering van de situatie op het gebied van toegankelijkheid en verkeersveiligheid. Ook zal het aantal straten, waar Canadees parkeren voorkomt, stapsgewijs worden ingeperkt.</p>	nee
CDA; de heer Dreijer	<p>De straten zijn te vol, en wordt vaak geparkeerd op plekken waar dit niet mag. Herkent zich in beeld dat nota schetst en onderkent noodzaak om parkeerregulering uit te breiden.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p> <p>Betaald parkeren wordt in meerdere steden ingevoerd om een prikkel te geven voor het verminderen van het autobezit en om ervoor te zorgen dat bewoners hun auto kwijt kunnen in de wijk. Er zal gestuurd moeten worden op minder auto's, om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p> <p>POET en het parkeren in bestaande garages moet ook leiden tot meer ruimte op straat.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich in dit punt.</p> <p>Vraagt de wethouder hier wel echt naar te handelen, aangezien dit in 2016 ook al besproken is. Vraagt om een toezegging om voor de zomer een nota te krijgen over de POET.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college doet de toezegging dat er een beleidsregel 'parkeren op eigen terrein' wordt opgesteld. Deze beleidsregel is uitwerking van de parkeerverordening die word herzien. Besluitvorming hierover is gepland in najaar 2023.</p>	nee nee nee deels

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
CDA; de heer Dreijer	<p>Twijfelt of het niet meer dan kostendekkend is en roept op in dat geval stadsbreed de prijzen te verlagen en wat over blijft te investeren in de wijken</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>In de raadsnota is een geactualiseerde raming van de lasten en baten van uitbreiding parkeerregulering in de 11 wijken opgenomen. Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Op dit moment is het nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zijn op de parkeerbat en -lasten. Daarom stelt het college voor om een tijdelijk parkeerfonds in te stellen en hierin een eenmalige storting van € 2 miljoen te doen, waarmee de aanloopkosten kunnen worden opgevangen. Dit tijdelijke parkeerfonds loopt tot en met 2026. Verder voorziet het voorstel van het college erin om aanvullende maatregelen te nemen (o.a. stimuleren deelmobiliteit en extra fietsparkeergelegenheden in de wijken). Deze maatregelen worden gedekt binnen het financieel raamwerk uitbreiding parkeerregulering. Ook stelt het college n.a.v. de vele zienswijzen voor om de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet te verhogen in de periode 2024-2026. Ook stelt het college voor de tarieven voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D te verlagen.</p>	deels
Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
Trots Haarlem; de heer van den Raadt	<p>Het parkeerprobleem is het gevolg van het langer thuis blijven wonen van de kinderen. Als we mensen een huis toewijzen dan is het probleem opgelost.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college vindt dit een te eenvoudige voorstelling van zaken. De druk van de geparkeerde auto's op het gebruik van de openbare ruimte is erg hoog in grote delen van de stad. De oorzaak hiervan is niet alleen de thuiswonende kinderen met een auto in het bezit.</p>	nee
	<p>Gelooft niet dat de tarieven kostendekkend zijn.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>In de raadsnota is een geactualiseerde raming van de lasten en baten van uitbreiding parkeerregulering in de 11 wijken opgenomen.</p>	nee
	<p>Trots Haarlem wil dat je altijd twee auto's gratis in je eigen wijk kan parkeren, de bewoner daarbuiten een laag tarief betaalt, en bezoekers van buiten Haarlem een hoger tarief betalen.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college vindt deze manier van tariefdifferentiatie onwenselijk. Het draagt niet bij aan de beoogde mobiliteitstransitie. Het is ook praktisch onuitvoerbaar. Iemand, die betaalt aan een parkeerautomaat, wordt niet herkend als Haarlemmer of als bezoeker. Daarbij beperkt het voorstel zich tot de drie voorgestelde beleidswijzigingen, dit zijn aanvullingen op het bestaande parkeerbeleid dat verder niet wordt gewijzigd.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
SP; de heer Kuin	<p>Vraagt zich af welk probleem de nota oplost als alle auto's een vergunning kunnen krijgen. Het vrijkomen van plaatsen op termijn is voor de bewoners niet evenredig met de kosten van de parkeervergunningen.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>De nota stelt niet dat alle auto's een vergunning krijgen. Als de parkeerregulering in lijn met de nota wordt ingevoerd, dan neemt als gevolg hiervan de parkeerdruk al aanmerkelijk af in de verschillende wijken. Zo komen bijvoorbeeld per woonadres maximaal 2 auto's in aanmerking voor een parkeervergunning. En een deel ervan niet, omdat men over parkeerruimte op eigen terrein beschikt of op een andere manier geen recht heeft op een parkeervergunning (bijv. bij woningsplitsing). Ook kampeerwagens en andere grote voertuigen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.</p>	nee
	<p>De afschaffing van een draagvlakvereiste is onacceptabel.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college herkent zich niet in dit standpunt. Het college vindt dat de problemen op het gebied van de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid in de wijken met een hoge parkeerdruk nu echt moeten worden aangepakt; het laten sluimeren van die problemen zorgt ervoor dat deze alleen maar verder toenemen. De uitwerking in de nota is ook gebaseerd op voorbeelden van andere steden, waar het college kan besluiten tot invoering van parkeerregulering bij een hoge parkeerdruk. Daarnaast neemt het college verantwoordelijkheid op het moment dat veiligheid en leefbaarheid in het geding komen.</p>	nee
	<p>Het is niet juist om in deze tijden de lasten voor de Haarlemmers te verhogen. Voor mensen met lagere inkomens zijn de tarieven niet op te brengen, waardoor de auto alleen voor de elite wordt.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het college beseft dat veel burgers en ondernemers getroffen worden door de hoge inflatie en hoge energietarieven. Tegelijkertijd zien we dat er steunpakketten vanuit de overheid zijn om burgers en ondernemers door deze moeilijk tijd heen te helpen. De invoering van de uitbreiding van de parkeerregulering is voorzien vanaf 2024. Dit betekent voor inwoners en bedrijven in deze uitbreidingsgebieden, dat ze vanaf dan geconfronteerd worden met hogere kosten. Overigens vormen parkeerkosten slechts een beperkt deel van de autokosten, zo blijkt o.a. uit een publicatie van NIBUD. Het college stelt n.a.v. de vele zienswijzen voor om de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet te verhogen in de periode 2024-2026. Ook stelt het college voor de tarieven voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D te verlagen.</p>	ja
	<p>Het is onlogisch om de parkeerdrukmetingen van de nacht als maatstaf te nemen.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Voor woonwijken is de avond- en nachtsituatie maatgevend voor de parkeerbehoefte. Daarom wordt voor een parkeeronderzoek altijd de avond- en nachtsituatie gemeten. Dat is hier in Haarlem niet anders. De ruimte die door geparkeerde auto's wordt ingenomen kan niet worden gebruikt om fietsstallingsgelegenheid te realiseren of bomen te planten. Waar 's avonds een auto parkeert, is geen ruimte voor een boom. Daarom is het gebruikelijk en logisch om de parkeerdruk in woonwijken in de avond en nacht te meten.</p>	nee

Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
SP; de heer Kuin	<p>De gemeente moet de alternatieven voor de auto eerst stimuleren.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het Mobiliteitsbeleid is in 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De nota 'Uitwerking parkeerregulering' is hier een uitwerking van. En gaat in op de invoering van betaald parkeren als sprake is van een hoge parkeerdruk. Binnen Haarlem zijn voorzieningen uitstekend bereikbaar te voet of met de fiets. Zo zijn onlangs de ambities van de gemeente om het fietsklimaat nog verder te verbeteren uitgewerkt. Voor het openbaar vervoer zijn er op dit moment wel zorgen over de beperkingen van de dienstverlening, maar deze zijn in principe tijdelijk. In de loop van dit jaar worden ook de Haarlemse ambities en plannen voor deelmobiliteit opgeleverd. De ambities zijn erop gericht om de alternatieve reismogelijkheden dus nog verder te verbeteren.</p>	nee
	<p>De kosten voor gereguleerd parkeren liggen veel lager dan geschat. Het opbrengen hiervan kan ook met zijn allen gebeuren; dit is een politieke keuze.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>In de raadsnota is een geactualiseerde financiële raming opgenomen. Hier verwijst het college naar. Het is waar dat het een politieke keuze is om de kosten voor parkeerregulering door te belasten aan de gebruikers. Overigens is dit gebruikelijk. Het college vindt dit beginsel ook rechtvaardig. Met de suggestie van de SP zouden de niet-autobezitters meebetalen aan de financiering van parkeerregulering.</p>	nee
Politieke partij	Inspraakreactie & Reactie college	Aanpassing
FVD; de heer Pronk	<p>FVD steunt het plan niet omdat er te weinig draagvlak is.</p> <p><b>Reactie college</b></p> <p>Het voorstel om invoering van parkeerregulering te doen bij een hoge parkeerdruk (van 85% of hoger) vloeit voort uit het Mobiliteitsbeleid. De nota 'Uitwerking parkeerregulering' werkt dit principe uit. De ervaring leert dat bij invoering van parkeerregulering vaak enige weerstand is onder bewoners en ondernemers, maar dat na invoering al snel blijkt dat men verbetering van de parkeersituatie ervaart. Het college vindt dat de problemen op het gebied van de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid in de wijken met een hoge parkeerdruk nu echt moeten worden aangepakt; het laten sluimeren van die problemen zorgt ervoor dat deze alleen maar verder toenemen.</p>	nee

# Bijlage 2 Inspraakreacties

In deze bijlage vindt u het overzicht van alle zienswijzen met de reactie van het college. Alle zienswijzen zijn geanonimiseerd en voorzien van een nummer. Insprekers hebben hun eigen nummer ontvangen via de mail. Als inspreker kunt u in deze bijlage dit nummer opzoeken. Zo vindt u de reactie van het college op uw zienswijze.

Het kan zijn dat bij een zienswijze één of meer letters staan. U heeft dan een zienswijze die vaker voorkwam. U kunt op de letter klikken om het antwoord te zien. Maar voordat u de linkjes opent, moet u het bestand downloaden en opslaan. Als u dan vervolgens op de letter klikt, opent er een nieuwe pagina waarop het antwoord staat. De antwoorden (de letters A t/m Q) staan ook in hoofdstuk 3, vanaf pagina 12.

Het college dankt alle insprekers voor de reacties.

## Lijst van indieners inspraakreacties

<b>Nr</b>	<b>Naam</b>
1 t/m 4	Wijkraden
5 t/m 11	Sportverenigingen
12	School
13	Goede doel
14	Spaarne Gasthuis
15	Kerk
16 t/m 1.208	Particuliere reacties van inwoners en ondernemers

0001

Als wijkraad vertegenwoordigen wij de huidige bewoners in het gebied Wijkraad Houtvaartkwartier. Wij constateren dat de gemeente de parkeerdruk onderzoeken in onze wijk in coronatijd heeft uitgevoerd en de uitslag van de aansluitende enquête negeert. Als er instemming over deze nota wordt bereikt, komt er een parkeerregulering in 11 wijken. Wijkraadgebied Houtvaartkwartier zou daar ook onder gaan vallen. Deels is er hier al betaald parkeren ingevoerd. In een ander deel is een jaar geleden (2021) nog een enquête gehouden die als uitslag gaf dat meer dan 50% van de bewoners tegen betaald parkeren was. Op navraag van de wijkraad is aangegeven dat er voorlopig geen nieuw onderzoek zal worden opgestart aangezien eerst nog de lijst met de te onderzoeken gebieden moet worden afgewerkt. Het verbaast ons zeer dat hier zomaar een streep door wordt gezet. Wij vragen ons af waarom deze werkwijze zomaar van tafel wordt geveegd. Heeft het niet het gewenste resultaat heeft opgeleverd? Zijn de kosten te hoog? Of komt het de gemeente niet zo goed uit dat de meeste bewoners er niet aan willen? Als noodzaak wordt aangegeven dat parkeerregulering moet worden ingevoerd als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Natuurlijk snappen wij dat het eigenlijk te druk is in de stad; dat er te veel auto's zijn; dat de woonomgeving minder aantrekkelijk wordt. De auto wegdenken door een parkeerregulering in te voeren vinden wij wensdenken. Veel bewoners denken dat het alleen de portemonnee van de gemeente ten goede komt. De onderbouwing van deze parkeerregulering in de ter inzage liggende stukken bestaat uit data die niet op de werkelijkheid is gebaseerd. Voorbeeld: Tellingen om de parkeerdruk te meten werden uitgevoerd in coronatijd. Iedereen werkte thuis, de auto stond de hele dag voor de deur of elders in de wijk. Als je vandaag de dag, november 2022, deze telling zou doen zou de uitkomst heel anders zijn. Overdag is er voldoende ruimte langs de straten om te parkeren (bezoekers, werklieden, zorgpersoneel). 's Avonds is het wat anders: dan staat het overal vol. Dat zal ook niet veranderen met de invoering van gereguleerd parkeren. Het zo rigide invoeren van betaald parkeren of vergunning-parkeren is dan ook hetgeen bewoners tegen de borst stuit. Parkeerregulering kan ook anders: in Den Haag zijn wijken waar overdag geen betaald parkeren is. Er is overdag altijd wel een plekje om als bezoeker, zorgmedewerker of bouwvakker met een klus je wagen te parkeren. Na zes uur geldt voor bezoekers betaald parkeren. Als bewoner heb je een vergunning voor jouw wijk, bezoekers kun je aanmelden. Als je geen vergunning hebt moeten je bezoekers na zes uur gewoon een redelijk tarief betalen bij de parkeermeter. De kosten voor de gemeente zijn relatief laag omdat je overdag geen kosten hebt voor controle. 's Avonds zullen de meeste parkeerplekken worden ingenomen door de wijkbewoners en hun eventuele bezoekers. Deze kunnen gemakkelijk gescand worden. Voilà. Deze nota roept vragen op die onbeantwoord blijven: over de kosten van de vergunning en de gehanteerde methode. Of iedereen in de wijk een vergunning kan krijgen. Of je, ook zonder dat je een auto bezit, een vergunning kan krijgen? Zo nee, kan je dan een bezoekersvergunning krijgen of een bezoeker aanmelden als je zelf geen vergunning hebt maar wel bewoner van de wijk bent? Is er een vergunningenplafond? Zo ja, hebben dan niet alle bewoners in een wijk recht op minimaal één vergunning? In de stukken bij deze nota wordt alles heel onduidelijk beschreven. Er zitten veel passages in waarbij je je af gaat vragen of je hier een oor wordt aangenaaid. Qua kosten: uit berekeningen van enkele raadspartijen komt naar voren dat de kosten voor invoering en uitvoering van de parkeerregulering ruimschoots gedekt worden door de hoge tarieven. Sterker nog, er blijft meer over dan dat de hele invoering en uitvoering kost. Waarom dan die hoge tarieven voor de bewoners? We leven in een democratisch Nederland. We mogen meedenken. Participatie, een prachtig woord. Communicatie staat hoog in het vaandel, maar in werkelijkheid zien de bewoners nu een heel ander plaatje. Deze parkeerregulering wordt van bovenaf opgelegd; over het democratisch proces in deze hebben wij onze twijfels. Als we de verslagen nalezen van de raadvergadering Beheer over dit onderwerp, lezen we meerdere malen dat het gemeentebestuur zich hier niet aan houdt. Graag zien wij dan ook dat er beter naar de bewoners van de betreffende wijken, en hun voorstellen, geluisterd wordt in deze transitie. Wij hopen dat we het College van B&W en de commissie Beheer kunnen overtuigen dat het anders moet en kan. Wij en onze bewoners zien uw vernieuwde denkwijze graag tegemoet.

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [F](#), [G](#), [I](#), [J](#)

Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Het is nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zullen zijn op de parkeerbaten en -lasten. Daarom stelt het college voor om tot en met 2026 een tijdelijk parkeerfonds in te stellen.

**Aanpassing:** Ja

0002

Hierbij stuur ik u de reacties van wijkbewoners op de nota Parkeerbeleid die geuit werden tijdens de wijkraadsvergadering Ramplaankwartier van 22 nov. 2022.

1 De meningen zijn verdeeld in onze wijk, er blijken voor en tegenstanders van invoering parkeerregulering. Er is wel de behoefte uitgesproken om wat betreft Parkeerbeleid beter gehoord te worden als wijk.

Klik hieronder op een van de antwoorden voor een (externe) link naar het antwoord.

Antwoord [A](#) [J](#)

Antwoord [B](#) [K](#)

Antwoord [C](#) [L](#)

Antwoord [D](#) [M](#)

Antwoord [E](#) [N](#)

Antwoord [F](#) [O](#)

Antwoord [G](#) [P](#)

Antwoord [H](#) [Q](#)

Antwoord [I](#)

2 Er wordt ook verschillend gedacht over de parkeerdruk in het Ramplaankwartier, er zijn bewoners die van mening zijn dat de parkeerdruk in het Ramplaankwartier minder groot is dan die in de rest van Duinwijk.

3 Er moet volgens wijkbewoners een zo goed mogelijke bezoekersregeling komen die niet aan een te lage financiële limiet gebonden is.

4 Bewoners met een beperking vragen dringend om een goede regeling voor hun specifieke parkeersituatie.

5 Een meerderheid van de aanwezigen was voorstander van invoering zone D voor onze wijk in plaats van C. Los van een iets lager tarief voor de vergunning zijn de venstertijden voor het bezoekersparkeren gunstiger. Dan zijn de tijden ma tm za 9.00- 20.00 en is zondag vrij.

Met vriendelijke groet, namens wijkraad Ramplaankwartier

#### Reactie college: C, P

Uit de praktijk blijkt dat de bezoekersregeling in het huidige gereguleerde gebied in praktisch alle gevallen toereikend is.

Naar aanleiding van de inspraak wordt de zone-indeling aangepast. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière kiest het college ervoor om Oosterduin (en Ramplaankwartier ook gelegen ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

#### Aanpassing: Ja

**0003** 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 wankele 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 Aerdenhout 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 zonder de verkeersbewegingen die vergelijkbaar zouden kunnen zijn met andere delen van Haarlem. Het bestemmingsverkeer 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

groeidend 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 autoverkeer in de straten waar dit voorkomt (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 parkeerproblemen. 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 het team parkeerregulering van de gemeente. Door hen 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. We zien 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 de 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 fietsclusters 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 (1e vergunning 112,- euro, 2e vergunning 420,- euro) is onverkoopbaar. Ook de verhouding tussen de bedragen van de 1e en 2e vergunning roept vanuit het oogpunt van kostendekkendheid en evenredigheid veel vragen op. De te maken kosten voor de 2e vergunning zijn namelijk niet anders dan voor de 1e. 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 bij het ongewijzigd doorzetten van de huidige nota en het collegebesluit voor Oosterduin.

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, hetgeen naar wij hopen toch niet uw bedoeling kan zijn.

#### **Reactie college: C, D, E, G**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in sommige delen van wijken lager ligt. Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière kiest het college ervoor om Oosterduin (en Ramplaankwartier ook gelegen ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

#### **Aanpassing: Ja**

**0004** Betreft: Inspraakreactie van de wijkraad Vondelkwartier op de nota uitbreiding betaald parkeren.

Haarlem, 25 november 2022

Aan het college van burgemeester en wethouders van Haarlem

Geacht college,

Tijdens een gezamenlijke bijeenkomst voor de bewoners van de wijken Vondelkwartier en Dietsveld - Vogelbuurt op 22 november 2022 hebben de fractievoorzitters van PvdA, GroenLinks, D66, CDA en Actiepartij de keuze voor het parkeerbeleid toegelicht.

De wijkbewoners konden aan het slot van de avond met een schriftelijke peiling aangeven of zij met het voorstel voor betaald parkeren instemden of dat zij zelf met een alternatief zouden komen.

Hierbij stuur ik u de reacties en alternatieve suggesties van bewoners van beide wijken alsmede de reactie van de werkgroep Verkeer van wijkraad Vondelkwartier.

Met vriendelijke groet,

[reactie werkgroep Verkeer wijkraad Vondelkwartier]

Op 19 oktober 2022 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Haarlem de nota Uitbreiding betaald parkeren ter inzage gelegd.

Tijdens een gezamenlijke bijeenkomst voor de bewoners van de wijken Vondelkwartier en Dietsveld-Vogelbuurt op 22 november 2022 hebben de fractievoorzitters van PvdA, GroenLinks, D66, CDA en Actiepartij de keuze voor het parkeerbeleid toegelicht.

De aanwezigen konden aan het slot van de avond met een schriftelijke peiling aangeven of zij met het voorstel van uw college voor betaald parkeren instemden of dat zij kiezen voor een alternatieve oplossing.

De werkgroep Verkeer heeft dit voorstel, als ook de onderliggende stukken en de peiling, bestudeerd en heeft daarop de volgende reactie. Hierin zijn ook de op de informatieavond voorgestelde alternatieve oplossingen meegenomen.

De beleidsdoelstelling

Omdat er naar het oordeel van uw College al teveel auto's in de stad zijn, wordt in de nota voorgesteld om in wijken met een hoge parkeerdruk (van meer dan 85%), zoals het Vondelkwartier, betaald parkeren in te voeren, om de stad zo naar een sociale (minder hinder op de trottoirs), groene (meer bomen in de trottoirs) en leefbare (meer speelruimte voor kinderen) stad te ontwikkelen.

Wij zijn van mening dat deze beleidsdoelstelling door de invoering van betaald parkeren niet zal kunnen worden bereikt, want in de wijken rond het centrum, waar betaald parkeren in 2015 is ingevoerd, wordt deze doelstelling slechts sporadisch gehaald. De bewoners betalen dus de komende jaren veel geld en krijgen daar in feite niets voor terug. En dit vooruitzicht baart ons, in deze economisch onzekere tijden, grote zorgen. Wij lichten ons standpunt hieronder verder toe.

Ten aanzien van de hoogte van de parkeerdruk merken wij op dat het College bij de berekening van het aantal beschikbare parkeerplaatsen niet de mogelijkheid heeft onderzocht of het 'Canadees parkeren' met de plaatsing van verkeersborden (bord E08b), kan worden gelegaliseerd. Aan het 'Canadees parkeren' is dan ook geen parkeercapaciteit toegerekend. Als dit wel zou zijn gebeurd komt de parkeerdruk in het Vondelkwartier zeker onder de 80 %. Deze alternatieve vorm van parkeren wordt in oude woonwijken die niet op het huidige autobezit berekend zijn, zoals in het Vondelkwartier, hoewel formeel verboden al sinds de opkomst van de auto, gedoogd. Op zich hoeft dat geen probleem te zijn, mits er rekening wordt gehouden met voldoende ruimte op het trottoir voor voetgangers, kinderwagens, rollators, etc. In de huidige praktijk zijn de trottoirs vaak onbegaanbaar doordat er vaak (bak ) fietsen, scooters etc. op het trottoir staan. Deze hinder lost u dus niet op door middel van betaald parkeren. Als alternatief en overgangsmaatregel stellen wij voor om het 'Canadees parkeren' waar mogelijk, met de plaatsing van verkeersborden (bord E08b), te legaliseren. Veel van de bewoners die op de informatiebijeenkomst aanwezig waren, steunen deze maatregel. Er zijn momenteel te weinig alternatieven om de auto's op een legale wijze (elders of op eigen terrein) te parkeren. Het opofferen van de voortuinen voor dit doel is planologisch niet mogelijk en ook ongewenst. Veel bewoners hebben gevraagd om ook te kijken naar het gebruik van de parkeerterreinen bij de sportvelden in het Van der Aartspark en het Spaarne Gasthuis voor extra parkeerplaatsen.

Wel pleiten wij voor een betere handhaving op het voorkomen van foutparkeerders bij kruispunten en het parkeren van (grote) bedrijfsauto's in de straten. Dit komt de verkeersveiligheid zeker ten goede. Er zijn naar onze mening voldoende parkeerplaatsen voor deze bedrijfswagens op plaatsen waar zij geen hinder voor de weggebruikers opleveren. Veel bewoners steunen een verbetering van de handhaving.

Ten aanzien van de vergroening van de straten, door parkeerplaatsen te vervangen door bomen, merken wij op dat dit alleen mogelijk is als er minder auto's in de wijken aanwezig zullen zijn. Dit was driekwart eeuw misschien wel zo, maar dit zien wij in de huidige maatschappelijke ontwikkelingen, waarbij tevens het openbaar vervoer wordt afgebouwd, de komende decennia niet als een reële optie. Voorgesteld wordt om deze actie pas uit te voeren als de parkeerdruk ook daadwerkelijk is gedaald. Het eerder uitvoeren van deze vergroeningsmaatregelen vergroot de huidige parkeerdruk alleen maar. Gratis openbaar vervoer zou naar de mening van de bewoners een beter alternatief zijn.

Ten aanzien van de speelruimte merken wij op dat in en om het Vondelkwartier naar onze mening voldoende speelruimte voor kinderen, in de vorm van speeltuinen, het Van der Aartssportpark en het Schoterbos, aanwezig is. De optie om meer speelruimte op straat aan te bieden vinden wij, met de opkomst van de elektrische fietsen en scooters op de weg, uit oogpunt van verkeersveiligheid

Ten aanzien van de speelruimte merken wij op dat in en om het Vondelkwartier naar onze mening voldoende speelruimte voor kinderen, in de vorm van speeltuinen, het Van der Aartssportpark en het Schoterbos, aanwezig is. De optie om meer speelruimte op straat aan te bieden vinden wij, met de opkomst van de elektrische fietsen en scooters op de weg, uit oogpunt van verkeersveiligheid niet realistisch. Een betere maatregel om leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de wijk te vergroten, vinden dat de inrichting van de wijk, als 30-km gebied, met extra verkeersmaatregelen (zoals drempels en verhoogde kruispunten) kan worden verbeterd. Veel bewoners steunen dergelijke maatregelen.

Uit de reacties van de bewoners die op de informatieavond aanwezig waren, kan worden afgeleid dat men graag ziet dat eerst de alternatieve maatregelen worden onderzocht en de stoepen beter begaanbaar worden gemaakt, voordat betaald parkeren in het Vondelkwartier wordt ingevoerd.

De werkgroep Verkeer van de Wijkraad Vondelkwartier

**Reactie college: A, B, G, K, L, M, P**

De suggesties van bewoners zoals achtergelaten bij de bijeenkomst zijn toegevoegd als een aparte bijlage bij de Nota van beantwoording. Het college reageert hierbij op de zienswijze van de werkgroep Verkeer. Een van de redenen waarom in bestaand betaald parkeren gebied geen sprake is van een lagere parkeerdruk, is omdat hier geen vergunningenplafond geldt. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college dit plafond wel in, voor de bestaande en de nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

Het college zal bij de uitbreiding van parkeerregulering genoodzaakt zijn om in sommige straten Canadees parkeren te legaliseren. Dit heeft te maken met het aantal auto's waarvoor een parkeerplaats nodig is. Alleen legaliseren zonder de invoering van parkeerregulering ziet het college niet als een adequate oplossing om de parkeerdruk te verlagen.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Ja

- 0004a**
1. De parkeerdruk klopt echt niet in onze wijk. Er is altijd wel een plekje en daarbij, wat is er mis met een stukje naar je auto lopen. Maar als er dan toch echt wat moet gebeuren: Is een blauwe zone al onderzocht? Met gratis vergunning voor de eerste twee auto's per huishouden?
  2. Betaald parkeren is in Dietsveld nogal overbodig, omdat er geen parkeerdruk bestaat. De desbetreffende onderzoeken zijn tijdens de coronatijd gedaan toen de meeste mensen nog thuiswerkten.
  3. Moet je ook betalen als je als bewoner een eigen oprit of garage hebt?

4. De straten zijn erg smal in de Vogelenwijk waardoor het parkeren van de auto op de stoep noodzakelijk is, anders kunnen er geen andere auto's en vrachtwagens meer door. Dus in sommige delen van de stad wel Canadees parkeren toestaan.
5. Houd een enquête in de wijken om draagvlak te vragen voor betaald parkeren.
6. Suggestie: Als er toch betaald parkeren wordt ingevoerd, kunnen die inkomsten dan gebruikt worden voor herinrichting van de straten waar parkeren problemen geeft, bijvoorbeeld in smalle straten.
7. Zorg voor maatwerk per wijk. Niet iedere straat of wijk heeft dezelfde problemen.
8. Deze coalitie zegt dat ze een actief participatiebeleid nastreeft: Overweeg dan een draagvlak onderzoek in deze kwestie. Of een referendum. Een referendum is het kroonjuweel van D66 om de kloof tussen burger en politiek te verkleinen. Dit is een kans!
9. Geef transparantie over het effect van het beleid. Dit is nu heel onduidelijk.
10. Denk ook aan de uitvoeringskracht. De politiek heeft een idee of plan, maar is het operationeel wel haalbaar (operationele haalbaarheid).
11. Voorkeur is om te kijken naar alternatieven aan de buitenkant van de wijk. Zoals OV hubs, parkeergarages, terrein voor bedrijfswagens.
12. In smalle straten Canadees parkeren legaliseren.
13. Onderzoek eerst alternatieven voordat je betaald parkeren invoert. Bijvoorbeeld wel alvast een vergunningensysteem invoeren met eerste auto gratis en voor de tweede betalen.
14. Maak een betaald parkeren systeem voor de hele stad, waarbij je ook in de hele stad kunt parkeren Dus niet en thuis betalen en ook elders in de stad (buiten de zone)
15. Maak rond de stad/wijken een soort parkeergarages voor de 2e auto's. Dus 1e auto gratis voor de deur, 2e auto betaald in de parkeergarage.
16. Onderzoek een alternatief voor betaald parkeren. Bijvoorbeeld overdag vrij parkeren en vanaf 18.00 uur betalen.
17. Het is een plan van de coalitiepartijen niet van de Haarlemmers.
18. Allereerst geen vergunning. Mocht dit toch doorgevoerd worden, maak dan de 1e vergunning gratis en de tweede extra belast zodat mensen misschien hun 2e auto de deur uit doen en daadwerkelijk de parkeerdruk vermindert. En zorg ervoor dat mensen die een auto van hun werkgever mee naar huis hebben niet meer in de wijk kunnen parkeren. Auto voor vergunning moet dus op naam van de eigenaar staan.
19. Canadees parkeren in straten waar nu aan één kant geparkeerd wordt.
20. Graag eerste auto gratis. Canadees parkeren is OK, behalve in smalle straten.

21. Ik ben bang dat er meer mensen eenzaam worden omdat er minder mensen op bezoek komen door de bezoekersvergunning.
22. Met de bezoekersvergunning zullen de mantelzorgers minder aanwezig kunnen zijn. En de overheid wil graag dat mensen zo veel en lang mogelijk zelfredzaam blijven.
23. Ik ben tegen betaald parkeren. Zorg ervoor dat de bedrijfswagen uit het straatbeeld verdwijnen. Bijvoorbeeld een terrein in de Waarderpolder maken.
24. Geen betaald parkeren. Bekijk eerst eens alternatieven.
25. Bekijk eerst alternatieven zoals parkeergarages onder de groenstroken van Eksterlaan en Muiderslotweg. Biedt perspectieven.
26. Het lijkt erop dat vele bewoners tegen het betaald parkeren zijn. Besteed meer aandacht aan hoe en of de bewoners het probleem ervaren voordat zaken doorgevoerd worden. Het gaat om de ervaring van de bewoners. Ik ben in zijn geheel tegen betaald parkeren.
27. Geen betaald parkeren. Onderzoek alternatieven. Het is vreemd dat draagvlak onder de bewoners niet onderzocht is. De meeste bewoners ervaren de huidige parkeerdruk niet als dringend probleem.
28. Onderzoek is alternatieven voordat je betaald parkeren invoert. We hebben geen parkeerprobleem in de Vogelenwijk. Dus er hoeft niets opgelost te worden, zeker niet met betaald parkeren.
29. Ga eerste verder onderzoeken, want Trajan onderzoek is summier en onvolledig.
30. Vraag eerst in de wijken wat bewoners zelf willen.
31. Maak eerst een verkeersplan en zoek alternatieven.
32. Onderzoek eenrichtingsverkeer
33. Geen betaald parkeren. Canadees parkeren legaliseren. Verder alles laten zoals het is want betaald parkeren is een melkkoe.
34. Verkiezingsslogan: "Het moet anders". Leg het eindbeeld goed uit. Het invoeren van vergunning parkeren geeft nu onduidelijkheid. Vergunning zijn niet het doel maar een middel om iets te bereiken.
35. Vergunning worden op naam afgegeven. Als je je huis verkoopt gaat de vergunning niet over op de nieuwe eigenaar. Waarom niet één vergunning per adres, zodat ook de volgende bewoner een parkeerplek heeft. De tweede vergunning kan dan op naam.
36. De digitale weg om informatie op te zoeken is onduidelijk.
37. Waarom is het nodig om betaald parkeren in te voeren, ik denk niet dat dit werkt.
38. Hoe wordt gehandhaafd ten opzichte van het foutief parkeren? Nu wordt dat niet gedaan omdat er geen capaciteit is. Maar het probleem van foutief parkeren blijft bestaan als er niet gehandhaafd wordt. Ook als er betaald parkeren wordt ingevoerd.

39. Hoe wordt omgegaan met langdurig bezoek (aantal dagen) wanneer de parkeergarage niet in de buurt is?
40. Vergunningen worden nu gehonoreerd voor de eerste auto, de tweede auto wordt bekeken. Een derde of vierde auto is nu uitgesloten. Hoe gaat dit bij verkoop van je huis over een aantal jaar? Wordt zomaar een vergunning beschikbaar gesteld? Of meerdere?
41. Het toestaan van het splitsen van woningen heeft de parkeerdruk ook verhoogd.
42. Het echte probleem is foutparkeren en dat los je niet op met betaald parkeren maar wel met handhaven.
43. Er is een verwachting dat de tweede, derde en vierde auto geparkeerd gaan worden in de Planetenwijk en Rivierenbuurt omdat daar (nog) geen betaald parkeren is ingevoerd.
44. Veiligheid en vergroening zijn steekwoorden in het plan voor gereguleerd parkeren. Door het invoeren van betaald parkeren ontstaat er voorsnog geen ruimte voor veiligheid en vergroening. U geeft zelf aan dat het nog jaren kan duren voor er ruimte komt. Zoek alternatieven.
45. Gesignaleerd wordt dat huishoudens soms wel vier/vijf auto's hebben in verband met thuiswonende kinderen. Deze kinderen zijn nog noodgedwongen thuis omdat er geen woning voor hen beschikbaar is. Hoe gaat de gemeente met deze situaties om?
46. Het is een luxe probleem; mensen eigenen zich het recht toe om autobezitter te zijn.
47. Effectiever is het om bedrijfsbussen aan te pakken. Dit zal de druk ook direct verlichten. Maak ruimte hiervoor in de Waarderpolder.
48. Verschillende zones met bijbehorende tarieven is een verkeerd systeem aangezien dit niets met verkeersveiligheid te maken.
49. Alternatief: parkeergarages beschikbaar maken.
50. In het verleden is de wens uitgesproken om alle auto's uit de wijken te krijgen. Hiervoor moeten wel parkeermogelijkheden (bijv. parkeergarages) beschikbaar zijn/komen.
51. Voorstel: Invoering gedoseerd met participatie en initiatieven van bewoners.
52. De gemeente refereert aan een rapport waarin bewezen wordt dat betaald parkeren werkt in andere steden. Op de website [haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren) staan drie rapporten: Nota uitwerking parkeerregulering, rapport parkeeronderzoek Haarlem 2020 en rapport parkeeronderzoek Haarlem 2022. In geen van de drie staat iets over hoe betaald parkeren in vergelijkbare steden werkt en of er extra ruimte is gekomen. Is het mogelijk om deze informatie toch met de inwoners van Haarlem te delen.

**Reactie college: A, B, D, E, F, G, J, K, L, M, O, P**

Als u uw auto op eigen terrein parkeert, hoeft u geen parkeergeld voor deze auto te parkeren. U moet parkeergeld betalen wanneer u uw auto parkeert in de openbare ruimte.

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan

het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden. Het is niet zo dat de stoep wordt versmald.

U hebt recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als u een officiële indicatie of verklaring hebt. U krijgt dan extra tegoed gestort op uw digitale bezoekersregeling. Zie voor meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

**0004b** Tegen betaald parkeren:

1. Ik stem op alle drie de alternatieve voorstellen.
2. Tegen invoering betaald parkeren, zoek alternatieven.
3. Zeg nee tegen betaald parkeren in de wijk Vondelkwartier. Ga eerst de stoep en de weg veilig maken voor toegankelijkheid voor mensen met rollator en kinderwagens. (Jan Luykenstraat).
4. Ik ben voor het 2de alternatief.
5. Geen probleem met parkeren in de Jan Luykenstraat. (Wel met het langs denderende vrachtverkeer). Ik zeg NEE. Ps. Waarom blijft het Zaanenkwartier hier buiten beschouwing.
6. Het parkeerprobleem wat er volgens jullie is, los je met betaald parkeren niet op.
7. Zoals in Beverwijk: Blauwe zone kost € 25,-- voor bewoner. Bezoek 1ste 3 uur gratis. Minder invalideplaatsen, staan vaak leeg. Elektrisch oplaadplekken uit de buurt. Afrekenen per minuut i.p.v. kwartier. Canadees parkeren = goed. Er is geen privacy i.v.m. het kenteken melden van bezoek. Parkeermeter voor bezoekers van de horeca
8. Eerst oplossingen bieden. Deze behalen dezelfde resultaten. Hierbij ook handhaven op parkeren op de hoeken i.v.m. de verkeersveiligheid van de fietsers en voetgangers. Dus nu geen vergunning-parkeren. Beloon het positieve i.p.v. het negatieve te belasten!
9. Niet eerst gereguleerd parkeren invoeren, maar eerst kijken naar de alternatieven. Canadees parkeren reguleren.



10. Eerst alternatieven onderzoeken. Niet eerst betaald parkeren invoeren.

11. Kijken naar alternatieven.

Wel Canadees parkeren

Geen betaald parkeren.

12. Tegen betaald parkeren.

Voorstel Vollenhovenstraat. (zie nummer 26 van dit overzicht)

Openbaar vervoer gratis of goedkoper maken.

13. Het bleek dat de bewoners tegen betaald parkeren zijn.

Geen inspraak op een inspraakavond.

Kijk eerst naar andere oplossingen vóór er tot betaald parkeren over wordt gegaan.

Er zijn voldoende lege parkeerplaatsen.

14. Tegen betaald parkeren.

Eerst alternatieven zoeken.

Voor Canadees parkeren.

15. Ik ben tegen betaald parkeren, omdat ik het eens ben met genoemde ideeën, die vanavond genoemd zijn. Ze zijn het waard om onderzocht te worden, voordat betaald parkeren wordt ingevoerd.

Er is slechts 1x genoemd, dat éénrichtingsverkeer in onze wijk ingevoerd zou moeten worden. Beïnvloed nl. de parkeerdruk, maar vooral de veiligheid voor alle bewoners.

16. Ik ben zeer voor het idee van [naam]: Overdag geen betaald parkeren. Eerst gedegen onderzoek naar alternatieven voor invoering van vergunningen. Concrete onderzoeken of het probleem daadwerkelijk ook wordt opgelost. En een wijkonderzoek of het probleem ook echt een probleem is.

17. Kijk naar alternatieven.

Plaats electrapalen voor laden aan de rand van de wijk i.p.v. in de wijk.

Handhaaf beter op fout parkeren (dus bijv. op de hoek van de straten).

18. Ik ben tegen betaald parkeren.

Er zijn betere alternatieven denkbaar!!

Veel te veel open eindjes, Niet goed onderzocht.

19. Ik ben voor het voorstel Vollenhovenstraat: (zie 26)

Tegen voorstel gemeente.

20. Eerst alternatieven en lege plekken (ziekenhuis).

21. Tegen die gemeente betaald parkeren.

Zoek alternatieven.

Bezoekers ziekenhuis en OG moeten daar parkeren en niet aan de overzijde. Vandaar parkeerdruk!

22. Geen betaald parkeren invoeren voordat er naar genoemde alternatieven is gekeken!

23. Voor:

- Canadees parkeren
- Alternatieven voor parkeren. (leegstaande percelen ed.)
- Vrijstelling / coulance voor klussers, mantelzorg ed.
- Overdag vergunningsvrij (tot 18.00 uur?)

Tegen:

- extra groen (bomen zat)
- extra spelen (speeltuinen zat)

24. Beding vervolgonderzoek!

- het 'probleem' waarover wordt gesproken, veiligheid en groen, geldt niet in de wijk.
- het feit dat parkeerdruk (%) een probleem is, leeft niet in de wijk (het wordt niet als een probleem ervaren).

Alternatieven gaan verandering brengen!

- beboeten fout parkeren
- Canadees parkeren legaliseren.
- lege parkeerplaatsen benutten.

De conclusies uit andere wijken kunnen niet zomaar gekopieerd worden naar een 'dorp' zoals Schoten.

Wanneer je betaald parkeren in zo'n snel tempo invoert zonder gedegen vervolgonderzoek en kansen en tijd krijgt voor alternatieven, doe je tekort aan de bewoners en hun veiligheid en hun bereidwilligheid om hun gedrag aan te passen (vb. Deelauto of Verder weg op een terrein parkeren o.i.d.)

De bewoners worden voor een onomkeerbaar besluit gesteld dat mogelijk nooit meer gaat veranderen, maar het lijkt over "1 nacht ijs" te zijn gegaan, wat betreft de besluitvorming.

25. Ik stem op het idee van [naam] (Zie nummer 16 van dit overzicht).

GEEN betaald/ gereguleerd parkeren.

Daarnaast:

- beter onderzoek
- daadwerkelijk iets doen met de uitkomst van draagvlakmetingen
- mensen de kans geven om bezwaar te maken en niet zomaar doorvoeren.
- op zoek naar oplossingen die positief stimuleren i.p.v. 'straffen'
- duidelijker antwoord op vragen van bewoners.
- beter inlezen, betere argumenten
- niet een beslissing nemen voordat de randvoorwaarden zijn geregeld en besproken.

26. Plan Vollenhovenstraat bewoners

- Nieuwe telling parkeerdruk met Canadees parkeren
- Mogelijk maken parkeren bij Ziekenhuis

- Onderzoeken alternatieven voor invoering!
- Er zijn in het Vondelkwartier voldoende parkeerplekken
- En ruimte op de stoepen voor rolstoelen, kinderwagens ed.

Voor betaald parkeren:

27. Maak gebruik van ongebruikte parkeerplaatsen en parkeerplaatsen bij ziekenhuis en sportvelden

- Parkeer-hub aan de rand van de stad
- Eerste auto gratis, tweede betalen.

28. Voor:

- kijk naar alternatieven in Haarlem-Noord.
- parkeergarage ziekenhuis
- lege parkeerplaatsen, sportvelden, begraafplaats ed.
- legaliseer Canadees parkeren
- geen extra bomen in de straat (die staan al in mijn voortuin)
- geen extra speelplek; is al voldoende aanwezig.
- overdag zonder vergunning parkeren.

29. Canadees parkeren legaliseren. Daarna nieuwe telling parkeerdruk.

Bv helemaal geen betaling.

Overdag parkeren zonder vergunning (mantelzorg, oppas, bezoek niet belasten)

Controleren/handhaven parkeren op de hoeken

Parkeervakken aangeven (er wordt nu niet efficiënt geparkeerd)

Indien toch betalen 1ste auto gratis en 2de een hoger bedrag.

30. Betaald parkeren niet overdag.

Zorg voor bezoekersvergunningen die goed geregeld en duidelijk zijn - niet overdag.

Zorg dat de stoepen, bomen en andere voorzieningen netjes worden gemaakt.

Op de Vergierdeweg moet op de stoep geparkeerd worden, Vanuit de gemeente staan zelfs netjes een witte streep op de stoep. Helaas zijn de stoepen daardoor verslechterd.

31. Voorstel Canadees parkeren.

Niet op de hoeken van de straat

Overdag gratis parkeren.

Eén richtingsverkeer in meeste straten.

32. Voor gereguleerd parkeren, maar niet overdag.

Canadees parkeren legaliseren.

Overige opmerkingen

33. Voorstel ideeën Vollenhovenstraat  
Openbaar vervoer ouderen vanaf 65 jaar gratis, geen bomen.
34. Legaal parkeren met één wiel op de stoep.
35. Overdag vergunning vrij  
Alternatieven bekijken.  
Goedkoop openbaar vervoer.
36. Canadees parkeren legaliseren en omliggende parkeerterreinen benutten  
Beter handhaven op de hoek-parkeren voor veiligheid en doorgang hulpdiensten.  
Beter OV verbindingen naar omliggende gebieden i.p.v. station.
37. Omliggende parkeerterreinen benutten  
Canadees parkeren legaliseren  
OV-verbindingen beter maken  
Aandacht voor vergunningen voor volwassen (thuiswonende) kinderen met auto.
38. Kijk of het parkeren in de voortuinen mogelijk is.  
Tussen Vergierdeweg en Tesselschadestraat op de Muiderslotweg is het mogelijk door herindeling meer plekken voor auto's, en dan niet als fileparkeren maar in een soort visgraat. Dan 1 richting maken van de buurt.
39. Gratis bussen.
40. Belangrijk: Legaliseren Canadees parkeren, simpel omdat het alleen maar op deze wijze in mijn straat kan.
41. Wij hebben nog 3 inwonende kinderen die ook al werken en waarvan er ook 2 een auto nodig hebben.  
Wat kunnen we doen om met meer dan 2 auto's te kunnen parkeren?
42. Geen bomen erbij, We zijn groen genoeg!!!
43. Twijfel aan juistheid onderliggende rapport om betaald parkeren in te voeren.

**Reactie college: [A](#), [B](#), [G](#), [I](#), [J](#), [K](#), [L](#), [M](#), [P](#)**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 80% ligt. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

U hebt recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als u een officiële indicatie of verklaring hebt. U krijgt dan extra tegoed gestort op uw digitale bezoekersregeling. Zie voor meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van

de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

0005

Geachte College,

Naar aanleiding van het voorstel van het Haarlemse college over de uitbreiding van het betaald parkeren, sturen wij via deze weg onze reactie en enkele vragen en aandachtspunten.

In de eerste plaats stimuleren wij alle vormen van maatregelen en beslissingen die er toe bijdragen dat er meer inclusieve ruimte ontstaat voor beweging te voet, per fiets en in de buitenlucht én meer mogelijkheden creëert en biedt om te sporten. De vraag die wij ons hardop stellen, is of dat wordt bereikt met het voorgenomen voorstel van het college voor de uitbreiding van het betaald parkeren?

\*Hoe gaat de gemeente er voor zorgen dat alle sportverenigingen en -clubs bereikbaar blijven (en hun gastvrijheid kunnen borgen) door ook voldoende parkeervoorzieningen aan te bieden? De meeste verenigingen spelen zowel uitwedstrijden als thuiswedstrijden. De uitspelende partijen die in Haarlem worden ontvangen, komen veelal van verder weg wat betekent dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor auto's en dat dit geen enorme extra kostenpost mag zijn;

\*Dit geldt ook voor alle ondersteunende mensen/ vrijwilligers die soms ook van buiten de gemeente komen. Hoe gaat de gemeente er voor zorgen dat zij niet onnodig veel kosten kwijt zijn aan parkeren als ze een dag vrijwilligerswerk meedraaien op hun club?;

\*We vragen de gemeente kritisch te kijken naar de hoogte van de parkeertarieven op en rondom de sportverenigingen: sport is een vitaal element van een gezonde en sociaal verbonden stad en wij willen voorkomen dat mensen "afhaken" of minder gaan sporten omdat er extra parkeerkosten bijkomen => wij willen u stimuleren om met de verschillende sportclubs en verenigingen in gesprek te gaan om maatwerkoplossingen te bieden. Denk hierbij aan het koppelen van abonnementen aan het stimuleren van het bezoeken van de club op de fiets en er ook voor te zorgen dat mensen die wel afhankelijk zijn van de auto daar de gelegenheid voor blijven houden zonder (veel) extra kosten;

\*Ander belangrijk punt dat in de 1-op-1 gesprekken met sportclubs en -verenigingen kan worden opgepakt, is het bespreken en realiseren van veilige bereikbaarheid per fiets en te voet. Veiligheid is meeromvattend, dit gaat over ruime, schone, brede fiets- en voetpaden maar ook voldoende straatverlichting (met slimme sensoren zodat ze niet altijd aan hoeven te staan) en heldere bewegwijzering;

\*Wij zijn benieuwd naar de begroting van de parkeerinkomsten en voorspelde uitgaven, is deze vooraf in te zien? Wij willen bekijken of er vanuit de opbrengsten-zijde, die volgens de site nu kostendekkend is, ook nog andere mogelijkheden bestaan om slim met deze parkeerbaten om te gaan. Baten die bijvoorbeeld kunnen worden ingezet om de ruimte die buiten ontstaat door een hopelijk verlaagde parkeerdruk, ook kan worden ingericht op een dusdanige manier dat sport en beweging wordt gestimuleerd;

\*Wij pleiten vanuit SportDaad voor meer ontschotting en meer afdeling-overstijgend overleg én beleid. Zo hebben wij het College in ons zgn. Koersdocument opgeroepen om bij de (her)inrichting van de openbare ruimte in Haarlem ook rekening te houden met sport-en-beweging. Dit kan relatief eenvoudig worden opgelost door standaard een zgn. sportparagraaf of een sport-en-beweeg index bij de planvorming te voegen en deze te toetsen en te meten. In het kader van de ruimte die wellicht ontstaat doordat er parkeerruimte bespaart wordt, stellen wij voor met een zelfde aanpak naar de herinrichting van de openbare ruimte te kijken;

\*Suggesties voor het invullen van deze terug-gewonnen ruimte zijn:

- de stad te zien als atletiekbaan of sportclub en verspreid over de stad een openbaar beweeg-en-sport plan te realiseren, denk hierbij aan =>speel/sporttoestellen om (eenvoudige) rek-en-strek en sportoefeningen te doen;
- =>tegels te voorzien van nummers of meters/kilometers en een ren-parcours of wandelparcours aan te leggen;
- =>(urban)sports en andere openbare activiteiten op een digitale kaart aanbieden en Haarlemmers binnen hun eigen buurt online parcours aan te bieden die anderen ook kunnen lopen/rennen/wandelen (met de hond)

Tot zo ver onze vragen, opmerkingen en aandachtspunten. Indien een toelichting gewenst is, of indien u vragen heeft, neem dan contact met ons op.

Wij zullen onze reactie ook per email insturen en daarbij de volgende bijlagen toevoegen:

- Koersdocument SportDaad aug. 2022: in reactie op het college akkoord hebben wij een koersdocument opgesteld met voorstellen die kunnen bijdragen aan een meer beweeg-vriendelijker Haarlem
- Een korte toelichting op wie wij zijn als SportDaad.

Hartelijke groeten,  
namens SportDaad Haarlem,

Bijlage 1 - Over SportDaad

### SportDaad: "Haarlem, de meest beweegvriendelijke stad van Nederland"

*Voor SportDaad is een inclusieve, leefbare, gezonde en tot bewegen-uitnodigende-omgeving de basis voor een mentaal- en fysiek fit Haarlem. SportDaad roept alle betrokkenen op het debat aan te gaan met elkaar en een bijdrage te leveren aan de route naar "Haarlem, meest beweegvriendelijke stad van Nederland".*

SportDaad is een burgerinitiatief in de gemeente Haarlem. Het is een reactie op een oproep van NOC-NSF om sport, bewegen en gezondheid onder de aandacht van de lokale politiek te brengen. Zo heeft SportDaad een inhoudelijke bijdrage geleverd aan het door SportSupport georganiseerde [politiek sportcafé](#) op 1 maart 2022 jl.

Nationaal, Provinciaal, regionaal, stedelijk en in de dorpen trekken veel urgente zaken de aandacht van de burgers en politiek. Energieproblematieken, energietekort, stikstofproblematiek en enorme personeelstekorten en woningproblematiek. Maar meer als ooit worden burgers persoonlijk geconfronteerd met de (on)mogelijkheden, beleving en kwaliteit van hun leefomgeving. Te weinig bewegen bijdragend aan een ongezonde leefstijl sluipt in de vorm van een lage weerstand, lage belastbaarheid en overgewicht onze toekomst in. Een zorgelijke en ook kostbare ontwikkeling.

Bewegen en sporten kan een dam opwerpen tegen deze ontwikkeling. SportDaad vindt dat de Haarlemse politiek het voortouw moet nemen, de regie moet voeren, acties moet stimuleren om samen met verenigingen, commerciële aanbieders en de overheid in moet zetten om een beweegvriendelijke stad met ambities te zijn.

Door het ontschotten van budgetten, projecten, politieke partijen, woonwijken en andere leefgebieden én het betrekken en verbinden van veel "beweeg-experts" moet de dreigende of reeds aanwezige gezondheids crisis bestreden worden. Samen, betrokken en eigenaarschap zijn daarbij sleutelwoorden.

**SPORTDAAD**



Betreft: Koersdocument SportDaad  
 Datum: 28 augustus 2022  
 Door: Team SportDaad

### **Koersend op de beweeg vriendelijkste stad van Nederland.**

#### Samenvatting:

*Met dit koersdocument wil SportDaad (bijlage 1) de Haarlemse politiek en alle betrokkenen stimuleren tot meer integrale samenwerking met als beoogd resultaat om Haarlem de meest beweegvriendelijke stad van Nederland te maken. Een stad die op een inclusieve, laagdrempelige en gedifferentieerde manier verleidt tot meer sporten en bewegen. Er worden mogelijkheden beschreven voor de realisatie van het **Actie! Coalitieakkoord 2022-2026** (coalitieakkoord) en concrete voorbeelden voor de processen van gebiedsontwikkeling, herinrichting en realisatie. Het ontschotten van kennis en middelen door planmatig en structureel samenwerking te zoeken met anderen (lees: andere afdelingen, sectoren, instellingen en bedrijven) moeten leiden tot een toekomstgericht Haarlem. Aan de basis van een beweegvriendelijk Haarlem liggen debat en dialoog, verkenning en kennisdelen, ontschotten en toetsing als structureel onderdeel van trajecten van onderhoud, verbetering en herinrichting van gebieden en bouwwerken.*

#### **De Koers: vooruit gedrag ontwerpen en bewegen**

Het burgerinitiatief "SportDaad" is blij met de duidelijke overeenkomst die de coalitie met elkaar is aangegaan voor de periode 2022-2026. Sociaal, leefbaar en duurzaam staan hoog in het vaandel van het coalitieakkoord en de intentie is uitgesproken dat het in het 2026 geleid moet hebben tot een zichtbaar resultaat. SportDaad zou graag aan dit proces en resultaat willen bijdragen.

**Algemene doelstellingen van het Koersdocument:** SportDaad wil graag aan het coalitieakkoord een koers meegeven en de route en eindbestemming aan de politiek overlaten. Met die koers wil SportDaad sport, bewegen en gezondheid in Haarlem promoten. Het gebrek aan beweging bij de burgers in het algemeen en de gevolgen op langere termijn (obesitas, verlaagde fysieke en mentale belastbaarheid, verlaagde weerbaarheid tegen ziektes, toename chronische ziektebeelden en daaraan gekoppelde maatschappelijke kosten) vragen nu ingrepen teneinde de eerste gewenste resultaten over 5-10 jaar te bereiken.

**Algemene kenmerken van verbeterprocessen in Haarlem:** Voor de uitvoering van het coalitieakkoord wil SportDaad graag alle betrokkenen - gemeente breed en afdeling overstijgend - op de uitvoering en realisatie informeren en inspireren met richtlijnen en praktisch ideeën die zullen leiden tot een beweegvriendelijk Haarlem. Het verbinden van mensen door debat, kennisdeling en samenwerking staan centraal. Hieronder geven we een aantal richtlijnen mee waaraan processen van onderhoud, aanpassingen of herinrichting van stadsdelen en -gebieden getoetst kunnen worden. En zullen een aantal praktisch voorbeelden gegeven worden die ingezet kunnen worden maar ook kunnen leiden tot meer ideeën uit de richting van andere betrokkenen. "Smart thinking and smart sharing: change to move, move to change"

"Slim denken en slim delen; beweeg om te veranderen, verander om te bewegen"

**SPORTDAAD**



**Kenmerken van de uitwerking en implementatie van het coalitieakkoord:**

Uit de thema's 1 tot en met 7 zijn in potentie de thema's waar de haalbaarheid om invloed uit te oefenen op de beweegvriendelijke stad het grootst is: Stad, Duurzaam, Sociaal, Gezond, Cultureel, Betrokken en Samenwerken.

Enkele van de thema's hebben intrinsiek al de eigenschap sport en bewegen en gezondheid in meer of minder mate te ondersteunen. Om die reden stelt SportDaad voor om op de thema's "stad om te wonen" en "duurzame stad" het volgende uitgangspunt los te laten:

- Ontschotten:
  - Dit betekent dat er bewust als onderdeel van het proces gekeken kan worden vanuit welke andere thema's een verbinding gelegd kan worden op expertise, begroting en uitvoering. Het resultaat kan hiervan zijn dat expertise inbreng de kwaliteit en samenhang verbeterd, begrotingen deels overgeheveld worden, de uitvoering door meer partijen inhoudelijk ondersteund wordt en "het ene thema" in het "andere thema" wordt meegenomen.
  - Dat ontschotten begint bij
    - het aflopen van een checklist rond sport, bewegen en gezondheid. SportDaad noemt dit de Sport- en beweeg-index. Een voorbeeld van een checklist staat in bijlage 2.
    - het zoeken van deze verbinding op expertise, begroting en uitvoering en is een vastgesteld onderdeel van het proces met een eigenaar.
  - Concreet in de praktijk:
    - een voorbeeld waar het coalitieakkoord al in de intentie van bovenstaande actief is, staat in hoofdstuk 1: "Stad om te wonen" => *Het parkeerterrein Willem van Outshoornlaan waarbij sociale woningbouw gaat gerealiseerd worden en sport en recreatie wordt bij aanvang van het project al meegenomen. Gelden en expertise vanuit de urban sports zouden hier aangewend kunnen worden. Verenigingen kunnen al betrokken worden om bewoners te informeren over sport en bewegen. Scholen als INholland en het CIOS (beide sport en bewegen) zouden kunnen adviseren en participeren.*
    - Bij iedere beslissing tot / voor onderhoud, verbetering of grootschalige herinrichting wordt er getoetst aan de mogelijkheid om grote of kleine aanpassingen te doen om inclusief en laagdrempelig burgers te verleiden te wandelen of te fietsen.
      - Vb I => Glasvezel uitrollen: kunnen kleine obstakels voor de rollator meteen weggenomen worden. Of kan de wandelaar voorrang krijgen boven ander verkeer.
      - Vb II => Bruggetje over het slootje repareren: kan het meteen verbreed worden zodat een shared space van wandelaars en fietsers naar het winkelcentrum net even ruimer is?
      - VB 3: Waar mogelijk worden zgn. "overleg-lussen" (wandelen) of uitdagingen ingepland die de regulier looplijnen en fietslijnen upgraden naar een runningtrack voor een 20 minuten loopje.

- Tijdstip van ontschotten: standaard wordt kort na de initiatie het eerste initiatief genomen tot ontschotting. daarom dient er een eigenaar te zijn, het vastgelegd te worden als opdracht en zal het op tijd al bij de initiatie meegenomen worden.

- Participatie:
  - Er wordt ruim ingezet op participatie/inspraak van gebruikers en "bijdragers". Er wordt een lijst opgesteld van personen en instellingen die kunnen bijdragen. Scholen, verenigingen en publieke instellingen als een sociaal centrum of buurthuis worden standaard betrokken.
- Toetsing looplijnen en fietslijnen naar publieke voorzieningen als winkels, scholen en recreatie.

**Concrete voorstellen van SportDaad: laagdrempelig, inclusief en verleiden tot bewegen.**

Algemeen: De ontwikkeling van- en het gezond houden van lichaam en geest vindt plaats op school, op de sportschool als ook op het sportveld. Net zo belangrijk is het buiten sporten in zgn. ongeorganiseerde vorm waarbij er op andere manieren gesport en bewogen wordt in de buitenlucht.

- **Ruimtelijke ordening:** Wij pleiten voor het opnemen van een Sport- en beweeg-index in de 7 ontwikkelingsprojecten en in (toekomstige) bestemmingsplannen van Haarlem.
- In aanvulling op alle goede initiatieven pleiten wij voor meer verankering van Sport en Beweging in alle (nieuw)bouwplannen, bijvoorbeeld via een **%-sport-en-beweeg oppervlakte (m<sup>2</sup>) in de planvorming;**
- **Digitale overzichtskaart:** Wij pleiten voor een digitale overzichtskaart waarop alle locaties, sportverenigingen, georganiseerd en ongeorganiseerd, geordend staan; op deze manier kunnen inwoners én bezoekers in 1-oogopslag zien waar wat voor sport en beweegactiviteiten te doen zijn;
- **APK sportvoorzieningen:** Wij pleiten voor meer inzicht en transparantie voor wat betreft de onderhoudskosten en -budgetten van alle openbare sport-speel en beweeg-voorzieningen in Haarlem; hierbij is een realistisch inschatting van de exploitatiekosten voor beheer, onderhoud en afschrijving noodzakelijk, rekening houdend met de in de toekomst te verwachten extra kosten in het kader van duurzaamheid en circulariteit.
- **Ontmoedig verplaatsing middels de auto** binnen de wijken en tussen de wijken wordt ontmoedigd. bijvoorbeeld door de stad in taartpunten te delen waar je niet rechtsreeks naar een ander deel kan maar "om moet rijden".

- > Bijlage 1 over "SportDaad"
- > Bijlage 2: Sport- & beweeg-index
- > Bijlage 3: Lijst van concrete en goede voorbeelden in Haarlem en buiten Haarlem. Onderverdeeld in GROOT en ingrijpend en KLEIN en slim en innovatief



**Reactie college: Q**

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

**Aanpassing: Nee**

0006

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 11 oktober besloten de ontwerpnota 'Uitwerking parkeerregulering' vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode loopt tot 30 november a.s. De uitvoering van deze ontwerpnota heeft negatieve gevolgen voor het voortbestaan van PUK dat gevestigd is tegenover Vlietweg 2 met als postadres Van der Aartweg 31, 2026 ZM Haarlem. In de ontwerpnota behoort deze locatie tot het Vondelkwartier. PUK is van mening dat voor de parkeerplaats bij PUK een uitzondering noodzakelijk is door geen parkeerheffing in te voeren. De invoering van een parkeerheffing zal schadelijke effecten hebben voor PUK, zowel qua ledenaantal als financieel. In deze reactie wordt eerst ingegaan op enkele citaten uit de betreffende ontwerpnota en vervolgens op de consequenties voor PUK. – Aanleiding en reactie op hoofdlijnen. De gemeente Haarlem wil haar parkeerbeleid aanpassen omdat, citaat 'In Haarlem wordt betaald parkeren in de komende tijd uitgebreid. In veel wijken staan zoveel auto's geparkeerd dat alle parkeerplaatsen bezet zijn. De redenen om betaald parkeren in 11 wijken uit te breiden is omdat hier de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid onder druk staat door de grote hoeveelheid geparkeerde auto's. In de avond- en nachturen overstijgt de parkeerdruk de 85%. In een aantal wijken overstijgt deze zelfs de 100%. Door betaald parkeren in deze wijken kan de parkeerdruk beter worden beheerst.' – In het bestemmingsplan 'Van der Aart' heeft het Van der Aart sportpark de bestemming 'Sport' en 'Recreatie-Volkstuinen', de parkeerplaats bij PUK de bestemming 'Parkeerterrein'. – Op de kaart met de buurt- en wijkindeeling is de buurt Van der Aart Sportpark een onderdeel van de wijk Vondelkwartier, maar er is geen burgerbewoning! – De draagvlakonderzoeken hebben zich hoofdzakelijk gericht op de relatie wonen en parkeeroverlast en niet op de relatie parkeeroverlast en sportaccommodaties. – De sportaccommodaties zijn gedurende enige tijd bezocht, maar er wordt zeker niet geslapen en de auto's van de boulers blijven er gedurende de nacht ook zeker niet staan. Er is geen sprake van te hoge parkeerdruk, behalve op enkele drukke sportmomenten. – De dichtstbijzijnde woonbuurten Schrijversbuurt en Roemer Visscherbuurt liggen op ruim 700 m afstand. – Opmerking t.a.v. het onderzoek PARKEERONDERZOEK HAARLEM 2022. Het onderzoek naar de parkeerdruk in Haarlem is op wijkniveau uitgevoerd. Het gevolg hiervan is dat er een onnauwkeurig en vertekend beeld ontstaat als daarbij ook buurten worden meegenomen waar geen of weinig burgerwoningen zijn, zoals in de buurt Van der Aart Sportpark en de buurt Hekslootpolder. Het ontbreken van een nadere differentiatie op buurtniveau naar bestemming en gebruik kan een vertekend beeld opleveren, zoals bijvoorbeeld voor de buurt Van der Aart Sportpak. Wie en wat is P.U.K. Patanque Union Kennemerland (PUK) is één van de grootste jeu-de-boulesverenigingen van Nederland en heeft momenteel ca. 185 leden. Ons schitterende Boulodrome aan de Vlietweg in Haarlem-Noord is met 40 buitenbanen en 20 binnenbanen, dé plek om andere spelers te ontmoeten. Op de baan, in onze grote gezellig bar of op ons terras, met uitzicht op ons 'Court d'Honneur'. PUK werd in 1978 opgericht door een groep Patanque-fanaten die elkaar wekelijks ontmoetten op Landgoep Beeckesteijn, nabij Haarlem. De groep groeide al snel uit zijn voegen en had behoefte aan een eigen accommodatie. Die werd gevonden op een braakliggend terrein aan het Marsmanplein. In 2006 werd aangekondigd dat de omgeving van het Marsmanplein werd herontwikkeld voor bewoning en een nieuw winkelcentrum. Het is aan het doorzettingsvermogen en de creativiteit van een aantal PUK-leden te danken dat we van de gemeente Haarlem beschikking kregen over een stuk grond in het Van Der Aart Sportpark in Haarlem Noord. – Consequenties voor PUK bij invoering van een parkeertarief. 1. Relatief veel gepensioneerden zijn lid van PUK. PUK is een vereniging met relatief veel ouderen. Ruim 60% van onze leden is ouder dan 65 jaar. Ouderen komen ook meestal met de auto als ze slecht ter been zijn. Bovendien zijn voor deze groep factoren als inflatie, stijgende energiekosten en corona hard aangekomen, zowel fysiek maar ook financieel. PUK streeft er ook naar om de contributie voor haar leden zo laag mogelijk te houden. PUK speelt ook in op het belang van ouderen en sport i.c.m. het sociale aspect. Op deze wijze ook bijgedragen aan de bestuurlijke wens om de eenzaamheid onder ouderen te verminderen. Bij PUK zijn er relatief veel leden die na hun 80e nog een aardig balletje gooien en er plezier in hebben. 2. Het boulodrome vervult een bovenregionale functie. Verder heeft het boulodrome van PUK een bovenregionale functie, een aantal leden komt ook van 10 km of verder omdat bij hen in de buurt geen boulodrome aanwezig is. De meeste boulers trainers 2x per week met een wedstrijd in het weekend, gemiddeld komen de leden 2x week naar PUK aan de Vlietweg. 3. Relatief lange wedstrijdduur, gemiddeld 5 uren, het hele jaar rond. Verder geldt voor de wedstrijdduur van petanque geen vaste tijd. De wedstrijden worden meestal op zaterdag of op zondag gespeeld en beginnen rond 11.30 uur en zijn vaak pas om 17.30 uur afgelopen. Door de week is er dinsdag en/of woensdag overdag vaak nog een toernooi voor gepensioneerden, welke

minimaal 4 uur duren. Op dinsdagavond en donderdagavond beginnen de trainingen op 19.00 uur tot circa 23.00 uur. Bovendien wordt bij PUK het hele jaar door petanque gespeeld, binnen of buiten. Bij voetbal is een wedstrijd 2x3 kwartier met een kwartier pauze. 4. Tegenstanders komen uit het hele land. De tegenstanders van PUK bij wedstrijden of deelnemers aan toernooien komen uit het hele land, bijvoorbeeld uit Zwaag of Zeist of nog verder weg uit Leeuwarden. De competities in het petanque spelen zich af over een relatief groot gebied. Het is een relatief kleine sport waardoor de afstanden groter zijn dan bij grotere sporten als voetbal of hockey. Met het openbaar vervoer is dit niet te doen op een dag. De consequenties is dat PUK geen enkel open toernooi meer vol krijgt met mensen van buitenaf als er een parkeertarief wordt ingevoerd. Deze toernooien en andere petanque-activiteiten zijn voor PUK ook een bron van inkomsten. Een parkeerheffing zou dus grote negatieve gevolgen hebben voor PUK want de kosten voor het boulen nemen sterk toe. – Geen structureel parkeerprobleem. PUK ervaart momenteel geen structureel parkeerprobleem omdat het niet in en zelfs op een grote afstand van de woonwijken in Haarlem-Noord ligt, ca. 700 m. PUK is ruim 10 jaar geleden verplaatst vanuit de bebouwde kom, namelijk de Jan Prinsenlaan naar de huidige locatie. Incidenteel kan er een tekort aan parkeerplaatsen zijn, maar dat wordt veroorzaakt als op een zaterdag of zondag veel wedstrijden samenvallen: de ervaring is dat dat slechts enkele malen per jaar voorkomt. Bovendien is er aan de andere kant van de Vlietweg nog een ruim parkeerterrein aanwezig. PUK is van mening dat voor de parkeerplaats bij PUK op het betaald parkeren een uitzondering noodzakelijk is. De invoering van een parkeerheffing zal schadelijke effecten voor PUK hebben, zowel qua ledenaantal als financieel. – Tot slot. In de ontwerpnota is ook het volgende opgenomen. ‘Speciale doelgroepen en gebouwen in de wijk’. De uitbreiding van het betaald parkeren geldt ook voor sportverenigingen, winkelcentra en scholen. We gaan – nadat de gemeenteraad de hoofdlijnen van de beleidswijzigingen heeft goedgekeurd – in gesprek met al deze groepen en wijkorganisaties. Dit om de gevolgen van de beleidswijzigingen te bespreken en te bekijken welke uitzonderingen nodig zijn om het functioneren van deze installaties niet te belemmeren.’ Als de gemeenteraad van Haarlem op hoofdlijnen de beleidswijzigingen heeft goedgekeurd gaat PUK gaarne in gesprek met de gemeente Haarlem om te overleggen op welke wijze het parkeerbeleid met betrekking tot de parkeerplaats bij PUK naar bestemming en gebruik kan worden ingevuld.



**Pétanque Union Kennemerland (P.U.K.)**  
Opgericht 18 februari 1978

Datum 22 november 2022

Aan de gemeente Haarlem

projectleider Parkeerregulering

Postbus 511  
2003 PB Haarlem

geachte

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 11 oktober besloten de ontwerpnota "Uitwerking parkeerregulering" vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode loopt tot 30 november a.s.

De uitvoering van deze ontwerpnota heeft negatieve gevolgen voor het voortbestaan van PUK dat gevestigd is tegenover Vlietweg 2 met als postadres Van der Aartweg 31, 2026 ZM Haarlem. In de ontwerpnota behoort deze locatie tot het Vondelkwartier.

PUK is van mening dat voor de parkeerplaats bij PUK een uitzondering noodzakelijk is door geen parkeerheffing in te voeren. De invoering van een parkeerheffing zal schadelijke effecten hebben voor PUK, zowel qua ledenaantal als financieel.

In deze reactie wordt eerst ingegaan op enkele citaten uit de betreffende ontwerpnota en vervolgens op de consequenties voor PUK.

- Aanleiding en reactie op hoofdlijnen

De gemeente Haarlem wil haar parkeerbeleid aanpassen omdat, citaat: "In Haarlem wordt betaald parkeren de komende tijd uitgebreid. In veel wijken staan zoveel auto's geparkeerd dat alle parkeerplaatsen bezet zijn. De redenen om betaald parkeren in 11 wijken uit te breiden is omdat hier de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid onder druk staat door de grote hoeveelheid geparkeerde auto's. In de avond- en nachturen overstijgt de parkeerdruk de 85%. In een aantal wijken overstijgt deze zelfs de 100%. Door betaald parkeren in deze wijken kan de parkeerdruk beter worden beheerst." Bron: <https://haarlem.nl/meer-informatie-uitbreiding-betaald-parkeren>

**Boulodrome**  
Van der Aartweg 31  
2026 ZM Haarlem  
023-5378979

**www.puk-haarlem.nl**  
NBBB verenigingsnummer 09-008  
Bank NLG1 INGB 0004374010  
KvK Haarlem 40594716

**Correspondentie adres**  
Postbus 2504  
2002 RA Haarlem  
secretaris@puk-haarlem.nl

Klik hieronder op een van de antwoorden voor een (externe) link naar het antwoord.



## Pétanque Union Kennemerland (P.U.K.)

Opggericht 18 februari 1978

- In het bestemmingsplan "Van der Aart" heeft het Van der Aartsportpark de bestemming "Sport" en "Recreatie- Volkstuinen", de parkeerplaats bij PUK de bestemming "Parkeerterrein".
- Op de kaart met de buurt- en wijkindeling is de buurt Vander der Aart Sportpark een onderdeel van de wijk Vondelkwartier, maar er is geen burgerbewoning!



- De draagvlakonderzoeken hebben zich hoofdzakelijk gericht op de relatie wonen en parkeeroverlast en niet op de relatie parkeeroverlast en sportaccommodaties.
- De sportaccommodaties worden gedurende enige tijd bezocht, maar er wordt zeker niet geslapen en de auto's van de boulers blijven er gedurende de nacht ook zeker niet staan. Er is geen sprake van te hoge parkeerdruk, behalve op enkele drukke sportmomenten.
- De dichtstbijzijnde woonbuurten Schrijversbuurt en Roemer Visscherbuurt liggen op ruim 700 m afstand.

### • Opmerking t.a.v. het onderzoek PARKEERONDERZOEK HAARLEM 2022

Het onderzoek naar de parkeerdruk in Haarlem is op wijkniveau uitgevoerd. Het gevolg hiervan is dat er een onnauwkeurig en vertekend beeld ontstaat als daarbij ook buurten worden meegenomen waar geen of weinig burgerwoningen zijn, zoals in de buurt Van der Aart Sportpark en de buurt Heikslotpolder.

Het ontbreken van een nadere differentiatie op buurtniveau naar bestemming en gebruik kan een vertekend beeld opleveren, zoals bijvoorbeeld voor de buurt Van der Aart Sportpark.

**Boulodrome**  
Van der Aartweg 31  
2026 ZM Haarlem  
023-5378979

**www.puk-haarlem.nl**  
NIBBS verenigingsnummer 09-008  
Bank NL61 INGB 0004374010  
KvK Haarlem 40594716

**Correspondentie adres**  
Postbus 2504  
2002 RA Haarlem  
secretaris@puk-haarlem.nl



## Pétanque Union Kennemerland (P.U.K.)

Opggericht 18 februari 1978

### Wie en wat is P.U.K.

#### • ontstaan

Pétanque Union Kennemerland (PUK) is één van de grootste jeu-de-boulesverenigingen van Nederland en heeft momenteel ca. 185 leden. Ons schitterende Boulodrome aan de Vliebweg in Haarlem-Noord is met 40 buitenbanen en 20 binnenbanen, dé plek om andere spelers te ontmoeten. Op de baan, in onze grote gezellige bar of op ons terras, met uitzicht op ons "Court d'Honneur".

Pétanque Union Kennemerland, kortweg PUK, werd in 1978 opgericht door een groep Petanque-fanaten die elkaar wekelijks ontmoetten op Landgoed Beekesteijn, nabij Haarlem. De groep groeide al snel uit zijn voegen en had behoefte aan een eigen accommodatie. Die werd gevonden op een braakliggend terrein aan het Marsmanplein.

In 2005 werd aangekondigd dat de omgeving van het Marsmanplein werd herontwikkeld voor bewoning en een nieuw winkelcentrum. Het is aan het doorzettingsvermogen en de creativiteit van een aantal PUK-leden te danken dat we van de gemeente Haarlem beschikking kregen over een stuk grond in het Van Der Aart Sportpark in Haarlem Noord.

BRON: [https://www.puk-haarlem.nl/index.php?page=Over\\_Puk&sid=2](https://www.puk-haarlem.nl/index.php?page=Over_Puk&sid=2)



**Boulodrome**  
Van der Aartweg 31  
2026 ZM Haarlem  
023-5378979

**www.puk-haarlem.nl**  
NIBBS verenigingsnummer 09-008  
Bank NL61 INGB 0004374010  
KvK Haarlem 40594716

**Correspondentie adres**  
Postbus 2504  
2002 RA Haarlem  
secretaris@puk-haarlem.nl



## Pétanque Union Kennemerland (P.U.K.)

Oppericht 18 februari 1978

### • consequenties voor PUK bij invoering van een parkeertarief

- *relatief veel gepensioneerden zijn lid van PUK*

PUK is een vereniging met relatief veel ouderen. Ruim 60% van onze leden is ouder dan 65 jaar. Ouderen komen ook meestal met de auto als ze slecht ter been zijn. Bovendien zijn voor deze groep factoren als inflatie, stijgende energiekosten en corona hard aangekomen, zowel fysiek maar ook financieel. PUK streeft er ook naar om de contributie voor haar leden zo laag mogelijk te houden.

PUK speelt ook in op het belang van de ouderen en sport i.c.m. het sociale aspect. Op deze wijze ook bijgedragen aan de bestuurlijke wens om de eenzaamheid onder ouderen te verminderen. Bij PUK zijn er relatief veel leden die na hun 80<sup>ste</sup> nog een aardig balletje gooien en er plezier in hebben.

- *het bouldrome vervult een bovenregionale functie*

Verder heeft het bouldrome van PUK een bovenregionale functie, een aantal leden komt ook van 10 km of verder omdat bij hen in de buurt geen bouldrome aanwezig is. De meeste boulers trainen 2 x per week met een wedstrijd in het weekend, gemiddeld komen de leden 2 x week naar PUK aan de Vlietweg.

- *relatief lange wedstrijdduur, gemiddeld 5 uren, het hele jaar rond*

Verder geldt voor de wedstrijdduur van petanque geen vaste tijd. De wedstrijden worden meestal op zaterdag of op zondag gespeeld en beginnen rond 11.30 uur en zijn vaak pas om 17.30 uur afgelopen. Door de week is er dinsdag en/of woensdag overdag vaak nog een toernooi voor gepensioneerden, welke minimaal 4 uur duren. Op dinsdagavond en donderdagavond beginnen de trainingen op 19.00 uur tot ca. 23.00 uur. Bovendien wordt bij PUK het hele jaar door petanque gespeeld, binnen of buiten.

Bij voetbal is een wedstrijd 2 x 3 kwartier met een kwartier pauze.

- *tegenstanders komen uit het hele land*

De tegenstanders van PUK bij wedstrijden of deelnemers aan toernooien komen uit het hele land, bijvoorbeeld uit Zwaag of Zeist of nog verder weg uit Leeuwarden. De competities in het petanque spelen zich af over een relatief groot gebied. Het is een relatief kleine sport waardoor de afstanden groter zijn dan bij grotere sporten als voetbal of hockey.

Met het openbaar vervoer is dit niet te doen op een dag. De consequentie is dat PUK geen enkel open toernooi meer vol krijgt met mensen van buitenaf als er een parkeertarief wordt ingevoerd. Deze toernooien en andere petanque-activiteiten zijn voor PUK ook een bron van inkomsten.

Een parkeerheffing zou dus grote negatieve gevolgen hebben voor PUK want de kosten voor het bouwen nemen sterk toe.

Bouldrome  
Van der Aartweg 31  
2026 ZM Haarlem  
023-5378979

[www.puk-haarlem.nl](http://www.puk-haarlem.nl)  
NJBb verenigingsnummer 09-008  
Bank NL61 INGB 0004374010  
KvK Haarlem 40594716

Correspondentie adres  
Postbus 2504  
2002 RA Haarlem  
secretaris@puk-haarlem.nl



## Pétanque Union Kennemerland (P.U.K.)

Oppericht 18 februari 1978

### • Geen structureel parkeerprobleem

PUK ervaart momenteel geen structureel parkeerprobleem omdat het niet in en zelfs op een grote afstand van de woonwijken in Haarlem-Noord ligt, ca. 700 m. PUK is ruim 10 jaar geleden verplaatst vanuit de bebouwde kom, namelijk de Jan Prinsenlaan, naar de huidige locatie.

Incidenteel kan er een tekort aan parkeerplaatsen zijn, maar dat wordt veroorzaakt als op een zaterdag of zondag veel wedstrijden samenvallen: de ervaring is dat dat slechts enkele malen per jaar voorkomt. Bovendien is er aan de andere kant van de Vlietweg nog een ruim parkeerterrein aanwezig.

PUK is van mening dat voor de parkeerplaats bij PUK op het betaald parkeren een uitzondering noodzakelijk is. De invoering van een parkeerheffing zal schadelijke effecten voor PUK hebben, zowel qua ledenaantal als financieel.

### • Tot slot

In de ontwerpnota is het ook het volgende opgenomen

#### **"Speciale doelgroepen en gebouwen in de wijk**

*De uitbreiding van het betaald parkeren geldt ook voor sportverenigingen, winkelcentra en scholen. We gaan – nadat de gemeenteraad de hoofdlijnen van de beleidswijzigingen heeft goedgekeurd – in gesprek met al deze groepen en wijkorganisaties. Dit om de gevolgen van de beleidswijzigingen te bespreken en te bekijken welke uitzonderingen nodig zijn om het functioneren van deze instellingen niet te belemmeren.*

Bron: <https://haarlem.nl/meer-informatie-uitbreiding-betaald-parkeren>

Als de gemeenteraad van Haarlem op hoofdlijnen de beleidswijzigingen heeft goedgekeurd gaat PUK gaarne in gesprek met de gemeente Haarlem om te overleggen op welke wijze het parkeerbeleid met betrekking tot de parkeerplaats bij PUK naar bestemming en gebruik kan worden ingevuld.

Namens P.U.K.,

voorzitter

Bouldrome  
Van der Aartweg 31  
2026 ZM Haarlem  
023-5378979

[www.puk-haarlem.nl](http://www.puk-haarlem.nl)  
NJBb verenigingsnummer 09-008  
Bank NL61 INGB 0004374010  
KvK Haarlem 40594716

Correspondentie adres  
Postbus 2504  
2002 RA Haarlem  
secretaris@puk-haarlem.nl

**Reactie college: Q**

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

In de Nota uitwerking parkeerregulering is opgenomen dat parkeerregulering in volledige wijken wordt ingevoerd. Het college vindt het niet verantwoord om in een wijk waarin parkeerregulering wordt ingevoerd, bepaalde delen (zoals het parkeerterrein op het Van der Aert sportpark) hiervan uit te zonderen.

**Aanpassing: Nee**

**0007** Vanuit de klankbordgroep buitensportverenigingen willen wij het volgende onder de aandacht brengen, naar aanleiding van de plannen van de gemeente voor het invoeren van parkeerregulatie.

Een ruim aanbod van sportmogelijkheden wordt door de gemeente Haarlem gezien als een belangrijk uitgangspunt in haar beleid. Sport is niet alleen belangrijk op het gebied van de volksgezondheid maar ook voor de sociale cohesie. Sportverenigingen hebben daar een belangrijke rol in. Zo zijn er door de hele gemeente sportterreinen aangelegd om dat beleid vorm te geven met behulp van de inzet van grote groepen vrijwilligers die die verenigingen draaiend houden.

Sportverenigingen kunnen niet zonder tegenstanders en die komen voor de meeste sporten niet uit Haarlem. Ook zijn niet alle sporten zodanig over de gemeente Haarlem verdeeld dat voor kinderen de afstand tot hun sportvereniging op een acceptabele fietsafstand ligt. Daarnaast zijn er leden van sportverenigingen die in een andere gemeente wonen omdat die betreffende sport niet in die gemeente wordt aangeboden.

Uit de plannen halen wij nog niet op welke sportaccommodaties de parkeerregulatie van toepassing is. Er zijn een aantal grote sportvelden/parken met eigen parkeerplaatsen waarvoor naar onze mening geen aanleiding zou moeten zijn om daar het parkeren te reguleren. Daarbij denk ik aan bijvoorbeeld de terreinen van United-Davo, Olympia, Saxenburg, Alliance, Pim Mulier sportpark, van de Aart sportpark. Maar een groot deel van de verenigingen liggen in woonwijken en daarmee in gebieden die onder het regime van gereguleerd parkeren vallen. Dat zijn bijvoorbeeld de verenigingen, de Koninklijke HFC, Oosterkwartier, DSK, Geel-Wit, THB, RoodWit, Houtsche rugby, Rapid, Haarlem, EDO, Sparks, Haarlem-Kennemerland. Ook is het de vraag of voor het gebied rondom de sporthallen gereguleerd parkeren wordt ingesteld, dat zijn de Spaarnehal, de Duinwijckhal, het Kennemersportcentrum en de Yvonne van Genniphal.

Wanneer er geen mogelijkheid is om bij de sportaccommodaties te parkeren kunnen geen tegenstanders en spelers die op grote afstand wonen naar het complex komen. Mocht er voor de bezoekers van de sportvelden wel een mogelijkheid zijn om te parkeren maar de kosten daarvan erg hoog zijn kan dat ook een belemmering geven om te komen sporten.

Om die reden willen wij graag verwijzen naar de gemeente Amsterdam waar bij de sportvelden, waar gereguleerd parkeren aan de orde is, een regime gehanteerd wordt van een beperkt parkeertijd met een heel laag parkeertarief van €0,10 per uur. Om te voorkomen dat spelers na hun wedstrijd net aan gedoucht snel in hun auto moeten springen en er geen tijd is voor de sociale kant van het sporten, de nazit in de kantine, stel ik voor een maximale parkeertijd van 4 uur bij de sportvelden te hanteren. Daarnaast zou het wel goed zijn dat er gestimuleerd wordt om met zo min mogelijk auto's naar de sportterreinen te komen door bijvoorbeeld een beperkt aantal bezoekersmogelijkheden te geven, via een bezoekers app of zo iets dergelijks.

Wij zijn heel benieuwd op welke wijze de voorgenomen parkeerregulering rekening houdt met het in stand houden van het sportaanbod en niet tot een drempel gaat leiden om te kunnen sporten.

We wachten met belangstelling uw reactie af en zijn beschikbaar om over dit onderwerp met u van gedachten te wisselen.

**Reactie college: Q**

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

**Aanpassing: Nee**

**0008** Geachte heer, mevrouw,

Graag maken wij namens de voetbalclub Koninklijke HFC, gevestigd aan de Emauslaan 2 te Haarlem, gebruik van de geboden mogelijkheid om onze zienswijze te geven op de Nota Uitbreiding betaald parkeren. Wij begrijpen dat deze Nota de mogelijkheid biedt dat op termijn in de wijk aangrenzend aan onze voetbalclub betaald parkeren wordt ingevoerd.

Onze zienswijze is dat het voor onze vereniging en haar bezoekers hoogst onwenselijk is indien tot betaald parkeren zou worden besloten. Hiermee wordt immers voor onze leden en bezoekers een drempel opgeworpen om onze vereniging per auto te bezoeken. Deze drempel zal leiden tot minder sporten en van sport genieten en is derhalve van negatieve invloed op het lichamenlijk en sociaal welbevinden van onze leden en onze bezoekers. Dit is in strijd met het beleid van onze vereniging en ook van de gemeente Haarlem.

In dit verband tekenen wij aan dat wij een actief fietsbeleid hebben en dat veel leden ook met de fiets naar ons sportpark komen. Dit is evenwel niet mogelijk voor oudere leden, leden die een handicap hebben en leden die niet op fietsafstand wonen. Ook voor bezoekers is het veelal niet mogelijk om met de fiets te komen. Wij voetballen niet alleen tegen clubs in de regio, maar tegen clubs uit heel Nederland. Betaald parkeren heeft nog een facet dat wij als negatief beoordelen en dat is het feit dat dit kostenverhogend werkt. Dat is ongewenst, zeker in deze tijden, waarin mensen toch al geconfronteerd worden met toenemende lasten. Wij hechten er zeer aan dat onze bezoekers als ze ons sportpark betreden uitkijken naar en zin hebben in het beoefenen van of het genieten als toeschouwer van hun favoriete sport. Op voorhand geconfronteerd worden met (parkeer) kosten draagt daar in onze ogen negatief aan bij.

Last but not least; het invoeren van betaald parkeren is niet evenredig in verhouding met de parkeerdruk in de wijk, die ons over de week gemeten niet boven de 50% uitkomt.

Namens het bestuur van de Koninklijke HFC dank ik u vriendelijk voor het in behandeling nemen van deze zienswijze.

#### **Reactie college: A, C, Q**

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

Ondanks het verschil in parkeerdruk binnen een wijk vindt het college het niet raadzaam om invoering van betaald parkeren per buurt te overwegen. De reden is dat er minder logische gebieden ontstaan met als gevolg ongecontroleerde waterbedefferen binnen een wijk. Dit betekent dat het parkeerprobleem zich naar een andere plek verplaatst. Een brede aanpak met invoering van parkeerregulering per wijk, beperkt het risico op waterbedefferen.

In het Haarlemmerhoutkwartier (de wijk waar Koninklijke HFC onderdeel van is) is sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom wordt in deze wijk ook betaald parkeren ingevoerd.

De westelijke randweg N208 en N205 doorsnijdt de vergunninggebieden C West en C Zuid. De wijk Haarlemmerhoutkwartier worden doorsneden door de N205. De buurt Zuiderhout ligt aan de zuidzijde van de N205. Het college kiest ervoor om deze buurten toe te voegen aan parkeerzone D, door de grotere afstand tot het centrum in combinatie met de fysieke barrièrewerking van de N208 en N205 en de Haarlemmerhout.

#### **Aanpassing: Ja**

- 0009** Het is voor ons als sportvereniging een lastig dilemma. Veel leden komen uit andere wijken uit de stad en ook de nodige leden die buiten de stad wonen. Voor trainen en spelen van wedstrijden zijn velen wel 3 keer per week op het sportveld aanwezig. Dat wordt een lastige, moeilijke en dure aangelegenheid voor de leden.

Dan komen er wekelijks verenigingen, van buiten de stad, op bezoek. Ook voor hen wordt dat een kostbare zaak. Ik hoop dat hier rekening mee wordt gehouden, anders ben ik bang dat verschillende leden moeten afhaken omdat het allemaal te duur wordt. Vanuit HKC Haarlem een protest tegen de invoering van betaald parkeren op en rond sportveld aan de Kleverlaan, 't Hoenstraat en Jan Haringstraat.

**Reactie college: Q**

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

**Aanpassing: Nee**

**0010** Reactie tafeltennisvereniging Oranje Zwart. Betaald parkeren nabij onze verenigingslocatie ( Johan de Meesterstraat ) ontmoet voor onze leden veel bezwaren. Wij hebben vooral oudere leden, waarvan de meerderheid niet in de korte nabijheid van de zaal woont. Omdat onze verenigingsavond tot ongeveer 23.00 duurt is het voor de verder weg wonende leden niet aantrekkelijk/niet mogelijk op de fiets te komen. Meer dan 70% van de leden komt met de auto. Betaald parkeren gaat ongetwijfeld tot veel extra kosten leiden, afhankelijk van de kosten van de parkeermeter 3 uur per avond en voor de competitie spelers en de bezoekende verenigingen nog een tweede avond. Ruim 3/4 van de leden geeft aan dat de parkeerkosten een financiële drempel zullen zijn. Dit zal leiden tot ledenverlies en verminderde mogelijkheden voor de ouderen tot bewegen. Tafeltennis is immers een sport die te beoefenen is tot op hoge leeftijd.

**Reactie college: Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 80% ligt. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

**Aanpassing: Nee**

**0011** De Badminton Vereniging Sinneveld speelt in de zaal van de school aan de Betuwelaan. De club is begonnen in Haarlem Noord en heeft daardoor leden die van verre komen. Gezien de afstand en het gegeven dat niet iedereen 's avonds durft te fietsen is het van belang dat ten minste enkele parkeerplaatsen bij de ingang van de school aan de Betuwelaan 's avonds voor gebruikers van de gymzaal beschikbaar blijven zonder ingewikkelde of kostbare parkeer systemen. Penningmeester Vereniging Sinneveld

**Reactie college:** De Betuwelaan ligt in de Molenwijk. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Molenwijk over 2020 en 2022 gemiddeld op 71% ligt. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd.

**Aanpassing: Nee**

**0012** Als directeur van basisschool De Zuidwester ben ik absoluut niet blij met het invoeren van betaald parkeren. Ik vrees dat ik teamleden kwijt zal raken. Veel collega's komen niet uit Haarlem, en zijn aangewezen op de auto. Een huis in Haarlem is vaak geen optie gezien de huizenprijzen. In tijden van personeelstekort is dit echt een zeer pijnlijk besluit. We komen in Amsterdamse toestanden terecht op deze manier. De enkele parkeervergunning die wellicht wordt toegewezen aan school zal het leed niet verzachten. Daarbij vind ik het zeer kwalijk dat de gemeente in geen enkel opzicht ons als school heeft meegenomen in het proces. Onderwijs doet ertoe, en personeel werven en behouden is al een hele uitdaging. Dit besluit zal deze uitdaging enkel groter maken.

**Reactie college:** Het college deelt de zorg, die vanuit de basisschool De Zuidwester wordt geuit. Het college hecht zeer aan het functioneren van het onderwijs in Haarlem; dit betreft de basisscholen, middelbare scholen en voortgezet onderwijs. In sommige gevallen beschikken deze onderwijsinstellingen over parkeren op eigen terrein, maar in andere gevallen niet. Op dit moment kunnen onderwijsinstellingen – die gesitueerd zijn in een van de parkeerzones – gebruik maken van de ‘parkeervergunning voor bedrijven’.

Bedrijven kunnen, onder bepaalde voorwaarden, parkeervergunningen voor medewerkers aanvragen. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over deze vergunning ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven](http://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven)). Na de vaststelling van de beleidskaders wordt met vertegenwoordigers van de onderwijsinstellingen afgestemd over de eventueel benodigde maatwerkoplossing c.q. verbijzondering van de inrichting van de parkeerregulering. Hierbij hecht het college er wel aan dat zoveel als mogelijk eenduidige oplossingen worden ingericht en niet maatwerk op iedere plek; dit omwille van uitvoerbaarheid en duidelijkheid.

**Aanpassing:** Nee

**0013** Kennis nemende van uw Nota uitwerking parkeerregulering en hetgeen vermeld op onder meer de website van de gemeente Haarlem, geven wij graag onze beknopte zienswijze.

Stichting Spaarne Gasthuis brengt graag onder de aandacht het ongewenst te vinden dat niet alle omringende buurten van het ziekenhuisterrein meegenomen worden in het betaald parkeren regime. Enkel Zone C Oost en Zone D Entree zijn daarvoor aangemerkt.

Het Spaarne Gasthuis krijgt regelmatig klachten van omwonenden dat bezoekers van het ziekenhuis parkeren in straten waar gratis geparkeerd kan worden. Op ons terrein geldt immers betaald parkeren, dus de verleiding is er om even een stukje te lopen.

Gezien de grootschalige ontwikkelingen rondom het ziekenhuisterrein, zullen klachten onzes inziens toenemen en ook het probleem verschuift zich naar buurten verderop als daar geen betaald parkeren geldt. Wij stimuleren derhalve betaald parkeren in een groter gebied rondom het ziekenhuis.

Voorts meld ik u dat wij graag deelnemen in het participatieproces zoals genoemd in art. 4.6 van voornoemde Nota.

**Reactie college:** Het college voert parkeerregulering in als de parkeerdruk in een wijk op 85% of hoger ligt. De Europawijk, Boerhaavewijk en andere wijken in Schalkwijk voldoen op dit moment niet aan dit criterium. Richting de toekomst heeft het college in het Mobiliteitsbeleid opgenomen dat in de hele stad parkeerregulering op plekken met een hoge parkeerdruk en in en rond gebieden waar veel woningen worden gebouwd ter voorkoming van een hoge parkeerdruk.

**Aanpassing:** Nee

**0014** Dag,

Voor ons zou het betaald parkeren in het Vondelkwartier ongunstig kunnen zijn: we hebben wekelijks vele bezoekers: vrijwilligers, deelnemers aan cursussen en andere gasten. Wij hopen dan ook dat wij, vanwege onze maatschappelijke functie, meerdere ontheffingen kunnen krijgen.

Met vriendelijke groet, Rode Kruis Zuid-Kennemerland

**Reactie college:** Maatschappelijke instellingen kunnen een parkeervergunning aanvragen voor medewerkers en vrijwilligers. Op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-maatschappelijke-instellingen](http://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-maatschappelijke-instellingen)).

**Aanpassing:** Nee

**0015** Graag geven wij als kerkbestuur van de Pelgrimkerk onze reactie op de voorgenomen invoering van parkeerregulering in de directe omgeving van ons kerkgebouw. In de eerste plaats willen wij benadrukken dat het voor ons van wezenlijk belang is dat er voor onze bezoekers parkeerruimte in de directe omgeving beschikbaar blijft. Het voorgenomen tijdvenster lijkt daar geen ruimte voor te bieden. Omdat er ook in de middag erediensten plaatsvinden, pleiten wij ervoor om ten minste de gehele zondag ‘vrij’ te houden, en niet alleen het tijdvak tot 13 uur. Wij gaan ervan uit dat niet alleen particulieren, maar



ook wij als kerk een aantal bezoekersparkeerkaarten krijgen. In de Nota kunnen we hierover echter niets terugvinden. Verder vragen wij uw aandacht voor het feit dat een deel van onze vaste bezoekers (op zondag en bij doordeweekse activiteiten) op leeftijd is en niet/minder mobiel. Het is daarom belangrijk dat de gehandicaptenparkeerplaatsen die nu bij ons kerkgebouw liggen, behouden blijven.

In de Nota lezen we dat de gemeente private parkeercapaciteit breder wil benutten door bijv. eigen parkeerruimte van een bedrijf die 's avonds of in het weekend niet wordt gebruikt, ter beschikking te stellen aan bewoners. Wij kunnen ons heel goed voorstellen dat een dergelijke aanpak ook rondom onze kerk (in de ontwikkelzone Zuid-West) een oplossing kan bieden. Mogelijk kan in de te ontwikkelen nieuwbouw door de gemeente of bijv. een projectontwikkelaar een 'publieke ondergrondse parkeergarage' worden gerealiseerd waar bezoekers van kerk en ontmoetingscentrum gebruik van kunnen maken. Wanneer een dergelijke parkeergarage meerdere percelen waar straks nieuw gebouwd gaat worden gezamenlijk beslaat, is zo'n grote garage beter exploiteerbaar en komen er in de nieuwe wijk zo meer parkeerplaatsen beschikbaar. Wij wachten uw reactie op deze inspraakronde met belangstelling af.

**Reactie college:** De Pelgrimkerk is gesitueerd in de wijk Houtvaartkwartier. Deze wijk zal bij de uitbreiding parkeerregulering worden ingedeeld in parkeerzone C. Dit betekent dat op zondag vanaf 13.00 uur sprake is van betaald parkeren. Het college verwijst het kerkbestuur naar de voorwaarden voor de parkeervergunning voor maatschappelijke instellingen ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-maatschappelijke-instellingen](http://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-maatschappelijke-instellingen)). Verder deelt het college de suggestie van het kerkbestuur, dat het nuttig is om medegebruik van private en/of publieke parkeervoorzieningen te bevorderen. Dit is dan ook onderdeel van de voorgestelde maatregelen in de Nota uitwerking parkeerregulering. Bestaande parkeerplaatsen voor gehandicapten blijven in stand.

**Aanpassing:** Nee

0016 Geachte heer / mevrouw,

Middels deze inspraak wil ik mij tegen de uitbreiding van het betaald parkeren uitspreken.

Dit licht ik toe d.m.v. een aantal argumenten hieronder waarna ik vervolgens ideeën deel die mijn inziens wél het gewenste effect hebben omtrent de problematiek die geschetst is in de nota. Namelijk de parkeerdruk, gebrek aan groen (klimaat) en veiligheid. Dit zonder de inwoners financieel te benadelen.

Tegenargumenten:

- In onze wijk (van zeggelenbuurt) ontbreken de voorzieningen en officiële plekken om de auto fatsoenlijk neer te zetten. Uitbreiding van betaald parkeren is mijn inziens alléén lasten verhogend zonder daar iets betere parkeer faciliteiten voor terug te geven. Alleen handhaving wordt genoemd als zijnde een wederdienst. In mijn optiek een in stand houding van een niet gewenst beleid.
- De hoogte van de 2e vergunning is buitenproportioneel hoog. In tijden waar inflatie (op alle vaste lasten) veel mensen financieel in de problemen komen maakt dit beleid Haarlem een stad voor wie dat kunnen betalen. Dat kan niet de bedoeling zijn als men over een leefbare stad voor iedereen spreekt.
- Het limiet van 2 vergunning brengt veel mensen in de problemen. In de volgende gevallen zijn mensen genooddakt 2 of zelfs 3 auto's te hebben. 1. In een gezin waar 2 ouders buiten Haarlem werken met 2 kinderen die ook vervoer nodig hebben. 2. Gezinnen met inwonende kinderen die tijdens hun transitie van werk naar eigen huis een auto nodig hebben. 3. Zzp-ers met een extra bedrijfsvoertuig.
- Mijn laatste tegenargument is de stem van de bewoners. Een lopende petitie van meer dan 7000 handtekeningen en een stortvloed aan bezwaren (Bron: NHnieuws.nl) geven aan dat de bewoners dit beleid niet willen. Zo ook in onze buurt. Bestuurders en wethouders horen hier naar te luisteren.

Zaken die mijn inziens wél de gestelde doelen ondersteunen:

- Handhaving. Nederland kent een duidelijk beleid hoe er geparkeerd moet worden. Handhaving van voertuigen die belemmerend / verkeerd staan voor

hulpdiensten, rolstoelen, voetgangers etc. zouden kunnen rekenen op een boete. Dit zal als effect hebben dat de parkeerdrukke in ieder geval niet leidt tot belemmering en misstanden. Momenteel bestaat er geen handhaving.

- Vergroening kan behaald worden door het vergroening van stenen pleinen, groendaken op bedrijfsgebouwen en de huidige subsidie voor bijv. een geveltuin.

Ik hoop van harte dat de mening en het geluid vanuit de bewoners gehoord wordt en het betaald parkeren niet uitgebreid gaat worden. Dit zal niet resulteren in de beoogde voordelen geschetst in de nota's maar wel bewoners op onnodige kosten jagen. Er zijn alternatieve ideeën nodig om Haarlem leefbaar te houden.

Met vriendelijke groeten,

**Reactie college:** B, G, H, J, L

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

0017 Beste gemeente Haarlem,

U bent 'voornemens' om betaald parkeren in te voeren. Als ik de berichten lees van de wethouders is het al een gelopen race en gaat het sowieso gebeuren. Er worden bezoekerstarieven genoemd, dat wil zeggen een X aantal uren/minuten per tijdseenheid waar bezoekers tegen gereduceerd tarief kunnen parkeren. Aangezien er geen plekken zijn op de BSO maak ik gebruik van gastouders. Hoe nemen jullie dit mee in jullie besluit? Het bezoekerscredit zal niet toereikend zijn, maar het zou absurd zijn dat de gastouders, en daarom de ouders, deze kosten volledig op zich moeten nemen omdat er een probleem is met de kinderopvang in Haarlem. Het gaat om overdag in Houtvaartkwartier en daar is altijd ruimschoots plek.

Benieuwd hoe jullie er voor gaan zorgen hier geen onnodige kosten te gaan maken.

Groet,

**Reactie college:** Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Uit de praktijk blijkt dat deze regeling in praktisch alle gevallen toereikend is.

**Aanpassing:** Nee

0018 Geen goed plan ik kom als fysiotherapeut bij veel mensen aan huis, dit zijn veelal ouderen. Dit zorgt weer voor extra gedoe en kosten, cliënt aan huis behandelen wordt weer een stuk onaantrekkelijker en wie is de dupe de bewoner/cliënt zelf.

**Reactie college:** U kunt als fysiotherapeut een parkeervergunning voor hulpverleners krijgen. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. U hoeft met deze vergunning niet telkens opnieuw te betalen. Meer informatie over de parkeervergunning voor zorgverleners vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

**Aanpassing:** Nee

- 0019** Haarlem heeft zichzelf in de vingers gesneden door teveel toe te staan dat mensen hun garage bij hun huis trokken. Daardoor kunnen mensen niet meer parkeren (of opladen!) op eigen terrein. Parkeervergunningen en deelmobiliteit (zeker in het Ramplaankwartier!) hebben zich in andere wijken en andere steden als ineffectief bewezen om de parkeerdruk te verminderen.
- Het enige effect wat bereikt wordt is dat mensen op forse kosten worden gejaagd en hun familie of vrienden niet meer op een fatsoenlijke manier kunnen ontvangen.
- Tevens gaat het zwaar ten koste van de plaatselijke middenstand omdat mensen nog meer online zullen gaan bestellen of hun boodschappen alleen nog zullen halen bij de grotere supermarkten zoals aan de Westergracht.
- In mijn specifieke geval vermindert het de bereikbaarheid van de in mijn pand gevestigde huisartsenpraktijk nadrukkelijk hetgeen voor de patiënten zeer nadelig is.

**Reactie college:** P, Q

Het college realiseert zich dat sommige bewoners een garagebox hebben omgebouwd tot keuken of slaapkamer of een oprit als tuin hebben ingericht. Dit zijn historisch gegroeide situaties, ontstaan buiten het zicht van de gemeente omdat dit soort activiteiten vaak vergunningsvrij zijn.

Voor bezoekers (kortparkeerders) van bedrijven (waaronder huisartsenpraktijken) geldt geen gereduceerd parkeertarief bij het gebruik van openbare parkeerplaatsen, behalve in de stop&shop zones bij verschillende winkelstraten in Haarlem.

**Aanpassing:** Nee

- 0020** Hier een aantal redenen waarom niet:
- veel mensen kunnen tegenwoordig met moeite hun kosten betalen, en het invoeren van betaald parkeren maakt deze situatie erger!
- De vraag is of de gemeente daar ook invloed op wil hebben.
- klanten van mijn salon dreigen niet meer te komen ( en zo ook klanten van andere MKB'ers).
- O.a. Omdat wij onze tarieven al gedwongen moeten verhogen, en daarbij komend dat er straks betaald moet worden voor parkeren. Eventueel een blauwe zone van 3 uur?
- er is een onderzoek geweest, en het merendeel heeft tegen gestemd. Met een reden.
  - Het aantal auto's per huishouden groeit.
- In het afgelopen decennia is het aantal met 25% gegroeid en dit zal blijven groeien, en al die auto's moeten ze ergens kwijt? Op korte termijn is het invoeren wellicht een oplossing, maar op de lange termijn?
- de auto's in onze straat (onbetaald) kunnen wij bijna altijd kwijt binnen een straal van 100 meter (mits de bestuurder een beetje kan inparkeren). En wie in Haarlem komt wonen weet van de drukte.
- Ze kunnen er zelf voor kiezen de auto te verkopen en te gaan fietsen als ze er zo'n last van hebben in plaats van iedereen op te zadelen met een probleem waar merendeel geen last van heeft!
- ik wil u vragen dit niet door te zetten.
- Nogmaals u heeft het de mensen gevraagd en de mensen hebben geantwoord. En het gaat om ons. toch?

**Reactie college:** A, H, I, K, Q

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking Parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen. Hier staat ook beschreven waarom de keuze voor een blauwe zone geen toekomstbestendige oplossing is. Het college realiseert zich dat het autobezit- en gebruik de afgelopen jaren is gegroeid en wil, zoals beschreven in het Mobiliteitsbeleid van de gemeente, deze groei afremmen. De gemeente kan het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen.

**Aanpassing:** Nee

- 0021** Belachelijk,  
Waar moeten we als ondernemers de auto laten?

overdag is het in Haarlem in alle buurten rustig genoeg om te kunnen parkeren .  
in de avond wordt het iets drukker maar dan alsnog kunnen we in de Indische buurt de auto makkelijk kwijt.

**Reactie college: A**

Bedrijven kunnen, onder bepaalde voorwaarden, een bedrijfsparkeervergunning aanvragen. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over deze vergunning ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven)).

**Aanpassing:** Nee

**0022** Als ondernemer in Haarlem-Noord (nabij winkelcentrum Marsmanplein) hoop ik dat er voldoende gratis parkeerplaatsen blijven bestaan. Ik geef cursussen, en de mogelijkheid om een aantal uren gratis te parkeren bij de locatie die ik huur maakt die locatie aantrekkelijk voor cursussen.

**Reactie college:** Het college voert in complete wijken parkeerregulering in, hierbij worden in een wijk geen 'gratis' parkeerplaatsen in stand gelaten. Op deze parkeerplaatsen zou een hoge parkeerdruk ontstaan, dit vindt het college niet gewenst. Het college biedt geen gratis parkeren aan binnen een gebied waarin parkeerregulering geldt. Alleen in stop&shop zones geldt een gereduceerd parkeertarief (€0,60 voor het 1e half uur parkeren).

**Aanpassing:** Nee

**0023** In Duinwijk is geen sprake van parkeeroverlast. Waarop is deze beslissing gebaseerd?

**Reactie college: A, C, E**

De beslissing is gebaseerd op parkeeronderzoek van onderzoeksbureau Trajan. In Duinwijk is sprake van een parkeerdruk van gemiddeld over 2020 en 2022 van 90%. Daarmee voldoet deze wijk aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier parkeerregulering ingevoerd.

**Aanpassing:** Ja

**0024** Ontvangen op 19-10-2022:

Deze wijken zijn gebouwd toen mensen soms een auto hadden. Deze tijd hebben alle mensen een auto of 2. De drukte is in afgelopen 12 jaar dat ik hier woon niet erger geworden. Maar hiervoor betalen list niks op. Je creëert dan een betaald parkeer probleem. Nogal onsympathiek. Woon je in een stad zijn er gewoon aantal dingen waar je rekening mee moet houden en anders ga je naar Drenthe verhuizen. Maar voelt erg fout dat de gemeente hiervan gaat profiteren. Kom met oplossing of niet maar ga niet zielig je handje op houden!!

Ontvangen op 25-11-2022:

Triest besluit, moet je niet eerst een referendum houden en uitkomst negeren. Verkapte inkomsten omdat het parkeerprobleem er niet mee opgelost is. Misschien volgende keer als je bouwvergunningen geeft voor hoogbouw ook beetje nadenken wat de gevolgen voor de buurt zijn. Heel fijn dat ik in de toekomst een betaald parkeerprobleem heb en in ochtend mega vroeg weg moet omdat ook daar niet over nagedacht is.

**Reactie college: B, E, I**

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

**0025** Ik ben tegen betaald parkeren. er is gekeken in de wijken naar een parkeerdruk boven de 85%. In de wijk waar ik woon is dit niet het geval! Waarom Oosterduin betaald parkeren krijgt is voor mij volstrekt onduidelijk waarom niet in Molenwijk, Europawijk en Meerwijk? Het probleem van parkeren van bezoekers wordt verplaatst naar de gemeente Bloemendaal waar Aerdenhout onder valt. Sommige huizen hebben meer dan twee auto's maar dat komt door thuiswonende volwassen kinderen die geen huis kunnen vinden en die naar hun werk

moeten reizen. Het openbaar vervoer is in sommige wijken belabberd. Sterker nog in Oosterduin is GEEN openbaar vervoer, bij slecht weer is het toch prettig om met de auto je te verplaatsen zonder overal te moeten betalen. Er moet meer groen op straat, zomers is er voldoende groen want het onkruid tiert welig waardoor de stoeptegels worden ontzet. Bovendien waarom is er bij de bouw van appartementen op de Westergracht geen ondergrondse parkeergarage gebouwd wat in eerste instantie de bedoeling was. Nu zijn er parkeerplaatsen gemaakt i.p.v. groene beplanting. Dat de opbrengst van het geld alleen wordt gebruikt voor het parkeerbeleid daar geloof ik niets van.

**Reactie college: A, C, D, F**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De buurt Oosterduin is onderdeel van de wijk Duinwijk. In de wijk Duinwijk ligt de parkeerdruk over 2020 en 2022 gemiddeld op 90%. Parkeerdruk vormt hiermee aanleiding om parkeerregulering in te voeren. Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière binnen Duinwijk. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Oosterduin (en Ramplaankwartier ook gelegen ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn. Deze wijziging is uitgewerkt in de Nota van beantwoording.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing: Ja**

**0026** Ik ben niet tegen betaald parkeren. Soms moet ik twee straten verder parkeren. Hopelijk kan ik straks in ieder geval weer in mijn eigen straat parkeren. Ik heb wel een aantal opmerkingen:

Is er ook gekeken naar de mogelijkheden om werkbussen te weren? Deze bussen nemen de meeste ruimte in beslag en zorgen vaak voor verkeersonveilige situaties. Bijvoorbeeld door een hogere prijs te hanteren voor een parkeervergunning voor dit soort busjes. Gevolg zou kunnen zijn dat bedrijven buiten de wijken gaan parkeren en daarmee de parkeerdruk afneemt.

Is er gekeken naar de verschillende type voertuigen? Bijvoorbeeld diesels betalen meer voor een vergunning dan een benzine, hybride of elektrisch voertuig. Wellicht dat dit de bewoners meer milieubewust maakt.

**Reactie college:** Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Elektrische voertuigen leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen, echter voor elektrische auto's zijn ook parkeerplaatsen nodig.

**Aanpassing: Nee**

**0027** Volgens de Nota is in de 11 wijken waar de gemeente betaald parkeren wil invoeren sprake van een parkeerdruk >85%. Dat wordt betwist. Overdag (tussen 09.00u 's ochtends en 18.00u 's avonds) zijn er in de wijken - althans in het Houtvaartkwartier - (meer dan) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Van enige overlast is in die uren dan ook in het geheel geen sprake. Voor dat tijdvak bestaat dus ook geen (enkele) noodzaak, en dus ook geen rechtsgrond, voor de invoering van enige vorm van parkeerregulering.

Dat er in de avond- en nachtelijke uren (18.00-09.00u) meer auto's geparkeerd staan dan overdag, wordt verklaard door de aanwezigheid van de auto('s) van de eigen bewoners. Een (iets) hogere parkeerDRUK is er op die tijden mogelijk dus wel, maar parkeerOVERLAST niet, althans niet in zodanige mate dat

dat de invoering van betaald parkeren rechtvaardigt.

Dat sprake is van een parkeerdruk van >85%, zoals uit het parkeerdrukonderzoek van Trajan – kennelijk (het onderzoek is niet openbaar) – zou blijken, wordt betwist. Volgt uit dat onderzoek ook op wélke dagen/tijden sprake zou zijn van een hoge(re) parkeerdruk? En geldt dat voor álle straten, of slechts enkele straten? Kortom: wat is de grondslag voor de stelling dát sprake is van een (>85%) parkeerdruk, en wat is dus de rechtvaardiging voor de invoering van betaald parkeren?

Na het starten van een petitie ([petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem](https://petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem)) tegen de invoering van betaald parkeren in de 11 wijken – welke petitie met de verzamelde handtekeningen separaat aan het College zal worden aangeboden – is (nogmaals) duidelijk geworden dat de bewoners van de 11 wijken TEGEN de invoering van betaald parkeren zijn. Dat moet het College overigens ook al duidelijk zijn geweest voorafgaand aan het huidige voorstel, omdat de gemeente zeer recent in een groot aantal van de desbetreffende wijken een ‘draagvlakonderzoek’ heeft gedaan. De uitkomst van deze onderzoeken (u wel bekend) was toen – net als nu – dat de bewoners (althans degenen naar wiens mening is gevraagd) géén betaald parkeren willen in hun wijk. Met andere woorden: er is dus (nog altijd) geen draagvlak.

Door eerst naar de mening van de bewoners te vragen, aan diezelfde bewoners (NB bij Collegebesluit, u eveneens bekend!) mede te delen dat betaald parkeren NIET zou worden ingevoerd en vervolgens nu tóch te besluiten tot de invoering daarvan, maakt u misbruik van bevoegdheid. Ook handelt u hiermee in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel, één van de belangrijkste algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Wel begrijp ik dat er op bepaalde tijdstippen en in bepaalde (delen van) wijken sprake kán zijn van een zodanige parkeerdruk dat de bewoners daar last van (kunnen) hebben. Dat het wenselijk is om in díe gevallen handhavend op te kunnen treden, is eveneens begrijpelijk. Maar het gekozen middel – de invoering in alle wijken van hetzelfde systeem van parkeervergunningen, met (zeer) hoge tarieven en een vergunningenplafond – is niet doelmatig. Ook het plan om auto’s zonder vergunning toch (tijdelijk) tegen betaling in die wijken te (kunnen) laten parkeren, draagt niet bij aan een oplossing voor de door de gemeente gestelde parkeerdruk. De enige die bij de huidige plannen gebaat is, is de gemeente zelf. Maar daarvoor is uw bevoegdheid niet bedoeld.

Wat veel meer recht zou doen aan de feitelijke situatie in de desbetreffende wijken, is een systeem waarbij overdag (09.00–18.00u) GRATIS en door IEDEREEN (dus ook door aannemers, schilders, tuinmannen etc.) in de wijken geparkeerd kan worden, en ‘s avonds/’s nachts (18.00–09.00u) alléén door de eigen bewoners/vergunninghouders (en/of hun bezoekers), maar NIET door anderen; ook niet voor een beperkte duur. Dát zou er direct toe leiden dat de door de gemeente gestelde parkeerdruk in de avonduren zou afnemen, omdat niet-bewoners dan geen vergunning (kunnen) krijgen en dus op die momenten niet meer in de wijken mogen parkeren.

Een dergelijk systeem is relatief goedkoop en laagdrempelig om in te voeren (bordjes aan het begin/einde van de wijk dat sprake is van een zone voor vergunninghouders op bepaalde tijden, en het registreren van de aan bewoners afgegeven vergunningen). Bij de invoering van dat systeem is er bovendien ook geen noodzaak om een vergunningenplafond in te stellen. Immers: voor de eigen bewoners is in de (meeste) wijken nu al voldoende plaats, maar zéker wanneer in de avonduren de niet-bewoners er dus níet mogen parkeren. De enige voorwaarde voor het verkrijgen van een (of meer) vergunning(en) is dan of men ook daadwerkelijk in de wijk woont. En gelet op de relatief lage kosten om een dergelijk systeem op te tuigen, kunnen ook de tarieven voor de vergunningen (aanzienlijk) lager zijn dan nu door de gemeente voorgesteld.

Op grond van het voorgaande verzoek ik u dan ook uw plannen voor de invoering/uitbreiding van betaald parkeren in de wijken te heroverwegen. De bewoners willen geen melkkoe, maar wel met u in overleg!

**Reactie college: A, E, F, I**

De parkeerdruk is gemeten op het drukste tijdstip in woonwijken, te weten de avond- en nachtperiode. De meetmomenten zijn in lijn met de landelijke standaarden, die worden toegepast in parkeeronderzoek. Uw suggestie om de betaaltijden te beperken tot de avond- en nachturen leidt ertoe dat er een

overloop van parkeerders in de dagsituatie ontstaat. Verder betreft het in 8 wijken een uitbreiding van het bestaande gereguleerde gebied. Het is onlogisch om verschillende parkeeregimes toe te passen. De drie voorgestelde beleidswijzigingen zijn in andere vergelijkbare gemeenten bewezen effectief.

**Aanpassing:** Nee

0028 Beste mevrouw, meneer,

Mijn man en ik zijn heel blij met de aangekondigde plannen voor betaald parkeren in onze wijk! Wij wonen in de Meeuwenstraat, Vogelbuurt en er is een enorme hoge parkeerdruk in onze straat. Er zijn vrij veel bewoners met een tweede auto, daarnaast staan er het hele jaar door een aantal kampeerbussen geparkeerd en ook nog een aantal bedrijfsbussen. Wij zouden het heel fijn vinden als de schaarse parkeerruimte gelijkwaardig wordt verdeeld onder de bewoners.

Wat ons wel zorgen baart is het bericht dat er in eerste instantie twee vergunningen per huishouden worden afgegeven. Voor zover wij weten zijn er maar een zeer beperkt aantal huishoudens in onze straat die 3 of meer auto's hebben. We vrezen daarom dat het uitgeven van 2 vergunningen per huishouden vrijwel geen invloed zal hebben op de parkeerdruk in onze straat en wijk. Wij zouden graag zien dat direct wordt gekozen voor het uitgeven van 1 vergunning. En als er dan nog vergunningen over zijn, deze tegen een hoger bedrag aanbieden voor een tweede auto.

**Reactie college:** Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. Het (langdurig) parkeren van kampeervoertuigen is niet toegestaan. Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) mogen campers, caravans en kampeerwagens maximaal 3 dagen in de wijk worden geparkeerd. Bij de gemeente kunt u een tijdelijke parkeervergunning aanvragen, op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning](https://www.haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning)). Het aantal 3e en/of 4e auto's op een woonadres is circa 2% tot 4% per wijk. De invoering van parkeerregulering zal naar verwachting leiden tot een afname van de parkeerdruk door deze voertuigen. Alleen tijdens de invoering is een overgangsregeling van kracht. Deze regeling biedt per woonadres parkeergelegenheid voor twee auto's, waarbij auto's niet alleen in de openbare ruimte terecht zullen komen (bijvoorbeeld ook op eigen terrein of in de openbare parkeergarages). Ook verwacht het college dat het vergunningtarief een prijsprikkel vormt om het bezit van een eigen auto te heroverwegen.

**Aanpassing:** Nee

0029 NIET MEE EENS!!

Er is in bepaalde wijken gestemd en die waren TEGEN. Dat de gemeente Haarlem dit toch door drukt heeft laat zien dat er geen enkel belang is als volksVERTEGENWOORDIGERS. Er zijn buurt bewoners die 4 auto's nodig hebben. (ivm thuiswonende kinderen) dit wordt dus nu een probleem.

Wij huidige bewoners vragen nhier niet om.

**Reactie college: !**

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

0030 Geacht college,

Ik maak bezwaar op dit besluit, met meerdere redenen waar ik de belangrijkste van noem:

1. Vereenzaming van de alleenstaande ouderen in mijn buurt (Delftwijk). Bezoek moet gaan betalen en zal dit daardoor minder doen.

2. Er is tegen dit besluit gestemd door dichtbijzijnde wijk.
3. Dit besluit zal eerder geld kosten dan opleveren. Handhaving en het plaatsen van parkeerautomaten kost veel geld.

**Reactie college:** I, P

Het klopt dat het plaatsen van automaten en het inzetten van handhaving geld kost. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Deze kosten zullen gedekt worden door de opbrengsten van betaald parkeren, waarbij het doel is om de invoering van betaald parkeren kostendekkend uit te voeren. Dit betekent dat de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief.

**Aanpassing:** Nee

- 0031 Ik woon in de Laurierstraat. Hier is altijd parkeerplek. Er is ruimte genoeg. Betaald parkeren is hier volstrekt onnodig. Er is ook een school in de straat. Hoe moet dat met ouders die hun kind komen ophalen? Zo jammer dat er weer een geldboete moet komen ten koste van bewoners van Haarlem

**Reactie college:** A, F

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

**Aanpassing:** Nee

- 0032 Ik ben een vrouw van 29 met psychische problemen, autisme en tevens een wajong uitkering. Voor mij betekent mijn auto vrijheid. Fietsen/ov en regiotaxi zijn voor mij teveel prikkels. Dat maakt dat ik dus afhankelijk ben van mijn auto, ook op korte afstanden. Ik zelf woon in de vogelbuurt en ik gebruik dus mijn auto ook voor boodschappen halen en terug. Als dat onder andere wijk valt en dus andere vergunning dan kan ik dat niet betalen. Waardoor ik meer geïsoleerd word. Hetzelfde geldt naar vrienden gaan, als dat al lukt dan moet dat met auto. Want als teveel is dan moet ik weg kunnen. Maar als ik mijn auto niet kwijt mag wat dan? Voor mij betekent dat dan thuis zitten. Ik kan immers niet die kosten betalen om overal betaald te parkeren. Daarnaast het volgende punt, ik krijg veel hulpverleners thuis van verschillende instanties. Ik ben daar simpelweg afhankelijk van en vraag mij dan ook af hoe hier mee wordt omgegaan. Tevens zijn mijn ouders mantelzorgers van mij dus als er iets is moeten zij gewoon de auto kunnen parkeren, zonder gedoe van parkeervergunning.

Ik hoop heel erg dat over deze punten wordt nagedacht. Het heeft veel invloed op mensen met kwetsbaarheid die afhankelijk zijn van een auto en tevens een laag inkomen/uitkering hebben.

**Reactie college:** O, P

Uw parkeervergunning is niet geldig in een vergunningengebied anders dan die waarin u woont. Als u in een andere zone boodschappen gaat doen, dan geldt voor u het reguliere parkeertarief. Als u bij vrienden of familie in een andere zone op bezoek gaat, dan kunt u in veel gevallen voordelig parkeren via de digitale bezoekersregeling. U hebt recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als u een officiële indicatie of verklaring hebt. U krijgt dan extra tegoed gestort op uw digitale bezoekersregeling. Zie voor meer informatie over de digitale bezoekersregeling de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)). Uw hulpverleners kunnen een parkeervergunning voor zorgverleners krijgen. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. Zij hoeven met deze vergunning niet telkens opnieuw te betalen. Meer informatie over de parkeervergunning voor zorgverleners vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

**Aanpassing:** Nee

- 0033 Beste lezer,



Plaza west westergracht Haarlem heeft niet voor iedereen een parkeerplaats in de garages, ik denk dat 35 procent buiten moet parkeren. De omgeving is van Dhr. Vos ( albert heijn ) en hij wilt een parkeerplaats verhuren voor ongelofelijk veel geld. De enige manier dat ik mijn auto nog binnen 5 min lopen kan parkeren is door het langs het spoor te zetten. Alles word duurder in verband met de inflatie, gas en elektriciteit kosten. Ik kan dit er niet bij hebben. De huur is ongelofelijk duur en ik kan wel janken.

Als alles betaald parkeren word weet ik niet of ik dat wel kwijt kan. Hopelijk ziet u af van dit beleid.

Met vriendelijke groeten,

**Reactie college: H**

De situatie kan zich voordoen dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner is dan het aantal woningen. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is bepaald op basis van een parkeernorm die lager kan liggen dan één parkeerplaats per woning. Afhankelijk van, tussen ontwikkelende partijen en de gemeente gemaakte afspraken in het ruimtelijk planvormingsproces, komen bewoners zonder parkeerplaats op eigen terrein wel of niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning. De gemeente heeft geen invloed op de tarieven die private partijen hanteren voor een parkeerabonnement. In de stad zijn woningen gebouwd waarbij afspraken zijn gemaakt dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Reden hiervoor kan zijn dat bij deze woningen eigen parkeergelegenheid aanwezig is (het zogeheten POET, parkeren op eigen terrein). Ook zijn er woningen gebouwd zonder enige parkeergelegenheid (bijvoorbeeld woningsplitsing), waarmee het college heeft ingestemd onder de strikte voorwaarde dat op deze huisadressen geen bewonersparkeervergunningen kunnen worden aangevraagd (het zogeheten GROEP, geen recht op parkeervergunning). Tot slot kunnen in parkeerzone C en D maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, moeten voor hun auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing: Nee**

0034

Er wordt te weinig rekening gehouden met de impact op bewoners van Haarlem, mbt het doorvoeren van betaald parkeren. Er worden op meerdere plekken in Haarlem nieuwbouwcomplexen geplaatst waarbij geen parkeervergunning wordt verstrekt. Er wordt vanuit gegaan dat er parkeerplaatsen in de bijbehorende garage beschikbaar zijn maar dit is bij lange na niet het geval. Ik woon in Plaza West waarbij het merendeel van de bewoners op straat moet parkeren wegens het niet krijgen van een vergunning, geen plaats in de parkeergarage (onvoldoende plekken) en torenhoge kosten bij het huren van een parkeerplaats op het omringende terrein. Het is echt onmogelijk dat de gemeente op deze manier de keuze maakt voor haar bewoners om geen auto aan te schaffen, vooral omdat niet iedereen op fietsafstand werkt en het openbaar vervoer voor het grootste deel van de tijd een slechte optie is (vol, duur, niet betrouwbaar, niet veilig). Het belang van de inwoners moet voorop staan.

**Reactie college: O**

De situatie kan zich voordoen dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner is dan het aantal woningen. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is bepaald op basis van een parkeernorm die lager kan liggen dan één parkeerplaats per woning. Afhankelijk van, tussen ontwikkelende partijen en de gemeente gemaakte afspraken in het ruimtelijk planvormingsproces, komen bewoners zonder parkeerplaats op eigen terrein wel of niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning. De gemeente heeft geen invloed op de tarieven die private partijen hanteren voor een parkeerabonnement. In de stad zijn woningen gebouwd waarbij afspraken zijn gemaakt dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Reden hiervoor kan zijn dat bij deze woningen eigen parkeergelegenheid aanwezig is (het zogeheten POET, parkeren op eigen terrein). Ook zijn er woningen gebouwd zonder enige parkeergelegenheid (bijvoorbeeld woningsplitsing), waarmee het college heeft ingestemd onder de strikte voorwaarde dat op deze huisadressen geen bewonersparkeervergunningen kunnen worden aangevraagd (het zogeheten GROEP, geen recht op parkeervergunning). Tot slot kunnen in parkeerzone C en D maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, moeten voor hun auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

- 0035** Ik ben het eens met het betaald parkeren als het ook voor nieuwbouw bewoners mogelijk is een parkeervergunning te krijgen ook voor visite. Wij als bewoners van Plaza West worden op deze manier gedwongen om onze enige auto voor een bedrag van 110 euro per maand te parkeren op het terrein van Dhr. Vos. Dit is toch te belachelijk voor woorden. Waarom bezit deze man zoveel grond met nieuwe en ongebruikte parkeerplaatsen terwijl er een groot parkeer probleem is in Haarlem. Laten we eerst eens kijken naar de mogelijkheden die er al zijn. Op deze manier wordt nieuwbouw niet aantrekkelijk en al helemaal niet het wonen in Haarlem. Moeten we niet ook een drempel instellen voor het aantal auto's per adres?! Bijv. max 2 auto's per huishouden.

**Reactie college:** In nieuwbouwwontwikkelingen is bepaald of huisadressen in aanmerking komen voor een bewonersparkeervergunning en/of digitale bezoekersregeling. De uitbreiding van parkeerregulering verandert niets aan deze afspraken. Het college heeft geen invloed op het tarief van commerciële parkeerabonnementen.

In de stad zijn woningen gebouwd waarbij afspraken zijn gemaakt dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Reden hiervoor kan zijn dat bij deze woningen eigen parkeergelegenheid aanwezig is (het zogeheten POET, parkeren op eigen terrein). Ook zijn er woningen gebouwd zonder enige parkeergelegenheid (bijvoorbeeld woningsplitsing), waarmee het college heeft ingestemd onder de strikte voorwaarde dat op deze huisadressen geen bewonersparkeervergunningen kunnen worden aangevraagd (het zogeheten GROEP, geen recht op parkeervergunning). Tot slot kunnen in parkeerzone C en D maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, moeten voor hun auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

- 0036** Ik woon zelf in Plaza west waar heel veel ongebruikte parkeerplaatsen zijn op het terrein zelf. De parkeergarage behorend bij het complex heeft onvoldoende parkeergelegenheid voor de bewoners en het buitenterrein is van Albert Heijn Voss. Deze parkeerplekken aan de kant van de appartementen worden niet gebruikt. Bewoners zijn meer dan bereid om een bedrag per maand te betalen om te kunnen parkeren, maar de bedragen die dhr. Vos vraagt staan niet in verhouding tot wat je normaliter voor een vergunning zou moeten betalen. Als dit terrein beschikbaar zou worden gesteld (uiteraard tegen een reële vergoeding) voor de bewoners uit deze wijk, dan heb je het hele parkeerprobleem in de omliggende straten opgelost. Ik heb mijn auto nodig mijn werk, het niet meer kunnen parkeren of een te hoog bedrag betalen zou best wat impact hebben op mijn leven en ik zou hierdoor overwegen de stad te verlaten.

**Reactie college:**

De situatie kan zich voordoen dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner is dan het aantal woningen. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is bepaald op basis van een parkeernorm die lager kan liggen dan één parkeerplaats per woning. Afhankelijk van, tussen ontwikkelende partijen en de gemeente gemaakte afspraken in het ruimtelijk planvormingsproces, komen bewoners zonder parkeerplaats op eigen terrein wel of niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning. De gemeente heeft geen invloed op de tarieven die private partijen hanteren voor een parkeerabonnement.

**Aanpassing:** Nee

- 0037** Ik ben het helemaal eens met de uitbreiding van gereguleerd parkeren. De auto heeft een veel te dominante plek in de openbare ruimte gekregen. De balans met de ruimte voor voetganger, fietser en groen is zoek geraakt.

Ik vind het alleen heel raar en jammer dat de Planetenbuurt niet op de kaart staat voor parkeerregulering. De Planetenbuurt is qua parkeerdruk en karakter van de openbare ruimte zeer te vergelijken met de omliggende buurten. In veel straten wordt met twee wielen op het trottoir en op stoepen (op straathoeken) geparkeerd. Ik kan me dan ook niet voorstellen dat de parkeerdruk hier lager dan 85% is. Ik vraag me af of bij de parkeertellingen dit half op de stoep parkeren onterecht als beschikbare parkeerruimte is meegeteld. Of misschien komt het doordat in de aangrenzende buurt Sinnevelt er veel 'overcapaciteit' is, dat het gemiddelde onder de 85% komt.

Los van het exacte parkeerpercentage lijkt het me logisch om ook in het hele Ter Zaanenkwartier gereguleerd parkeren in te voeren, want als dit niet gebeurt zal het parkeerprobleem hier zeker toenemen door invoeren van gereguleerd in de omliggende wijken.

Het zou mooi zijn het zo snel mogelijk ervaarbaar wordt wat het geregleerde parkeren oplevert. Ik denk dan niet alleen aan wat minder auto's in de straat, maar ook het verbeteren van de inrichting van de openbare ruimte, zoals meer ruimte voor bomen en bredere fietspaden.

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat. In deze wijk is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger.

**Aanpassing:** Nee

**0038** Momenteel wonen wij op de vergunnings grens en hebben wij last van bewoners uit het vergunnings gebied die geen vergunning hebben/willen, vakantiegangers en klusbussen van bewoners uit het vergunnings gebied. Ik zou graag willen betalen voor een vergunning maar dan lijkt het mij duidelijk dat de bewoners prioriteit krijgen voor een eigen parkeerplaats in de straat. Anders is het probleem niet opgelost en loop ik bij terugkomst in bijvoorbeeld de avond 600 meter naar huis i.p.v. 700

**Reactie college:** De parkeervergunning is geldig in een vergunninggebied. Een vergunninghouder heeft het recht om in dat gebied met zijn vergunning te parkeren. De vergunning geeft geen recht op een eigen/gereserveerde parkeerplaats.

**Aanpassing:** Nee

**0039** Ontvangen op 19-10-2022:  
Betaald parkeren invoeren helpt niet mee met terugdringen auto's als je 10:000 woningen in een paar jaar toevoegd. Er zijn ook nieuwe woningen in monteverdistraat die geen parkeerplek hebben, niet iedereen wil een deelauto. Jullie zijn bezig geld te innen en niet met een parkeerprobleem die niet zozeer fout parkeren betreft maar plaatsgebrek. Maak fatsoenlijkere parkeerhavens onder de grond of in de hoogte. En een boete voor fout parkeren van rond de 100 euro wat net zoveel als een vergunning is slaat ook nergens op...

Ontvangen op 24-11-2022:

Ik vind het erg vreemd dat de gemeente denkt dat er bij nieuwbouw minder autos nodig zijn, er komen schonere elektrische autos bij maar toch niet minder??? is dat vooraf uitgezocht dit dit realistisch is?

niet iedereen wil een deelauto, er zijn zat mensen die geen woning kunnen vinden en dan maar een woning zonder parkeer plaats kopen waarna het op straat nog eens minder plekken zijn ook, jullie creeren een probleem door aan te nemen dat er minder autos komen in de toekomst.... alles groeit, aantal inwoners, aantal huizen, aantal kinderen, aantal fietsen, en ja ook aantal autos....

**Reactie college:** B, F, K

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

**0040** aan de ene vind goed maar aan de andere kant weer niet als eerste wij hebben invalideplaats hoe zit daar mee ? en ja dat kan je als nog geen visite meer ontvangen omdat je dan moet betalen dat is punt wat me tegen zit en handhaver moet mee controle doen in de wijk staan veel bussen hoger als 2 meter en

bakwagens daar moet wat aan gedaan worden en vergunning voor 1 auto geven maar zit met dat je er dan geen visite meer komt wij hebben een bijstand en kan net aan rond komen hoe gaan jullie dat oplossen dan ? niet iedereen kan betalen en komen in de schulden

**Reactie college:** [H](#), [L](#), [P](#)

De uitbreiding van parkeerregulering verandert niets aan de aanwezigheid van gehandicaptenparkeerplaatsen. Via de voorwaarden die gelden voor het aanvragen van een parkeervergunning, worden grote voertuigen geweerd (het gaat om voertuigen met een lengte langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter). Op te grote voertuigen wordt waar mogelijk in de huidige situatie gehandhaafd. Dit kan echter alleen wanneer het geparkeerde voertuig hinderlijk is voor bewoners/gebruikers van een gebouw. Zomaar handhaven op een grote bedrijfsauto kan niet, daar is parkeerregulering voor nodig.

Bij de invoering van parkeerregulering hebben bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

**0041** De argumentatie om betaald parkeren in te voeren rammelt, als het om parkeerdruk zou gaan, dan hoeft het niet betaald te zijn, geef gewoon vergunningen af, waarom betalen?

Ook zou het netjes zijn om de opdracht tot onderzoek, en hoe is gemeten, openbaar te maken.

En waarom een peiling onder de burgers houden, en vervolgens het resultaat negeren, onbehoorlijke manier om met je stemmers om te gaan.

**Reactie college:** [F](#), [I](#)

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

**Aanpassing:** Nee

**0042** Ontvangen op 19-10-2022:  
Beste gemeenteraad,

Als uit meerdere enquêtes blijkt dat ongeveer 72% van de ondervraagden tegen het invoeren van betaald parkeren is in betreffende wijken, waarom schuift u deze overduidelijk uitslag terzijde en gaat u gewoon door met het uitrollen van dit plan? Zijn de burgers er voor u of bent u er voor de burgers? Uw reactie zie ik graag tegemoet.

Ontvangen op 30-11-2022  
Beste raadsleden,

Ik zal mijn zienswijze kort houden zodat het netjes beantwoorden van mijn vragen u niet onnodig veel tijd kost. Een standaard antwoord zie ik dan ook niet als een antwoord en het serieus nemen van de oprechte zorg van een Haarlemse inwoner en Haarlemse inwoners. Daarbij wil ik tevens aangeven dat wat mij betreft u de verantwoordelijke bent voor de inhoud van het rapport en niet het onderzoeksbureau.

Als 1e wil ik u aangeven dat ik niet per definitie tegen of voor betaald parkeren ben. Wel heb ik gerede twijfels over de inhoud van de onderzoeksrapporten van 2020 en 2022. Onderstaande vragen wil ik dan ook graag aan u stellen.

Het onderzoeksbureau heeft metingen gedaan in maart 2020 en maart 2022.  
- waarom is er gekozen voor metingen in 2020 en 2022?

- waarom is er gekozen voor metingen in maart?
- waarom is er uitsluitend op een dinsdag (2x) en een zaterdag (2x) gemeten?
- waarom is er niet gemeten gedurende meerdere jaargetijden?
- waarom is er niet gemeten gedurende een langere periode en met een hogere frequentie?
- waarom worden resultaten van die metingen vergeleken met 2018 en 2019 terwijl de gehele maatschappij in 2020 en het 1e kw. van 2022 ontwricht was door Corona (slimme lockdown, lockdown, thuiswerk advies, e.d.) maatregelen
- waar waren in de betreffende wijken werkzaamheden aan wegen waardoor parkeergelegenheden niet bereikbaar waren?
- waarom zijn de tijdelijk niet bereikbare parkeerplekken (i.v.m. werkzaamheden aan weg en/of trottoir in de eindconclusie niet meegeteld als parkeermogelijkheden?
- waar waren in betreffende wijken bouwwerkzaamheden aan gebouwen, huizen of anderszins waardoor parkeerplekken tijdelijk niet gebruikt konden worden i.v.m. plaatsing afvalbak, bouwkeet, bouwmaterialen e.d.?
- in welke straten en welke delen van die straten zijn metingen gedaan?
- waarom staat u niet open voor het zoeken naar een breder geaccepteerde oplossing?

Natuurlijk hoop ik dat u de moeite gaat nemen om de antwoorden naar alle waarheid en oprecht te geven en zie die antwoorden dan ook met vertrouwen tegemoet.

Vriendelijke groet,

**Reactie college: E, I**

De conclusies van het parkeeronderzoek zijn gebaseerd op twee metingen, te weten in 2020 en 2022. In een wijk waarin de parkeerdruk grotendeels wordt veroorzaakt door bewoners, zal de parkeerdruk in de avond/nacht relatief constant zijn. De parkeerdruk op een woensdag- of vrijdagavond zal nagenoeg gelijk zijn aan de dinsdagnacht. Om een verstoring effect van bijvoorbeeld schoolvakanties te voorkomen zijn de parkeeronderzoeken in maart uitgevoerd. In 2021 is geen parkeeronderzoek uitgevoerd omdat de gemeente Haarlem niet ieder jaar een onderzoek laat uitvoeren. De parkeeronderzoeken zijn uitgevoerd door een gecertificeerd onderzoeksbureau waarmee de kwaliteit van de onderzoeken is gewaarborgd.

**Aanpassing: Nee**

- 0043** Op zich ben ik niet tegen een uitbreiding, maar er zijn zeker straten/wijken die hier geen voordeel aan hebben. Bijvoorbeeld de Anna Kaulbachstraat is nu nog rustig en als de straten er omheen betaald worden dan loopt deze straat ook vol. Dit is onnodig. Mocht het toch betaalt parkeren wordt dan wil ik graag weten wat het de wijk oplevert. Want er is nu geen parkeerprobleem terwijl we /onze bezoekers dan wel extra moeten betalen.

**Reactie college: A, P**

Het college realiseert zich dat in wijken met een parkeerdruk hoger dan 85%, zich ook straten bevinden met een lagere parkeerdruk. Omdat de Anna Kaulbachstraat in de Amsterdamsewijk ligt, een van de wijken waarin betaald parkeren wordt ingevoerd, wordt ook in deze straat betaald parkeren ingevoerd. Het college ziet geen reden waarom de parkeerdruk in deze straat gaat toenemen als gevolg van de invoering van betaald parkeren. Bij de invoering van parkeerregulering hebben bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling. Met deze regeling kunnen zij hun bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. U koopt parkeertegoed waarmee uw bezoek kan parkeren (de werkelijke kosten worden achteraf per kwartaal gefactureerd). Deze regeling is er al voor huidig betaald parkeergebieden en gaat ook gelden voor de wijken waar betaald parkeren wordt uitgebreid. Meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek).

**Aanpassing:** Nee

0044 Geachte heer/ mevrouw,

Mijns inziens is een lasten verzwaring in deze tijd van crisis een bijzonder slecht idee. Daarnaast is naar mijn mening het criterium 85/100 plekken bezet ofwel niet juist gemonitord in mijn wijk (vogelenbuurt), ofwel de gewenste bezettingsgraad uit de lucht gegrepen, aangezien er altijd voldoende plekken vrij zijn voor de bewoners en bezoekers.

Ik zou graag van de gemeenteraad begrijpen wat het doel precies is? Indien dit voldoende parkeer gelegenheid creëren is, dan is deze actie niet nodig om het doel te behalen. De maatregelen komen mij dan ook disproportioneel voor.

**Reactie college:** A, E, H

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](http://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). In paragraaf 2.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering beschrijft het college waarom de gemeente betaald parkeren invoert.

**Aanpassing:** Nee

0045 Goedemiddag,

Ik erger mezelf vaak ook aan auto's die verkeerd geparkeerd staan, met name op hoeken en stoepen maar ben verre van overtuigd dat betaald parkeren dit op gaat lossen.

Deze auto's verdwijnen niet spontaan.

Zijn er cijfers en/ of analyses bekend van andere wijken waar dit al ingevoerd is?

Ben heel benieuwd of de situatie daar significant verbeterde na invoeren betaald parkeren.

Het probleem zit hem mijns inziens in de ondermaatse handhaving van oa bovengenoemde voorbeelden.

Ik verwacht overigens dat na invoering betaald parkeren die handhaving spontaan wel op gang zal komen.

Daarnaast ben ik ook verre van overtuigd dat dit beleid daadwerkelijk goed doordacht is. Het is geen oplossing, in het beste geval een verplaatsing van het probleem. Er zijn andere opties. ( wellicht eens kijken naar ondergrondse parkeergarages zoals er in Amsterdam een aantal zijn )

Mvg,

**Reactie college:** B, D, L

Het college heeft inzicht in de parkeerdruk in wijken en buurten waar op dit moment al parkeerregulering geldt. Uit deze cijfers blijkt dat invoering van betaald parkeren leidt tot een verlaging van de parkeerdruk.

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving.

Het college heeft naast de uitbreiding van parkeerregulering ook oog voor alternatieven, in paragraaf 4.4.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering is dit beschreven.

**Aanpassing:** Nee

0046 Als met de opbrengsten van betaald parkeren meer bomen in de straat en in het park worden gerealiseerd, dan vind ik prima.

**Reactie college:** Het is de bedoeling dat door het invoeren van betaald parkeren er meer ruimte komt voor groen, spelen en ontmoeten in de wijken. De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en

in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Daarnaast stelt de gemeente middelen beschikbaar voor maatregelen op het gebied van vergroening en herinrichting van straten.

**Aanpassing:** Nee

- 0047** Door het betaald parkeren komen er niet ineens heel veel plekken vrij dus zie dit weer als melkkoe .. Als hier de donderdagmarkt staat kan ik na 17:00 bijna of niet parkeren in de straat omdat de floresstraat bewoners hun auto bij ons in de straat zetten ..en een vergunning gaat dit probleem niet oplossen en welk voordeel zit hier aan vast voor de bewoner in noord niks!!! De stoepen zien er niet ... oudjes breken hun nek hier over ....bij zaanenstraat de toegangen tot de straten verzakt enz enz en dan nu geld vragen ik zou me rot schamen. En 2 vergunningen per adres snap ik maar als je 1 prive auto en je krijgt een werkbus mee ben je klaar je zoon die in brussel of het gooi moet werken moet maar kijken waar die ze auto neerzet.....waar dan??? Ik vind dus dit echt zakken vullerij in een periode waar mensen al zwaar genoeg hebben.....kan nog wel over doorgaan maar deze gemeente neemt de bewoners van Haarlem toch niet serieus aangezien iedereen tegen heeft gestemd en het toch het doorheen drukt... Ik zal mij blijven verzetten ....

**Reactie college:** B, F, H, I

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

- 0048** Belachelijk dat er in de zones andere bedragen gelden voor een vergunning. €140 verschil bij een tweede auto. Het is 1 en dezelfde gemeente waarom dan andere tarieven. In dezelfde gemeente horen er toch door de burgers dan dezelfde bedragen te worden betaald. Een paspoort is voor iedereen in dezelfde gemeente toch ook voor dezelfde prijs! Echt schandelijk! Los van bovenstaande vind ik het belachelijk dat je in een woonwijk een vergunning moet aanschaffen. Helemaal omdat het ook wijken betreft die niet op loopafstand van het centrum liggen.

**Reactie college:** C, N

Voor de zones gelden de bestaande tarieven en parkeertijden. Toedeling van wijken naar zones gebeurt op basis van de afstand tot het stedelijk centrum. Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie. Ook een nultarief voor de 1e vergunning is niet in lijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

**Aanpassing:** Ja

- 0049** Voorstel: auto's zijn geregistreerd op adres. Één auto voor de deur gratis. Voor een tweede (of derde of vierde) auto registreren geldt een vergunning. Bezoekersparkeren inschakelen zonder beperkingen van tijdsloten. Op die manier worden enkel huishoudens aangepakt met twee of meer auto's en motiveert het hopelijk tot gebruik van deelauto's en carpoolen wat beter is voor het milieu. Campagnes hierover maken om dit te stimuleren! Daarnaast ov goedkoper en aantrekkelijker maken.

**Reactie college:** G, M

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt

tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd). In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee parkeervergunningen worden aangevraagd.

**Aanpassing:** Nee

**0050** Wij, een echtpaar van over de 70 jaar, wonen ons leven lang al in het centrum van Haarlem. Wij zijn fel; tegen de plannen van overal betaald parkeren. Wij kunnen nu al niet normaal door de straten lopen vanwege alle fietsers die uit alle richtingen op ons af komen. Ja, óók over de stoep en tegen het verkeer in! Wij voorzien dat dit alleen maar erger wordt als de auto's nog meer worden verbannen uit het straatbeeld.

**Reactie college:** Het college wil met de uitbreiding van betaald parkeren de trottoirs zo veel mogelijk vrijspelen van geparkeerde auto's. Dit mede zodat ouderen veilig over straat kunnen lopen. Fietsers mogen op het trottoir geen gevaar of hinder veroorzaken. De gemeente handhaaft hier ook op.

**Aanpassing:** Nee

**0051** L.s.,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt West, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de



Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV,

kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt -west onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering. Het aanpasbaar vergunningenplafond voorkomt (op termijn) dat in een vergunningengebied sprake is van een ongewenste parkeerdruk.

**Aanpassing: Nee**

**0052** Ik ben het niet eens met de betaald parkeren plannen. Je creëert hier totaal geen ruimte mee. Als de straten eerst eens aangepakt worden zodat je niet door een soort mijnenveld rijdt, dan kun je meteen mooie parkeervakken maken. In onze buurt wordt niet op stoepen geparkeerd dus waarom moeten wij zo veel geld betalen? Mijn 3 kinderen wonen noodgedwongen nog thuis maar kunnen dus ook geen auto kopen waarmee ze nog enigszins vrijheid hebben. En hoe gaan ze naar hun werk? Ga de bedrijfsbussen eens aanpakken ipv de bewoners.

In mijn visie is dit gewoon om andere financiële gaten te dichten. En ik vind het héél erg zuur dat we nog meer moeten gaan betalen aan de gemeente. We betalen al héél erg veel! Nu het leven zo duur wordt dat gezinnen ten onder gaan in financiële narigheid besluit de gemeente Haarlem om ons nog eens keihard te raken!? Zal druk worden bij de bijstandsaanvragen en de voedselbank. Nog meer kinderen zonder ontbijt naar school. Nog meer armoede, verloedering en hangjeugd op straat. Want er is geen geld meer voor sportclubs of andere hobby's voor de kinderen. Chapeau gemeente Haarlem...petje af.

**Reactie college: A, B, F, H, K**

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing: Nee**

**0053** Al meerdere malen heb ik contact gezocht, hopelijk komt er nu wel antwoord. Het betaald parkeren rondom de winkelstraat Generaal Cronjéstraat zorgt voor onwenselijke situaties. Bewoners/vergunninghouders en hun visite parkeren de 'extra' auto's in de straten erom heen, en houden de eigen straat relatief leeg. Hier zijn na sluitingstijd van de winkels dan vele plekken beschikbaar, maar omwonenden kunnen er tot 23 uur 's vonds niet parkeren. Waarom sluit dit niet beter aan bij de sluitingstijden van de winkels?

Voorts: 1 vergunning per huishouden lijkt mij minimaal, een ook direct maximaal. Een huis in de Indische buurt is gemiddeld even breed als een auto lang is, plus nog de extra marge om te kunnen in- en uitparkeren. Stimuleer dagjesmensen met het OV/fiets te komen en laat bewoners parkeren.

**Reactie college:** Het tijdsvenster van het betaald parkeren in parkeerzone C loopt tot 23.00 uur. Hier is voor gekozen om met parkeerregulering een zo groot mogelijk positief effect op de parkeerdruk te bereiken. Bewoners kunnen tijdens de winkelopeningstijden (ma t/m za van 9:00 tot 18:00 uur) met hun parkeervergunning niet in een Stop & Shop zone parkeren. Buiten deze tijden is dit wel mogelijk.

Het college kiest op dit moment niet voor het instellen van maximaal 1 bewonersparkeervergunning per woonadres. Het college vindt de stap van een ongereguleerde situatie naar een dergelijk regime te groot. Het aanpasbaar vergunningenplafond voorkomt (op termijn) dat in een vergunningengebied sprake is van een ongewenste parkeerdruk.

**Aanpassing:** Nee

**0054** Een derde auto zou moeten kunnen. Als het maar op drie namen staat. Dan kunnen ouders en één thuiswonend kind van 18 een auto hebben voor werk. Of een speciaal tarief voor parkeergarage abonnement voor inwoners van Haarlem.

**Reactie college:** In Haarlem kan geen bewonersparkeervergunning worden aangevraagd voor een 3e auto. De openbare ruimte in de stad is schaars. Het college kan het bezit van een 3e auto niet in de openbare ruimte of in de openbare parkeergarages faciliteren. Het staat een bewoner vrij om een 3e auto te bezitten, waarbij diegene zelf verantwoordelijk is voor het organiseren van geschikte parkeergelegenheid.

**Aanpassing:** Nee

**0055** Met dit voorstel blijkt maar weer hoe slecht de gemeente luistert naar haar inwoners. Er is totaal geen meerderheid in de betreffende wijken voor dit voorstel. Dit is vorig jaar nog in een draagvlakonderzoek nog door de gemeente zelf gemeten.

Verder vallen mij een aantal zaken op:

\* Er wordt gesproken over hinderlijk parkeren op hoeken en op de stoep. Dit komt in mijn wijk ook voor maar hier wordt totaal niet op gehandhaaft waardoor het probleem blijft bestaand.

\* Daarnaast wordt er gesproken over hinder voor mindervaliden door auto's die met twee wielen op de stoep staan. Ik wandel veel door Haarlem noord en er zijn inderdaad enkele plekken waar geparkeerde auto's zorgen voor een slechte doorgang. Er zijn echter veel meer plakken waar de loop belemmerd wordt door geparkeerde fietsen, bakfietsen, brommers, plantenbakken en niet te vergeten gewoon veel te smalle stoepen of stoepen die opeens ophouden of ontbrekende rolstoelopgangen.

\* in de huidige economische situatie kan ik niet begrijpen dat de gemeente inwoners opzadelt met extra kosten. In de betreffende wijken wonen veel mensen die het al niet breed hebben en vaak ook nog voor hun werk afhankelijk zijn van een auto of bedrijfsvoertuig. In dit laatste geval kan een systeem waar men naar 1 vergunning per huishouden wil gewoon een probleem zijn.

\* Tot slot ben ik hoogst verbaasd dat de wijk "Te Zaanenkwartier" de dans ontspringt. Ten eerste omdat er in die wijk stukken zijn waar parkeren nog veel moeilijker is dan in de omliggende wijken. Ten tweede vraag ik me af waar alle auto's geparkeerd gaan worden van de mensen die niet buiten deze wijk wonen. Ik kan u op een briefje geven dat na invoering de parkeerdruk in deze wijk ook direct boven de 85% zal liggen.

**Reactie college:** **D, H, I, L, O**

Het college realiseert zich dat geparkeerde fietsen, bakfietsen en andere objecten in veel straten de doorgang op het trottoir belemmeren. Het college wil parkeergelegenheid aanbrengen voor deze vervoermiddelen (bijvoorbeeld door het plaatsen van een fietsvlonder waarmee een autoparkeerplaats wordt omgezet tot meerdere fietsparkeerplaatsen).

In de wijk Te Zaanenkwartier is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

**Aanpassing:** Ja

**0056** Wij hebben al jaren geleden tegen gestemd op betaald parkeren Daar is niks aan veranderd.

Onze straatjes zijn smal en druk maar parkeren is nooit verder dan 1 straat bij huis verwijderd.

Dit invoeren gaat het parkeerprobleem niet oplossen.

Ten eerste hadden jullie naar ons kunnen luisteren toen de nieuwbouw in de Boogstraat kwam door de straat breder te maken. Dan was er nu geen probleem geweest.

En daar moeten wij nu de dupe van zijn? Dat willen we niet en gaan we niet doen.

Als andere oplossing kun je bijvoorbeeld eerst eens mensen met een 2e auto hier iets extra's voor laten betalen zodat dit minder aantrekkelijk word. Maar niet betaald parkeren invoeren voor iedereen. Heel veel mensen zullen dit niet eens kunnen betalen.

Ik hoop dat hier verandering in komt!

**Reactie college: A, B, G, H, I**

U doet de suggestie om te starten met het beprijzen van de 2e auto. De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Het is daarom niet mogelijk om alleen de 2e auto te beprijzen. Ook voor de 1e vergunning geldt een (lager) tarief.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing: Nee**

**0057** Ik vind het een ongefundeerd voornemen, zeker omdat bewoners zelf hebben aangegeven dit niet te willen. Ik ervaar zelf ook geen parkeerdruk en kan me er niets bij voorstellen te moeten gaan betalen voor iets dat geen probleem is. Zorg liever voor meer woningen voor kinderen van rasechte muggen, zodat die niet tot op late leeftijd gedwongen thuis moeten blijven wonen. Dat is pas echt een probleem. En als de werkelijke drijfveer toch echt is om minder auto's in de wijken te hebben en niet gericht is op genereren extra inkomsten, verstrek dan 2 vergunningen per adres, maar wel gratis.

**Reactie college: A, F, G, I**

Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn gebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen. De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Het is daarom niet mogelijk om gratis 1e en 2e bewonersparkeervergunningen uit te geven.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing: Ja**

**0058** Geacht college,

Bij deze verzoek ik u de omstreden nota te heroverwegen.

1. Het invoeren van betaald parkeren kan niet op draagvlak regelen, getuige een enquête van de gemeente onder bewoners van deze wijken.
2. De motie veroorzaakt problemen voor inwoners van deze wijken. Met inflatie die harder stijgt dan de lonen is dit in deze tijd een onverantwoorde extra

kostenpost voor de bewoners.

3. De onderbouwing is niet gesubstantieerd. Er is niet aangetoond dat de bezetting van parkeervakken zal verminderen en fout parkeren is in de nieuwe situatie niet uitgesloten. De onderbouwing is daarmee gebaseerd op non-argumenten.

4. Het juridische argument om niet te faseren houdt geen stand. De gemeente kan simpelweg een nieuwe parkeerzone definiëren voor de gebieden die nu nog onbetaald zijn.

5. Er is geen eerlijke bezoekersregeling. Bezoek komt natuurlijk vooral buiten werktijden, terwijl dan de tarieven het hoogst zijn. Bovendien is het voordeliger een vergunning aan te schaffen dan 125 euro aan bezoekersparkeren (plus extra kosten bij meer bezoekersparkeren), wat dus averechts werkt. Maak kort parkeren door bezoekers (tot 2 uur) bijvoorbeeld gratis.

Gezamenlijk scheppen de argumenten in de nota een beeld dat er bij voorbaat is ingezet op meer betaald parkeren en de argumenten daarop zijn aangepast, in plaats van gedegen beleid in dienst van de burger. In plaats van deze nota, zou het college ambitie en realisme moeten tonen door een gedegen oplossing te creëren in de vorm van meer parkeergelegenheid, in plaats van een non-oplossing die inwoners alleen op kosten jaagt. Creëer meer parkeerplekken, parkeergarages, ondergronds en bovengronds. Maak bijvoorbeeld groene parkeerplekken, zodat verschillende gebruiksfuncties tegelijk bediend kunnen worden, zoals klimaatadaptatie en parkeren.

Anekdotisch: wij zijn verhuisd vanuit de autoluwe binnenstad naar een wijk enkele kilometers buiten de binnenstad, o.a. vanwege parkeergelegenheid en toegankelijkheid voor ons en ons bezoek. Dit beleid ontmoedigt inwoners die niet enkele malen modaal verdienen (en vaak een privé parkeerplek hebben) nog in de stad te wonen.

Met vriendelijke groet,

Een inwoner zonder eigen auto

**Reactie college:** B, H, I, K, N, P

Bij de uitbreiding van parkeerregulering kiest het college ervoor om de bestaande zone-indeling toe te passen voor de uitbreiding. Om deze reden wijst het college geen nieuwe parkeerzones aan. Daarnaast doorsnijden de huidige eindgrenzen op sommige plekken de wijken. Dit leidt tot onlogisch afgebakende parkeerzones. Daarom wordt de parkeerregulering per wijk ingevoerd.

**Aanpassing:** Ja

0059

heel erg slecht plan

In een straal vanaf 50m van mijn woning zijn in de laatste 15 jaar vele huishoudens bijgekomen, laadpalen geplaatst en parkeerplekken vergeven aan utiliteits bouwwerkjes.

Dit alles met (splitsings)vergunningen van de gemeente. Verder is er een kerk omgetoverd tot een cultureel centrum dat ook het nodige publiek trekt. Op zich allemaal prima, maar plus , plus en plus geeft een plus op de parkeerdruk. Alles met vergunningen van de gemeente. Laadpalen prima, maar elke laadplek vreet sterk in op de parkeerplaatsen van mensen zo als ik die geen Tesla etc kunnen betalen. Al vele jaren ging het parkeren in mijn buurt best wel goed tot voor een jaar of 5. Best gek dat door dit beleid in deze toch al zware fin tijden er nog meer uit de knip moet worden getrokken. Doe dan tenminste 1 auto gratis vergunning?

Kan niet anders dan dit zien als een extra belasting. Geen enkel positief effect op het probleem dat de gemeente meent aan te pakken dat ze zelf veroorzaakt hebben.

**Reactie college:** B, E, G, H

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Het college kan in bepaalde specifieke gevallen van dit uitgangspunt afwijken als de bestaande parkeerdruk in de openbare ruimte dit toelaat.

Het college realiseert zich dat woningsplitsingen in de stad veel voorkomen. Voor een woningsplitsing legt het college vast dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Hiermee wordt voorkomen dat een woningsplitsing leidt tot een ongewenste verhoging van de parkeerdruk.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Daarom is het niet mogelijk om een gratis 1e bewonersparkeervergunningen uit te geven.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Ja

0060

Belagelijk.

Betaal al wegenbelasting, heb de bus nodig voor mijn werk als service monteur en 24 uurs storings dienst en dan nog meer te gaan betalen voor een bus die ik niet geheel vrijwillig heb.

Er wordt dan totaal geen rekening gehouden met persoonlijke omstandigheden van individuele situaties

**Reactie college:** Het college realiseert zich dat aan het bezit- en gebruik van een auto verschillende kosten zijn verbonden. Parkeerbelasting is, in tegenstelling tot wegenbelasting, een gemeentelijke belasting. In een parkeerzone kunnen bewoners voor een 1e en 2e auto een parkeervergunning aanvragen (voor lease- en bedrijfsauto's is een werkgeversverklaring vereist).

**Aanpassing:** Nee

0061

Hierbij maak ik bezwaar tegen het plan om betaald parkeren in te voeren in Haarlem.

1. In de communicatie staat Wij wonen in de Duindoornlaan tegen de gemeentegrens van Aerdenhout aan. Als ik 100 meter verderop parkeer is het dus gratis. Ik neem aan dat de gemeente Aerdenhout daar niet op zit te wachten.
2. Ik heb al een bedrijfsvergunning voor mijn zaak op de Zijlweg. Nu moet ik dus voor dezelfde auto 2 keer betalen. Dat lijkt mij niet eerlijk.
3. Er zijn in de wijk een aantal pleintjes met garages. Terrein waarop die staan zijn gedeeld eigendom van de eigenaren van de garages. Op die terreinen wordt nu al geregeld geparkeerd door niet eigenaren. Handhaving treed daar niet tegenop en als betaald parkeren wordt ingesteld zal daar parkeren zeker meer voorkomen. Hoe gaat de gemeente dat voorkomen/handhaven?
4. Hoe om te gaan met de thuiszorg? Mijn vrouw werkt als verpleegkundige in de wijk en haar gebied beslaat Haarlem eo. Daardoor is fietsen geen optie maar wordt betaald parkeren een dure aangelegenheid. Cliënten kunnen we niet opzadelen met de parkeerkosten en de zorgverzekering geeft ook niet thuis. Met andere worden die moeten we zelf betalen of gaat de gemeente die kosten betalen?

**Reactie college:** D

Er vindt afstemming plaats met de buurgemeenten over de voorziene uitbreiding van parkeerregulering. Een parkeervergunning geeft een parkeerrecht in een vergunninggebied; bijvoorbeeld C West. Indien uw woning en uw bedrijfsadres niet in hetzelfde vergunninggebied zijn gesitueerd, dan moet u inderdaad twee vergunningen aanvragen. De gemeente treedt handhavend op tegen foutparkeren. Dit doet de gemeente in gereguleerde gebieden en ongereguleerde gebieden. Thuiszorgmedewerkers kunnen een parkeervergunning voor zorgverleners aanvragen. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. Met deze vergunning hoeft niet telkens opnieuw te worden betaald. Meer informatie over de parkeervergunning voor zorgverleners vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

**Aanpassing:** Ja

**0062** Het kan toch niet zo zijn dat er straks inwoners zijn met 2 parkeervergunningen en een ander geen parkeervergunning? Omdat het wie het eerst komt wie het eerst maalt wordt.

**Reactie college:** Het uitgangspunt in de Nota uitwerking parkeerregulering is dat voor de huidige bewoners een overgangsregeling bestaat. Voor alle 1e en 2e auto's is er parkeeregelegenheid (op eigen terrein, in de parkeergarage of in de openbare ruimte). Nieuwe bewoners vallen niet onder deze regeling, maar kunnen wel aanspraak maken op een 1e vergunning (wanneer er geen sprake is van parkeren op eigen terrein). Dit betekent dat een nieuwe bewoner alleen op een wachtlijst terecht kan komen voor een vergunning in geval van een tweede auto.

**Aanpassing:** Nee

**0063** Goedendag, ik ben het er mee eens dat er wat gedaan moet worden aan de hoeveelheid auto's in de wijken. Ik zou het alleen beter vinden als elk huishouden 1 auto gratis mag parkeren. Een tweede auto (zoals wij nu nog hebben) mag dan best nog wat duurder zijn. Het is allemaal al zoveel duurder geworden. Daarbij is de Planetenbuurt nu niet meegenomen maar zou ik me kunnen voorstellen dat vooral bezoekers of misschien ook bewoners van bijvoorbeeld de Indische buurt misschien in deze buurt gaan parkeren. Terwijl het ook bij ons in de straat en buurt al steeds drukker wordt met auto's. Maar of dat daadwerkelijk gebeurt is natuurlijk afwachten. Ook voor bezoek zou ik liever geen standaardtarief zien maar een bepaalde periode gratis (bezoek van vóór voor een verjaardag van een paar uur).

**Reactie college:** D, G

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Het is daarom niet mogelijk om een gratis 1e bewonersparkeervergunning uit te geven.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. In deze wijk is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunnen zij hun bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

**0064** L.s.,

Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk Indischewijk, wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op

heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de vele jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen er veel buurtwinkels uit de Cronjestraat en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste winkels de Cronjestraat uitjagen. De parkeergarage Rippeda staat na genoeg leeg.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Indischewijk is het draagvlak gemeten en met een dikke NEE voor het parkeerbeleid. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus en handel naar de uitkomst! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV,



kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

Hartelijke groet,

**Reactie college: A, E, F, I, J**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Indischewijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 132% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn. e mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering. Het aanpasbaar vergunningenplafond voorkomt (op termijn) dat in een vergunningengebied sprake is van een ongewenste parkeerdruk.

**Aanpassing:** Nee

**0065** Dit kan toch niet? Parkeren is al duur en mijn appartement kan ik niet eens een parkeervergunning aanvragen en nu kan ik helemaal niet meer parkeren! Bespaar op onnodige uitgaven, luister naar wat de inwoners willen (jullie zijn democratisch toch?!) en stop met deze gekkigheid!

**Reactie college:** Afhankelijk van, tussen ontwikkelende partijen en de gemeente gemaakte afspraken in het ruimtelijk planvormingsproces, komen bewoners wel of niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning.

**Aanpassing:** Nee

**0066** Deze uitbreiding is niet noodzakelijk voor het Vondelkwartier er is hier geen gebrek aan parkeerplaatsen. Deze nota komt vooral over als een nieuwe mogelijkheid om ons extra geld te laten betalen voor de gemeentepot. Het levensonderhoud is enorm in prijs gestegen het is onterecht daar nog een schep bovenop te doen. Onze volwassen kinderen hebben een voertuig nodig voor woon werkverkeer, een eigen woning is geen optie qua betaalbaarheid en er zijn ook geen mogelijkheden. Partner heeft een bedrijfsvoertuig vanwege werkzaamheden door heel Nederland. Als werkende wordt dit dus een extra kostenpost. Heb je als gezin met zes volwassenen meer dan twee voertuigen die dagelijks worden gebruikt hoe moet dat dan? Ik woon nu ruim 53 jaar in het Vondelkwartier en elke keer worden er verhogingen gedaan op onroerend goed, op afvalstoffen op energie en komen er nieuwe heffingen bij. Dat is een oneerlijke en onterechte financiële benadeling van de inwoners van Haarlem. Ik verwacht dan ook dat deze nota wordt afgewezen om Haarlem bewoonbaar en betaalbaar te houden!

**Reactie college: A, F, H, O**

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

**0067** Ik ben tegen uitbreiding van betaald parkeren en hierdoor afdwingen dat er nog minder parkeerplekken komen terwijl er nu al te weinig zijn. Na mijn 4 avonddiensten in de zorg moet ik nu al 4 straten verderop parkeren. Moet ik van jullie fietsen rond middernacht na mijn werk? Onverantwoord, onveilig en niet te doen.

**Reactie college:** Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor uw auto een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning, ook later op de avond. Het college kan niet garanderen dat na de invoering van parkeerregulering iedere vergunninghouder altijd in zijn of haar eigen woonstraat kan parkeren.

**Aanpassing:** Nee

**0068** Ontvangen op 20-10-2022:  
L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk – Houtvaartkwartier / Zeeheldenbuurt - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is vorig jaar een draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarvan was de uitkomst dat meer dan de helft van de bewoners GEEN betaald parkeren wil in de buurt/wijk. Daarbij teken ik ook aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad'. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 13 jaar jaar dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Zeeheldenbuurt / Houtvaartkwartier het draagvlak gemeten. Uitkomt: er is geen draagvlak. Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandelijk graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad én filehoofdstad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.
2. De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
3. Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van draagvlak en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

Ontvangen op 04-11-2022:

Als u nu écht wilt weten wat er leeft in MIJN stad:

<https://twitter.com/gemeentehaarlem/status/1582702265642586113>

[https://nextdoor.nl/news\\_feed/?post=17592212500894&comment=17592250874173](https://nextdoor.nl/news_feed/?post=17592212500894&comment=17592250874173)

De petitie TEGEN dit plan is inmiddels 7.350 keer ondertekend.

<https://petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem?locale=nl>

Participatie in de besturing van Haarlem = een wassen neus. De coalitie doet al jaren precies wat ze wil: van Haarlem een klein Amsterdam maken :-(

Ontvangen op 05-11-2022:

LS, graag ontvang ik per omgaande de voorgaande parkeerbeleid(en), graag tot minimaal 4 jaar terug. Ik meen mij nl te herinneren dat er tot 2 jaar na een draagvlakonderzoek, waarvan de uitslag (voor de gemeente) negatief is, er niets mag veranderen (aangenomen motie Trots Haarlem).

Verder heb ik (via griffie) de volgende vragen gesteld:

Ik ontvang graag een (of meerdere) rapport(en) waaruit zou blijken dat er:

1. überhaupt een parkeerprobleem bestaat in de Haarlemse wijken (en dan niet enkel volgens de stelling "de parkeerdruk is hoger dan 85% dus het is zo) en
2. mocht dit zo zijn, dat dit ook bewezen zo gevoeld/ervaren wordt door de bewoners
3. een overzicht van de gemelde (on-)gevallen mbt de door de gemeente genoemde 'onveilige situaties' (zoals bij nacht parkeren op de hoeken van straten) en
4. dat betaald parkeren hier een daadwerkelijke oplossing tegen biedt.

Mijn vragen afgelopen donderdag in het vragenuurtje aan de Cie Beheer:

1. Wat vindt de commissie van deze gang van zaken? Vind u het wenselijk dat burgers niet op voorhand (tijdens de verkiezingen) geïnformeerd zijn over deze plannen, maar dat wij deze ná de verkiezingen via een nieuw coalitieakkoord alsnog tegen wil en dank opgedrongen krijgen?
2. Dat deze voor de burger wéér dure plannen, worden doorgevoerd in tijden waarin de inflatie 17% is en mensen al moeite hebben het hoofd bovenwater te houden en waar het eind nog lang niet van in zicht is?
3. Bewoners weten dat de parkeerdruk het hoogst is, wanneer iedereen thuis is, dus na 19u en in het weekend. Graag zou ik onderbouwd willen zien, dat er tijdens deze piekuren dus inderdaad sprake is van parkeerproblemen, anders dan enkel: "de druk ligt boven 85%, welke problemen dat dat zijn en hoe vaak deze zich voordoen. Want als blijkt dat er geen probleem is, dan hoeft het ook niet te worden opgelost, toch?

ik zie de rapporten en de antwoorden op de vragen graag ruim voor 30/11 retour, zodat er voldoende tijd overblijft om op inhoud te kunnen reageren. Mocht u nu al voorzien dat dit niet gaat lukken, dan stel ik voor dat u de inspraaktermijn met een evenredig tijdsbestek verlengt.

Dank voor de te nemen moeite

Inspraakreactie commissie:

Geachte commissie beheer, U heeft mijn ingezonden stuk(ken) ontvangen. Zoals u daaruit kunt opmaken, lopen de emoties over dit vraagstuk hoog op. Ik vraag u dan ook, in het belang van de bewoners van Haarlem, nu eens wél en goed te luisteren naar wat wij te zeggen hebben. Én dáárnaar te handelen. Waarvoor dank. De feiten: - De weg naar informatie van onze bestuurders is onduidelijk. Bewoners vernemen via een krantenartikel dat in de gehele stad betaald parkeren wordt doorgevoerd, omdat dit blijkbaar in een nieuw coalitieakkoord is opgenomen. Dit laatste zou dit plan dan in één klap legitiem maken. Deze informatie kwam als donderslag bij heldere hemel en is voor de burger goed verstoep gebleven. Het lijkt alsof wij moedwillig in het donker gehouden worden. Pas ná dit artikel informeerde de gemeente haar burgers via het Haarlems Weekblad over deze plannen. Dit plan wordt volledig tegen de wens van de bewoners in (ref. de uitkomsten van de draagvlakmetingen in de verschillende wijken, het gros heeft TEGEN gestemd) in dit akkoord opgenomen én er wordt ook in één adem door bepaald dat verdere draagvlakonderzoeken daardóór dus overbodig zouden zijn: "het staat er dus het is zo". - 2022 was verkiezingsjaar. In dit en vorig jaar werden nog door de gehele stad draagvlakonderzoeken naar parkeren gedaan en daarmee de indruk gewekt dat "parkeren in de buurt, daar besluit je samen over", nog steeds valide beleid was. In geen enkel programma van de zittende partijen heeft gestaan dat men voornemens was overal in Haarlem betaald parkeren in te willen voeren. Dit was dus een pure verkiezingstruc en mag weggeschreven worden onder misleiding. Wij hebben daar namelijk niet voor gestemd. - De stad Haarlem had geen parkeerprobleem, totdat het college besloot, ergens in de jaren '90, om de binnenstad autoluw / autovrij te maken. Dáár is de olievlek mee begonnen. Mensen wonend in het centrum, gingen buiten het centrum parkeren, waardoor in de omliggende wijken de druk toenam. Dus ging ons bestuur ook in die wijken over tot betaald parkeren, want, zo stelde men, dat was hét middel om parkeerproblemen aan te pakken. - We zijn nu 20 jaar verder en we weten allemaal: het werkt niet. In winkelstraat 'De Cronjé' wordt de situatie na een dramatische periode teruggedraaid naar de oude situatie, niet in de laatste plaats voor het noodlijdend MKB. Wijk na wijk wordt betaald parkeren ingevoerd, er wordt geen auto minder geparkeerd, de druk neemt niet af, er komt niet meer groen (Haarlem is nota bene al jarenlang de méést versteende stad van Nederland!), maar bewoners mogen zich wel blauw betalen. Er is ook geen rapport te vinden waarin aangetoond wordt dat het wél werkt. Elk rapport begint nl doodleuk met de stelling "dat het werkt". Punt. Bij herhaaldelijk navraag werd ik door een ambtenaar van de parkeercommissie

Haarlem Zuid met de volgende doodoener het bos in gestuurd: "ik zeg u dat het zo is, dus daar kunt u op vertrouwen". - De coalitie heeft éézijdig bepaald dat er bij een parkeerdruk hoger dan 85% er dús een parkeerprobleem is. Waar die 85% vandaan komt of op gebaseerd is, is onduidelijk en lijkt uit een hoge hoed getrokken. Idem met de vermeende problemen, die zijn er in praktijk niet of kunnen iig niet aangetoond of onderbouwd worden. - Problemen die zouden voortvloeiën, blijven bij vage kreten als 'onveilige situaties' of 'blokkering van hulpdiensten' en 'wanneer betaald parkeren niet wordt ingevoerd, blijven de klachtenmeldingen hoog'. Echter, wanneer naar cijfers of statistieken gevraagd wordt, kunnen deze niet worden overlegd. Dus om hoeveel onveilige situaties, ongevallen, geblokkeerde hulpdiensten of klachten het gaat en over welke periode, is onduidelijk en daarmee is ook het hele 'probleem' onduidelijk. - De bewoners van Haarlem hebben MASSAAL aangegeven géén betaald parkeren in de wijken te willen. Dus wie denkt ons bestuur nu eigenlijk te zijn, dat u onze wensen gewoon maar aan de laars kunt lappen? Omdat u het in een coalitieakkoord heeft gerommeld, waar WIJ geen enkele zeggenschap over gehad hebben, is het dus zo? Agnes C. Schreurs - En het belangrijkste: de door ons bestuur genoemde 'parkeerproblemen' worden door de bewoners zelf totaal niet gevoeld of ervaren. De petitie die hierover opgestart is, is inmiddels 7.320 keer ondertekend. Verder: - Door veel mensen, waaronder ikzelf, zijn diverse andere oplossingen aangedragen om de parkeerdruk, die wij uiteraard wel voelen, maar niet als een probleem stigmatiseren, te verlagen, die de bewoners géén extra geld kost. Hier wordt niets mee gedaan, sterker nog, er wordt niet eens op gereageerd. Wat de indruk wekt dat ons bestuur gut gut gut het verdienmodel, in de volksmond 'het melkkoetje betaald parkeren' moet en zal doordrukken, allemaal in navolging van 'hét grote voorbeeld van deze coalitie: Amsterdam". Wake up call: wij zijn Amsterdam niet en willen dat ook niet zijn of worden!!! Wij zijn Haarlem. En de geboren, getogen en gebleven Haarlemmer wil dat graag blijven! - Ik vind het stuitend, dat in tijden waarin de inflatie in Nederland het hoogst ooit is, namelijk 17%, dat mensen stress hebben vanwege hun energierekening, de boodschappen niet kunnen betalen, niet op vakantie kunnen, de kinderen hun hobby's moeten ontnemen en ga zo maar door, dit bestuur nadenkt over nóg hogere kosten voor haar bewoners. Voor een niet bestaand probleem. Terwijl Haarlem al in de top 3 staat van meest dure gemeenten van Nederland! - En nee, de gemiddelde Nederlander gáát niet gezamenlijk in een deel-auto zitten of ruilt de auto in voor een al dan niet elektrische (bak-)fiets. Dat is een idee fix, een idylle bedacht door de linkse lobby, maar waar minimaal draagvlak voor is. Wij gán niet massaal met het OV naar het werk, dat doen we nl al 30 jaar niet, omdat we dat niet WILLEN, welke subsidieregeling daar ook tegenover gezet wordt. En sinds kabinet Rutte 'marktwerking' ook in openbaar vervoer heeft ingevoerd, is het OV totaal onbetrouw- en onbetaalbaar geworden. Vanmorgen werd bekend dat een treinkaartje alwéér 5,5% duurder wordt en bij ons in de buurt is geen bushalte meer te vinden. - Het is net als met het Oekraïne-referendum. 67% van de kiezers stemde TEGEN, het huidige kabinet doet wat het wil en geeft vol steun aan een oorlog die dus goedbeschouwd de onze niet is. Idem het EU/Euro[1]referendum. Meer dan de helft van het NL volk stemde tegen, de EU en de Euro werden ons desondanks opgedrongen. En hierna werd het referendum afgeschaft. Allemaal maar lastig, al die meningen van die vervelende stemmers. Dit bestuur treedt klaarblijkelijk in de voetsporen van de huidige regering en schijnt vergeten te zijn aan wie men deze baan te danken heeft. Voor wie u eigenlijk aan het werk bent. Ik help u hier, nu, daar even aan herinneren: het antwoord is namelijk: door en voor ons. De stemmers. De bewoners. Uw salaris wordt betaald vanuit onze belastingcenten. U zou dus voor ons aan het werk moeten zijn en niet voor een van bovenaf opgelegde WEF-Agenda2030 met 19 Sustainability Development Goals (SDG's) Mijn vragen aan de commissie: 1. Wat vindt de commissie van deze gang van zaken? Vind u het wenselijk dat burgers niet op voorhand (tijdens de verkiezingen) geïnformeerd zijn over deze plannen, maar dat wij deze ná de verkiezingen via een nieuw coalitieakkoord alsnog tegen wil en dank opgedrongen krijgen? 2. Dat deze voor de burger wéér dure plannen, worden doorgevoerd in tijden waarin de inflatie 17% is en mensen al moeite hebben het hoofd bovenwater te houden en waar het eind nog lang niet van in zicht is? 3. Bewoners weten dat de parkeerdruk het hoogst is, wanneer iedereen thuis is, dus na 19u en in het weekend. Graag zou ik onderbouwd willen zien, dat er tijdens deze piekuren dus inderdaad sprake is van parkeerproblemen, anders dan enkel: "de druk ligt boven 85%, welke problemen dat dat zijn en hoe vaak deze zich voordoen. Want als blijkt dat er geen probleem is, dan hoeft het ook niet te worden opgelost, toch?

Ik zou graag willen weten of hetgeen in bijgesloten artikel op waarheid berust of pure stemmingmakerij is. Ik woon nl zelf in het Houtvaartkwartier/Zeeheldenbuurt.

In onze buurt is vorig (!!) jaar een parkeeronderzoek gedaan door de Gemeente Haarlem, waarbij de uitslag was dat meer dan de helft van de bewoners NIET betaald parkeren in de buurt ingevoerd willen zien en dat dit DAAROM dan ook NIET zou worden ingevoerd.

<https://www.wijkraadhoutvaartkwartier.nl/nieuws/meeste-bewoners-zeeheldenbuurt-tegenbetaaldparkeren/?fbclid=IwAR2ghFzJXnbl8TgCe2PeqQ2o9ggGNDzYaWGBX7cldjcV9jr7fW28GyNW2mU>

[https://www.wijkraadhoutvaartkwartier.nl/wp-content/uploads/2021/07/20210706-UitslagParkeeronderzoek-Zeeheldenbuurt-juni-2021-ver-1.pdf?fbclid=IwAR3uqEGrBxPgToT6XSs4z2HpAgEZ7U3JsqqPU-bK1e2TtLW1W\\_zML9dEk](https://www.wijkraadhoutvaartkwartier.nl/wp-content/uploads/2021/07/20210706-UitslagParkeeronderzoek-Zeeheldenbuurt-juni-2021-ver-1.pdf?fbclid=IwAR3uqEGrBxPgToT6XSs4z2HpAgEZ7U3JsqqPU-bK1e2TtLW1W_zML9dEk)

In uw artikel lees ik nu totaál iets anders.

In dit promofilmpje van de gemeente zélf zegt zij dat “wij hier als buurt samen over beslissen”.

<https://www.youtube.com/watch?v=wmVhFJ7kGxw>

Ik, en met mij vele andere bezorgde buurtbewoners (men is een petitie gestart die inmiddels al meer dan 4.200 (!) keer ondertekend is => [https://petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem?locale=nl&fbclid=IwAR1I5GhRoRi6l0iD1jycd7LADO\\_2Wqg6aDxmEHPI2CFMWB1zQvwVxVvDYdA](https://petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem?locale=nl&fbclid=IwAR1I5GhRoRi6l0iD1jycd7LADO_2Wqg6aDxmEHPI2CFMWB1zQvwVxVvDYdA)), willen héél graag antwoord, zowel van u als van de griffie. Waarvoor dank.

Mocht dit nl wél zo zijn, dan voorspel ik actie. Snoeiharde, daadwerkelijke actie in navolging van de boerenprotesten die al maanden gaande zijn. Want zó ga je níet met hardwerkende bewoners, hun belastinggeld en hun stem en wensen om. En dan ga ik door tot de onderste steen boven komt. Want er wordt doodleuk gesteld dat betaald parkeren helpt tegen het ‘parkeerprobleem’, maar zelfs na HERHAALDELIJK navragen, heb ik NOG NOOIT enige uitslag van wélk onderzoek dan ook, gezien of mogen ontvangen. Ik ben zo ondertussen érg benieuwd wat de ombudsman hiervan gaat vinden.

Het is een FARCE dat Haarlem een parkeerprobleem heeft: dit is een door diezelfde raad GECREEERD probleem, op het moment dat zij, in de voetsporen tredend van hun grote voorbeeld Amsterdam, onze binnenstad autoluw en – vrij maakte.

WJ, de bewoners, hebben daar nl NOOIT OM GEVRAAGD.

Wij zijn Amsterdam niet en willen dat ook niet zijn of worden!!! Wij zijn Haarlem. En de geboren, getogen en gebleven Haarlemmer wil dat graag blijven!!!!

Verder zijn er géén rapporten over onveilige situaties of ongevallen in relatie tot parkeer-‘problemen’. Gewoon NIET.

Dit lijkt een hele slinkse manier van het kartel (= College B&W+gemeenteraad) om problemen, óók weer door henzelf gecreëerd, door plaatsten aan te wijzen als ontwikkelzones waar dat eigenlijk (oa qua ontsluiting en ruimte) helemaal niet kán, op te lossen. Zie <https://haarlem.nl/ontwikkelzonezuid-west> Ik pas ervoor, om samen met mijn buurt- én stadsgenoten, de dupe te worden van wederom WANBELEID, een MASTERPLAN door de strot geduwd te krijgen op basis van een gammele spelregelkaart!

Het lijkt wel of het kartel D66 – Groen Links – CDA – PvdA wat onze gemeenteraad gekaapt heeft, vergeten is hoe, door wie en vooral vóór wie zij in de bestuurderstoel zitten! Ooit waren wij trots op onze stad. ONZE stad, die door buitenstaanders in het huidige bestuur, totaal wordt gesloopt. We zijn inmiddels nummer één op de lijst van filehoofdstad én de MEEST versteende stad van Nederland.

<https://indebuurt.nl/haarlem/nieuws/twijfelachtige-eer-ondanks-minder-verkeer-is-haarlemfilehoofdstad-van-nederland~104136/>

<https://indebuurt.nl/haarlem/nieuws/dubieuze-eer-haarlem-is-de-meest-versteende-stad-vannederland~144932/>

En dan durft men nu met droge ogen te beweren dat deze plannen, door het weghalen van parkeerplekken, er méér groen en speelplaatsen voor in de plaats zouden komen. Dat gebeurt al meer dan 12 jaar niet. SCHAAM JE KAPOT!

Ik ontvang graag een (of meerdere) rapport(en) waaruit zou blijken dat er:

1. überhaupt een parkeerprobleem bestaat in de Haarlemse wijken (en dan niet enkel volgens de stelling “de parkeerdruk is hoger dan 85% dús het is zo) en
2. mocht dit zo zijn, dat dit ook bewezen zo gevoeld/ervaren wordt door de bewoners
3. een overzicht van de gemelde (on-)gevallen mbt de door de gemeente genoemde ‘onveilige situaties’ (zoals bij nacht parkeren op de hoeken van straten) en
4. dat betaald parkeren hier een daadwerkelijke oplossing tegen biedt.

Mijn vragen afgelopen donderdag 03/11/22 tijdens het vragenuurtje aan de Cie Beheer:

1. Wat vindt de commissie van deze gang van zaken? Vind u het wenselijk dat burgers niet op voorhand (tijdens de verkiezingen) geïnformeerd zijn over deze plannen, maar dat wij deze ná de verkiezingen via een nieuw coalitieakkoord alsnog tegen wil en dank opgedrongen krijgen?
2. Dat deze voor de burger wéér dure plannen, worden doorgevoerd in tijden waarin de inflatie 17% is en mensen al moeite hebben het hoofd bovenwater te houden en waar het eind nog lang niet van in zicht is?

Bewoners weten dat de parkeerdruk het hoogst is, wanneer iedereen thuis is, dus na 19u en in het weekend. Graag zou ik onderbouwd willen zien, dat er

tijdens deze piekuren dus inderdaad sprake is van parkeerproblemen, anders dan enkel: "de druk ligt boven 85%, welke problemen dat dat zijn en hoe vaak deze zich voordoen. Want als blijkt dat er geen probleem is, dan hoeft het ook niet te worden opgelost, toch?"

ik zie de rapporten en de antwoorden op de vragen graag ruim voor 30/11 retour, zodat er voldoende tijd overblijft om op inhoud te kunnen reageren. Mocht u nu al voorzien dat dit niet gaat lukken, dan stel ik voor dat u de inspraaktermijn met een evenredig tijdsbestek verlengt.

**Reactie college: A, B, E, F, H, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Houtvaartkwartier (waar de Zeeheldenbuurt onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 88% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

Het college heeft een standaard procedure voor de uitvoering van een draagvlakonderzoek. In deze procedure staat dat binnen een periode van 12 maanden geen hernieuwd draagvlakonderzoek kan plaatsvinden. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering. Het aanpasbaar vergunningenplafond voorkomt (op termijn) dat in een vergunningengebied sprake is van een ongewenste parkeerdruk.

**Aanpassing: Nee**

**0069** Hierbij wil ik reageren op het voorgenomen besluit om parkeertarief in te voeren in verschillende delen in Haarlem. Ik ben daar zeer tegen om reden dat er voldoende parkeer gelegenheid is te behalen door meerder auto's die bij een adres voor de deur staan meer te belasten (drie auto's per woning is geen zeldzaamheid)

**Reactie college:** In de Nota uitwerking parkeerregulering is het uitgangspunt dat de 2e bewonersparkeervergunning duurder is dan de 1e vergunning. Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie. In het beleid staat ook dat per huisadres maximaal twee bewonersparkeervergunningen kunnen worden aangevraagd. Op deze manier is het na de invoering van parkeerregulering niet meer mogelijk om meer dan twee auto's in de openbare ruimte te parkeren.

**Aanpassing: Nee**

**0070** hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk Dietsveld/vogelenwijk wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad.' De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graai-politiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleed OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid van het OV drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandelijk graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen graag onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

Reactie college: **A, E, F, I, J, Q**



De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Vogelenwijk (waar Dietsveld onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering. Het aanpasbaar vergunningenplafond voorkomt (op termijn) dat in een vergunningengebied sprake is van een ongewenste parkeerdruk.

**Aanpassing:** Nee

**0071** Ik wil gewoon mensen kunnen ontvangen voor visite thuis die met de auto komen. Daarnaast wonen wij nog allen thuis ivm de hoge kosten van buitenhuis wonen. Echter hebben we allen ook een auto. Als jonge mensen kunnen wij die kosten echt niet nog extra dragen en komen we dus nu met 5 Autos boven de 2 vignetten per huishouden uit.

**Reactie college:** P

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Deze regeling is er al voor huidig betaald parkeergebieden en gaat ook gelden voor de wijken waar betaald parkeren wordt uitgebreid. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)). In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

**0072** Beste,  
Hoe werkt het bij scholen? Al dat personeel wat met auto naar school komt wegens matige OV-verbindingen. Ik noem maar even het ECL als voorbeeld. Een wijk waar overdag zat parkeerplaats is voor personeel. Want bewoners zijn zelf weg met hun auto. Wat raar om daar nu parkeergeld te vragen... En dan mijn woonplek het Vondelkwartier, een wijk zonder grote parkeerproblemen. Er is voldoende plek voor in ieder geval 1 auto per gezin. Als uithoek van Haarlem is het belangrijk dat wij goed bereikbaar blijven, veel mensen werken boven het kanaal. Het voelt alsof wij melkkoe zijn geworden om de gemeentekas te spekken. Ik zou eerst eens zorgen voor een gedegen ov verbinding met bus-trein voordat je zoiets uitrolt. Overigens fiets ik bijna zelf alles in Haarlem, en ben blij met de opknopbeurt van de Rijksstraatweg, maar voor een goede groene stad moet er meer gebeuren voordat je mensen op parkeerkosten jaagt.  
Mvg.

**Reactie college:** A, F, M, O

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Vondelkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 98% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

**Aanpassing:** Nee

**0073** Hallo, mijn moeder van 83 woont aan de Rijksstraatweg in Hlem-N en is volledig afhankelijk van zorg van buiten, o.a. thuishulp/zorg en hulp van ons vvb levensonderhoud, de boodschappen. Zij is niet mobiel, geen plaats in bijv een woonzorg lokatie, vanwege het kabinetsbesluit, langer thuis wonen. Wel gek

dat je dan voor zorg aan je moeder, thuis, ineens parkeergeld moet betalen. Kan niet. waar zijn.  
Parkeergeld is de melkkoe van de iedere gemeente, dus ook Haarlem.

**Reactie college: F, P**

Uw moeder heeft recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als zij een officiële indicatie of verklaring heeft. Uw moeder krijgt dan extra tegoed gestort op haar digitale bezoekersregeling. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over de regeling voor mantelzorgers ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)).

Hulpverleners kunnen een parkeervergunning voor zorgverleners krijgen. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. Hulpverleners hoeven met deze vergunning niet telkens opnieuw te betalen. Meer informatie over de parkeervergunning voor zorgverleners vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

**Aanpassing: Nee**

**0074** Laatst is er gestemd door de bewoners in haarlem noord en de meeste bewoners waren tegen het betaald parkeren /vergunningzone beleid ik denk ook niet dat het een oplossing is om haarlem betaald parkeren /vergunningzone te maken als ik op de kaart kijk is het 1 straat verder weer Geen parkeer vergunningszone dus word het probleem met parkeren verplaatst dan gaan mensen hun auto daar massaal parkeren aangezien de 2e vergunning zo duur is en iedereen tegenwoordig 2 auto s heeft dus word die wijk weer overvol met geparkeerde auto s Bedrijven komen ook in problemen dan gaan mensen naar gebieden in haarlem waar het goedkoop parkeren is en gaan er nog meer ondernemers / winkels verdwijnen Er kan beter wat gedaan worden aan huizen die in kamertjes worden verhuurd of gesplitst worden om meer geld te verdienen door de bellegers /huisjes melkers daardoor komen er ook steeds meer auto s in de straten !!!

**Reactie college: B, D, G, I, Q**

Het college realiseert zich dat woningsplitsingen in de stad veel voorkomen. Voor een woningsplitsing legt het college vast dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Hiermee wordt voorkomen dat een woningsplitsing leidt tot een ongewenste verhoging van de parkeerdruk.

**Aanpassing: Nee**

**0075** Ik ben tegen uitbreiding betaald parkeren zoals nu voorgesteld. De overlast van meer auto's los je zo niet op. Vele huishoudens in onze buurt hebben tegenwoordig inwonende kinderen omdat er geen woonruimte beschikbaar is, vandaar een tweede auto op 1 adres. Los het woonprobleem op en de overlast verdwijnt. Ook is het wenselijk dat bedrijfsauto's buiten de wijk geparkeerd worden. Richt hier plekken voor in, dat geeft ook minder overlast. De auto verbannen uit het straatbeeld met een steeds slechter wordende openbaarvervoer verbindingen in Haarlem is een illusie.

**Reactie college: B**

Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn gebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen.

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

**Aanpassing: Nee**

**0076** L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - Ramplaankwartier, onderdeel van Duinwijk - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad.' De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid van het OV drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren, stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in het Ramplaankwartier is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen garne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college: A, C, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Duinwijk (waar Ramplaankwartier onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing: Ja**

**0077** Betaald parkeren, een ingrijpende maatregel die zorgt voor veel discussie.

Dat er in het centrum en veel direct omliggende wijken sprake is van een hoge parkeerdruk, is evident. Gecombineerd met (bak)fietsen zorgt dat er voor dat trottoirs soms niet over de hele lengte goed toegankelijk zijn. De tactisch gekozen foto's in documentatie maken dat duidelijk. Goed punt, dat doet afbreuk

aan woon- en leefgenot, dus moet iets mee gedaan worden.

Tegelijkertijd moet ik concluderen dat de gepresenteerde resultaten uit het onderzoek op geen enkele manier recht doen aan de situatie in de wijk die ik goed ken, mijn eigen wijk Oosterduin.

We zijn hier juist gaan wonen omdat het wat verder van het centrum ligt en ruim is opgezet met voldoende groen. Altijd en overal plek voor de auto, zonder het trottoir te blokkeren. Fietsen worden overal in de voortuin gezet, dus staan ook nooit in de weg in de openbare ruimte. Daarmee is dat argument in ieder geval van tafel.

Ook wordt er gesproken van een 'groeiend probleem' zonder dat daarvoor onderbouwing wordt geleverd. Hierbij had ik cijfers van afgelopen jaren willen zien, waarbij inderdaad die trend inzichtelijk wordt gemaakt. Of een wijk onderzoek waarin dit probleem door bewoners aangekaart wordt. Beide worden niet aangeleverd, waardoor ik serieuze vraagtekens durf te zetten bij de houdbaarheid van dit argument.

Als het de gemeente te doen is om leefbaarheid, zijn er in dit geval echt betere oplossingen te verzinnen dan overal betaald parkeren invoeren. Daar maak je niemand blij mee. Ga in overleg met bewoners en wijkraad en kom tot een invulling waarvoor bij iedereen draagvlak te vinden is.

**Reactie college: A, C, E, J**

In de Nota uitwerking parkeerregulering is de keuze gemaakt om de parkeerdruk op wijkniveau te hanteren als criterium voor invoering parkeerregulering. Het kan zijn dat er binnen een wijk verschillen zijn in de parkeerdruk. Ondanks dit verschil in parkeerdruk binnen een wijk vindt het college het niet raadzaam om invoering van betaald parkeren per buurt te overwegen. De reden is dat er minder logische gebieden ontstaan met als gevolg ongecontroleerde waterbedeffecten binnen een wijk. Dit betekent dat het parkeerprobleem zich naar een andere plek verplaatst. Een brede aanpak met invoering van parkeerregulering per wijk, beperkt het risico op waterbedeffect.

De westelijke randweg N208 doorsnijdt het vergunninggebied C West. De buurt Oosterduin ligt aan de westzijde van de N208. Naar aanleiding van de inspraak kiest het college ervoor om deze buurt toe te voegen aan parkeerzone D, door de grotere afstand tot het centrum in combinatie met de fysieke barrièrewerking van de N208.

Dat sprake is van een groeiend probleem wordt geïllustreerd door de groei van het autobezit in Haarlem: de afgelopen 10 jaar zijn er circa 10.000 auto's bijgekomen. Een groot deel hiervan staat in de openbare ruimte geparkeerd.

**Aanpassing: Ja**

**0078** Ook in onze wijk is parkeren een probleem, indische wijk, wat vooral opvalt hier is dat er heel veel bedrijfsbusjes staan. de vraag is of deze in een woonwijk horen? Gaan jullie iets aan bedrijfsautos doen? Wij hebben twee autos, maar werken ook allebei en dat blijven we doen omdat wij straks al onze kosten niet meer kunnen betalen met stijgende lasten, ondanks dat wij 63 en 58 jaar oud zijn. wij kijken met angst naar ons pensioen, geen auto meer, geen leuke dingen, torenhoge huur (omdat we altijd gewerkt hebben, maar geen huis hebben gekocht ,dom, dom), torenhoge verzekeringen, gemeentelijke belastingen etc. Haarlem wordt een dure gemeente, de gewone belastingbetalende burger wordt verdreven. Gemeente pas op uw werkende burgers!!!!

**Reactie college: H, O**

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

**Aanpassing: Nee**

**0079** Ik ben blij met de uitbreiding betaald parkeren in Haarlem Noord. Wij hebben zelf geen auto en wel last van verkeerd geparkeerde autos (en deelscooters).

- Komt er een vergunning voor elektrische deelauto's, zodat die bijvoorbeeld in alle zones in Haarlem mogen parkeren?
- Komt er ook betaald parkeren rond het Van der Aartspark en de begraafplaatsen in Haarlem Noord? Wordt het gemakkelijk en duidelijk voor bezoekers wat het parkeerregime aldaar is?
- Ontstaat er een samenwerking met het ziekenhuis in Haarlem Noord? Dat parkeerterrein heeft vaak nog veel plaatsen beschikbaar. Misschien is dit een goede plek voor bezoekers van het sportpark of 2e en 3e autos van bewoners in Haarlem Noord.

**Reactie college:** Er komt geen parkeervergunning voor deelauto's waarmee in de hele stad kan worden geparkeerd. De gemeente Haarlem wil geen binnenstedelijk gebruik van de (deel)auto stimuleren. Een beleidsnota deelmobiliteit is in voorbereiding. Hierin zal worden ingegaan op welke parkeeroplossingen gewenst zijn voor deelmobiliteit.

Betaald parkeren bij begraafplaatsen en bijvoorbeeld sportterreinen wordt nog nader uitgewerkt. De suggestie om het parkeerterrein bij het ziekenhuis mede te gebruiken voor parkeren voor bewoners past in de maatregel om private terreinen in te zetten voor bewonersparkeren.

**Aanpassing:** Nee

**0080** hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

Met het invoeren van het betaaldparkeren zorgt u er voor dat het parkeren voor de bewoners niet makkelijker wordt, maar juist moeilijker. Veel huishoudens hebben al hoge kosten door de stijgende gasprijzen, inflatie maar ook de gemeentelijke heffingen. Door nogmaals deze mensen op kosten te jagen door parkeervergunningen in te voeren zorg je er voor dat er nog meer mensen in armoede komen.

Daarentegen is het belachelijk dat u als gemeente in de Bomenbuurt een enquête heeft gehouden, er 72% tegen gestemd is en u alsnog doorgaat met deze plannen. In het Ramplaankwartier ervaren wij alleen parkeerhinder door alle fout geparkeerde auto's op de hoeken van de kruisingen, puinbakken op plaatsen van auto's, auto's die onnodig op de stoep geparkeerd staan, bedrijfsbusjes van aannemers en bouwvakkers. Ik stel voor dat u eerst hier eens naar gaat kijken i.p.v. dit onnodige beleid zonder inspraak van uw bewoners invoert. Er wordt in onze wijk niet gehandhaafd op foutparkeerders en met regelmaat moeten wij de handhaving bellen om deze auto's aan te geven.

Uw reden voor het invoeren van het nieuwe parkeerbeleid is het bevorderen van de parkeergelegenheid. Zelf kom ik met regelmaat bij mijn schoonfamilie in het Kleverpark. Hier is er sprake van de zone C vergunning. In deze buurt is het erg lastig om te parkeren. U ziet dus aan dit voorbeeld dat het invoeren van parkeervergunningen vrij weinig zin heeft.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleed OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.
2. De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
3. Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet

#### **Reactie college: A, B, C, E, F, H, I, J, L, Q**

Een van de redenen waarom in Kleverpark geen sprake is van een lagere parkeerdruk, is omdat in het bestaande gereguleerde gebied geen vergunningenplafond geldt. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college dit plafond wel in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

#### **Aanpassing: Ja**

**0081** Ontvangen op 21-10-2022:

De invoering van betaald parkeren is instrumenteel ingestoken. Er is geen onderbouwing of deze maatregel effect zal ressorteren. Er zal een verdringingseffect ontstaan waardoor men elders gaat parkeren. Maar waar?

Als resultaat wordt de invulling van de ambitie vermeld. Of het de parkeerdruk en autobezit zal terug dringen wordt niet aangetoond. Bijvoorbeeld het niet meer met twee wielen op de stoep parkeren is absoluut onrealistisch, omdat in eerste instantie straten gewoon te smal zijn. En dat verander je niet met invoeren van betaald parkeren. En eigenlijk wordt er gesteld dat mensen het autobezit moeten opgeven. Wanneer doorgedaan wordt met de ambitie om meer woningen te bouwen waarmee verdere verdichting ontstaat vererger je het probleem alleen maar. Verminderen van het aantal inwoners is veel directer gerelateerd aan de hoeveelheid autos.

Zonneklaar is verder dat het een nieuwe inkomstenbron voor de gemeente gaat vormen. Er is niet geduid hoe de gelden zullen worden aangewend. Die openheid zou denk ik wel gegeven moeten worden.

Er kleven dus te veel bezwaren aan dit voorstel en daarom kan er beter vanaf worden gezien. Ik hoop dat alle reacties u inzicht geven in uw dwaling.

Ontvangen op 23-11-2022:

In uw mooie glossy document legt u het gereguleerd uit. Of hiermee gesignaleerde problemen zullen worden opgelost is alleszins onduidelijk. De maatregel lijkt meer gericht op het innen van gelden. Hoe wordt burgers de garantie gegeven dat zij altijd hun woning kunnen bereiken? Hoe wordt mogelijk gemaakt dat bewoners hun familie kunnen ontvangen? Hoe wordt mogelijk gemaakt dat kleine ondernemingen met hun bestelwagen bij hun woning kunnen komen om materialen te kunnen laden en meenemen? Hoe wordt mogelijk gemaakt dat meerdere mensen in een woning (o.a. nog thuiswonende

kinderen) kunnen forenzen voor hun werk en hun woning weer kunnen bereiken? Hoe gaat u organiseren dat de bewoners hun sociale contacten kunnen onderhouden door over en weer bezoeken af te leggen? Vooral nog zie ik alleen een wensdroom van u en een nachtmerrie voor de bewoner. Hoe gaat u dit uitleggen aan de burger?

Ontvangen op 01-12-2022:

Elke bewoner heeft het recht op het goed kunnen bereiken van hun woning. Door de groei van het aantal inwoners en van autobezit komt dat recht in het geding. Veel oudere wijken zijn niet gebouwd op het kunnen accommoderen van die grote aantallen vervoermiddelen. Toch lukt het tot op heden dat iedereen zijn woning kan bereiken.

Nu komt u met een plan voor gereguleerd parkeren dat niet vooraf lijkt te zijn besproken met de inwoners van Haarlem Noord.

Mijn vragen zijn:

1. Hoe garandeert u dat iedere bewoner het recht behoudt om op een goede manier zijn woning te kunnen bereiken?
2. Hoe motiveert u dat met uw voornemen van gereguleerd parkeren dit recht blijft bestaan?
3. Waarom bent u niet veel eerder het open gesprek aangegaan over mogelijke problemen met het gebruik van de ruimte voor het parkeren van vervoermiddelen in de nabijheid van de woning?

Van u die de zorg heeft voor de stad en haar burgers, verwacht ik uw oprechte antwoord en de bereidheid het gesprek aan te gaan over hoe we de wijken leefbaar houden. Nu lijkt uw voorstel hier haaks op te staan.

**Reactie college: B, D, E, J, O, P**

De nota bevat gekoppelde maatregelen, waarin wordt ingegaan op alternatieve parkeermogelijkheden, zoals gemeentelijke parkeergarages en private parkeerlocaties. Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd, verplaatsen naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden.

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor uw auto een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning. Het college kan niet garanderen dat na de invoering van parkeerregulering iedere vergunninghouder altijd in zijn of haar eigen woonstraat kan parkeren.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

0082

L.s.,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - Sinnevelt - die (nog) niet bij de uitbreiding genoemd wordt, wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd



prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bijvoorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag.

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 45 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen verschillende buurtwinkels op Plesmanplein en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in Sinnevelt het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat

blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [I](#), [J](#), [Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Te Zaanenkwartier (waar Sinnevelt onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 80% ligt. Dit betekent dat parkeerdruk op dit moment geen aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk lager dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

0083

Several comments and concerns:

-I frequently see private and business vehicles parked on the corners, blocking passage and also obstructing view between drivers and cyclists approaching intersections. In two years, I have never seen a sign indicating against, nor seen or heard of parking enforcement actions (ticket or tow). Annual permits do not address this directly. Awareness and enforcement would be a better first step.

-I would like to see clarity on if and how permits are allocated per property. I am currently a renter, without a car. I am considering buying a house in the area. If residences are not guaranteed access to a permit in the future, this would discourage me from buying a house here because I would not know if a car would be allowed. I do not have one, but if I have an injury or disability I may need one. Also, it could devalue my house and re-selling could be harder.

-This plan may harm vulnerable members of society, such as elderly and disabled. They may have very low income/financial resources, and may rely on either personal private vehicles and visiting support services. We should not increase the cost of living of the vulnerable.

- Will residents with two cars, or those with larger vehicles, have their permits revoked in the future so that others with 0 vehicles may obtain a first permit?

-Consider making fee size-based. Two Smart cars fit in place of one work van.

Thank you for considering my comments. Please do not share my name or residence publicly.

**Reactie college:** [B](#), [L](#)

The municipality of Haarlem has published a list on her website ([haarlem.nl/adressen-waar-geen-parkeervergunning-mogelijk](https://www.haarlem.nl/adressen-waar-geen-parkeervergunning-mogelijk)) with addresses that have no rights for parking permits. In zone C current residents have two parking opportunity's, either private parking or in public space with a permit. Future

residents will have right to a first parkingopportunity.

**Aanpassing:** Nee

- 0084** Dat >85% bezetting gehaald wordt is mede dankzij de gemeente. Zie Leeuwerikstraat waar dusdanig boompjes neergepleurd zijn waardoor het aantal plekken met zeker de helft is afgenomen. Betaald parkeren is dus een verdienmodel. Slechte zaak dus. Creëer woonruimte waardoor kinderen weer op een normale leeftijd het huis uit kunnen. Creëer alternatieven om toch de auto's te kunnen parkeren. Creëer veilige parkeerlocaties voor bedrijfsbussen die nog meer ruimte innemen dan een gemiddelde auto. Het wegnemen van parkeerruimte is mensen pesten en daarmee creëer je alles behalve draagvlak voor vergroening.

**Reactie college:** F, K

Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn gebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen. Zoals beschreven in paragraaf 4.4.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering zet het college in op verschillende alternatieven om de parkeerdruk in wijken te verminderen.

Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

**Aanpassing:** Nee

- 0085** Dit is alleen maar weer een manier om geld binnen te harken. Wij wonen in de Indische buurt, en hier zijn al jaren de problemen met half op de stoep parkeren. Ik heb echter nog nooit een handhaver gezien die een boete uitschrijft. Nu staan de straten vol met bedrijfsbusjes, mag dat überhaupt wel? Het is een wildgroei aan bedrijfsbusjes, doe daar eens iets aan. Bovendien, zijn er meer parkeerplekken als betaald parkeren wordt ingevoerd? Nee, dit is echt een lage manier om geld binnen te halen.

**Reactie college:** F, K, L

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

**Aanpassing:** Nee

- 0086** Geachte dames en heren,

Hierbij dien ik bezwaar in op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 13 oktober 2022, met vertrouwen in een deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op het gezag van het college van B&W dat in een wijk betaald parkeren pas wordt ingevoerd indien de parkeerdruk op meer dan 85% ligt en er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht is.

In onze buurt, Schoterveenpolder, onderdeel van de Bomenbuurt, onderdeel van het Ter Kleefkwartier, wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% absoluut niet ervaren! Er is altijd plek voor de deur, ook voor bezoekers! Dat is een van de redenen dat we er zo graag wonen! Er is in onze wijk nooit een draagvlakonderzoek uitgevoerd! Van mijn burens en buurtgenoten, werkelijk iedereen die ik spreek, hoor ik hetzelfde als wat ik u nu schrijf. Er wordt geen parkeerdruk ervaren en parkeerregulatie of betaald parkeren is iets wat we HELEMAAL NIET willen!

De bereikbaarheid van onze wijk ligt niet onder druk, de mobiliteit van invalide buurtbewoners evenmin. We staan er ten eerste van versteld dat er vanuit de Gemeente Haarlem wordt gesproken over een parkeerprobleem in onze wijk; dat is geenszins juist! Wij parkeren zonder problemen en wensen hiervoor niet te betalen! We zijn allen ten eerste van mening dat het parkeren kosteloos zou moeten blijven. Het draagvlak voor het invoeren van betaald parkeren of parkeerregulatie is nooit onderzocht! We vinden het stuitend dat dit nooit is gemeten! We zijn verbaasd en geschrokken dat de Gemeente Haarlem dit nu

zo erdoor wil drukken. Het geschetste beeld van meer dan 85% parkeerdruk klopt simpelweg niet!

De nota ligt er nu, sinds 13 oktober 2022 ter inzage, conform de Awb, terwijl de Gemeente het plan al ter invoering aan het plannen is. Ik schrik hiervan, omdat het er de schijn van heeft dat er naar ons niet geluisterd wordt en dit ook geenszins de bedoeling is. Inspraak, dat mogen we, maar bezwaar maken, kunnen we nergens!

De Gemeenteraadsverkiezingen laten te lang op zich wachten om via deze route anders te kiezen, dus wat rest ons nu?

Ik vind het getuigen van wanbestuur om dit op deze manier te stellen dat er sprake is van een parkeerprobleem in onze wijk en dit op de huidige manier aan te kaarten. Menig bewoner die niet handig is met online ageren, zal niet eens weten hoe hij/zij haar stem kan laten horen. Deze stem is NEE, wij willen niet betaald parkeren in de Schoterveenpolder en de Bomenbuurt! Wij ervaren GEEN parkeerdruk. Onze buurt ligt te ver van het centrum van de stad of de Cronjé, wij hebben geen last van bezoekers die in onze wijk parkeren, ook niet die van onszelf! De parkeersituatie is overzichtelijk, iedereen kan altijd overal langs, hulpverleningsverkeer, bussen, kinderwagens, rollators, rolstoelen, alles heeft de ruimte. Ik vind het onbehoorlijk dat we hierover niet geraadpleegd worden!

Bovendien heerst er irritatie in de buurt over HOE we 'geïnformeerd worden.' Dat is namelijk niet tot nauwelijks. Je moet maar net de plaatselijke krant hebben, of een nieuwsbericht oppikken op de website van de Gemeente Haarlem zelf (!). We hebben er geen post over ontvangen. Niets! Terwijl de gevolgen toch wel aanzienlijk zouden zijn. Wanneer er bomen worden gekapt of er een of twee parkeerplaatsen voor elektrisch laden moeten worden opgeofferd, krijgen we persoonlijk een brief op de deurmat. En nu, NIETS! Er wordt ons niets gevraagd? Zelfs niet om OP TE LETTEN nu er iets gebeurd waar we allemaal hard door geraakt zouden worden!

Daarnaast vind ik het ongelooflijk hoe in deze zware financiële tijd, de lasten door de Gemeente Haarlem zouden worden opgevoerd in plaats van verlicht! In de ogen van vele buurtbewoners is het ondenkbaar dat een Gemeente in deze tijd zoveel van zijn bewoners zou vragen, wanneer het deze plannen erdoor zou drukken. Een grote groep mensen loopt nu al op het tandvlees.

Ik zie mijn en ons bezwaar graag onverkort en zorgvuldig behandeld, ik spreek namens vele burens, en terug in de Nota van beantwoording.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college: A, H, J**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de wijk Ter Kleefkwartier (waar de Schoterveenpolder onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

**Aanpassing:** Nee

**0087** Ik vind het hoogst opmerkelijk dat er bij een dergelijk besluit of plan niet eerst de bewoners van de betreffende buurten worden geraadpleegd.

Ik denk dan ook dat inspraak van de bewoners van de buurten waar het omgaat het uitgangspunt zou moeten zijn. Een eenvoudige vraag zoals: 'hoe ervaart u de parkeerdruk in uw straat/buurt', is betaald parkeren een te overwegen middel om de eventuele parkeerdruk te verminderen' Een nota ter inzage geven, gaat volledig voorbij aan dit punt Daarnaast wordt er niet gerept over de financiële gevolgen voor de bewoners.

Dit plan zou ook ten goede komen aan het milieu, ik vraag me dit af, aangezien groenere alternatieven (waaronder openbaar vervoer) zeer beperkt of niet aanwezig zijn. Parkeergeld innen om een gat in de begroting op te lossen is verwerpelijk en niet juist

Kortom dit is een slecht en ondoordacht plan, dat terug naar de tekentafel moet

**Reactie college: E, J**

De Nota uitwerking parkeeregulering is door middel van inspraak voorgelegd aan de stad. Hier is veelvuldig gebruik van gemaakt. In paragraaf 4.4.2 vindt u de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning en de kosten die gelden voor het aanvragen van een digitale bezoekersregeling.

**Aanpassing: Nee**

0088

Waarom?

- Onveiligheid en toegankelijkheid

Betaald parkeren de oplossing?

- Nee, auto's verdwijnen niet en ook de onveilige verkeerssituaties blijven bestaan. Auto's verplaatsen hoogstens naar andere plekken. Waardoor betreffende wijken overvol raakt.

- Kosten voor de inwoners omhoog. Lage inkomens, waarbij de auto een must is voor bijvoorbeeld werk, komen in de knel.

Alternatieve oplossingen!

- Plantenbakken bij gevaarlijke bochten
- Autoluwe straten bij scholen en andere kwetsbare plekken.
- Handhaving intensiveren of sociale (buurt-)controle stimuleren op asociaal rijgedrag.

Weerstand vanuit de auto eigenaren

- Hebben de inwoners van Haarlem nog invloed op dit plan? Hoe wordt iedereen geïnformeerd?
- Er gaat veel weerstand komen, is er überhaupt nagedacht over alternatieven? Er is een petitie aan de gang, wordt deze petitie meegenomen in het besluit?

Vragen mbt het plan (uitbreiding betaald parkeren)

- "Door de uitbreiding van betaald parkeren verslechtert de situatie per direct niet verder." Situatie kan niet verslechteren, want vol = vol. Auto's gaan niet in een keer midden op de weg parkeren. Of ander rijgedrag vertonen.

- "De eerste wijken gaan vanaf begin 2024 over op betaald parkeren" Op basis van wat is het 2024 geworden?

- "Zo maken we op termijn ruimte voor groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten. En we denken ook aan alternatieven voor vervoer." Zijn dit lozen kreten of is er een concrete aanpak/plan hiervoor?

- Gebieden verdeling is volgens het plan met logische gedachtes verdeeld. Ik zie geen logica erin. Waarom is Te Zaanenkwartier niet opgenomen?

Waarom is zone C Noord zo groot tov bijvoorbeeld zone C Oost? Hetzelfde geldt voor de tarieven parkeervergunning en de verschillen tussen de zones. Wat als een inwoner dit niet kan missen, maar wel de auto nodig heeft om buiten Haarlem naar werk te gaan?

Met betaald parkeren los je het probleem niet op. Gemeente Haarlem wees creatiever!

Naar mijn mening is betaald parkeren een naïeve gedachte-gang om het probleem op te lossen en een wazig argument om de Haarlemse inwoners onnodig de kosten op te jagen. Met betaald parkeren verdwijnen er geen onveilige verkeerssituaties. Met betaald parkeren stop je niet het verder verslechteren van verkeerssituaties. Auto's zijn voor velen gezinnen een must om bijvoorbeeld naar werk te gaan, buiten Haarlem. Een paar simpele en concrete oplossingen heb ik eerder geformuleerd. Dit zijn ideeën die Haarlemse inwoners niet raken in de portemonnee. Daarnaast worden er direct veilige verkeerssituaties gecreëerd voor fietsers, brandweer, politie, ambulance, spelende en schoolgaande kinderen. Plus, de wijken worden groener en leefbaarder.

**Reactie college: B, H, L, O**

De invoering van parkeerregulering is een bewezen effectieve maatregel. Een van de redenen waarom in bestaand gereguleerd gebied geen sprake is van een lagere parkeerdruk, is omdat hier geen vergunningenplafond geldt. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college dit plafond wel in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk. Haarlemmers kunnen invloed hebben op dit beleid door een zienswijze in te dienen. Stakeholders worden daarnaast betrokken bij de nadere beleidsuitwerking.

Het college heeft kennis genomen van de petitie 'Beperk het betaald parkeren in Haarlem', in hoofdstuk 5 van de Nota van beantwoording wordt op de petitie ingegaan.

De uitbreiding van betaald parkeren start begin 2024 vanwege de voorbereidingstijd die nodig is om parkeerregulering op een robuuste, juridisch houdbare manier in te kunnen voeren.

In de wijk Te Zaanenkwartier is op dit moment geen aanleiding om parkeerregulering in te voeren omdat de parkeerdruk lager dan 85% is. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

De gemeente Haarem heeft op dit moment geen tegemoetkomingsregeling voor mensen die een parkeervergunning niet kunnen betalen.

**Aanpassing:** Nee

**0089** Ontvangen op 19-10-2022: Ontzettend kosten verhogend en onnodige maatregel voor de Bomenbuurt (onderdeel van Ter Kleeff zone). Ik ben hier fel op TEGEN !!

Ontvangen op 21-10-2022:

Beste stadsgenoten.

onderstaand het bezwaar (tegenwoordig heet dit: zienswijze) dat ik inbracht tegen de nota uitbreiding betaald parkeren. Vergunningverlening is mijn vak en met die skills ben ik in de nota gedoken. Voel je vrij om hem te gebruiken. Maak er zelf maatwerk van (ik schreef vanuit Bomenbuurt West).

Indienen is heel gemakkelijk. Ga naar Gemeente Haarlem - inspraak uitbreiding betaald parkeren. De rest wijst zich vanzelf.

Laat ons dit niet lijdzaam gebeuren. Laat je niet beroven onder valse voorwendselen. En bedenk: de Tachtigjarige Oorlog begon als een belastingoproer (...)

Hier de tekst:

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt West, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad.' De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid van het OV drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

---

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt -west onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing: Nee**

---

**0090** Waarom niet op de Mr. Jan Gerritszlaan? Bewoners en visite kunnen vaak hun auto's niet kwijt, vanwege al die sporters die met de auto komen. Misschien zullen zij dan eerder met de fiets komen of hun auto's op het Edo-terrein zetten.

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Meester Jan Gerritszlaan ligt in het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. De parkeerdruk is gebaseerd op parkeeronderzoeken (deze zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem, [haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

**Aanpassing: Nee**

---

**0091** Wij erkennen zeker de parkeerproblemen in de wijken. Wij wonen aan de Eksterlaan. Ik hoop dat de gemeente zich het volgende goed realiseert en voor voldoende parkeervergunningen voor de huidige bewoners zal zorgen.

De meeste bewoners hebben hun leven rond hun auto(s) ingericht (werk en privé). Mijn auto en die van mijn vrouw zijn onmisbaar voor ons werk en zijn er vele andere aspecten in ons leven waar onze auto's eveneens onmisbaar zijn. Daarnaast rijden wij bijna dagelijks onze 95 jarige buurvrouw naar diverse bestemmingen. Onze buurvrouw zal verder vereenzamen als mensen voor bezoek niet meer zullen/kunnen komen door de zeer hoge parkeerkosten.

Vorenstaande geldt natuurlijk voor alle autobezitters in de wijken. Ik hoop voor onszelf dat we straks echt 2 vergunningen krijgen, anders zadelt u ons op met onoverkomelijke problemen.

Ook is openbaar vervoer totaal geen optie, buiten het feit om dat de openbaar vervoer voorzieningen alleen maar minder/slechter/duurder worden.

Wat mij overigens zeer verbaast is, dat er helemaal geen alternatieven geboden worden, bv. extra parkeergelegenheden buiten de wijken, maar wel op loopafstand.

Wij hopen dat de gemeente hiermee rekening houdt. Streven naar een autovrij Haarlem past geheel niet in de geest van deze tijd en de maatschappelijke ontwikkelingen van de afgelopen decennia, waarbij Nederlanders steeds verder van hun werk zijn komen te wonen en familieleden veel meer verspreid zijn over het land.

Wij wensen de gemeente veel wijsheid toe en hopen echt op 2 parkeervergunningen.



**Reactie college:** K, O, P

In paragraaf 4.4 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven dat het college bij de invoering van parkeerregulering voor alle huidige bewoners een overgangsregeling instelt. Deze regeling geldt voor zowel de 1e als 2e auto.

Daarnaast staan in paragraaf 4.4.2 de extra maatregelen beschreven. De hoogte van de parkeerdruk in de wijken maakt het noodzakelijk om verschillende maatregelen te koppelen aan het instellen van een vergunningenplafond. Het gaat om het maximaal stimuleren van parkeren op eigen terrein, aanbieden van extra deelmobiliteit, bewoners naar de openbare parkeergarages, benutten van private parkeercapaciteit, verstrekken van overloopvergunningen en tijdelijke overschrijding van het vergunningenplafond.

**Aanpassing:** Nee

0092

De redenen die de gemeente Haarlem aangeeft om betaald parkeren in te voeren, komen niet overeen met hoe de gemeente handelt. Bijv. Het versmallen van alle straten, levert gevaarlijke situaties op voor fietsers. Betaald parkeren lost dit probleem niet op. Het is een verkapt manier van de gemeente om hun huishoudboekje op orde te krijgen.

Van hoofdwegen eenrichtingsverkeer te maken, waardoor bereikbaarheid bij calamiteiten een probleem wordt (orionzone). De gemeente Haarlem staat erom bekend eerst geld uit te geven aan nieuwe ideeën (ze zijn zo enthousiast) dat ze blind en doof zijn voor aanmerkingen. Na werkzaamheden blijkt regelmatig dat er aanpassingen gedaan moeten worden. Daar is geld voor nodig, vandaar betaald parkeren.

Bij mijn dochter, in de Indische buurt is het buurthuis, 2 verdiepingen verkocht aan een projectontwikkelaar, die heeft er een etage opgezet en er zijn nu 3 appartementen gecreëerd, 3 huishoudens. Per huishouden zou er ruimte moeten zijn voor 1,5 parkeerplek (voor bouwvergunning) dat was er niet, maar iemand heeft van achter zijn bureau besloten dat het er wel was. En nu wordt het betaald parkeren, het is het paard achter de wagen spannen.

**Reactie college:** F

Het college realiseert zich dat in de stad veel nieuwbouwwontwikkelingen plaatsvinden. Het college legt in deze ontwikkelingen vast dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Hiermee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld het transformeren van een buurthuis tot enkele appartementen niet leidt tot een ongewenste verhoging van de parkeerdruk.

**Aanpassing:** Nee

0093

De parkeerdruk in mijn wijk Vondelkwartier is negatief beïnvloed door dichte bedrijfsmatige busjes. Ondanks dat deze volgens de APV in de wijk mogen parkeren verzorgen deze voertuigen vaak voor dubbele aantal auto's omdat, naast het bedrijfsmatige voertuig ook vaak nog een persoonlijk voertuig geparkeerd staat. Dan komt ook de irritatie van het parkeren van deze specifieke voertuigen bij de bewoners die ook woning hebben op de begane grond, geen uitzicht meer, dat is mij een doorn in het oog! Ik maak mij zorgen over de gastvrijheid voor bezoek bij bijvoorbeeld een verjaardag, want het aantal minuten dat de gemeente hiervoor reserveert voor bezoekersparkeren regelingen zoals in de Gemeente Zandvoort is ronduit te krap! Huurders in sociale huurwoningen worden zoals altijd dubbel of misschien wel drie dubbel zo zwaar belast door dit soort parkeerregimes. Wellicht voor deze doelgroep voor de eerste auto een gedeeltelijke kwijtschelding op basis van het inkomen toekennen, want anders wordt het voor deze doelgroep nog lastiger om uit deze benarde positie te komen. Want telkens verhoging op verhoging maakt dat zij niet uit de uitkering kunnen komen. Het is meerdere malen wetenschappelijk aangetoond dat autobezitters voordeel hebben bij het vinden van een baan en behouden van de baan en dus ter voorkoming dat zij (terug)vallen in het sociale vangnet.

**Reactie college:** P

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

Uit de praktijk blijkt dat de digitale bezoekersregeling in praktisch alle gevallen toereikend is.

**Aanpassing:** Nee**0094**

L.s.,

Ik ben geboren en getogen in Haarlem, de drukte in de stad en het parkeren is inherent aan het leven in een stad en de algemene toegenomen drukte in Haarlem. Het parkeren is hier onderdeel van.

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt - Pijnboomstraat, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de

wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt-Pijnboomstraat is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Beste Gemeente,

Ik ben woonachtig in de Pijnboomstraat [huisnummer inspreker] te Haarlem. Geboren en getogen in Haarlem, de afgelopen 25 jaar heeft de Gemeente zelf toegestaan (door bebouwing/weghalen groene stroken) dat er meer woningen/inwoners zijn ontstaan en minder groen. In mijn straat (de Pijnboomstraat) is er geen sprake van enorme parkeerdruk, er is altijd ruimte om te parkeren. De basis waarop het besluit is genomen is in beginsel onjuist en niet conform de werkelijkheid.

Wel kan wat gedaan worden aan de drukte/overlast van rondrijdende auto's (door de straat eenrichting te maken vermindert de verkeersdrukte).

Uiteindelijk lost een parkeervergunningen stelsel het probleem niet op van de hoeveelheid auto's welke door Haarlem zal rijden.

Daarnaast is de heffing in strijd met de sprake is van schending van het eigendomsrecht en het verbod op discriminatie ten aanzien van diegene waarbij de heffing plaats zal vinden. Een inwoner met een hoger inkomen/vermogen kan feitelijk de parkeervergunningdruk "afkopen" en zo ontstaat een oneigenlijke

verdeling van de gemeentelijke grond waarop de auto staat geparkeerd. Vermogenden hebben daarentegen vaak grotere auto's, waardoor het kan zijn dat door de vergunningen te heffen bij de minder bedeelde, de vermogenden een voordeel hebben dat er meer ruimte ontstaat voor hen en zij altijd een parkeerplek hebben voor de (te grote) auto. Daarnaast hebben mensen met een eigen oprit een voordeel hierbij, dat zij geen heffing betalen, maar wel (voor de uitrit) een parkeerplek/gemeentelijke grond blokkeren.

Een eerlijkere verdeling van de vergunningen welke niet op basis van een heffing, maar op basis van aantal kg. of grootte van de auto of het slechts toestaan van 1 vergunning per huishouden of hoeveelheid aantal inwoners per huishouden. Dit laatste lost het probleem op en is een eerlijkere verdeling. Een heffing op basis van sec per vervoermiddel is dermate in strijd met het ongelijkheidsbeginsel, dat dit geen doorgang dient plaats te vinden.

**Reactie college: A, B, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

**Aanpassing: Nee**

0095 Beste gemeente ,

Graag wil ik reageren op het voorgenomen besluit voor het invoeren van betaald parkeren. Ik woon in het Vondelkwartier en ervaar de parkeerproblemen als zeer beperkt. Het voelt voor mij als bewoner alsof de gemeente weer een melkkoe heeft gevonden. Bij ons in de wijk wordt niet geparkeerd om naar het centrum van Haarlem te gaan en ook de overlast van het ziekenhuis is zeer beperkt. Hieronder een aantal tips.

Ik noem als eerste het 'wildparkeren' van de deeltijdscooters. Massaal worden deze op de stoep geparkeerd en de gemeente heeft hiervoor een vergunning gekregen (en geld!)

Ten tweede is het goed om bewoners bewust te maken van het gebruik van de stoep. Dus niet meer fietsen/ bakfietsen op de stoep parkeren, maar daar waar mogelijk op eigen grond (voor- of achtertuin) Ook wil ik vragen om actieve handhaving. Boetes bij fout parkeren, te lang te caravan voor de deur, aanspreken van bewoners bij verkeerd gebruik van de stoep. Ook regels voor de deur van een container voor bouwafval, dixies of bouwketen kunnen bijdragen. Stop het splitsen van huizen waa4door het inwonersaantal in de wijk toeneemt en daarmee ook het aantal auto's.

Ook ben ik van mening dat de problemen in de diverse wijken te verschillend zijn om met maar 1 oplossing te komen. Ontmoedigen van auto's in de wijk 8s met het oog op de toekomst goed, maar ik hoop dat de gemeente go3de afwegingen maakt en haar bewoners mee laat denken.

**Reactie college: A, F, L**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Vondelkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 98% ligt. Daarmee voldoet deze wijk aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

Het college erkent dat geparkeerde fietsen, bakfietsen en andere objecten in veel straten de doorgang op het trottoir belemmeren. Het college wil parkeergelegenheid aanbrengen voor deze vervoermiddelen (bijvoorbeeld door het plaatsen van een fietsvlonder waarmee een autoparkeerplaats wordt omgezet tot meerdere fietsparkeerplaatsen).

**Aanpassing: Nee**

0096 Dit is wederom een plan om de Haarlemse burger te pakken in de portemonnee. Vooraf geen enkel overleg met burgers of wijkraden of betaald parkeren nodig is en of het überhaupt kan in de vooroorlogse wijken. Een van de criteria is om meer ruimte te creëren op de stoep voor de voetgangers. Maar

tegelijktijd stellen jullie in de criteria dat er niet op stoepen geparkeerd mag worden. In mijn beleving gaan er in mijn straat aan beide kanten inhammen komen om te parkeren. Dat houdt in dat er stoeptegels verwijderd worden en er dus minder ruimte komt voor de voetgangers. Dus jullie eigen criteria zijn tegenstrijdig. Ik kan dan niet anders concluderen dat het wederom extra belasting inkomsten zijn voor de gemeente. Jullie schrijven in de memo dat het geld neutraal wordt. Als dat het geval is dan is het wederom de Haarlemse burger op kosten jagen voor eigen imago van de gemeenteraad.

Wanneer komen er bijeenkomsten om de burger op de hoogte te brengen van dit absurde plan wat onder aan de streep niet oplevert wat in de memo als begincriteria gesteld wordt.

Eindconclusie niet doen want de burger heeft al weinig vertrouwen in de politiek en dit plan zal het niet positief beïnvloeden.

**Reactie college:** F, J

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd, verplaatsen naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden. Het is niet zo dat de stoep wordt versmald.

In aanloop naar de invoering in de verschillende wijken zorgt de gemeente tijdig voor informatie over het hoe en wat van betaald parkeren.

**Aanpassing:** Nee

**0097** Het is wel heel erg onhandig dat er midden in Haarlem noord bij de Orionweg geen betaald parkeren komt, maar overal daarom heen wel.

Waar denken jullie dat de auto's nu gaan parkeren?

Een oplossing zou zijn om deze zone ook betaald parkeren te maken of de aansluitende zones niet. Een stuk niet betaald parkeren maken werkt natuurlijk niet.

**Reactie college:** In het Te Zaanenkwartier (de wijk waar de Orionweg ligt) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de pakeerdruk. Hier wordt In paragraaf 4.3 van de nota Uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

**Aanpassing:** Nee

**0098** Waarom in volkswijken maar niet bij kakwijk waar grote huizen staan bv Bomenbuurt en Planetenwijk. Nee weer de gewone arbeider die mag betalen.

**Reactie college:** In het Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt-west en oost onderdeel van zijn) is sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk in aanmerking voor parkeerregulering. In het Te Zaanenkwartier (waar de Planetenbuurt onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0099** Ik ben tegen. Dit is vrijheidbeperkend en kostenverhogend zeker omdat de kosten voor de burget weer elk jaar worden geïndexeerd. Door het aanbrenge van palen of stenen verhogingen op plekken waar niet mag worden geparkeerd kunnen doorgangen en straten onbepert toegankelijk worden gemaakt voor rolstoelgangers en noodverkeer zoals ambulance. Dit is tevens een oplossing die op termijn adminstratief veel minder belastend is voor de gemeente en dus ook kostenbesparend voor de burger. De prijzen van garages voor stalling zullen nu ook stijgen omdat er te weinig van zijn. Al met al een voorstel dat weinig draagvlak heeft onder de burgers dus waarom invoeren? Waarom? Welke alternatieve studies heeft de gemeente al onderzocht, is dat openbaar?

**Reactie college:** Het college gaat op locaties waar niet mag worden geparkeerd zo nodig fysieke maatregelen treffen om foutparkeren onmogelijk te maken. Naast het tegengaan van fout parkeren, is de invoering van parkeerregulering (met vergunningenplafond) nodig om de parkeerdruk te verlagen. Parkeerregulering is een effectieve maatregel om het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte te verminderen.

**Aanpassing:** Nee

**0100** Ik wil graag reageren op het voorstel voor het nieuwe parkeerbeleid. Ik ben werkzaam bij een woningcorporatie en ik zie onze huurders financieel in een steeds moeilijker positie komen. Veel huurders hebben volwassen kinderen nog inwonend, omdat deze op de wachtlijst staan voor sociale huur, of het (nog) niet lukt om een woning te kopen. Dat betekent dat er vaak meerdere auto's zijn per huishouden. Het nieuwe parkeerbeleid maakt dat de vaste lasten behoorlijk oplopen voor veel sociale huurders, welke zij met veel pijn en moeite misschien kunnen betalen, of zelfs niet kunnen betalen. Ik zou voor een andere aanpak willen pleiten, namelijk een tegemoetkoming voor sociale huurders of een andere regeling voor een tweede auto, indien deze van inwonende kinderen is (en gebruikt wordt voor werk/mantelzorg, etc.).  
Ik hoop dat het 'sociale huur aspect' meegenomen kan worden.

**Reactie college: H**

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunnen zij hun bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

Mensen die mantelzorg ontvangen hebben recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als zij een officiële indicatie of verklaring hebben. Zij krijgen dan extra tegoed gestort op de parkeervergunning voor bezoekers. Zodat mantelzorgers gratis bij hen in de buurt kunnen parkeren. Voor meer informatie zie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

**Aanpassing: Ja**

**0101** Ik vind het erg overdreven zo als jullie dat beschrijven,er worden nietjes om bomen gezet,zo dat het zicht minder is (gevaarlijk)  
En er worden huizen gebouwd zonder parkeer mogelijk heden.en daarna zeuren dat er te veel Auto's in de buurt zijn.  
Bouw huizen in in drukke en volle wijken, maar aan de buiten grens.

**Reactie college:** Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing: Nee**

**0102** Er komt in onze wijk een korter tijdsvenster tot 20.00 uur (niet op zondag). Overdag is er helemaal geen probleem met parken. Dat is juist in de avond, want juist later op de avond is er bijna geen mogelijkheid om in de buurt van ons huis te parkeren.  
- Ik lees niets over het ontnemen van een parkeerplaats bij het plaatsen van een bouwbak. Een bouwbak mag in Haarlem maximaal een maand voor de deur staan en dat is lang als daarvoor 1,5 betaalde parkeerplek wordt ontnomen.  
- Al die borden met uitzonderingen kosten te veel geld en vervuilen het straatbeeld. Zorg gewoon dat je wel mag Canadees parkeren daar waar geen parkeervakken zijn gerealiseerd en niet mag Canadees parkeren waar wel parkeervakken zijn gerealiseerd.  
- Een groenere wijk is goed, maar er is wel veel overhangend groen over de stoepen, waardoor er ook moet worden uitgeweken van de stoep naar de straat. De kans op krassen op auto's is hierdoor ook groter.

**Reactie college: L**

Het college verwacht dat het kortere tijdsvenster in parkeerzone D voldoende effect heeft op de parkeerdruk veroorzaakt door bewonersparkeren. Parkeerregulering heeft ook effect op de parkeerdruk op momenten van de dag waarop niet betaald hoeft te worden. Na de invoering van parkeerregulering zullen waar nodig parkeervakken duidelijk aangegeven met markering en/of bebording.

**Aanpassing: Nee**

- 0103** Parkeren is hier in duinwijk eigenlijk nooit een probleem. In ieder geval niet in de straat waar ik woon. Het probleem is dat op sommige stukken mensen parkeren op de hoeken van straten. Als daar een keer op gehandhaafd wordt hoeft er niet betaald te worden voor de veiligheid. Er kan ook gehandhaafd worden op parkeren, dus waarom niet alleen voor onveilige situaties. En over onveilige situaties gesproken is de renovatie van Rollandslaan/Vlaamse weg ook alleen maar onoverzichtelijk geworden. Heel raar die indeling. Wel meer ruimte voor groen, dat is dan wel positief. Ik woon nog bij mijn ouders omdat er geen betaalbare woningen beschikbaar zijn. Mijn ouders hebben samen 1 auto, en ik heb 1 auto om naar mijn werk te kunnen gaan. En omdat ik mijn auto nodig heb om naar mijn werk te kunnen gaan word ik gestraft met een extra hoge rekening voor het parkeren van mijn auto, omdat dat dan de 2e auto is. Vanwege het huizen tekort blijven mensen langer thuis wonen, ik vind dat er als betaald parkeren aangeschaft wordt, dat er ook gekeken moet worden naar het aantal volwassenen op een huishouden. En dat er dan rekening gehouden wordt met meerderjarige kinderen die nog thuis wonen, omdat deze geen huis kunnen krijgen.

**Reactie college: A, C, G, L**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Duinwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn. Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn bijgebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen.

**Aanpassing: Ja**

- 0104** Buiten het feit dat het lijkt op geld kloppenrij van de gemeente verplaats je enkel de problemen en het is een dooddoener voor een eventueel sociaal leven. 1 bezoeker als "gast" met een max. bedrag per jaar, alle extra betaalde bezoekers mogen max.3 uur parkeren. Gezellig een verjaardag of etentje bij je thuis organiseren omdat de prijzen om uit eten te gaan door het dak zijn, "sorry maar over 3 uur moeten jullie weg zijn met of zonder eten". Zet je auto 40 minuten lopen ergens in een garage dan kom ik je wel met mijn eigen auto ophalen. Er zijn diverse scenario's die je kunt opnoemen, echt schandalig! De echte binnenstad snap ik, daar kies je voor maar voor de rest totale onzin. Als ze nu eens gaan controleren op grotere werkbussen en "kleine" vrachtwagens die in de buurt worden geparkeerd in de avond, zonder deze voertuigen blijven er heel wat beschikbare plekken over.

**Reactie college: D, F, P**

Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

**Aanpassing: Nee**

**0105** Ik ben hier heel erg tegen!! Ik woon in de Heussenstraat en het is helemaal niet druk met auto's met voldoende parkeergelegenheid en onze kinderen kunnen veilig spelen op de stoep. Als de gemeente Haarlem echt groener en leefbaarder wil, zou het heel fijn zijn als ze meewerken aan het verlenen van vergunningen voor zonnepanelen. Onze straat wil al maanden een vergunning en heeft daarvoor een keurig legplan aangeleverd. Helaas is deze vooralsnog zonder duidelijke reden afgewezen.

**Reactie college: A**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. In het Ter Kleefkwartier (de wijk waar de Heussenstraat in ligt) is sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat in de wijk straten zijn waar de parkeerdruk lager is.

**Aanpassing: Nee**

**0106** Ik ben tegen invoer van betaald parkeren in onze wijk, Bomenbuurt west. Er is hier geen parkeerprobleem. Door de herinrichting van de Jan Haringstraat zal deze voorlopig ook niet ontstaan. Door de parkeervakken in te richten met grastegels kan er meer vergroend worden. Met de komst van elektrische auto's zal de milieubelasting verder afnemen. Dit lijkt op een korte termijn oplossing. Investeer liever in het milieu door zonnepanelen en isolatie te subsidiëren.

**Reactie college: A**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. In het Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt-west onderdeel van is) is sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk in aanmerking voor parkeerregulering. Elektrische voertuigen leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen, echter voor elektrische auto's zijn ook parkeerplaatsen nodig.

**Aanpassing: Nee**

**0107** In de omgeving waar ik woon (omgeving Heussensstraat) is geen sprake van een hoge parkeerdruk. Ik ben dan ook tegen het invoeren van betaald parkeren. In de omgeving zou wel nagedacht kunnen worden over een betere indeling van parkeerplaatsen zodat parkeerruimten meer optimaal benut worden. En als de gemeente dan staat voor een groenere leefomgeving, dan zou zij wat voortvarender moeten zijn met het afgeven van vergunningen voor bijvoorbeeld zonnepanelen (daar waar sprake is van beschermd stadsgezicht).

**Reactie college: A**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. In het Ter Kleefkwartier (de wijk waar de Heussenstraat in ligt) is sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat in de wijk straten zijn waar de parkeerdruk lager is.

Na de invoering van parkeerregulering zullen waar nodig parkeervakken duidelijk aangegeven worden met markering en/of bebording.

**Aanpassing: Nee**

**0108** Ik ben het niet eens met de invoering van de parkeervergunningen. Ik woon in wijk C, en ik wil hier geen vergunningen hebben. Ik vind het niet kunnen, dat de gemeente bepaald hoeveel bezoekers ik mag ontvangen. Ik heb veel familie buiten Haarlem wonen. Als deze op bezoek komen mag er maar 1 auto geparkeerd zijn bij mij voor de deur. Maximaal 2 vergunningen per adres en 1 bezoekersschijf is niet aan de gemeente om over te beslissen. Ik mag zelf weten of ik meer dan 2 auto's voor mijn huis heb staan. Ik betaal toch ook wegenbelasting hiervoor.

**Reactie college:** Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Uit de praktijk blijkt dat deze regeling in praktisch alle gevallen



toereikend is.

U kunt zoveel auto's bezitten als u zelf wilt, het college kan voor 2 auto's parkeergelegenheid bieden. In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

0109

Ontvangen op 14-10-2022:

Bij bestudering van de voorstellen en in het bijzonder de plattegrond/kaart valt direct op dat bv. de Planetenbuurt, als onderdeel van het Te Zaanenkwartier, niet tot de uitbreidingen behoort. Nu wandelen wij vaak op verschillende dagen en tijdstippen ook door deze straten, maar dan zie ik qua parkeerdruk/overlast niet of nauwelijks verschil met bv. het Dietsveld. Ben dan ook erg benieuwd naar de uitzonderlijke beweegredenen om de Te Zaanenwijk (niet vanwege een heel beperkt aantal straten/huizen met oprit en garage; meerendeel gewone rijtjes huizen) geheel uit te sluiten en waarom daar de belangrijkheid van het belangrijkste argument, nl. de gewenste extra inkomsten voor de gemeentebegroting minder doorslaggevend is. Het zou de betrouwbaarheid van en respect voor de gemeente goed hebben gedaan om er eerlijk voor uit te komen dat de belangrijkste reden voor de uitbreiding van de betaald parkeerzones de extra inkomsten zijn. En niet die luchtfietserij over terugdringen parkeerdruk etc, want daar van is ook in de wijken rondom het centrum, neem bv. de Duuvenvoordenstraat, totaal geen effect aantoonbaar. Overigens ben ik benieuwd hoe de uitbreiding van de oplaadplekken ten koste van parkeerplekken voor alle typen auto's hierin is meegenomen. Ik lees hier niets over, terwijl gezond verstand iedereen zal zeggen dat dat de parkeerdruk van en voor benzine auto's (tot minimaal 2040/2050 nog volop in het straatbeeld) hierdoor nog verder oploopt, mede doordat de e-auto na opladen ook weer een "gewone" parkeerplek nodig heeft. Erg benieuwd naar uw reactie,

Ontvangen op 24-10-2022:

Op basis van onze eigen ervaringen met het parkeren van onze auto en de beelden die wij vanuit onze regelmatige wandelingen door Haarlem-Noord (ten noorden van de Floresstraat) hebben van de parkeersituatie in andere straten, hebben wij ernstige twijfels of hier wel sprake is van een (parkeer)probleem. Ook van ons met de auto bezoekende kinderen, familie en kennissen hebben we nog nooit een klacht gehoord over moeilijkheden bij het vinden van een acceptabele parkeerplek. Sterker, ze vinden in het algemeen dat dit veel makkelijker is dan in hun eigen straat of buurt.

Wij zijn dan ook heel benieuwd naar en geïnteresseerd in het onderzoek waaruit zou blijken dat er in Haarlem-Noord en in het bijzonder het Dietsveld en Vogelenbuurt, sprake zou zijn van een onacceptabele parkeerdruk.

In onze perceptie is 85 van de 100 plekken bezet (op welke dag, tijdstip gemeten?), dat nog 15% niet bezet is; wat toch op het eerste gezicht een best wel redelijke marge lijkt.

Eerste reacties van uit een quickscan onderzoek/enquête van het Haarlems Dagblad doet vermoeden dat de meerderheid van de bewoners er geheel anders overdenkt en er dus niet geluisterd lijkt te zijn naar participerende bewoners en daarmee dit voornemen heel weinig of geen draagvlak heeft onder de bewoners. Tevens wordt anderzijds gemeld dat het onderzoek zou dateren uit de Covid-periode waarin iedereen dringend geadviseerd werd thuis te werken.

En mochten de verantwoordelijke wethouder(s) en ambtenaren dan onbegrijpelijkerwijs toch vinden dat er sprake is van een (parkeer)probleem, dan leert de eerdere praktijk. (bv. in en rondom Haarlem-Centrum, in het bijzonder Duuvenvoordenstraat of Indische Buurt-Zuid e.d.) dat betaald parkeren resp. beperken tot vergunninghouders (en in beperkte mate aangemelde bezoekers), geen enkel effect heeft gehad op de parkeerdruk.

Ergo, een niet werkende oplossing voor een in het geval van Dietsveld en Vogelenbuurt in de praktijk niet aanwezig probleem.

NB. Het veroordeelde Canadese parkeren is een direct gevolg van de soms erg nauwe, niet op het huidige autobezit ingestelde straten met, vooral in bv. de

Vogelenbuurt, smalle trottoirs. Als men niet aan beide zijden half op het trottoir zou parkeren, dan zou zelfs eenrichtingsverkeer niet mogelijk zijn. Bovendien wordt de onbelemmerde doorgang van personen met rolstoel of rollator ook al belemmerd door geparkeerde fietsen, bankjes, en Dixies of ECO toiletten.

Ook het als argument genoemde waterbedeffect snijdt geen hout; allereerst ligt het Dietsveld veel te ver van het centrum en de wijken daar vlak om heen (zie ook de natuurlijke barrière van Jan Gijzenvaart), maar bovendien wordt de Planetenbuurt (onderdeel van ter Zaanenkwartier?) uitgesloten. Een buurt die, hebben wij tijdens onze veelvuldige wandelingen door deze straten meermaals geconstateerd, een parkeersituatie heeft die identiek is aan die in het Dietsveld EN bovendien veel eerder last zou moeten krijgen van dit waterbedeffect.

Kortom, het instellen van betaalde vergunningen en/of betaald parkeren voor bezoekers is een verkeerde, korte termijn oplossing voor een niet bestaand probleem. Het had de gemeentelijke overheid gesierd als men ronduit had toegegeven dat het vooral te doen is om de (voor alle toekomstige en noodzakelijke klimaat, woningbouw, energietransitie en financieel hulpbehoevenden plannen en projecten etc,) noodzakelijke budgetten te bewerkstelligen. En niet te komen met gezochte, inconsistente/inconsequente, niet toekomst bestendige en daarmee te weerleggen argumenten of het doen van “groene beloften” voor de vrij te vallen parkeerplekken, welke in de (nabije?) toekomst alleen gerealiseerd kunnen worden door bv. het parkeren tot een zijde te beperken.

Maar er komen ook met of door een betaald vergunningensysteem niet minder auto's, want de automobilititeit zal nog wel even doorgroeien, zeker als zoals het er nu naar uitziet, het openbaar vervoer door personeelstekorten en afgenomen passagiersaantallen nog verder versoberd wordt.

Tenslotte missen we de connectie of samenhang met de ambitie voor een toename van elektrische auto's, waarvoor een aanzienlijke uitbreiding van het aantal laadplekken zal moeten komen, waardoor het aantal parkeerplekken nog verder onder druk zal komen te staan; een elektrische auto bezet namelijk in de praktijk altijd 2 parkeerplekken, 1 om te laden en 1 om na opladen elders te parkeren.

Al met al scoort dit voorstel en gevolgde aanpak niet best op het spectrum van een betrouwbare en transparante overheid.

Ontvangen op 02-11-2022:

Betreft uitbreiding betaald parkeren resp. parkeervergunningen bewoners

Allereerst is er wat onze recente ervaringen en observaties geen sprake van een onacceptabel groot parkeerprobleem in de wijk Dietsveld en Vogelenbuurt. Zeker naar grote stad maten kun je zelfs op de drukste momenten nog wel een parkeerplek vinden binnen een loopafstand van minder dan 100 meter. Ook hebben wij van de ons bezoekende familie, vrienden en kennissen nog nooit gehoord dat ze hun auto niet op een redelijke afstand van onze voordeur konden parkeren.

Tesamen met de vele tweede (en soms zelfs derde) auto's – mede als gevolg het uitvallen van het OV tijdens de Corona pandemie – is de enige echte oorzaak van de op bepaalde tijdstippen (met name na 18.00 uur) hogere parkeerdruk vooral de “kamperende en overnachtende” bedrijfsbusjes, die bovendien eigenlijk 1,5 parkeerplek innemen.

Ook de – in de toekomst alleen maar toenemende laadpaalplekken – gaan ten koste van de “gewone” parkeerplekken, omdat de elektrische auto na opladen weer op een reguliere plek moet worden geparkeerd.

Met andere woorden, als er al een oplossing moet komen voor de parkeerdruk, kies dan (in navolging van bijvoorbeeld Den Haag) voor een systeem waarbij:

- de eerste auto ongelimiteerd gratis is en blijft.
- 2e en 3e auto's en bedrijfsbusjes"- want dat zijn de veroorzakers progressief “zwaar” worden belast conform het principe van de vervuiler betaalt.
- het parkeren alleen betaald is in de periode tussen 18.00 uur en 09.00 uur de volgende dag.

- Voor bezoekers een parkeergeldvrij bedrag per jaar is.

Overigens valt of staat dit en elk ander betaald parkeren systeem bij het nauwgezet handhaven van de regels. Omdat de kosten van het in te voeren systeem dan aanzienlijk zullen zijn en toenemen, maken wij ons ernstig zorgen over een toekomstige, misschien wel jaarlijkse stijging van de tarieven.

Tenslotte heeft het ons verbaasd dat bijvoorbeeld de Planeten wijk buiten de geselecteerde 11 gebieden is gevallen. Onze observaties tijdens onze rondwandelingen door verschillende straten van deze wijk laten zien dat er geen enkel verschil bestaat tussen de parkeerdruk in deze straten en die van het Dietsveld en Vogelenbuurt, inclusief het zo genoemde Canadese parkeren. Iets wat in de Vogelenbuurt noodzakelijk is om er in het geval aan beide zijden van een straat geparkeerd moet en kan worden nog met een auto door te kunnen.

NB. Dit Canadese parkeren is niet de enige reden dat "je er met je rollator niet door kan"; de vaak smalle trottoirs staan namelijk ook al vol met fietsen, omdat deze huizen vaak geen voortuin en/of achterom hebben.

**Reactie college: A, B, E, F, G, O**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Vogelenwijk (waar Dietsveld onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

Een oorzaak hiervoor is dat in de wijk veel wordt geparkeerd op locaties waar dit officieel niet is toegestaan. Dit soort parkeerplaatsen tellen niet mee als parkeercapaciteit terwijl de (fout) geparkeerde auto's wel worden meegeteld in de parkeerdruk. Als een straat ondanks het instellen van eenrichtingsverkeer te smal is, kan het nodig zijn om parkeren aan een kant van de straat te verbieden.

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis te bewonersparkeervergunning verstrekken. Dit geldt ook voor het bezoekersparkeren.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing: Nee**

- 0110** Ik ben TEGEN de invoering van betaald parkeren in de Indische buurt! We worden onnodig op kosten gejaagd. Waarom verbieden jullie mensen van buiten de gebieden niet om in onze wijk te parkeren? De overlast die we hebben is van basisschool de Cirkel en bezoekers van de Cronjestraat. Vignet ok, maar dan wel gratis voor de bewoners

**Reactie college: G**

Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e en 2e bewonersparkeervergunningen verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

**Aanpassing:** Nee

- 0111** Dat er vergunning parkeren komt is logisch, want er zijn simpelweg gewoon geen plekken meer in de buurt. Maar waarom zijn de kosten voor de vergunning voor de Indische buurt niet gelijk met de vogelen buurt ? Beide wijken liggen op gelijke hoogte van de stad af en zouden mijn inziens een gelijk tarief moeten hebben.

Dit is een beetje met twee maten meten. Hoe verder van het centrum af, deze te lager de kosten voor een vergunning lijkt mij.

**Reactie college:** De Indischewijk ligt in parkeerzone C (vergunningengebied C-Noord). Dit is een bestaande zone die wordt uitgebreid. Toedeling van wijken naar zones gebeurt op basis van de afstand tot het stedelijk centrum. De Vogelenwijk ligt noordelijker, verder weg van het stedelijk centrum. De wijk valt in parkeerzone D (vergunningengebied D-Noord).

**Aanpassing:** Nee

- 0112** In mijn ogen is dit pure geldklopperij. Wij hebben hier helemaal geen probleem met parkeren, ik weet niet hoe de gemeente Haarlem daarbij komt. Vast niet door bewonersklachten. Ik stel een stemming voor waarbij ieder adres 1 stem krijgt om te besluiten over betaald parkeren al dan niet. Dan zullen de plannen snel in de prullenbak verdwijnen. Daarbij, als het de gemeente puur om het geld gaat, wees daar dan eerlijk over in plaats van dit toneelstuk op te voeren.

**Reactie college:** A, E, J

Met de Nota uitwerking parkeerregulering introduceert het college een nieuw criterium op basis waarvan in een wijk parkeerregulering kan worden ingevoerd. Parkeerregulering wordt ingevoerd bij een parkeerdruk van 85% of hoger. Als van deze situatie sprake is, wordt het draagvlak voor parkeerregulering niet gemeten.

**Aanpassing:** Nee

- 0113** Als ik het goed begrijp kan ik hooguit 3 uur bezoek krijgen van vrienden, kinderen die buiten de stad wonen en met de auto komen, en wat als je kinderen ver weg wonen bijv. buitenland die kunnen niet langer blijven. En de vereenzaming???

Het is toch belachelijk dat de Gemeente Haarlem gaat bepalen hoe lang ik bezoek kan krijgen, in wat voor een stad wonen wij????

Ik woon in het Houtvaartkwartier en in onze wijk staan veel auto's omdat bij de nieuwbouw van Plaza west gezegd wordt tegen de bewoners dat je in onze wijk vrij kan parkeren in plaats van €100,- per maand voor de parkeergarage. En verschillende collega's van de Gemeente Haarlem die buiten de stad wonen met auto naar onze wijk komen een fiets uit de auto halen en zo naar de kantoren gaan.

Ga dan ook wat doen aan al die bakfietsen doen die de doorgang op de stoepen versperren het zijn niet alleen de auto's.

En wat gaan jullie met al dat geld doen? Ja de BOA's en parkeerautomaten daar los je het probleem niet mee op. Ga parkeerterreinen aan leggen bij woonwijken waar de bewoners dan hun auto kunnen neerzetten. En denk eens aan de kleine zelfstandige ondernemers (loodgieters, electriciens e.d.) die gaan hun auto niet neerzetten op een terrein waar niemand woont met het risico op inbraak.

Maar kom in ieder geval met beide benen op de grond, jullie krijgen echt die auto niet de stad uit.

**Reactie college:** K, P

Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan.

Het college heeft geen invloed op de commerciële tarieven die gelden voor parkeerabonnementen. Een van de enige manieren om te voorkomen dat bewoners uit Plaza West in uw wijk parkeren, is via de invoering van parkeerregulering.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Het college zet in op de realisatie van extra parkeervoorzieningen; een voorbeeld van een dergelijke locatie is de Oudeweg. Onderzocht wordt hier de haalbaarheid van een tijdelijke parkeergarage. Daarnaast wordt ingezet op medegebruik van bestaande private parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoorgebouwen.

Bij de invoering van parkeerregulering hebben bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling. Met deze regeling kunnen zij hun bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. U koopt parkeertegoed waarmee uw bezoek kan parkeren. De werkelijke kosten worden achteraf per kwartaal gefactureerd. Deze regeling is er al voor huidig betaald parkeergebieden en gaat ook gelden voor de wijken waar betaald parkeren wordt uitgebreid. Meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek).

Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Uit de praktijk blijkt dat deze regeling in praktisch alle gevallen toereikend is.

**Aanpassing:** Nee

0114 Beste gemeente Haarlem,

Graag laat ik u weten het niet eens te zijn met de invoering van betaald parkeren en al helemaal niet met de bedragen die daar voor worden gevraagd.

1. Allereerst is er in de wijk waar we wonen absoluut geen parkeerprobleem, op misschien 3 straten na. de 85% bezetting wordt bij lange na niet gehaald bij ons in de buurt. Ik denk dat de 50% nog niet gehaald wordt. Indien gewenst kan ik wel wat fotos maken die dit aantonen.
2. De kosten: indien betaald parkeren een absolute must blijkt te zijn om het niet bestaande parkeerprobleem aan te pakken (zie punt 1 hierboven), snap ik niet waarom deze prijs zo hoog is. Als het doel is parkeerprobleem oplossen, zou u het voor bewoners zo goed als gratis kunnen maken en bezoekers laten betalen. Ik zie geen enkele reden waarom deze prijzen zo bizar hoog zouden moeten zijn.

Al met al zie ik geen reden voor het invoeren van betaald parkeren en als het dan moet, dan stel ik voor dat het voor bewoners gratis is (2 vergunning) en voor bezoekers betaald.

Nu ik u toch mail zou ik u willen vragen om aandacht te besteden aan onze stoepen. Deze zijn van een bizar slechte staat doordat de geasfalteerde stoepen door boomwortels helemaal omhoog komen. Kinderen vallen (met hele lelijke verwondingen als gevolg van het asfalt wat in zeer slechte staat is) en ouderen kunnen nauwelijks over deze stoepen lopen. Zouden jullie dit aan kunnen pakken?

Ik hoor graag u reactie op bovenstaande 3 punten.

**Reactie college:** A, C, G

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Als uw wijk in aanmerking komt voor parkeerregulering, dan betekent dit dat de parkeerdruk hoger is dan 85%. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Ja

0115

Als bewoner van de Delftwijk vind ik dit een volstrekt onzinnig idee!

Wij ervaren hier geen parkeerdruk en ik zie de maatregel om betaald parkeren in te voeren als bijzonder ondemocratisch. Een 'referendum' onder de bewoners van de wijk was hier wel op zijn plaats geweest.

Nog belachelijker, dan het invoeren van betaald parkeren in deze wijk, is het verbod van Canadees parkeren in de straten (ik ben hier even vanuit gegaan dat het artikel in het Haarlems dagblad correct is). Indien een dergelijk verbod er komt is het niet meer mogelijk om met een vrachtauto, brandweerwagen o.i.d. door menig straat in de wijk te rijden. Auto's en fietser kunnen elkaar dan ook niet meer passeren. De verkeerssituatie wordt hierdoor alleen maar gevaarlijker en voor hulpdiensten wordt de wijk onbereikbaar. Ook enkele parkeerterreinen worden hierdoor onbruikbaar omdat er te weinig ruimte ontstaat om hierin in of uit te rijden.

**Inleiding**

In het Collegebesluit (nummer 2022/446417) wordt als onderbouwing van het invoeren van betaald parkeren gerefereerd aan het onderzoek van 'Trajan' van 2020 en 2022. Volgens de rapporten is de parkeerdruk in Delftwijk boven de 85%.

Ons bezwaar tegen het beleidsplan is met name gericht op de onafhankelijkheid, de inhoud en cijfers van de rapporten opgesteld door 'Trajan'.

**Onafhankelijkheid**

- Gezien het feit dat de Gemeente Haarlem een opdracht heeft verstrekt voor onderzoek aan 'Trajan' volgens de "stringente voorwaarde" voor het meten van parkeerdruk kan er, volgens ondergetekende, geen sprake zijn van een onafhankelijk onderzoek. Een onafhankelijk onderzoek zou immers niet onder voorwaarden uitgevraagd moeten worden. Er wordt door de Gemeente Haarlem hierdoor richting gegeven aan de te verwachten uitslagen.
- Waarom heeft er geen onafhankelijk onderzoek plaatsgevonden?
- Indien een straat niet breed genoeg is wordt de parkeergelegenheid slechts aan 1 kant meegenomen als capaciteit ondanks dat het zeer goed mogelijk is om de auto met 2 wielen op de stoep te parkeren zonder dat dit hinder geeft aan de voetgangers omdat de stoep breed genoeg is.
- Waarom wordt Canadees parkeren niet meegenomen in het bepalen van de parkeercapaciteit, indien hierdoor er geen hinder is voor voetgangers, maar die er wel zal zijn voor fietser, auto's etc. indien dit niet zou gebeuren?
- Door tijdelijke opbreking in een straat worden de parkeerplaatsen niet meegenomen in de capaciteit berekening (parkeercapaciteit Bijlage 1: Definities, rapport 2022)
- Waarom deze parkeercapaciteit niet meegenomen in de berekening?

**Cijfers**

- In het rapport van 2022 is de officiële capaciteit voor Delftwijk gesteld op 1750 parkeerplaatsen (Hst 2.1). In Bijlage 2 Figuur II.1 is er sprake van 2028 parkeerplaatsen (1955 + bijzonder 73) en in Bijlage 3 is dit 1567. Op het laagste getal wordt vervolgens de officiële percentage parkeerdruk gemeten.
- Volgens de berekening in de bijlage 3, rapport van 2022 op pagina 24 is het aantal waargenomen auto's 1515 (96,7% van 1567) in 2020 waren dit er 1606 (91,7 % van 1751), een afname van 89 auto's.
- Ondanks dat het aantal bovengenoemde geconstateerde auto's is afgenomen is parkeerdruk toegenomen omdat de officiële parkeer capaciteit genoemd in de bijlage in 2022 met 184 is afgenomen t.o.v. van 2020 (1751 in 2020 en 1567 in 2022).
- Waardoor is de officiële parkeercapaciteit in 2022 afgenomen t.o.v. 2020?
- De officieuze parkeer capaciteit is afgenomen 199 parkeerplaatsen (2044 in 2020 en 1.845 in 2022).
- Waardoor is de officieuze parkeercapaciteit in 2022 afgenomen t.o.v. 2020?
- De openbare capaciteit in Delftwijk is 2028 (1955 + 73, figuur II.1 2022). De officiële capaciteit is 1567 en verschil van 461 parkeerplaatsen (22%) De afname van de officieuze capaciteit is 183 plaatsen (9%) (Bijlage 3 rapport 2022). Graag onderbouwing van de afname?
- Indien het geconstateerd aantal auto's in 2022 (1515) gedeeld zou worden op beschikbare parkeerplaatsen genoemd in Bijlage 2 Figuur II.1 (2028 parkeerplaatsen), de parkeerdruk is dan 74,1% .
- De verschillen in percentage tussen de officiële en officieuze capaciteit per wijk zijn aanzienlijk, het verschil volgens Bijlage 3 rapport 2022 van de oude

Stad en Spaardam tussen de officiële en officieuze capaciteit is 0%. Dit is iets wat, volgens ons niet kan overeenstemmen met de stringente voorwaarde. Hiervoor een nadere verklaring?

- De verschillen tussen de officiële en officieuze parkeercapaciteit van de diverse wijken verschillen enorm (0% binnenstad en Spaarndam) tot 43% in de vogelenbuurt. Hiervoor een nadere verklaring?

Inhoud

- In beide rapporten wordt onder andere gesproken over capaciteit officieel en officieus maar deze wordt niet nader toegelicht. Verzoek om deze nader toe te lichten?
- in Bijlage 1: Enkele definities rapport 2022/2020 worden niet verder gebruikt. Het vermoeden ontstaat hierdoor dat de rapporten die de Gemeente Haarlem op de site heeft staan niet volledig zijn.
- Waarom worden er definities gegeven van termen die niet gebruikt worden en definities (kopteksten) gebruikt die niet verklaard worden?
- Zijn dit de volledige rapporten?
- Voor de gehele buitenschil is er 1 meetmoment geweest namelijk op dinsdag op woensdag van 23:00 uur tot 1:30. In de overige deelgebieden zijn dit er 3 geweest. De berekening heeft hierdoor plaatsgevonden op het ultieme piekmoment.
- Waarom is gekozen voor dit piek moment?
- Waarom heeft er in de buitenschil slecht 1 meetmoment plaatsgevonden?
- De in het beleidsstuk genoemde vele verkeersbewegingen zijn niet gemeten tijdens het meetmoment.
- Aangezien er in de buitenschil slechts 1 meetmoment is geweest, wordt de veronderstelling dat bij het invoeren van betaald parkeren het aantal verkeersbewegingen zal afnemen niet onderbouwt.

Waarom zijn tijdens de meetmomenten niet tegelijk de verkeersbewegingen gemeten?

**Reactie college:** **A, J**

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd, verplaatsen naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden. Het is niet zo dat de stoep wordt versmald.

**Aanpassing:** Nee

**0116** Momenteel zijn wij woonachtig aan een adres waar geen parkeervergunning mogelijk is. Met de uitbreiding van het betaald parkeren vanaf 2024 vragen wij ons af of het vanaf dan wel mogelijk is om een parkeervergunning aan te vragen?

Ondanks dat de parkeertarieven op straat hetzelfde blijven, vragen wij ons af of er veranderingen zullen plaatsvinden in de tarieven van de bewoners abonnementen van de parkeergarages?

**Reactie college:** De uitbreiding van parkeerregulering leidt niet tot wijzigingen ten aanzien van de adressen die zijn uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen. De tarieven van bewonersabonnementen in de openbare parkeergarages blijven ongewijzigd.

**Aanpassing:** Nee

**0117** Beste,  
Er staat geen woord in de Nota over andere voertuigen dan automobielen. Zelfs over motorfietsen wordt niets vermeldt. Dit is verontrustend en onachtzaam. Ik wil graag van u horen wat de consequenties zijn voor brommobielen, ook wel bekend als L6e voertuigen.  
\* Waar mogen deze L6e voertuigen straks geparkeerd worden?  
\* Vallen deze ook onder de vergunningsplicht, en zo ja, is er een gereduceerd tarief?  
Tevens hoor ik graag wat u denkt te doen aan de overlast van geparkeerde scooters en motorfietsen en dergelijke, aangezien deze de stoepen juist méér

blokkeren dan autos. Uw Nota lijkt daarmee niet een maatregel te zijn die beoogt hinder tegen te gaan, maar enkel een extra inkomstenbron richting de gemeentekas creëert.

Met vriendelijke groet,

#### Reactie college: F

Een brommobiel valt binnen de definitie van motorvoertuig, dus kan voor een brommobiel een parkeervergunning worden aangevraagd. Met deze vergunning wordt een brommobiel op een openbare parkeerplaats geparkeerd. Haarlem kent op dit moment geen gereduceerd tarief voor brommobielen. Het college realiseert zich dat in de wijken voor motoren en bromfietsen in beperkte mate parkeergelegenheid beschikbaar is. Dit is een van de wijkverbeteringen waar het college op in gaat zetten. Juist om de stoepen vrij te houden.

#### Aanpassing: Nee

**0118** Ik ben voor de aanpak van parkeerverlast: te veel auto's en onveilige situaties door vreemd geparkeerde auto's en busjes die het zicht ontnemen. Maar is er een andere goedkopere manier mogelijk dan parkeervergunningen?

Bijvoorbeeld:

- (1) ontmoedigen door veel en snel handhaven op onjuist geparkeerde auto's
- (2) toestaan van maximaal 1 of 2 auto's per adres. Er zijn nu burens die 3 of 4 auto's op adres hebben!!!!
- (3) verbieden van parkeren van bedrijfsbusjes, kleinere vrachtwagens en kampeerbusjes in woonwijken. Er staan veel varianten van busjes in de woonwijken geparkeerd. Deze nemen veel ruimte in, hebben al genoeg belastingvoordeel en zorgen voor onoverzichtelijke/onveilige verkeerssituaties. Laat bedrijfswagens elders parkeren, bijvoorbeeld in de Waarderpolder, en de werknemers daar op de fiets of met de bus naar toe gaan. Kampeerbusjes verplichten bij de bedrijfswagens te parkeren of in een stalling te plaatsen, net als caravans. Kampeerbusjes zijn voor recreatie en niet voor dagelijks gebruik.
- (4) handhaven op langdurig gestalde caravans en aanhangwagens in de woonwijken. Bij mij in de straat staat elke zomer een paar maanden lang een aanhangwagen op de openbare weg gestald, vorig jaar heeft deze er 9 maanden gestaan!!!!
- (5) parkeervakken aangeven om inefficiënt gebruik van parkeerruimte tegen te gaan (onnodige grote afstand tot andere auto's, palen, stoepen etc).
- (6) gratis parkeervergunning voor 1 auto per adres geven, 2e en meer auto's in parkeergarages of Waarderpolder tegen kostendekkend tarief.

Voorkom dat door invoering parkeervergunningen andere woonwijken overloopgebied worden en het probleem zich verplaatst

#### Reactie college: D, G, K, L

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen.

Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) gelden regels over welke voertuigen wel en niet binnen de bebouwde mogen worden geparkeerd. Deze regels zijn bepalend of voor een motorvoertuig wel of geen parkeervergunning kan worden aangevraagd. Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

Na de invoering van parkeerregulering zullen waar nodig parkeervakken duidelijk aangegeven worden met markering en/of bebording.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.



Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Nee

- 0119** Ik kan niet nog meer vaste lasten betalen.  
En ik heb mijn auto nodig om naar mijn werk te gaan ik werk op verschillende locaties.  
Dat is niet te doen met de bus.

Ook is er op straat meer overlast van al doe fietsen die overal staan dan dat in 5 minuutjes van me huis naar m'n auto moet lopen.

Als er een gezin 3 autos op 1 adres heeft kan je er over nadenken om dat extra te belasten

**Reactie college:** H, O

Het realiseren van meer fietsparkeervoorzieningen in de wijken is een van de wijkverbeteringen waar het college op in gaat zetten.

Op een huisadres kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem.

**Aanpassing:** Ja

- 0120** Wij wonen in de Indische buurt Noord, deze buurt is niet gebouwd op het aantal auto's in de huidige tijd. In onze straat zijn slechts 4 officiële parkeerplekken voor 35 huishoudens. Conform jullie eigen woorden (ik citeer) "Voor alle huidige bewoners geldt dat bij de start van de invoering van parkeerregulering een overgangsregeling geldt, die het mogelijk maakt voor de huidige bewoners om de 1e en de 2e auto te parkeren..... Ook als hierdoor het vergunningenplafond wordt overschreden." Dit houdt in dat er in onze straat 70 vergunningen kunnen worden afgegeven. Door betaald parkeren in te voeren zal het aantal parkeerplekken niet toenemen, dus het probleem wordt hiermee niet opgelost. Wij worden alleen maar extra op kosten gejaagd.

In de hele nota komen wij geen enkel concreet idee tegen, hoe betaald parkeren het probleem gaat oplossen. We zien het met de benzineprijzen, mensen blijven toch wel autorijden wat het ook gaat kosten, dus die vergunningen gaan toch wel betaald worden en het aantal auto's en het aantal parkeerplekken blijft gelijk. De auto heet niet voor niets "de heilige koe".

Wij hebben één auto en kunnen deze nagenoeg altijd recht voor de deur kwijt, wij ervaren dus geen probleem. De auto staat dan weliswaar met twee wielen op de stoep, maar anders kan de brandweer, vuilnisauto e.d. er niet langs. Dit is ook de enige manier om in deze wijk te parkeren, er zijn namelijk geen of nauwelijks officiële parkeerplekken. Iedereen die hier woont doet dat en weet niet beter. Je hebt ook geen reden om te klagen, bij de aanschaf van een huis weet je dit, hier kan hier geen misverstand over ontstaan.

Als auto's niet op de stoep mogen staan zouden we graag willen weten waar we dan wel moeten gaan parkeren? De straten in de omgeving (en ik denk alle wijken) hebben hetzelfde probleem.

Dan zijn er nog de ideeën over verbeteringen en verduurzaming van de wijken, stel dat het parkeerbeleid leidt tot minder auto's (wat ik sterk betwijfel!!), dan mis ik concrete voorstellen en idee om deze verbeteringen waar te maken. Als we moeten gaan betalen dan zou het wel netjes zijn als we ook weten wat we ervoor terugkrijgen.

De buurt is gebouwd in een andere tijd en dat zullen we moeten accepteren. Kom anders een keer kijken in plaats vanaf papier mooie plannen te maken die

geen recht doen aan de werkelijkheid.

**Reactie college: A, B**

De overgangsregeling voor alle huidige bewoners (parkeergelegenheid voor 2 auto's zonder wachtlijst) heeft tot gevolg dat een gedeelte van het Canadees parkeren in de wijken moet worden gehandhaafd. Het college zet op termijn het vergunningenplafond en de gekoppelde maatregelen (zie paragraaf 4.4.2 van de nota Uitwerking parkeerregulering) in om het Canadees parkeren terug te brengen.

Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden. Het is niet zo dat de stoep wordt versmald.

**Aanpassing: Nee**

0121 Beste Gemeente,

De leefbaarheid gaat er absoluut niet op vooruit door deze beslissing. Wij wonen niet in een winkelgebied, dus de beslissing voor betaald parkeren is dan ook niet goed te begrijpen. Één van de redenen voor ons om hier naartoe te verhuizen vanuit Amsterdam was dat we geen betaald parkeren hebben. Ik betreur het zeer als deze beslissing wordt genomen.

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering introduceert het college een nieuw criterium op basis waarvan in een wijk parkeerregulering kan worden ingevoerd. Parkeerregulering wordt ingevoerd bij een parkeerdruk van 85% of hoger. Dit criterium geldt ook voor woongebieden.

**Aanpassing: Nee**

0122 Ik ben om meerdere redenen tegen de voorstellen om betaald parkeren in te voeren:

1. het is weer een lastenverzwaring voor de burger. Dat moet een keer stoppen. Het leven is al duur genoeg. Mensen denken met deze prijzen al vanzelf na of een auto wel moet. Daar hoeft geen extra negatieve stimulatie van de gemeente bovenop. Ik heb al heel bewust maar 1 auto in het gezin, moet ik daar nu ook voor gestraft worden? Als de gemeente echt met de burger meedenkt dan is in ieder geval de eerste vergunning kostenloos.
2. in de wijk waar ik woon is geen parkeeroverlast. Een vergunning is dus niet nodig. Juist door het steeds maar invoeren van stukjes betaald parkeren wordt er in de nu relatief rustige wijken overlast gecreëerd.
3. De verlichting van de parkeerdruk wordt later weer teniet gedaan door het verminderen van parkeerplekken. Daarmee ga ik dus betalen voor een probleem dat de gemeente laat terugkeren. Ergo gewoon belastingverhoging. Enige overlast wordt alleen teruggedrongen als het aantal parkeerplekken niet wordt teruggebracht.
4. Er zijn nauwelijks alternatieven waar enig beleid achter zit. Het OV verslechtert met de dag. Met de trein is Haarlem een ingedut provinciestadje geworden zonder fatsoenlijke snelle verbindingen. Buslijnen worden uitgekleed en er is zoveel uitval door personeelstekort dat het een gok wordt om een reis per OV te ondernemen. Ik ben dus, net als veel anderen, op eigen vervoer aangewezen. Haarlem vergroot door het ontmoedigingsbeleid de problemen alleen maar. Dat ontmoedigen wordt door het afknijpen van uitvalswegen dat al jaren aan de gang is nog eens versterkt. Qua fietsen, wat ik al zoveel mogelijk doe begrijpt de gemeente nog steeds niet hoe dat werkt. Brede fietspaden en een groene golf graag. Ook bij werkzaamheden denken vanuit de fietser! De herinrichting van de Rijksstraatweg /jan Gijzenkade is in de fietsbeleving niet veiliger geworden. Op sommige punten zelf zo onveilig dat ik mijn kind daar niet meer laat fietsen. De kruising Vondelweg/jan Gijzenkade is voor fietsers nu levengevaarlijk (ja ik licht dit graag verder toe op verzoek).
5. Er wordt een voor mij belangrijk besluit genomen. Het getuigt van onbehoorlijk bestuur dat ik daar via via achter moeten komen. (nextdoor, burenen attenderen, verschrikkelijk zoeken op de gemeentelijke website). Ik hoor hierover schriftelijk geïnformeerd te worden. De wijze waarop dit hele plan wordt gelanceerd ruikt naar achterkamertjespolitiek. Ik woon al lang in deze week en ik kan mij de plechtige beloften van eerdere jaren dat er in deze wijken noooit betaald parkeren wordt ingevoerd nog goed herinneren. Dat vereist nu meer uitleg en vooral een doordacht plan dat verder gaat dan autootje pesten want ik voel mij op deze manier door het huidige gemeentebestuur behoorlijk verraden. De op de site gesuggereerde "Dit beleid is mede tot stand gekomen met input vanuit participatie en inspraak" is niet aan ons wijkbewoners voorgelegd. Bovendien is de suggestie dat ik inspraak heb nadat het

principe besluit al genomen is een de verkeerde volgorde.

**Reactie college: A, F, G, H, J, K, M, O**

Met de toepassing van het aanpasbare parkeervergunningenplafond voorkomt het college dat de opheffing van parkeerplaatsen leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk. Als de parkeercapaciteit in een bepaald vergunningengebied afneemt, dan zal het college het vergunningenplafond verlagen.

**Aanpassing: Nee**

**0123** Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

De gemeente Haarlem stelt op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In het Vondelkwartier wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Graag zou ik hiervan een onderbouwing met cijfers en methodiek, data zien.

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje extra middelen te verkrijgen (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 36 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid van het OV drastisch verminderd. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Vondelbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden.

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Naast bovengenoemde wil ik vermelden dat 2 volwassen kinderen momenteel genoodzaakt zijn bij mij thuis te wonen en zij voor hun werk ook hun auto nodig hebben. In deze regio is het voor hen onmogelijk een betaalbare (huur)woning te vinden. Door deze situatie zouden ook nog meerdere vergunningen dan u nu wilt staan noodzakelijk zijn.

Haarlem wordt op deze manier steeds minder aantrekkelijk om te wonen en werken.

Ik zie mijn bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

---

#### Reactie college: **A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de wijk Vondelkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 98% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid

organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

0124

Geachte,

Met verbazing lees ik over het zogenaamde parkeerprobleem in Haarlem-Noord. Ik woon inmiddels 12 jaar met veel plezier in het mooie Vondelkwartier. Nog nooit, ik herhaal nooit, heb ik mijn auto niet mijn eigen straat kunnen parkeren. Er is altijd plek in de straat. Ook hoor ik van buurtbewoners uit omliggende straten dat ze geen problemen ondervinden met te weinig plekken. Daarnaast is er nog een soort overflow parkeerplaats aan het begin van de Muiderslotweg waar altijd meerdere plekken beschikbaar zijn. Er zijn in het Vondelkwartier voldoende plekken.

Wel ben ik met u eens dat er teveel op de hoeken geparkeerd wordt. Dit dient aangepakt te worden middels bekeuren. Dit probleem wordt met een vergunning niet opgelost. Sterker nog, als mensen betalen voor een vergunning vinden ze dat ze 'recht' hebben op een plek in de straat en zullen op drukke momenten juist eerder geneigd zijn op de hoeken te parkeren.

Betaald parkeren voor bezoekers is een onnodige administratieve last voor bewoners en demotiveert bezoek naar Haarlem en is allerminst gastvrij voor een wijk waar geen probleem is met bereikbaarheid of parkeren zoals het Vondelkwartier.

Graag ontvang ik van u een overzicht specifiek van het Vondelkwartier waar het aantal adressen en het aantal parkeerplekken worden vermeld. Ik ga er vanuit dat u aan kunt tonen dat er wel degelijk te weinig plekken zijn. Het zou mij enorm verbazen, want ik ervaar dagelijks dat er geen tekort aan parkeerplaatsen is.

Bij publicatie van het besluit op internet wil ik niet dat mijn persoonsgegevens worden vermeld

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [A](#), [L](#), [P](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Vondelkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 98% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

**Aanpassing:** Nee

0125

Eerst een enquête houden waarin een ruime meerderheid tegen betaald parkeren is en dan toch doorvoeren?! Dat is geen democratie en inspraak. De gelegenheid geven om opmerking te plaatsen en nooit terugkoppeling gekregen op de vragen en argumenten. Zoals meerdere bewoners in de wijk ervaren wij geen parkeer druk zoals door jullie omschreven wordt. Waar zijn de onderzoeksgegevens zoals hoe vaak er gemeten is, op welke tijdstippen etc etc. Welke alternatieven worden er geboden? OV is niet toereikend en wordt alleen maar duurder. Parkeer druk wordt ook door gemeente Haarlem zelf gecreëerd door minder parkeerplekken dan de norm te voorzien bij nieuwbouw. En zo kan ik nog wel even doorgaan. En het argument meer groen door minder auto, parkeerplekken opgeven voor meer groen... en dan bij de nieuwbouwplannen geen groen meenemen, daar moesten omwonenden mee komen! Gemeente doe eerst je huiswerk (lees: onderzoek) goed en houdt de Haarlemmers er bij betrokken, dan bereik je veel meer!

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [I](#), [M](#), [O](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

**Aanpassing:** Nee

- 0126 Ongelofelijk hoe de Haarlem niet gehoord wordt na hun NEE STEM!  
Dit is gewoon asociaal misbruik maken van de burger met een auto.  
Doordrammen en maling hebben aan wat de Haarlemmer wil. Walgelijk en ongehoord

Beste gemeenteraad,

In de wijken waar nu betaald parkeren al een feit is, heeft het qua drukte geen enkel voordeel voor de bewoners met een betaalde vergunning teweeg gebracht. Vele bewoners zijn gedwongen om vaak buiten hun eigen straat te parkeren. Hier heeft betaald parkeren dus geen enkel voordeel opgeleverd. Ook niet voor hulpdiensten, scholieren op de fiets en scootmobiel. Praktijk is dus dat de geldstroom naar de kas van de Gemeente het enige voordeel is. Voor de wijken die jullie tot betaald parkeren aanwijzen, waar geen enkel draagvlak voor is vanuit de bewoners zal de praktijk niets anders uitwijzen. Voor de kinderen die thuiswonend zijn omdat er voor de komende jaren geen woonperspectief door de gemeente wordt geboden is mijn vraag waar kunnen zij hun auto parkeren als beide ouders een auto hebben. Komen er gratis parkeerplaatsen op loopafstand in iedere wijk? Kortom het schieten van de Haarlemse bewoners zou ik toch echt heroverwegen. De auto wordt nu willens en wetens als melkkoe gebruikt om jullie financiën op orde te brengen.

**Reactie college:** B, F, I

Een van de redenen waarom in bestaand gereguleerd gebied geen sprake is van een lagere parkeerdruk, is omdat hier geen vergunningenplafond geldt. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college dit plafond wel in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk veroorzaakt door auto's van bewoners.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

- 0127 Beste college, wij zijn allereerst heel blij met het voornemen om parkeervergunningen in te voeren in de genoemde 11 wijken. Wij zelf wonen in de Pijnboomstraat en ervaren al jaren lang bovenmatige parkeerdruk. Wij beseffen ons dat de diverse maatschappelijke functies in de Pijnboomstraat om maatwerk vragen, maar hopen niet op een gefaseerde invoering omdat daarmee het gevreesde olievlek effect de komende periode de druk alleen maar zal vergroten. Daarom direct invoeren van vergunningen in alle voorgenomen 11 wijken!

**Reactie college:** De parkeerregulering wordt niet in 11 wijken tegelijkertijd ingevoerd. De invoering van parkeerregulering is voor de ambtelijke organisatie een omvangrijke opgave wordt daarom gefaseerd aangepakt. Er moet bijvoorbeeld extra personeel worden ingezet voor de vergunningverlening en handhaving.

**Aanpassing:** Nee

- 0128 Beste allen,  
Ik heb zo ongeveer alles gelezen, ook reacties op sociale media en jullie krijgen het flink te verduren. Te verwachten, dat wel.  
Ben t eens met de parkeerdruk. Bij mij in de buurt kan je niet via de stoep lopend naar de supermarkten. Zelfs niet zónder hulpmiddel. Ik vind dat kwalijk. Zodra je dat nodig hebt, ben je praktisch aan huis gebonden. Ik denk alleen niet dat het komende parkeerbeleid dit gaat oplossen. Het is een eerste stap, maar de vraag is, of het genoeg is. Iedereen gaat natuurlijk die eerste auto bekostigen. Je wordt gedwongen om de tweede auto óók te bekostigen, simpelweg omdat er geen alternatief is. Ja, parkeren in een wijk zonder parkeerbeleid. En dat stoort mij.  
Ik las dat er tzt een plek wordt vrijgemaakt in de waarderpolder. Dat is mooi, maar ik zie graag dat de lat een stuk hoger wordt gelegd:  
Zorg voor een acceptabel alternatief; een parkeergarage met meer dan voldoende laadpunten voor auto en fiets, fietsenmaker, fietsverhuur, supermarktje oid, droogplek natte fietskleding etc, uiteraard goed beveiligd. En tegen een gunstig tarief voor bewoners. Deze garage kan ook gebruikt worden voor

toeristen/bezoekers.

Deze garage in de Waarderpolder, naar mijn idee een heel logische plek voor Haarlem Noord qua woon/werkverkeer.

Ik begrijp ook dat de bewoners iets in de watten gelegd worden waardoor ze minder snel afstand zullen doen van hun (1e, 2e, 3e) auto, maar we moeten ook "beloond" worden wanneer we ervoor kiezen om iets te doen aan de parkeerdruk. Op dit moment is er dus geen alternatief; parkeren in een garage cronje/stad is niet logisch en in een andere wijk absoluut niet wenselijk (lijkt mij!).

Nogmaals: ik ben het dus eens met het beleid, maar ik mis een acceptabel alternatief. Één die zelfs huishoudens met 1 auto (zoals ik!) kan prikkelen om de parkeerdruk te laten dalen en onze wijken te voet begaanbaarder te krijgen.

Kostendekkend: daar zullen ook veel mensen over vallen; ik snap dat het opzetten van het parkeerbeleid kostendekkend is, maar geldt dit ook voor de eropvolgende jaren? Jammer.

Veel succes met alle reacties en een fijne dag.

**Reactie college: B, K**

In Haarlem kan geen bewonersparkeervergunning worden aangevraagd voor een 3e auto. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Dit past bij de gewenste mobiliteitstransitie: er wordt voorrang gegeven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen.

**Aanpassing: Nee**

**0129** Er moet veel meer geluisterd worden naar de inwoners van Haarlem! Als een wijk het niet wil dan moet dat gerespecteerd worden. Door woningsplitsen zijn er ook veel meer auto's bijgekomen. En wat te denken van bedrijfspanden in de stad waar meerdere bedrijfjes inzitten en al die bedrijven krijgen ook vergunningen voor hun auto. Als ze de auto voor de werkzaamheden van het bedrijf nodig hebben dan is het logisch maar voor veel is dat absoluut niet nodig.

Jullie denken ook niet aan inwoners die de auto nodig hebben ivm een beperking of aan bedrijven die de auto nodig hebben voor werkzaamheden (bv. Die veel gereedschap nodig hebben voor hun werk/klus). Het openbaar vervoer is niet te betalen en zeker voor mensen met een beperking totaal geen optie. Veel mensen die de auto nodig hebben kunnen het geld niet missen om een vergunning te betalen.

**Reactie college: I, J, O**

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen. Het aantal parkeervergunningen dat door bedrijven kan worden aangevraagd, is begrensd de omvang van het bedrijf.

**Aanpassing: Nee**

**0130** In Delftwijk is parkeren helemaal geen probleem, dus waarom betaald parkeren invoeren? Het is trouwens vreemd dat de buurt ten westen van de Marnixstraat niet wordt opgenomen in dit plan.. en verder bijna heel Haarlem. Dit beleid is niet te verklaren aan de burgers (die ook al tegen betaald parkeren hebben gestemd).

**Reactie college: A, I**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Delftwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 91% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

In het Te Zaanenkwartier (waar de Krim, de buurt ten westen van de Westelijke Randweg, onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. Hier wordt In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

**Aanpassing: Nee**

**0131** Als je al betaald parkeren wilt invoeren – dat is een andere discussie – doe dat dan in heel Haarlem-Noord, dus ook bijvoorbeeld in de Planetenwijk. Daarmee voorkom je een waterbed-effect met parkeerders die vanuit betaald-parkeren-wijken gratis komen parkeren in de wijken waar het nog wel gratis is.

**Reactie college: D**

In het Te Zaanenkwartier (waar de Planetenwijk onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. Hier wordt In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

**Aanpassing: Nee**

**0132** Ik het Haarlemsdagblad heb ik gelezen dat er een vergunningenplafond komt. Is het plafond bereikt dan wordt er geen vergunning afgegeven. Ik mag hopen dat de iedereen die nu reeds in het bezit is van een auto een vergunning krijgt als de uitbreiding betaald parkeren wordt ingevoerd. Of is het plafond bedoeld voor nieuwe aanvragen na invoering hiervan? Voor mijn werk en mantelzorg ben ik sterk afhankelijk van mijn auto. Ook ben ik het niet eens dat betaald parkeren wordt uitgebreid. De parkeerdruk is soms hoog. Maar dat komt mede door de kerk en uitvaart die er gehouden wordt. Na de dienst kan er goed worden geparkeerd. Als het besluit is genomen om betaald parkeren uit te breiden wanneer kan men zich aanmelden voor een parkeervergunning?

**Reactie college: A**

De Nota uitwerking parkeerregulering bevat ten aanzien van het vergunningenplafond een overgangsregeling voor huidige bewoners. In paragraaf 4.4.1 van de nota vindt u meer informatie over de overgangsregeling.

**Aanpassing: Nee**

**0133** In tien jaar tijd het parkeren hier voor de deur zien verdubbelen naar de huidige 5,20(!) per uur. Behalve de prijs is er niets veranderd. Parkeren kan –net als tien jaar geleden– gewoon voor de deur, van hogere parkeerdruk krijg ik niets mee. Wel heeft het beleid van de gemeente ervoor gezorgd dat ook ik schuldig ben aan het verhogen van de parkeerdruk in andere wijken: steeds een uurtje langer betalen, een hoger tarief en nu ook alweer een tijdje zelfs de zondag betaald.. Ook ik adviseer mijn gasten tegenwoordig buiten het centrum te parkeren; dat is 25 Euro snel bespaard met 10 minuutjes lopen voor een avondje bezoek. Toen de gemeente de laatste keer een grote aanpassing maakte werd er een bezoekersparkeerregeling ingevoerd ter compensatie. Naar mijn mening een goed idee, maar met ondermaatse uitvoering. Het bezoekersparkeren is niet geldig in de avonden en op de zaterdag. Zijn dit niet JUIST de tijden dat iedereen bezoek ontvangt? Mocht deze regeling geldig worden op deze tijden verwacht ik dat de druk op andere parkeezones zal afnemen: laten we eerlijk wezen: het zijn de Haarlemmers zelf en de gasten hiervan die de parkeerdruk in nabijgelegen zones opvoeren, niet de toeristen of dagjesmensen.

**Reactie college: De huidige bezoekersregeling voor het centrum is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem.**

**Aanpassing: Nee**

**0134** Dit is zeer onwenselijk zeker aangezien de gemeentebelastingen in Haarlem ook al enorm hoog zijn. Daarnaast sluit je de bereikbaarheid van de stad zo juist af. Als je mensen wilt trekken moet je ook goedkoop kunnen parkeren. Anders wordt het een elite stad.

**Reactie college: Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor uw auto een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning. Ook neemt de bereikbaarheid van functies juist toe (meer kans op het vinden van een vrije parkeerplaats in de omgeving van de bestemming).**

**Aanpassing: Nee**

**0135** Beste mevrouw, meneer,



Ik woon in Haarlem noord aan de kant van de Vogelenbuurt vlakbij de bushaltes Vergierdeweg. In 1997 heb ik met een aantal bewoners bezwaar gemaakt tegen de lengte van deze bushaltes. Dit i.v.m. het verdwijnen van diverse parkeerplaatsen. Dit bezwaar is ongegrond verklaard met als reden dat er voldoende parkeerruimte beschikbaar is in de Diezestraat in Delftwijk. Om deze oplossing te kunnen blijven gebruiken hebben wij dan wel een overloop vergunning nodig. Omdat de wijkgrens tussen Vogelenbuurt en Delftwijk midden over de Rijksweg loopt stel ik voor iedere bewoner van de Rijksweg een overloop vergunning voor beide wijken te verlenen. Het blijft voor mij en anderen dan ook mogelijk het dichtst bij gelegen laadpunt, in de Diezestraat, voor elektrische auto's te gebruiken.

Als alternatieve parkeerplek, voor als er geen plaats meer is om op straat te parkeren, wordt aangegeven om uit te wijken naar een parkeergarage. Dit is natuurlijk alleen een oplossing voor de binnenstad en in de buurt van de Cronje parkeer garage.

Het asociaal parkeren op stoepen en kruispunten wordt in mijn ogen niet opgelost met parkeervergunningen maar het handhaving.

Met vriendelijke groet,

#### Reactie college: L

Parkeervergunningen van bewoners woonachtig in Vogelenwijk en Delftwijk behoren tot vergunninggebied D Noord. Bewoners kunnen met deze parkeervergunning in beide wijken parkeren.

In de stad zijn woningen gebouwd waarbij afspraken zijn gemaakt dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Reden hiervoor kan zijn dat bij deze woningen eigen parkeergelegenheid aanwezig is (het zogeheten POET, parkeren op eigen terrein). Ook zijn er woningen gebouwd zonder enige parkeergelegenheid (bijvoorbeeld woningsplitsing), waarmee het college heeft ingestemd onder de strikte voorwaarde dat op deze huisadressen geen bewonersparkeervergunningen kunnen worden aangevraagd (het zogeheten GROEP, geen recht op parkeervergunning). Tot slot kunnen in parkeerzone C en D maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, moeten voor hun auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

#### Aanpassing: Nee

- 0136 Al in 1991 bij wonen in de wijk duidelijk dat er meer auto's dan parkeerplekken waren. Gezien indeling straten onvermijdelijk dat deels op de weg en deels op stoep geparkeerd moet worden. Grootste toename overlast/parkeerdruk door toename bedrijfsbussen, door grootte meer dan 1 plek nodig. Kan de gemeente mij garanderen dat ik nu wel in straat kan parkeren en niet hoeft te zoeken in de wijk naar een plek. In hoeverre wordt er wat gedaan aan parkeren bedrijfsbussen, deze vormen naar mijn mening grootste probleem in de wijken. Ik ben van mening dat betaald parkeren geen oplossing biedt voor parkeerdruk/overlast in straat en wijk, voelt toch aan als verkapt binnen halen van meer parkeergeld, hetgeen al jaren een wens is van de gemeente zonder dat het voor mij wat oplost. Ik hoor graag van u

#### Reactie college: B, F

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor uw auto een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning. Het college kan niet garanderen dat na de invoering van parkeerregulering iedere vergunninghouder altijd in zijn of haar eigen woonstraat kan parkeren.

#### Aanpassing: Nee

0137

Ontvangen op 29-10-2022:

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk – Muiderkring onderdeel van Vondelkwartier – kunnen wij altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad.

Alternatieve oplossing:

In tegenstelling tot het invoeren van parkeerregulering door betaald parkeren zou de gemeente zich bezig moeten houden met alternatieven voor de bewoners. Biedt de bewoners overdekte (in combinatie met zonnepanelen bijvoorbeeld) huurparkeerplaatsen aan de rand van de wijk met laadt mogelijkheid voor Elektrische auto's. Voor o.a. het Vondelkwartier kan dat op de plekken van de bestaande parkeer terreinen rond de sportvelden van het van der Aart Sportpark en naast het Spaarnegasthuis Noord. Extra ruimte kan gerealiseerd worden door parkeergarages te maken onder de voetbal velden. Deze locatie kan goed ontsloten en vermindert de parkeerdruk door het bieden van alternatieven voor bewoners die extra geld opleveren voor de gemeente.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Er wordt gesteld dat voor de 1e en 2e auto van de huidige bewoners parkeer gelegenheid is, wanneer ik rondkijk in onze straat en de omgeving dan blijft de situatie hetzelfde doordat het aantal auto's hetzelfde zal blijven doordat er nagenoeg niemand een 3e auto heeft. Er is nagenoeg geen parkeerdruk door externe bezoekers. Betaald parkeren gaat dus niet zorgen voor een lagere parkeer druk alleen maar zorgen voor: extra kosten voor bewoners, lastiger ontvangen bezoekers wat weer voor een minder leefbare wijk zorgt zoals hierboven beschreven

ad 2.2De parkeerdruk doen afnemen door gereguleerd parkeren in het Vondelkwartier is niet te vergelijken met steden als Den Haag, Leiden en Utrecht. De parkeerdruk in onze wijk komt niet door externe bezoekers maar door de eigen bewoners, vergunningen gaan het aantal auto's niet verminderen en dus niet zorgen voor een lagere parkeerdruk. Vergunningen zorgen voor extra kosten en minder flexibiliteit voor bewoners.

ad 3.1De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeid OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

ad 3.3Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad 4.1.2Nogmaals: in het Vondelkwartier is het draagvlak niet gemeten. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus!

ad 4.2.3De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandelijk graai-denken, want wie brengen de kosten op?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag.

3.Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen

23-11-2022:

Mijn reactie gaat specifiek over zone D Noord.

Er is in deze zone geen noodzaak voor parkeerregulering.

-We kennen genoeg groen in deze wijk met de Jan Gijzenkade, hekslootpolder, eksterlaan, muiderslotweg roerdomplein en dietsveld, het groen rond de sportvelden en diverse kleinere groene pleinen in de wijk.

-De wijk kent speelruimte genoeg door de diverse open speelpleinen van de scholen en minimaal 3 speeltuinen dus ook hiervoor is geen extra ruimte nodig.

-Overlast op de stoep vaak niet door auto's maar door fietsen (zoals ook blijkt uit de foto's in het coalitie akkoord), (deel)scooters, overhangende planten uit voortuinen en waardeloos geplaatste nieuwe Groen Links bomen

-Parkeerdruk overdag doordeweeks en in het weekend is geen probleem, zeer lage parkeerdruk doordat we geen last hebben van externe parkeerders dus ook veiligheid en bereikbaarheid geen issue.

Blijft over dat er 's avonds en snachts veel auto's staan, ja dat klopt, bewoners ervaren dat niet als probleem en staan open om voor parkeren elders mits dat veilig is (bij ziekenhuis bijvoorbeeld).

Onduidelijk of bij de telling de canadese parkeerplekken zijn meegenomen als parkeerplek of als fout geparkeerd. Wat is de parkeerbelasting als canadeesparkeren meegenomen wordt als parkeerplek= waarschijnlijk veel lager!!!! Als canadeesparkeren gehandhaafd wordt zijn er te weinig plekken om iedereen voor zijn 1e en 2e auto een vergunning te geven dus dit kan niet gevolg dat de belofte niet wordt nagekomen of er meer problemen gecreerd worden.

De coalitie heeft erkend dat het jaren duurt voordat er effect te zien zal zijn, er kan dus ook gekozen worden om betaald parkeren niet in te voeren en eerst te werken aan nieuwe woningen (met ruime parkeervoorzieningen zodat ook oude wijken kunnen profiteren van de extra parkeerplaatsen zodat de parkeerdruk verlaagd wordt door verkoop en/of verhuur van plaatsen aan bewoners uit deze wijken. en andere oplossingen zodat de parkeerdruk verlaagd wordt zoals parkeren bij het Ziekenhuis in Noord en de parkeerplaatsen bij voetbalvereniging OG en de Mc Donalds. Tevens zal door de hogere energie en inflatie de auto sowieso duurder worden en zullen minder mensen deze kunnen betalen.

De meerderheid van de bewoners in zone D Noord zien betaald parkeren dan ook als een overdreven en te zwaar middel om iets dat door de bewoners als beperkt probleem op een beperkt moment van de dag ('s avonds en snachts) wordt ervaren aan te pakken. Er kan beter naar alternatieve oplossingen gekeken worden.

Overdag is er sowieso geen probleem dus geen noodzaak voor betaald parkeren

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [E](#), [F](#), [I](#), [J](#), [K](#), [P](#)

In de parkeeronderzoeken is Canadees parkeren alleen als parkeercapaciteit geregistreerd, als sprake is van een legale situatie (bijvoorbeeld aangegeven door middel van bebording dat Canadees parkeren is toegestaan). Als dit niet het geval is, is een geparkeerde auto als fout geparkeerd aangemerkt.

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden. Het is niet zo dat de stoep wordt versmald.

**Aanpassing:** Nee

Ik snap niet dat de bewoners weer op kosten gejaagd worden  
Ook de visite kon ook altijd hun auto kwijt  
Dit kost de gemeenschap alleen maar geld

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee

**0139** Wij als bewoners en denk meerdere onder ons die geen auto hebben of mogen worden wel voor de kosten opgedragen als wij bezoek krijgen die wel een auto hebben hebben jullie daar wel eens over na gedacht ,want als wij daar voor opgedragen worden is dat wel belachelijk

**Reactie college: P**

Het college heeft op dit moment geen regeling waarmee bewoners die geen auto bezitten kunnen worden beloond.

**Aanpassing:** Nee

**0140** De ene week vergadert de gemeente om Haarlemmers tegemoet te komen ivm energie armoede, een week later besluit de gemeente inwoners die een auto nodig hebben om op werk te komen te belasten tot €532 aan parkeervergunningen. De timing had bijna niet slechter gekund.

Dit beleid is ook helemaal niet nodig om de gestelde doelen te bereiken:

- Hittestress ga je tegen door meer bomen te planten. De gemeente kan nu ook de straat herinrichten en bomen plaatsen, daar heeft ze helemaal geen betaald parkeren voor nodig.
- Extreme neerslag vang je op met waterbergende wegfundering en/of holle wegen. Ook daarvoor kan de gemeente nu al de straat herinrichten, daar is wederom helemaal geen betaald parkeren voor nodig.
- De voetpaden zijn ontoegankelijk door de geparkeerde fietsen, niet door de auto's. Bij de Duivenvoordestraat is al lang geleden betaald parkeren ingevoerd en zijn de parkeerplaatsen evengoed ontoegankelijk door de geparkeerde fietsen. Betaald parkeren verandert niks aan de toegankelijkheid van de voetpaden.
- Alle overige gestelde ruimtelijke doelen kan de gemeente nu ook al bereiken met herinrichting en handhaving van bestaand beleid. Betaald parkeren voegt daar werkelijk niks aan toe.

Welke voordelen van het betaald parkeren blijven dan over?

- De gemeente haalt meer geld binnen.
- De gemeente hoeft geen discussie meer te voeren met projectontwikkelaars over de hoeveelheid parkeerplaatsen. Het doorvoeren van betaald parkeren zou dan ook een duidelijk signaal afgeven: de gemeente voert liever repressief beleid in die haar inwoners op kosten jaagt, dan dat ze de strijd met projectontwikkelaars aangaat om voldoende (parkeer)voorzieningen te realiseren.

Het droombeeld van een auto-arme, of zelfs autovrije, stad is erg aantrekkelijk. Er ontstaat opeens zat ruimte voor fietslanen met ruimte voor grote bomen aan beide kanten. Het heet echter een droombeeld om een reden. De realiteit is dat Haarlem binnen de gemeentegrenzen weinig arbeidsplaatsen heeft en bijna iedereen de stad uit moet voor zijn/haar werk. Als je bij een instelling of kantoor werkt nabij een OV-knooppunt, heb je inderdaad geen auto nodig. Maar als je op een bedrijventerrein buiten Haarlem werkt, duurt de reis naar werk met het OV al snel letterlijk 3x zo lang. Zolang het OV niet verbetert, blijft een auto noodzakelijk.

Resumerend: de auto de stad uit treiteren maakt het straatbeeld niet per sé mooier, maar het leven van veel Haarlemmers wel veel vervelender.

**Reactie college: F, L, O**

Handhaven zorgt er niet voor dat de schaarse parkeerruimte beter wordt verdeeld. Op veel plekken zijn er meer auto's dan beschikbare parkeerplekken. Het college vindt het niet verantwoord om zonder parkeerregulering openbare parkeerplaatsen op te heffen. Dit zou tot gevolg hebben dat de parkeerdruk in de wijken nog verder toeneemt. Het realiseren van extra fietsparkervoorzieningen is een van de wijkverbeteringen waar het college op in gaat zetten. Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing: Nee**

**0141** Betaald parkeren lost het parkeerprobleem niet op. De auto wordt nu door de gemeente als melk koe gebruikt. Dit zou niet moeten kunnen.

In deze tijd waarin iedereen last heeft van alle stijgende kosten kunnen veel mensen de kosten voor een vergunning of de extra parkeerkosten voor parkeren in een andere wijk er niet bij hebben. En niet iedereen is in de mogelijkheid om te fietsen.

Hier zou een gemeente rekening mee moeten houden. Het is momenteel al moeilijk genoeg om rond te komen.

Ze kunnen ook bekijken hoeveel auto's er op 1 adres bekend zijn en hoeveel volwassenen er op dat adres wonen. Stel daar grenzen aan! Bijvoorbeeld 2 volwassenen maar 5 auto's dat is natuurlijk belachelijk, hier zouden maatregelen op kunnen worden genomen dit zonder dat er parkeervergunningen en betaald parkeren nodig is.

**Reactie college: B, F, H**

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee parkeervergunningen worden aangevraagd.

**Aanpassing: Nee**

**0142** Omgeveer 2 jaar geleden mochten we stemmen of we in onze buurt parkeervignetten wilde. De meerderheid stemde tegen en nu wordt dit er opeens doorheen geduwd. Wat was mijn stem dan waard? Op kosten gejaagd worden in steeds duurder wordende tijden. De tarieven die nu vermeld worden, in hoeverre zijn die wel niet verhoogd in 2024? Heel Haarlem betaald parkeren (bijna), lekker uitnodigend ook voor toerisme en bezoekers uit andere steden. Resume: ik ben tegen!

**Reactie college: H, J, P**

Naar aanleiding van de inspraak wordt het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing: Nee**

**0143** Toch wel verrast door dit parkeerbeleid in een gewone woonwijk, maar er is inderdaad weinig ruimte meer. O.a door het gestegen aantal zzp bedrijven die hun bus/kleine vrachtwagen in de straat zetten, splitsing van woningen met meer auto's tot gevolg en het aantal tweede (lease) auto's als arbeidsvoorwaarde. Het tarief voor prive bezoek € 2,00 per uur is onwenselijk, tegen het centrum van Den Bosch kun je een dag staan voor € 7,60 tot € 10,00 en uiteraard ook duurder als je je als gemeente laat verleiden door Q Park. Ik mis als het al moet een max dagtarief. Het parkeren in o.a. ons deel van het Vondelkwartier is vooral bezoekgebonden. Parkeren zonder zakelijke doelstelling/ niet parkeren om naar je werk te gaan/te gaan shoppen. Het doel van bezoekersparkeren is van belang voor participatie/sociale cohesie voor bewoners van de wijk. Tegen die achtergrond acht ik een tarief niet wenselijk, wat is het effect van het fors beprizen

van de tweede auto, brengt dat de parkeerdruk naar beneden, zijn daar in andere wijken evaluaties van gedaan? Tevens zie ik de Feestdagen niet in het overzicht als die niet op zondag vallen. Achterliggend doel is mede vergroening, ontlasting van het milieu. Is er nagedacht over een vergunningtarief waarbij lengte, zwaarte, vermogen van de auto is meegenomen vergelijkbaar met ligplaatsen van pleziervaartuigen? Minder ruimte innemen = minder betalen voor de 1e auto. E.e.a. sluit ook aan op ander overheidsbeleid om het gebruik van de auto duurder te maken in plaats van het stilstaande bezit ervan.

**Reactie college: P**

De Nota uitwerking parkeerregulering bevat op dit moment geen voorstel voor een maximum dagtarief. Dit is geen onderdeel van één van de drie beleidswijzigingen op het bestaand beleid die zijn voorgesteld.

**Aanpassing: Nee**

**0144** Alsof haarlem nog niet duur genoeg is om te wonen. We wonen in een gewone arbeiderswoning en kunnen dit allemaal helemaal niet betalen. Komt er ook een tegemoetkoming in alle amdere kosten of komt dit erbij? Onze wijk is letterlijk leeg wb auto's overdag. Kan er niet gewoon een restrictie van 2 per adres komen? Bij een 3e mag je gaan betalen. We wonen helemaal niet dicht bij het centrum.

**Reactie college: A, N**

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee parkeervergunningen worden aangevraagd.

**Aanpassing: Nee**

**0145** Door de gemeente Haarlem wordt een parkeerbeleid behandeld om in veel wijken betaald parkeren in te voeren en een maximaal aantal vergunningen uit te geven.

Ik vind dit geen goed voorstel. Je helpt de inwoners van Haarlem hier niet mee. Aan vergunningen hebt je soms niets omdat je de auto in een andere wijk moet parkeren als alles al vol staat in de eigen wijk.

Dus er moeten meer voorzieningen komen om meer auto's in de wijk te kunnen parkeren.

Naar aanleiding van een interview in het HD, 31-10-2022, met Bastiaansen van het Planbureau voor Leefomgeving, adviseurs van het kabinet, het volgende:

De aanrij tijd naar werk of belangrijke voorzieningen zijn met de auto namelijk veel korter dan met ander vervoer. Zelfs in de spits.

Dertig procent van de ouderen kan zonder auto binnen een half uur geen enkel ziekenhuis of polikliniek bereiken, en twaalf procent niet binnen drie kwartier, zo blijkt uit analyses van het PBL.

Het vervoersbeleid is intussen verwijderd geraakt van z'n doel. Vervoer moet mensen immers toegang verschaffen tot banen, voorzieningen en sociale contacten.

Het autobezit in Nederland neemt niet af, maar toe.

Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit blijkt dat het aantal auto's in Nederland ook de komende jaren blijft toenemen.

Bijna de helft van de Nederlanders wordt steeds afhankelijker van de auto.

Ongeveer een derde van de Nederlanders ziet autobezit niet als vrije keuze, maar als noodzaak.

Geien het bovenstaande staan de desbetreffende wethouders van Haarlem met hun toekomstig parkeerbeleid haaks op de onderzoekers van het PBL en het Kennisinstituut.

Ik krijg de indruk dat 2 wethouders hun wil willen doordrukken zonder te beseffen dat zij heel veel Haarlemse huishoudens ernstig gaan benadelen. Een slechte zaak.

**Reactie college:** [K](#), [O](#)

Het college realiseert zich dat het autobezit- en gebruik de afgelopen jaren is gegroeid en wil, zoals beschreven in het Mobiliteitsbeleid, door middel van beleidsingrepen deze groei afremmen. De uitbreiding van parkeerregulering is één van deze ingrepen.

**Aanpassing:** Nee

0146

Beste lezer,

Is er ook nagedacht over de parkeeroverlast welke gaat ontstaan in het Zaanenkwartier/Planetenwijk? Door in de omliggende wijken betaald parkeren door te voeren gaan bewoners elders parkeren waar het nog gratis is. Hierdoor kan ik straks als bewoner nergens meer parkeren.

Wat is de beweegreden om Zaanenkwartier en Planetenwijk uit te sluiten? Ik snap er werkelijk geen snars van om over de berekeningen van de parkeernormen maar te zwijgen. Zijn er nog ambtenaren met gezond verstand?

**Reactie college:** [D](#)

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

**Aanpassing:** Nee

0147

De uitbreiding van betaald parkeren heeft volgens het plan van de gemeente Haarlem de doelstelling om een veiligere buurt met meer groen te krijgen. Maar als nu al via diverse kanalen meldingen gedaan worden over parkeer overlast en de daarbij behorende gevaarlijke situaties (zoals dwars op de hoek parkeren) dan wordt daar niet op gereageerd. Het inschakelen van handhaving, politie of een melding naar de gemeente zelf haalt niets uit. Er wordt gewoonweg niets mee gedaan. De gemeente laat daarmee dus al jaren kansen liggen om de veiligheid in de wijken te verbeteren door een betere handhaving of plaatsen van parkeer obstakels op de straathoeken waar nodig. Dus waarom zou het uitbreiden van het betaald parkeren daar nu wel een oplossing in bieden?

Het invoeren van parkeervergunning zal de parkeerdruk niet oplossen. Voor de wijk Dietsveld zou ik zelfs willen zeggen dat er genoeg parkeerplekken zijn. Echter, het grootste probleem is dat een aantal auto eigenaren niet bereid is iets verder te willen lopen en daarmee de auto op plekken neer te zetten die daar niet voor bedoeld zijn en dus onveilige situaties veroorzaken.

Tevens mis ik in de plannen de cijfermatige onderbouwing. Op basis van welke aantal auto's is bepaald dat de parkeer druk in de wijken te hoog is? En heeft men ook een analyse gemaakt (die ook cijfermatig ondersteund wordt) van andere wijken waar al een parkeer vergunning is ingevoerd? Is het aantal auto's inderdaad minder geworden en hoeveel kosten staan hier tegenover?

Het hele plan om de parkeervergunning uit te breiden naar meerdere wijken in Haarlem wordt naar mijn inziens niet ondersteund door getallen en mist draagkracht in de wijken. Tevens zal er na invoering helemaal niets veranderen aan de veiligheid in de wijken.

Het hele plan is dus alleen maar een lastenverzwaring voor de betrokken wijkbewoners en een nieuwe inkomsten bron voor de gemeente.

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [F](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

Het vergunningenplafond speelt (op termijn) een belangrijke rol in het terugdringen van het aantal geparkeerde auto's in de wijken.

**Aanpassing:** Nee

- 0148** Bij ons in de Bomenbuurt zie ik niet de cijfers die het onderzoek aantoont (meer als 85 van de 100). Er is naar mijn inzien altijd prima parkeergelegenheid.

Ook het niet mogen parkeren in een andere zone (Noord, Oost, Zuid en West) zie ik graag aangepast worden. Ik betaal dan straks 112 euro voor mijn auto (420 euro voor een tweede). Maar buiten mijn zone moet ik nog is parkeergeld betalen. Dat is dubbelop.

Als je veel spullen vervoert kan je die niet met de bus meenemen of als mensen slecht ter been zijn zullen ze nooit die auto weg doen.

Ik snap dat het centrum een ander tarief aanhoudt. Maar je zou toch wel binnen heel Zone C moeten kunnen parkeren als je daar voor betaald.

Als je dit dan toch wil ontmoetingen maak dan het openbaar vervoer voor Haarlemmers gratis. Dan zal je nog is meer auto's kwijt raken.

Maar dat KOST geld. Dat is natuurlijk niet de insteek.

**Reactie college:** A, M

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Ter Kleefkwartier (waar de Bomenbuurt onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

Uw bewonersparkeervergunning is alleen geldig in het vergunninggebied waar u woont om te voorkomen dat de parkeervergunning een stimulans vormt om in de stad extra autoverplaatsingen af te leggen.

**Aanpassing:** Nee

- 0149** Wat een slecht idee. Ik ben zeker tegen. Dit wordt weer bedacht door mensen die vrijstaand wonen of waar dit niet wordt gedaan. Ik weet niet wie dit bedacht heeft, dat wanneer je betaald dat je dan je auto kwijt kunt. Haal ten eerste die plastic en papiercontainers van parkeerplaatsen af. Die bakken worden overal maar neergeknald.

Ga eerst is doen wat echt noodzakelijk is. Bomen snoeien, straten en stoepen vernieuwen of in ieder geval weer netjes maken.

**Reactie college:** Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor uw auto een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning.

**Aanpassing:** Nee

- 0150** Goedendag,

Ik heb een aantal vragen over de mogelijke uitbreiding van het betaald parkeren in Haarlem.

Allereerst het onderwerp Canadees parkeren. In de nota wordt gesproken over "Het illegaal parkeren met twee wielen op de stoep gaat verdwijnen". Ik ben benieuwd hoe de gemeente dit denkt te bereiken.

Voorbeeld: Ik heb zojuist een grove inschatting gemaakt dat ca. 1250 auto's in de Vogelenwijk Canadees parkeren. Ter illustratie, dit is ca. 5 keer een volle parkeergarage de Kamp. Als parkeren met twee wielen op de stoep gaat verdwijnen, waar gaan al deze auto's dan heen? Het gaat in dit voorbeeld enkel nog om de Vogelenwijk, waar de parkeerders echt bewoners betreffen en geen stadbezoekers.

Samengevat, gaat de gemeente extra parkeergelegenheid maken voor ál deze auto's die de bewoners nodig hebben om naar hun werk te gaan etc. ?



Het afschaffen van Canadees parkeren en het niet voorzien in alternatieve parkeervoorzieningen á 5 keer de parkeergarage de Kamp zou alleen in de Vogelenwijk direct leiden tot een ernstig parkeerprobleem.

Een nuance lijkt gemaakt te worden in bijlage 1 van de nota, hierin wordt het volgende aangegeven "In bepaalde straten is Canadees parkeren wel gelegaliseerd. Als dit het geval is, dan is dit door middel van bebording aangegeven (zie Figuur 8)". Wanneer wordt Canadees parkeren wel gelegaliseerd? Wat zijn hiervoor de richtlijnen? Geldt hiervoor de 1,50m1 trottoirbreedte als vuistregel?

Voorbeeld: Dit zou betekenen dat Canadees parkeren in de Reigerstraat grotendeels wel mag, maar bijvoorbeeld in de Zwaluwstraat grotendeels niet. Klopt dit?

Tot slot ben ik benieuwd hoe er invulling zal worden gegeven aan het onderwerp duurzaamheid en in het specifiek elektrificatie. Gaat de gemeente Haarlem dit moment, namelijk het moment dat zij expliciet nadenkt over parkeren, aangrijpen om een serieuze slag te maken in het realiseren van parkeerplaatsen met laadpalen? Volgens mij een interessant vraagstuk, welke ik nog teruglees in de huidige nota.

Ik zie de reactie op mijn vragen graag tegemoet, bij voorbaat dank!

**Reactie college:** De overgangsregeling voor alle huidige bewoners heeft tot gevolg dat een gedeelte van het Canadees parkeren in de wijken moet worden gehandhaafd. Het college zet op termijn het vergunningenplafond en de extra maatregelen (zie paragraaf 4.4 van de Nota uitwerking pakeerregulering) in om het Canadees parkeren terug te brengen. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden.

**Aanpassing:** Nee

**0151** De invoering van het betaald parkeren in de meeste Haarlemse wijken is onvermijdelijk voor de bewoners. Voor de bewoners mag daar wel een prestatie tegenover staan. Er zijn immers genoeg lokale parkeer -en mobiliteitsvraagstukken die opgelost moeten worden.

Helaas voorziet een eenvoudige uitbreiding van een parkeerzone, zoals de uitbreiding van zone C niet om de huidige problemen als parkeeroverlast op te lossen. Het waterbedeffect verschuift het parkeerprobleem van wijk naar wijk, waardoor bewoners opgescheept blijven zitten met problemen als parkeeroverlast van voertuigen uit andere wijken. Dit zorgt ervoor dat bewoners zich niet gehoord voelen, opstandig worden en niet meewerken aan lange termijn duurzame oplossingen. En dat is natuurlijk zonde.

Een eerste oplossing hiervoor is het inrichten van lokale unieke parkeerzones. Dus in plaats van uitbreiding van zone C, de inrichting van kleinere zones per wijk. Bijvoorbeeld: zone C1 t/m 12. Hierdoor worden mensen genoodzaakt te parkeren in hun eigen wijk. Zo ontstaat een beter zicht op de werkelijke parkeersituatie van een wijk en de bijbehorende kansen en mogelijkheden voor die wijk

Vanuit deze aanpak ontstaat een fundament waarop samen met de wijk gekeken kan worden hoe de wijk beter ingericht kan worden, plaatsgemaakt kan worden voor fietsenstallingen, groenvoorzieningen, speelstraten, wadi's, deelauto's, mobiliteitshubs, etcetera.

Een kleine stap kan een groot verschil maken. Ik hoop daarom van harte dat de optie om kleinere, unieke parkeerzones in te richten wordt meegenomen in het nieuwe parkeerbeleid. Het is de poort naar nieuwe inzichten en innovatie op basis van een wijkgerichte aanpak.

Ik licht mijn idee natuurlijk graag toe en denk graag mee over het verder toepasbaar maken ervan.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college: D**

U doet de suggestie om de parkeerzones op te delen in verschillende kleinere zones. Het college kiest hier niet voor omdat de ruimte voor het verminderen van de parkeerdruk zich op wijkniveau bevindt (minder dubbelgebruik mogelijk). Daarnaast stuiten kleinere zones op technische complexiteit in de uitvoering (o.a. wat betreft vergunningverlening en minder efficiënt gebruik van parkeerautomaten).

**Aanpassing: Nee**

0152 Beste Gemeente Haarlem,

Ik wil graag reageren op de plannen om betaald parkeren in te voeren in meerdere wijken in Haarlem waaronder de Ter Cleeff Buurt. Toen dit bericht mij bereikte heb ik het gedeeld in de straat app en velen waren het met mij eens dat vergunningen niet nodig zijn. Niemand sprak zich uit voor de plannen voor vergunningen. Wij kunnen prima parkeren, zowel overdag als in de avond. Ik denk daarom ook niet dat er draagvlak is vanuit onze wijk voor deze invoering.

Ook vraag ik mij af wanneer de parkeerdruk is gemeten en of dit ook in onze buurt is gedaan. En zelfs als de 85% bereikt is, ik heb in alle jaren dat ik hier woon nog nooit iemand horen zeggen dat hij/zij zijn auto niet in de buurt van zijn/haar huis kwijt kon.

Ik twijfel ten zeerste of de maatregelen het gewenste effect hebben wat betreft parkeer drukte in de wijken buiten het centrum.

Wat mij pas echt zorgen baart is dat er in een eerdere draagvlak onderzoek in een andere buurt in Haarlem Noord met 72% tegen is gestemd maar dat daar niks mee is gedaan en de plannen gewoon door zijn gezet.

Daar de plannen voor invoering nu ook al vergevorderd zijn vraag ik mij af of de meningen en petitie van de buurtgenoten en inwoners van Haarlem wel meegenomen worden.

Tegenwoordig vindt niet iedereen meer een baan in de buurt eigen woonplaats. Sommige beroepsgroepen kunnen geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Openbaar vervoer is nu eenmaal niet altijd de oplossing. Deze week kwam er nog uit onderzoek naar voren dat reizen met het openbaar Vervoer langer duurt. Daarnaast is onlang ook gebleken dat het openbaar vervoer niet betrouwbaar is met de stakingen en het personeelstekort Het beleid om Haarlem de moeilijkst bereikbare stad te maken is al een tijdje aan de gang maar zorgt veel meer voor ergernis dan voor begrip. Ik woon redelijk dicht bij de A9 maar het duurt toch meer dan een kwartier om deze te bereiken.

Al met al zou ik mij als gemeente gaan voorbereiden op de toekomst. Met alle stoplichten en omwegen (eenrichtings wegen) neemt de vervuiling momenteel alleen maar toe. Autorijden zal schoner worden en andere creatieve oplossingen zullen komen en dus zal doorstroming veel belangrijker worden.

Het nieuwe plan met vergunningen levert de gemeente natuurlijk wel veel inkomsten op. Maar dat zou (volgens mij) niet de doelstelling mogen zijn. Mocht het echt zo zijn dat mensen dusdanig parkeren dat de brandweer er niet langs kan of stoepen versperd zijn dan is het aan handhaving om hier iets aan te doen. middels het uitdelen van boetes zou dit ook inkomsten kunnen opleveren. Als dat niet voor inkomsten zorgt dan blijkt het toch niet zo slecht te zijn met de stijf van parkeren in de buurt. Maar dan is de doelstelling op een andere manier bereikt en is betaald parkeren niet nodig.

Een bijkomend punt is dat ik enkele jaren terug bij het verlengen van mijn paspoort op het gemeente huis persoonlijk 2 mbtenaren van de gemeente Haarlem heb horen toegeven dat dit alleen maar is om de inkomsten van de gemeente te verhogen, helpt niet.

Samengevat zien wij in onze straat geen noodzaak voor vergunningen, twijfel ik aan de metingen danwel aan de beweeg redenen van de gemeente en hoop ik dat de raad dit keer wel luistert naar de mening van de bewoners zelf.

Hoogachtend,

Bewoner van de ter cleeff buurt in Haarlem

**Reactie college:** **A, B, E, F, I, O**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

**Aanpassing:** Nee

**0153** De opbrengsten worden te weinig gebruikt voor het creëren van meer parkeer voorzieningen zoals parkeer garages.

**Reactie college:** Het college hanteert voor de uitbreiding van parkeerregulering het principe van kostendekkendheid. De uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Middelen om extra parkeervoorzieningen voor de wijken te realiseren zijn hierbij inbegrepen.

**Aanpassing:** Nee

**0154** Slecht plan. Beter al die klusbussen weren uit de straten. Ook meer fietsstallingen maken in de wijk, zodat de stoepen vrij blijven. En hoe zit het met motoren? Gaan die ook betalen als het wordt ingevoerd. Ik betaal al genoeg aan de gemeente en hoop (maar dat zal wel niet) dat dit niet doorgaat. Ook parkeren sommige mensen zo ruim, dat er ipv 1 wel 2 auto's kunnen staan. Maar oké leve groen links die dit wil. Bedankt.

**Reactie college:** Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen. Betaald parkeren geldt voor motorfietsen als deze op een reguliere parkeerplaats staan geparkeerd.

**Aanpassing:** Nee

**0155** Ik ben GEEN voorstander van betaald parkeren. Zeker niet voor bewoners. De reden die gegeven wordt is dat parkeren een probleem is. Die negatieve ervaring heb ik niet. Zeker niet in onze wijk; Oosterduin. Tevens grenst onze wijk aan de gemeente Bloemendaal en verschuif je de auto's van bewoners naar de straten in die gemeente. Dit geldt voor meer wijken van onze stad.

Daarbij vind ik dat in de huidige tijd van inflatie en hoge energierekeningen het stuitend om bewoners op extra kosten te jagen.

Het zou mooi zijn als de gemeente de middenklasse helpt met het verduurzamen van een eigen woning en bijdraagt aan de verhoogde lasten.

**Reactie college:** **A, C, D, H**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Duinwijk (waar Oosterduin onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in sommige delen van wijken lager ligt. Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Oosterduin (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

**Aanpassing:** Ja

**0156** Wat mij betreft in alle wijken in Haarlem een vergunningenstelsel waarbij uitgangspunt moet zijn maximaal 1 auto per gezin. Het is niet van deze tijd uit te gaan van 2 auto's per gezin. Verder overal betaald parkeren. Wij moeten af van die grote hoeveelheid auto's. Bij nieuwbouw verplicht parkeergarage of parkeerplaats per woning. Haarlem moet beter leefbaar en schoner worden.

**Reactie college:** Huidige bewoners kunnen per huisadres twee parkeervergunningen aanvragen. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Zoals beschreven in paragraaf 4.4 van de Nota uitwerking parkeerregulering stelt het college een vergunningenplafond in.

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

**0157** Dit parkeerplan dient gestopt te worden.

a) Er is geen parkeerruimte probleem in onze wijk (oosterduin), ontbreekt dus aan een noodzaak voor maatregelen terwijl daar wel voor een ieder kosten aan verbonden zijn.

b) Ontvangen van gasten op basis van betaald parkeren is niet sociaal, zal ouderen in verder isolement zetten.

c) veiligheid voor fietsers en voetgangers is met drempels, fiets (suggestie) stroken, 30km etc goed te organiseren.

Lijkt er eerder op dat het enige doel is autobezit verder te belasten of onmogelijk te maken.

**Reactie college:** **A, C, O, P**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in sommige delen van de wijk lager is. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Duinwijk (waar Oosterduin onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Oosterduin (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Er wordt geparkeerd op stoepen en op kruispunten. Hierdoor is de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en de leefbaarheid serieus in het geding. Dit doordat bijvoorbeeld een rolstoelgebruiker de trottoirs niet kan gebruiken en de doorgang voor hulpdiensten wordt belemmerd. Oude oplossingen zoals het verbreden van wegen en toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte bieden hierop geen afdoende antwoord meer. Er is ook simpelweg geen ruimte voor beschikbaar. Om de situatie niet verder te laten verslechteren, de parkeersituatie te normaliseren en op termijn ook ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten is het noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.

**Aanpassing:** Ja

**0158** Tegen parkeerplannen Oosterduin.

Geen overlast van auto's. Altijd genoeg vrije parkeerplaatsen. Veel zorgverleners komen dagelijks in de buurt: niemand zit op extra werk (aanmelden) te wachten.

Rolstoelgebruiker kan overal komen want niemand parkeert op stoep of stoep is breed genoeg. Autogebruik is voor ouderen noodzakelijk, omdat voorzieningen, zoals ziekenhuis, niet goed bereikbaar zijn. Openbaar vervoer gaat sterk achteruit. Kinderen spelen hier gewoon op straat of op een van de vele grasveldjes. In wijken waar betaald parkeren is ingevoerd klaagt men over hoge boetes bij te laat aanmelden (70 euro).

**Reactie college:** **A, C, O**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in sommige delen van de wijk lager is. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Duinwijk (waar Oosterduin onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Oosterduin (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

Zorgverleners kunnen een parkeervergunning voor zorgverleners krijgen. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. Zorgverleners hoeven met deze vergunning niet telkens opnieuw te betalen. Meer informatie over de parkeervergunning voor zorgverleners vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners))

**Aanpassing:** Ja

**0159** Ik ben voor betaald parkeren als mij een vergunning wordt verleend om te parkeren (tegen betaling). Omdat:

- overloop uit andere wijken waar betaald parkeren is ingevoerd wordt tegen gegaan
- het parkeren van meerdere auto's door een gezin (uit een woning) wordt ontmoedigd
- de verdeling van beschikbare parkeerplekken op een eerlijker manier gebeurt, zodat dit tot minder irritaties leidt.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt. De gemeente herkent de door u genoemde argumenten.

Bewoners kunnen per huisadres maximaal twee parkeervergunningen aanvragen (afhankelijk van de mogelijkheid van parkeren op eigen terrein). Dit is bestaand parkeerbeleid in de gemeente Haarlem.

**Aanpassing:** Nee

**0160** In onze doodlopende straat, de Zuider Emmakade, is de parkeerdruk immens hoog. Bewoners kunnen hun auto's in ieder geval doordeweeks niet of nauwelijks kwijt. Veel auto's worden door de bewoners noodgedwongen met 2 wielen op de stoep gezet omdat er veel schade is aan buitenspiegels e.d. veroorzaakte door bezorgbusjes, fietsende scholieren en de ouders die hun kinderen brengen en ophalen bij onder meer de vestiging van Kinderfysiotherapie Zuider Emmakade. De klanten van Kinderfysiotherapie Zuider Emmakade zijn de grootste veroorzakers van de parkeerdruk, de hele dag komen de auto's af en aan rijden. Met het thuiswerken blijven er ook meer auto's staan, met name van mensen die niet in de straat wonen. Voor de school het ECL staan al maanden 8 tot 10 auto's "gestald". Zelfs campers worden er neergezet. Daardoor parkeren veel docenten hun auto's weer voor de huizen van de bewoners van de Zuider Emmakade. Dat mag uiteraard maar je moet met de auto niet even ergens naartoe gaan, je kunt bij terugkomst de auto nooit meer kwijt. bewoners die hun auto's elektrisch op moeten laden en dit met een snoer vanuit hun huis moeten doen, hebben gewoon pech. Er is geen plek voor de deur of in de nabijheid van hun huis. In de bocht richting de Schouwtjesbrug is het helemaal feest, daar worden auto's zo lukraak neergezet zodat ambulances en andere busjes vaak niet eens de bocht om kunnen. Er is een wandelpad van de Schouwtjesburg richting de Zuider Emmakade maar deze is doorgaans geblokkeerd. Het komt te vaak voor dat mensen hun auto parkeren in de ochtend (als er nog plaats is), hun spullen pakken en vervolgens op de fiets naar hun werk gaan. Die fiets staat dan in rekken voor het ECL. Het is ons bekend dat mensen van de andere kant van de Leidsevaart (uit de omgeving van de Zonnebloemstraat, de Leidsevaart en de Van Oosten de Bruijnstraat zelfs de auto in onze straat parkeren. Dus wat een groot deel van de daadwerkelijke bewoners van de Zuider Emmakade betreft mag betaald parkeren er komen. Het nadeel is dat wij natuurlijk onderdeel zijn van een wijk en de problemen die wij hebben spelen niet bij andere mensen in straten van dezelfde wijk. Dat snappen we maar het gaat natuurlijk nergens over. Laat in ieder geval vooruitlopend op dit alles iemand eens met de "gele kwast" de stoepranden in de bochten behandelen zodat het duidelijk is dat er in deze bochten gewoonweg niet geparkeerd (en stil gestaan) mag worden. Het zou raadzaam zijn als de gemeente eens een aantal keer komt kijken wat voor een puinhoop het is op de Zuider Emmakade.

**Reactie college:** Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan. Het tegengaan van foutparkeren als op zichzelf staand probleem staat los van de uitbreiding van parkeerregulering. Als sprake is van aantoonbaar verkeersonvelige situaties

aan de Zuider Emmakade kan de gemeente een parkeerverbod instellen.

**Aanpassing:** Nee

0161

Ontvangen op 04-11-2022:

Belachelijke redenatie om meer belastingen op te halen. Bijna niemand heeft een auto puur vanuit plezier in deze wijken (daarvoor is er te weinig rijkdom). Daarnaast zijn deze wijken te ver van de stad voor dagjesmensen. Ga eerst eens onderzoeken waarom het zo vol is? Persoonlijk werk ik in Schiedam op een industrieterrein en moet ik het land doorreizen. Met het ov en fietsen ben ik meer dan 2x zolang onderweg. Ik wil ook nog een privéleven hebben dus heb ik een auto. Waarom werk ik daar (en dit is denk ik wat de gemeente haarlem COMPLEET onderschat), omdat er geen werkgelegenheid in de regio is! En dan bedoel ik niet de metropool Amsterdam... nee Haarlem zelf. Haarlem is een toeristenoord vol met Juppen die in de regio werken. Zorg voor veel werkgelegenheid op fietsafstand voor dat je betaald parkeren invoert. Dit is gewoon burgers pesten vanuit een decadente positie. Zorg voor werkgelegenheid op niveau en van kwaliteit en de autos verdwijnen vanzelf. Ik, en vele met mij gaan ook het liefst met de fiets naar werk.... maar dat is bijna niet mogelijk in Haarlem gezien het geringe werkgelegenheidsprofiel van de stad.

Ontvangen op 5-11-2022:

Beste heren, Ik merk dat ik met een gevoel van boosheid en teleurstelling deze mail schrijf. Dit is pas de 2e keer in mijn leven dat ik rechtstreeks contact zoek met een politieke partij. Dat geeft ook wel aan hoe hoog dit zit. Laat duidelijk zijn, ik ben tegen het voorgestelde parkeerplan. En dit terwijl ikzelf Europees Duurzaamheids Manager voor een grote multinational ben. Een rol waarin ik dagdagelijks de keiharde strijd met grote krachten aanga om onze planeet wat mooier te maken. Echter, ik ben het met jullie eens dat er wat moet gebeuren maar deze manier helpt ons gezamenlijk doel niet. Het wekt zelfs juist extra onnodige weerstand op. De boosheid komt bij mij daarmee vanuit de gemakzucht waarmee het invoeren van deze belasting wordt ingevoerd. De redenatie snap ik, maar de oplossing is gebaseerd op een route welke de meeste schade onder het draagvlak van duurzaamheid brengt. Dit zorgt juist dat duurzaamheid niet wordt ondersteund bij degene die sceptisch zijn en dat leefbaarheid juist wordt tegengewerkt. Het moet anders in mijn ogen. Simpel gezegd; ik hoop dat jullie de weg kiezen van een inspirerende leider zijn en niet die van verwijting. Kom eerst met betere alternatieven voor dat je de huidige manieren (letterlijk) afstraft. Ik kan de gestelde bedragen betalen maar in onze wijken leven vele mensen die het financieel minder breed hebben en die dit wellicht niet kunnen dragen. Daarbij is de realisatie dat mensen niet voor de lol een auto hebben belangrijk. Ik werk op vele industrieterreinen waar OV 2 tot 3x extra reistijd betekent. Voor mij is er daarmee geen alternatief maar ik krijg van jullie een boete (zo voelt het) omdat ik mij wil inzetten om een impact in de industrie te maken. Daarmee voelt het wel heel gemakkelijk om zonder de reisbewegingen goed te snappen, deze belasting in te voeren. Ik werk bijvoorbeeld niet in Haarlem omdat hier geen industrie is. Terwijl juist in de industrie de meeste impact op duurzaamheid kan worden gemaakt. De redenatie van het plan komt daarmee nu over als verwijten in plaats verleden tot een beter alternatief. Een leider durft de ongemakkelijk route te kiezen en laat zelf zien wat hij bedoelt; 1) Geen personenautos in eigendom van de gemeente + al het gemeente personeel komt met de fiets, ov of deelvoorzieningen. Parkeren voor eigen auto's is niet mogelijk. Waarom heeft de gemeente zelf personenauto's? Ik zie vaak genoeg personenauto's van de gemeente rijden. Als het OV en alle faciliteiten zo goed zijn, moet de gemeente toch een statement kunnen maken door alle personenauto's af te schaffen en enkel met deelfietsen, deelscooters en het OV te werken? En wellicht die ene keer dat een personenauto nodig is een deelauto te pakken die iedereen kan gebruiken... burgers, bedrijven en de overheid. Wees een leider en laat zien dat het werkt en wat oplevert. Geen personenauto's in eigendom van de gemeente + prive personenauto's zijn niet welkom. 2) OV zo goed als gratis voor iedere Haarlemer binnen de gemeentegrenzen. Een 1 euro 24 uurskaart bijvoorbeeld. Hiermee wordt voor alle korte afstanden ineens de auto veel minder interessant. 3) Bedrijventerreinen stimuleren. De lokale werkgelegenheid laat te wensen over in onze stad. Ik kan op 1 hand tellen binnen onze groep vrienden, kennissen en buurtgenoten wie er in Haarlem werkt. Dat vind ik echt het meest zorgelijk en hetgeen wat in dit hele verhaal totaal niet meegenomen wordt. 4) Haarlems fietsplan. Iedere burger in Haarlem mag een leasefiets krijgen en aan het eind van de periode afkopen. Dit zorgt dat we allemaal fitter worden en bijvoorbeeld elektrische fietsen ook bij minder bedelen krijgen. Hiermee valt een grote behoefte aan de auto weg want de elektrische fiets helpt tot een straal van 20km. Er zijn nog vele andere oplossingen te verzinnen. Ik zet mij dagelijks in om te laten zien dat duurzaamheid leuk kan zijn en veel ook kan opbrengen zonder als last over te kopen. Graag daag ik jullie uit tot hetzelfde. Mochten jullie hier een keer vanuit mijn ervaring over willen sparren, ik ben altijd beschikbaar. Zo heb ik laatst de provincie Brabant ook geadviseerd. Niet als consultant, geen geld aan gemoed, puur omdat ik de wereld voor mijn kinderen mooier wil achterlaten.

**Reactie college: B, F, M, O**

Het college realiseert zich dat bewoners hun auto nodig hebben voor het afleggen van werkverplaatsingen. Om deze reden kunt u per huisadres twee bewonersparkeervergunningen aanvragen (afhankelijk van de mogelijkheid van parkeren op eigen terrein).

**Aanpassing: Nee**

- 0162** Graag wil ik middels deze weg mijn inspraakreactie geven op de plannen om het betaald parkeren uit te breiden in Haarlem. Mijn inspraakreactie richt zich specifiek op de Roemer Visscher buurt in het vondelkwartier in Haarlem-Noord.
- Ten eerste het argument dat de gemeente inbrengt om het betaald parkeren in te voeren. De ontstane parkeersituatie zou in veel wijken tot groeiende problemen leiden. Onveilige parkeersituaties dienen te moeten worden aangepakt. Daar ben ik het volledig mee eens. Maar waar blijkt uit dat het een groeiend probleem is? De parkeerdruk is dan wel boven de 85% in het vondelkwartier maar als ik in mijn buurt een korte rondvraag houd ervaart vrijwel niemand dit als een probleem en is er zeker geen wens om betaald parkeren in te voeren. Ook zijn er geen ervaringen met hulpdiensten die niet ter plaatsen zouden kunnen komen. De gemeente lost daarmee dus voor de inwoners van deze buurt geen probleem op en voldoet daarmee ook niet aan een wens. Oftewel waarom doen we het? En waarom zijn de inwoners niet bevraagd naar hun wensen en behoeften om dat vervolgens naast de data te leggen. In de Indische buurt is een dergelijk onderzoek gedaan en daaruit blijkt dat meer dan 70% tegen betaald parkeren is. Hier wordt zomaar overheen gestapt is dat wat het college ziet als participatie met de samenleving? Ten slotte leven we in een tijd dat alles duurder wordt. Als het college dan toch overweegt om vergunning parkeren in te voeren. Waarom dan een tarief. U kunt toch ook uitgaan van een maximum aantal vergunningen zonder daar voor kosten in rekening te brengen. Ik denk dat dit de pijn van veel inwoners zal wegnemen. Ten slotte vraag ik een ruimhartige tegemoetkoming voor bezoekers. Veel inwoners zijn afhankelijk van familie voor het oppassen op kinderen. Het zou fijn zijn als er de mogelijkheid is om bezoekers gratis te laten parkeren.

**Reactie college: A, G, H, I, P**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. Uit de parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, blijkt dat de parkeerdruk in het Vondelkwartier (waar de Roemer Visscherbuurt onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 98% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn. Een oorzaak hiervoor is dat in de wijk veel wordt geparkeerd op locaties waar dit officieel niet is toegestaan. Dit soort parkeerplaatsen tellen niet mee als parkeercapaciteit terwijl de (fout) geparkeerde auto's wel worden meegeteld in de parkeerdruk.

**Aanpassing: Ja**

- 0163** Ik volg de noodzaak tot verduurzaming, maar ik ben het volledig oneens met de voorgestelde nota voor uitbreiding van betaald parkeren. Allereerst herkennen wij ons niet in de redenering dat de parkeerdruk te groot wordt. Bij ons thuis is het vrijwel altijd mogelijk om voor onze deur te parkeren. Ik zie in de buurt ook geen problemen met parkeren die de verkeersveiligheid of leefbaarheid zouden schaden. We zien dan ook niet in hoe het invoeren van betaald parkeren van toegevoegde waarde is voor ons als bewoners. Uit de nota blijkt dat de gemeente het gebruik van de auto wilt ontmoedigen. Dit snappen wij en voor beweging binnen de stad gebruiken wij zelf ook voornamelijk de fiets. Echter, voor ons werk zijn zowel mijn vrouw als ik afhankelijk van onze auto's. Wij werken buiten de stad en komen op plaatsen en tijdstippen waarbij de voorgestelde alternatieve manieren van vervoer geen optie zijn. Wij zullen dus geen afstand kunnen doen van onze auto's en ik weet dat dit voor veel burens hetzelfde geldt. Het invoeren van betaald parkeren zal dus wezenlijk niets veranderen aan de parkeerdruk, maar zorgt wel voor een buitenproportionele investering van geld en middelen van de gemeente en uiteindelijk een hogere rekening voor de burgers. Ik vind dit een slecht idee en denk dat de middelen beter op een alternatieve manier ingezet kunnen worden om de leefbaarheid in Haarlem te vergroten.

Tot slot vind ik de manier van communiceren over dit plan bijzonder vreemd. Met de beginzin: "In Haarlem wordt betaald parkeren de komende tijd uitgebreid." (bron: [haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)) wordt gesuggereerd dat dit plan al officieel is, maar hier kunnen burgers nog inspraak op doen en moet de gemeenteraad nog over stemmen. Dit komt op mij over alsof het college van B&W het plan erdoorheen wil drukken zonder rekening te houden met procedurele stappen of democratische grondslagen, en dat roept bij mij toch wel vragen op over de achterliggende motieven.

Ik hoop dat de gemeenteraad de enige juiste beslissing neemt door deze nota af te wijzen.

**Reactie college: A, B, O**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Als uw wijk in aanmerking komt voor parkeerregulering, dan betekent dit dat de parkeerdruk hoger is dan 85%. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

Het college heeft de Nota uitwerking parkeerregulering ter inspraak gelegd om de reacties vanuit de stad op te halen.

**Aanpassing: Nee**

- 0164** Ik ben tegen betaald parkeren in het houtvaartkwartier. Je moet met vignetten gaan werken. Ipv vergunningen. Het merendeel van de geparkeerde autos in de wijk overdag zijn van de medewerkers van de gemeente Haarlem. die hun vouwfietsjevuut de auto halen en richting het gemeentehuis rijden. Een vignet gaat dit tegen. Wij als burger hoeven niet te boeten voor het financiële wanbeleid van de gemeente haarlen. Daarnaast zijn de prijzen te hoog van de vergunningen. Er moet ook een derde auto mogelijk zijn omdat onze kinderen niet meer door kunnen stromen naar een betaalbare huurwoningen ook dankzij de gemeente Haarlem, kijk alleen al naar de hoge huurprijzen van plaza haarlem. Deze kinderen blijven langer thuis wonen kaar zullen ook naar hun werk moeten en niet iedereen kan met het openbaar vervoer naar hun werk

**Reactie college: G**

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking Parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn bijgebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing: Ja**

- 0165** Ik ben er tegen. Er is hier totaal geen parkeeroverlast. Dit kost onnodig geld! Daarbij heb ik achter mijn huis een garageplein. (eigen terrein van de garage-eigenaren)En ik voorzie dat daar straks mensen zodanig gaan parkeren dat ik mijn garage niet meer uit kan.

**Reactie college: A, C**

Omdat dit garageplein op eigen terrein is gelegen, zult u bij oneigenlijk gebruik van het garageplein met de eigenaar van het terrein naar een passende



oplossing moeten zoeken. Dit kan bijvoorbeeld door het afsluiten van het terrein met een hekwerk of een slagboom.

**Aanpassing:** Nee

- 0166** Ik vind het een goede zaak dat (tweede) auto's gaan worden geweerd uit Haarlem en ben dan ook voor de uitbreiding van het betaald parkeren. Voor buitenwijken, zoals het Oosterduinkwartier, zal op korte termijn de bereikbaarheid met OV en de beschikbaarheid van deelauto's wel flink moeten worden verbeterd. Verder vind ik dat voor het aanvragen van een eerste parkeerplek op straat altijd het tarief voor een eerste auto moet worden gehanteerd, ook wanneer het om een tweede auto gaat omdat je je eerste auto op eigen erf hebt staan. Daar is immers voor betaald in de koopsom van de woning.

**Reactie college:** M

Door de aanwezigheid van een parkeerplaats op eigen terrein vervalt het recht op een 1e bewonersparkeervergunning. Voor de 2e vergunning geldt het reguliere tarief dat voor deze vergunning geldt. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem.

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee

- 0167** Goed dat parkeren wordt gereguleerd.  
Ik woon bij het bruggetje over de Leidsevaart aan de Prinsessekade. Hier staat het vol met alle auto's van bewoners van de overkant van de vaart. Daar zijn de huizen in - tig appartementen opgedeeld.

Ik ben voor parkeervergunning voor bewoners in de straat waarvan de eerste gratis is en volgende betaald, progressief oplopend.  
Verder een app waar je bezoekers gratis beperkt aantal uren of bescheiden betaald mee kan laten parkeren.

**Reactie college:** G, P

Uw suggestie om de parkeervergunning voor de 1e auto gratis te doen past niet in het gemeentelijk beleid. Een systeem van parkeerregulering is niet gratis; er zijn kosten mee verbonden. Het principe van kostendekkendheid leidt ertoe dat voor een parkeervergunning moet worden betaald.

Voor de 2e parkeervergunning geldt al een hoger tarief. Hiermee is sprake van een aanmoediging om het bezit en gebruik van de 2e auto te heroverwegen; dit past bij de gewenste mobiliteitstransitie waar de gemeente Haarlem op inzet.

U vraagt om een app waar bezoekers gratis of bescheiden betalend een beperkt aantal uren kan laten parkeren. Dit is er al. Deze regeling bezoekersparkeren gaat ook gelden voor de wijken waar betaald parkeren wordt uitgebreid. U vindt meer informatie over de bezoekersregeling op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

- 0168** Ontvangen op 06-11-2022:  
Beste gemeente Haarlem,

Met verbazing heb ik gelezen over de plannen voor invoering van betaald parkeren in de Indische Buurt, helemaal nadat de uitslag van het referendum eerder dit jaar een overduidelijk nee was en er door de gemeente via een brief werd gecommuniceerd dat deze uitslag zou worden overgenomen. Maar niets blijkt minder waar. De plannen waren blijkbaar nooit van tafel.

Waar het mij om gaat is dat ik niet tegen regulering van het parkeren ben (alhoewel de onderbouwing zeer twijfelachtig is blijkens het onderzoek), maar wel de manier waarop en de daarmee gepaarde kosten voor de bewoners die op dit moment toch al met veel hogere kosten (energie, boodschappen,

etc.) te maken hebben. Hier doet de gemeente dan nog een schepje bovenop. Realiseert de gemeente zich niet dat veel mensen niet een auto voor de lol maar uit bittere noodzaak hebben? En wanneer deze gezinnen met een extra kosten post van 532 euro voor 2 auto's geconfronteerd worden heeft dat zeker implicaties. Want dit is geld wat niet aan andere zaken kan worden uitgegeven. Ook de lokale middenstand zal dit merken in het uitgaven patroon van deze mensen.

Daarom mijn vragen hier:

- Waarom is het eerdere referendum volledig genegeerd en zet de gemeente stoïcijns haar plannen door?
- Er wordt gesproken over een te hoge parkeerdruk, waarom is de gemeente dan voornemens om parkeerplaatsen weg te halen zodra de druk minder wordt. Hierdoor wordt de druk weer hoog?
- Waarom zijn de kosten zo hoog, vooral voor C gebied? Wat maakt het onderscheid tussen C en D?
- Waarom wordt er niet naar alternatieve oplossingen gekeken? Deze kunnen zijn:
  - A) Weer bedrijfswagens uit de wijk. Deze nemen veel ruimte in en zijn te groot voor de straten. Zorg voor een faciliteit waar men deze auto's kan parkeren.
  - B) Voer enkel betaald parkeren gedurende de avond in wanneer de parkeerdruk hoog is. Dit gebeurt in bepaalde buurten in Den Haag en werkt tot volle tevredenheid van een ieder.
  - C) Stel de eis in dat bij elk nieuwbouwproject groter dan bijvoorbeeld 10 wooneenheden er een parkeergarage onder de grond moet komen.
  - D) Verlaag de tarieven in omliggende garages
  - E) Verbetering van het OV, nu wordt er juist in gesneden
- Waar baseert de gemeente het gegeven op dat bewoners overlast ervaren? Heeft de gemeente hier concrete cijfers van en zo ja, waarom handhaaft de gemeente dan niet actiever op overlast?
- Wat is de gemeente voornemens te doen met de inkomsten van het parkeren / de parkeervergunningen?
- In geval dat bewoners de vergunning niet kunnen betalen (ik heb het hier vooral over de tweede auto), wat is dan het plan van de gemeente?

Ik waardeer het zeer wanneer u bovenstaande in aandacht neemt en zie uw antwoord graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Ontvangen op 18-10-2022:

Geachte heer Wienen, heer Berkhout, Beste Jos, Beste Robbert, Met verbazing heb ik de brief over de invoering van betaald parkeren gelezen. Ik ben zelf woonachtig aan de [woonadres inspreker] en word hier dus ook door getroffen. Wat mij nog meer verbaasd, is dat er eerder dit jaar een referendum is gehouden over de invoering van betaald parkeren in de Indische Buurt (zie bijgevoegd) met als uitkomst dat meer dan de helft van de respondenten tegen was maar dat dit blijkbaar niet telt. Ik vind het schokkend om te lezen, en van minachting voor bewoners van mijn wijk getuigen, nu ik lees dat er al sinds 2021 aan de huidige plannen gewerkt wordt. Dat referendum deed er dus totaal niet toe blijkt nu. Ik zal dan ook bezwaar tegen de plannen maken via de geboden weg maar wil graag van u vernemen waarom u deze route heeft gekozen? Op deze manier verliest de burger elk vertrouwen in de politiek want de aanvankelijk gevraagde inspraak doet er toch niet toe blijkt nu. Destijds waren veel buurtgenoten er al van overtuigd dat het referendum niks uit zou halen en helaas blijken ze nu gelijk te hebben. Ik snap het gewoon werkelijk waar niet dat u op zo met de mensen omgaat die u het mandaat hebben gegeven om hun belangen te vertegenwoordigen. Het effect dat dit heeft op het vertrouwen in de overheid laat u blijkbaar onberoerd. Daarnaast is het voor mij volstrekt een raadsel hoe het invoeren van een vergunning het autobezit zou verminderen. Ik, en met mij vele buurtbewoners, hebben de auto niet voor de lol, maar als bittere noodzaak (woon - werk, slecht ter been, hulp aan familie, etc.) en dit gaat nu nog eens extra belast worden, juist in een tijd waarin veel mensen het al financieel moeilijk hebben. Tegelijkertijd is het ook nog eens zo dat de frequentie van het OV in Noord wordt verminderd. Misschien zie ik iets over het hoofd, ik hoop het echt, vandaar dat ik uw reactie met veel belangstelling tegemoet zie.

**Reactie college:** [G](#), [H](#), [I](#), [L](#), [M](#), [O](#)

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Het is de bedoeling dat door het invoeren van betaald

parkeren er (op termijn) meer ruimte komt voor groen, spelen en ontmoeten in de wijken. Hiervoor is in de Nota uitwerking parkeerregulering het aanpasbare vergunningenplafond opgenomen (zie paragraaf 4.4 van de nota).

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

Het college hanteert voor de uitbreiding van parkeerregulering het principe van kostendekkendheid. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie.

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

**Aanpassing:** Ja

- 0169** Ik ben een senior, slecht ter been en wil graag met mijn auto naar medische afspraken en deelnemen aan sociale activiteiten. Parkerregulering levert veel gedoe op (betalen en met de telefoon) en ik ben bang dat ik dat toch afstanden moet lopen wat niet meer kan. Als in mijn omgeving het parkeren moeilijk wordt gemaakt vrees ik dat er niemand meer bij mij langs komt. Er zijn immers al weinig parkeerplekken beschikbaar.

**Reactie college:** P

U uit uw zorgen over gedoe met betalen en telefoon. Onze parkeerproducten hebben we geprobeerd zo makkelijk mogelijk te maken. Het college hoopt dat u er snel wegwijs in vindt, hier wordt u mee geholpen bij de invoering.

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor u en uw bezoek een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning.

**Aanpassing:** Nee

- 0170** Prima voorstel door het waterbed effect is het beter om dit voor heel Haarlem te doen. uitgesloten wijken, krijgen dan extra parkeerdruk Men heeft een hekel om voor parkeren te betalen, zeker voor de 2e of 3e auto zoekt men een goedkopere oplossing.

**Reactie college:** D

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. Het college monitort de parkeerdruk in de komende jaren in heel Haarlem. Afhankelijk van de parkeerdruk wordt parkeerregulering in andere delen van de stad ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee

- 0171** Ontvangen op 06-11-2022: Ik begrijp niet hoe door het invoeren van betaald parkeren het aantal auto's kan worden terug gedrongen. Op een enkele uitzondering na blijft iedereen auto rijden. Het tegengaan van het zgn. canadees parkeren zal in menige straat tot problemen leiden. Geen brandweerauto, vuilniswagen of vrachtauto kan meer door zo'n straat zonder auto's te beschadigen. Oplossing is het eenzijdig in zo'n straat parkeren, wat het probleem van waar laat ik mijn auto nog groter maakt en kan leiden tot ruzie tussen bewoners, omdat de een te ruim parkeert en de ander de auto van een ander klem zet. Dat het invoeren van

betaald parkeren kosten neutraal zou zijn is volgens mij een gotspe. Het eerste jaar misschien wel om alle maatregelen te bekostigen, maar daarna kost het alleen het jaarsalaris van een paar ambtenaren om de aanslagen te versturen en te controleren of iedereen betaald heeft. Als het gemiddeld €100 per auto kost en er 60000 auto's moeten betalen dan brengt het 6 miljoen per jaar op en dat jaar op jaar.

Ontvangen op 29-11-2022:

De argumenten dat de vele auto's het trottoir blokkeren voor kindervagens en rollators/invalidewagens is een kul reden om betaald parkeren in te voeren, daar er overdag weinig parkeerdruk is en bovengenoemde wagens/rollators in de avond weinig op straat zijn. Het trottoir wordt meer geblokkeerd door geparkeerde fietsen, motoren en dergelijke bij huizen die geen achterom hebben en de voetgangers worden ook gehinderd door fietsers die hier in de Meeuwenstraat over de stoep fietsen. Door een plafond in te stellen aan afgegeven vergunningen worden huizen bij verkoop minder waard als nieuwe bewoners geen parkeervergunning krijgen. Ook het argument dat er meer groen moet komen is een kul argument, daar hier in Noord het Schoterbos ligt, de Hekslootpolder dichtbij is en er in Santpoort Noord ook een park op loopafstand ligt. Ook duin en Mooie Nel zijn dichtbij.

**Reactie college: A, B, F**

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan en parkeren op eigen terrein stimuleren. Daarnaast komen adressen voor maximaal twee parkeervergunningen in aanmerking. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden.

**Aanpassing: Nee**

**0172** Goedenavond, graag een reactie op het voornemen om betaald parkeren te maken van onze wijk (Ramplaankwartier). Tot op de dag van vandaag kan ik probleemloos parkeren in onze wijk. Er is in de buurt de afgelopen maanden geen onderzoek gedaan of er sprake is van grote parkeerdruk. Er is wat ik hoor in mijn omgeving volstrekt geen draagvlak voor betaald parkeren.

**Reactie college: A, C, E**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Duinwijk (waar het Ramplaankwartier onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om het Ramplaankwartier (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

**Aanpassing: Nee**

**0173** L.s.,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;

- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt West, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [I](#), [J](#), [Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt-west onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

- 0174** De gemeente wil in mijn wijk, Haarlemmerhoutkwartier (Koninginnebuurt), betaald parkeren gaan invoeren. In april 2022 heeft meer dan de helft van de bewoners van Koninginnebuurt-Zuid en een deel van de Floraparkbuurt middels een geldig gemeentelijk parkeeronderzoek aangegeven dat zij zelf NIET willen dat er betaald parkeren in de wijk wordt ingevoerd. Vervolgens krijgen wij te horen dat de gemeente, een vertegenwoordiging van de bevolking?, toch doodleuk betaald parkeren wil gaan invoeren. De gemeente maakt dus misbruik van haar bevoegdheid door de uitkomst van de eerdere enquêtes/referenda naast zich neer te leggen en haar eigen zin door te drukken. Deze handelwijze wekt sterk de indruk dat dit besluit niet is genomen om de parkeerdruk in de desbetreffende wijken te verlagen maar dat het betaald parkeren wordt ingevoerd om de gemeentekas te spekken en daar is uw bevoegdheid niet voor bedoeld, détournement de pouvoir! Een tweede punt van aandacht: bij invoering van betaald parkeren kunnen bewoners met een 'eigen' parkeergelegenheid slechts 1 vergunning krijgen en wel tegen de fors hogere prijs van een tweede vergunning! Dat is je reinste rechtsongelijkheid: Mijn buurtgenoot zonder eigen parkeergelegenheid kan dus voor de 1e vergunningprijs OVERAL in de buurt parkeren en ik ben gehouden aan mijn kleine carport. Daarenboven zijn de carports van veel huizen hier gemaakt in de jaren '80: Smal, dus als er een (kleine) moderne auto staat kan er geen fiets meer in of uit. Ik verzoek u met klem het besluit om betaald parkeren in te voeren in de Koninginnebuurt te heroverwegen en in te trekken.

**Reactie college:** [E](#), [I](#)

Door de aanwezigheid van 1 parkeerplaats op eigen terrein vervalt het recht op een 1e bewonersparkeervergunning. Voor de 2e vergunning geldt het reguliere tarief dat voor deze vergunning geldt. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem.

**Aanpassing:** Nee

0175

L.s.,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Vogelenbuurt - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 29 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Vogelenbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Vogelenwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

Het is de bedoeling dat door het invoeren van betaald parkeren er (op termijn) meer ruimte komt voor groen, spelen en ontmoeten in de wijken. De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. Daarnaast stelt de gemeente middelen beschikbaar voor maatregelen op het gebied van vergroening en herinrichting van straten.

**Aanpassing:** Nee



0176

L.s.,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Vogelenbuurt - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 57 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Vogelenbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Vogelenwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

0177

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt

doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Vogelenbuurt - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 21 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Vogelenbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

#### **Reactie college: A, E, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Vogelenwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

#### **Aanpassing: Nee**

**0178** Het is zeer pijnlijk dat de gemeente Haarlem eerst vraagt aan de inwoners door middel van enquête of er interesse is vanuit de wijk voor betaald parkeren. Hiervan heeft meer dan 60 procent aangegeven hier geen interesse in te hebben. Dat de gemeente nu het plan wilt doorvoeren geeft aan dat de gemeente niet luistert naar de wensen van de inwoners. Daarnaast betekent betaald parkeren geen enkele garantie dat ik de auto voor de deur kan parkeren.

Daarnaast wordt er wat geroepen over duurzaamheid en leefbaarheid van de wijk. Ik zie geen concrete uitwerkingen van dit plan en dat maakt mij nog meer zorgen. Ik denk dat wij als inwoners beter weten wat er in de wijk Houtvaartkwartier speelt dan de gemeente laat staan de politieke partijen

#### **Reactie college: B, I**

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor uw auto een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning. Het college kan niet garanderen dat na de invoering van parkeerregulering iedere vergunninghouder altijd in zijn of haar eigen woonstraat kan parkeren.

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee

0179

LS,

In de Duinwijk herken ik het geschetste probleem absoluut niet. Er is royaal plaats voor parkeren, er staan geen auto's op kruispunten geparkeerd of anderszins gevaarlijke situaties. Wij zijn juist (mede) dit jaar uit het centrum van Haarlem verhuisd zodat we geen parkeerproblemen meer hebben. En nog belangrijker: dat wij ook s avonds of in het weekend normaal bezoek kunnen ontvangen zonder dat dit torenhoge parkeer kosten oplevert. Dat dit in het centrum zo is valt te begrijpen, maar in een rustige wijk als dit zou dat echt absurd zijn.

Wij stemmen dus TEGEN de invoering van betaald parkeren voor bewoners EN bezoekers van bewoners in de Duinwijk.

Dat er eventueel betaald parkeren gaat gelden voor bezoekers of bewoners van andere wijken zouden wij ons nog kunnen voorstellen om te voorkomen dat andere wijken hier gratis komen parkeren.

Met vriendelijke groet

**Reactie college:** A, C, N, P

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Duinwijk (waar Ramplaankwartier onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Ramplaankwartier (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

0180

Ik vind het frapant dat de huidige bewoners moeten opdraaien voor de kosten van een ander. Ik woon zelf in de Kleverparkbuurt en vind altijd een plekje.

Waarom niet een blauwe zone, als het grootste probleem is dat mensen te lang hier parkeren? En bewoners krijgen een vrijstelling. Of inderdaad het aanpakken van tweede auto's, wat hier in de wijk veel het geval is.

Mijns inziens zijn er legio mogelijkheden om ook bewoners tegemoet te komen, en niet hen te straffen voor het parkeergedrag van derden.

Ook zie ik in de communicatie iemand voorbijkomen die spreekt namens "de bewoners", echter is dit slechts een kleine groep bewoners aan de Verspronckweg. Het probleem is eerder dat men niet direct voor de deur kan parkeren dan dat er geen plek is in de buurt.

**Reactie college:** A, K

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm

van betaald parkeren met parkeervergunningen.

**Aanpassing:** Ja

- 0181** Ik hoop dat het toekomstige parkeerbeleid het aantal auto's een beetje zal terugdringen, want parkeren in je eigen buurt wordt steeds meer een uitdaging. Het is ook opvallend dat er steeds meer gebruikers van campers zijn die deze voertuigen ook voor dagelijks woon-werkverkeer gebruikt en daarom het voertuig niet meer in een stalling plaatsen. Dit soort voertuigen zouden niet in aanmerking moeten komen voor een parkeervergunning. Daarnaast zijn alle bedrijfsbusjes die elke dag mee naar huis gebracht worden ook enorme ruimte verslinders.

**Reactie college:** Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan en parkeren op eigen terrein stimuleren. Daarnaast komen adressen voor maximaal twee parkeervergunningen in aanmerking. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk. Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) mogen campers, caravans en kampeerwagens maximaal 3 dagen in de wijk worden geparkeerd. Bij de gemeente kan daarvoor een tijdelijke parkeervergunning worden aanvragen.

**Aanpassing:** Nee

- 0182**

Ls,

De uitbreiding betaald parkeren parkeerbeleid nota is mi niets meer en minder dan ordinaire gemeentelijke geldklopperij.

Draagvlak onderzoek wordt terzijde geschoven. U vraagt zich nog af waar het afkalvende vertrouwen van mensen in politiek vandaan komt?

De bestaande problemen in de randwijken van het centrum zijn doeltreffend aan te pakken met een parkeerverbod tussen 18u en 09u, parkeren slechts toegestaan voor bewoners.

De besloten redenering dat er een parkeerdruk moet bestaan van meer dan 85% in alle wijken waar nu een voorstel tot invoeren betaald parkeren ligt is een gotspe. In bijna alle wijken komt deze parkeerdruk niet eens in de buurt van 85%.

Middels gemeentelijk onderzoek is de parkeerdruk gemeten in de Corona- dus thuiswerk- tijd? Werkelijk? Ga U schamen.

Als dan ook nog uit een voetnoot van de nota zelf blijkt "Dat de Gemeente een fors bedrag zal derven als de uitbreiding van betaald parkeren niet wordt doorgezet" is de cirkel compleet.

Ophouden met die onzin, en de werkelijk bestaande parkeerproblemen van de wijken gelegen aan de rand van Haarlem centrum bv middels een nachtelijk parkeerverbod oplossen.

**Reactie college:** A, E, F, I

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee**0183**

Geachte heer/mevrouw.

Het betaald parkeren in de vogelenwijk. Ik woon in de caninefatenstraat en betaald parkeren lost mijn inziens het probleem niet op.

Daar de auto's van de bewoners zijn en niet van anderen. Helaas is de huizenprijs zodanig dat men met zijn 2e moet werken. En het O.V wordt alleen maar terug geschroefd.

Ook thuiswonende werkende kinderen die geen huisvesting kunnen vinden hebben auto's.

Het asociaal parkeren op stoepen en kruispunten wordt ook niet opgelost. Maar mijn inziens door handhaving wel.

En daar zou nu al mee begonnen kunnen worden.

Echter heb ik vernomen dat er geen mensen zijn om te handhaven die zijn in Schalkwijk waar ze dit meer nodig hebben echter is het te triest voor woorden om te wachten tot onze wijk ook zo achteruit gaat dat dit nodig is.

Als alternatieve parkeerplek word aan gegeven uit te wijken naar een parkeergarage die is er echter niet in onze wijk.

Nog een probleem het aantal vergunningen wat uit gegeven wordt na de 1e uitgifte word beperkt ik zie dit als waarde vermindering als ik mijn huis ga verkopen.

Hoe kunnen overdag bezoekers van kleine zelfstandige bv. pedicure's nog in de wijk parkeren?

Waarom word deze parkeerregeling niet ingevoerd in de planetenwijk en bomenbuurt?

En waarom wordt er geen enquête gehouden onder alle bewoners?

Mvg,

**Reactie college:** **B, I, J, L**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidwijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. In het Te Zaanenkwartier (waar de Planetenwijk onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. In het Ter Kleefkwartier (waar de Bomenbuurt onderdeel van is) is wel sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger, hier wordt dan ook parkeerregulering ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee**0184**

Voor ons 65 plussers weer extra kosten ,

Laat 1 auto vrij parkeren en iedere auto meer flink betalen.

Ook wij hebben te maken met veel onderhuur en opsplitsing van huizen met tot gevolg heel veel extra auto's.

**Reactie college:** **G**

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het

gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Nee

- 0185** Het 'parkeerprobleem' komt deels door auto's van bewoners, maar ook door het plaatsen van de ondergrondse vuilcontainers en de vele klussenbussen. Kijk liever hoe je de openbare ruimte praktischer in kunt richten.  
In onze wijk Indische buurt Noord zijn parkeervergunningen echt niet nodig. Belachelijk idee. Geldklopperij.

**Reactie college:** F

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

**Aanpassing:** Nee

- 0186** Waarom wordt de Te Zaanenkwartier er niet bij betrokken?

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. In het Te Zaanenkwartier is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de pakeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

**Aanpassing:** Nee

- 0187** Betaald parkeren heeft s negatief effect dat mensen maar 1 auto gaan rijden. De reden dat dat onverstandig is, is omdat we graag electrificatie wensen. Betaalbare elektrische autos voldoen in 80 a 90 % van de gevallen. Max 100 km range en max 2 personen. Voor de andere gevallen (vakantie familiebezoek) is er een grotere auto nodig. Deze is zeker op dit moment nog niet elektrisch te koop (betaalbaar). Om electrificatie te stumuleren zou je daarom niet het bezit moeten ontmoedigen.

Een plaats voor de deur en een verderop in een parkeergarage waarbij je met beide kentekens kan staan (zonder administratieve rompslomp) zorgt ervoor dat de straat niet overvol is en toch aan bovenstaande voldaan kan worden. De elektrische auto een 0 tarief geven en alle tweede autos zijn in no time elektrisch.

**Reactie college:** De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Elektrische voertuigen leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen, echter voor elektrische auto's zijn ook parkeerplaatsen nodig.

**Aanpassing:** Nee

- 0188** L.s.,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).



In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt Zuid, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bijvoorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van winkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 26 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen de meeste buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt Zuid is het draagvlak niet gemeten. In de buurt zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

Mvg,

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0189** De onderbouwing van deze potsierlijke maatregel geeft op geen enkele wijze aan hoe het parkeerprobleem door betaald parkeren eigenlijk wordt opgelost. Dat is bijzonder kwalijk, zeer onprofessioneel en draagt daardoor helaas weer bij aan het toch al enorme verlies van vertrouwen in de (gemeentelijke) politiek. Je zou de term onbehoorlijk bestuur met recht kunnen toepassen op deze casus. Daarnaast is de communicatie stuitend bot, onzorgvuldig en manipulatief. Een fatsoenlijke ambtenaar zou zich werkelijk moeten schamen om op deze wijze om te gaan met de burgers waarvoor hij/zij uiteindelijk werkt. Doe op zijn minst een poging om een heldere uitleg te geven over het probleem, de maatregel en hoe het probleem concreet wordt opgelost met de invoering van deze maatregel. Geef daarbij ten minste specifiek aan hoe de omvangrijke door ons burgers te betalen parkeerinkomsten concreet en geloofwaardig gaan bijdragen aan de oplossing van de parkeerdruk in de wijken. Met de huidige wazige communicatie en inconsistente redentaties is deze

aanpak een schoolvoorbeeld van een onbetrouwbare en incapabele gemeentelijke overheid.

Vriendelijke groet,

**Reactie college: B**

We doen ons uiterste best om zo duidelijk mogelijk te communiceren. Deze nota is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid (vastgesteld door de gemeenteraad in 2021) waarvoor een breed participatieproces is georganiseerd. In het Mobiliteitsbeleid is bepaald dat betaald parkeren wordt ingevoerd in wijken met een hoge parkeerdruk. In juni 2022 is dit nogmaals bevestigd in het coalitieakkoord. Deze nota is er nu een uitwerking van. Op [haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren) vindt u alle informatie over het beleid inclusief een video, een kaart en parkeeronderzoeken. Op [haarlem.nl/meer-informatie-uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/meer-informatie-uitbreiding-betaald-parkeren) staat ook meer informatie.

**Aanpassing:** Nee

**0190** Betaald parkeren lost het parkeerprobleem niet op. Mensen gaan echt hun auto's niet weg doen.

Dan nog beter een verbod op meer dan 2 auto's per huishouden. En een verbod op bakfietsen op de stoep. Handhaven op parkeren op hoeken etc etc. Maar een vergunning invoeren is puur en alleen geldklopperij.

**Reactie college: B, F, L**

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee parkeervergunningen worden aangevraagd.

Op dit moment wordt er al handhavend opgetreden tegen foutparkeren. Maar handhaven zorgt er niet voor dat de schaarse parkeerruimte beter wordt verdeeld. Omdat er op veel plekken meer auto's dan beschikbare parkeerplekken zijn, is parkeerregulering nodig om dit op te lossen. Ook bevordert een intensievere handhaving op foutparkeren de gewenste mobiliteitstransitie niet. Bovendien zorgt meer handhaving er ook niet voor dat mensen met een parkeerplek op eigen terrein daar gaan parkeren. Dit wordt wel geregeld door de invoering van betaald parkeren omdat mensen met parkeermogelijkheid op eigen terrein geen vergunning krijgen voor de (1e) auto.

**Aanpassing:** Nee

**0191** Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb). In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien: - de parkeerdruk op meer dan 85% ligt; - er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat. In onze wijk Dietsveld wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast. De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen. Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1 De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2 De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1 De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders. In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en – daarmee – een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3 Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.  
ad. 4.1.2 Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak – Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3 Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandelijk graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2 Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV? Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.
2. De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
3. Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie deze zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college: A, E, F, I**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Vogelenwijk (waar Dietsveld onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn. De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0192** Wij hebben een garage achter ons appartement hoe zit het met deze voorziening

**Reactie college:** Een garage(box) geldt als parkeren op eigen terrein (als deze aan bepaalde minimale afmetingseisen voldoet). Bij de uitbreiding van parkeerregulering hanteert het college het uitgangspunt dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering wordt gebracht op het aantal parkeervergunningen dat op een woonadres kan worden aangevraagd. Bij één parkeerplaats op eigen terrein vervalt het recht op een 1e bewonersvergunning, bij twee of meer eigen parkeerplaatsen vervalt het recht op een 1e en 2e bewonersvergunning.

**Aanpassing:** Nee

**0193** Beslist niet de oplossing. Vlak bij de stad is begrijpelijk omdat buitenstaanders de auto in de buurten parkeren maar in deze wijken is het alleen maar geld binnen halen. Je kunt je auto ook niet in omliggende wijken kwijt, omdat het beleid overal zo is, dus is het water naar de zee dragen en blijft het net zo druk met parkeren. Het parkeerprobleem wordt hiermee NIET opgelost.

Optie 1: Zorg ervoor dat mensen maximaal 2 auto's per gezin kunnen hebben.

Optie 2: belast auto's per strekkende meter; een klein autootje is dan een stuk aantrekkelijker dan de enorme sleeën die veel mensen hebben, en neemt veel minder ruimte in.

Optie 3: meer plekken voor (electrisch) autodelen. Vaak kan de 2e auto dan weg.

**Reactie college:** **B, F, N**

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee bewonersparkeervergunningen worden aangevraagd.

Het college heeft geen regeling om auto's op basis van lengte te kunnen beprijzen.

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee

**0194** Betaald parkeren is vooral goed voor de kas van de gemeente. De gemeente heeft doelbewust de Vondelweg waar ik aan woon omgebouwd tot een ringweg waardoor ik een geweldige toename van verkeer heb ervaren over de afgelopen jaren. Er wordt veel en hard gereden ook door veel zwaar verkeer. Dus nu betalen voor leefbaar en groen? De parkeerdruk zal echt niet dalen, de leefbaarheid heeft de gemeente al te grabbel gegooid. Als het echt zou helpen zou het leuk zijn, maar ik geloof daar niets van.

Ik zou meer vertrouwen hebben in de oprechte bedoelingen van de gemeente als de eerste vergunning aan bewoners gratis verstrekt zou worden. Tweede auto's en bedrijfsbusjes dan ter ontmoediging een hoog tarief laten betalen zou een alternatief zijn.

**Reactie college:** **B, F, G**

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan en parkeren op eigen terrein stimuleren. Daarnaast komen adressen voor maximaal twee parkeervergunningen in aanmerking. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt

tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Nee

0195

Ik zie in de wijk Oosterduin, waar ik woon, geen parkeerprobleem en dus ook geen reden om dit beleid daar door te voeren.

Ik begrijp dat de operatie kostendekkend wordt uitgevoerd, maar zie daar geen onderbouwing voor. Uit ervaring weet ik dat je alles kunt rechtrekenen en dat ik de cijfers van de basisaannames zeker moet in vraag stellen. Vermits die nu niet getoond worden heeft u mijn vertrouwen niet.

Het parkeerbeleid is een melkkoe van de gemeenten. Overtuig me dat dat niet zo is in Haarlem. Bijvoorbeeld door de jaarlijkse stijging van de kosten te maximaliseren.

In onze wijk hebben alle huizen een voortuin, meestal groot genoeg om 2 voertuigen in te parkeren. Ik stel voor om voortuinparkeren in te voeren zodat de straat niet bezet wordt.

En dan vooral het belangrijkste: Veiligheid

minder geparkeerde auto's, een opener verkeersbeeld.... Gaat leiden tot nog hogere snelheden (max 30km gebied) van al die busje van couriers, maaltijdbezorgers, en wat er nog meer verzonden wordt in de platformeconomie. Wat gaan jullie hier aan doen?

**Reactie college:** A, C, F

U doet de suggestie om voortuinparkeren in te voeren. Het college kiest hier niet voor omdat dit leidt tot complexe situaties wat betreft in- en uitrijden. Ook leidt voortuinparkeren tot extra verstening, wat niet gewenst is vanuit duurzaamheidsdoelstellingen.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Ja

0196

Te gek voor woorden. Van zelfsprekend is 85% niet bezet, maar bijna 100%. Wanneer je er van uitgaat dat bij elk huis wel een auto voor de deur staat, is vanzelfsprekend dat de straten bezet zijn. In overleg met de burens los het probleem zich vanzelf op.

Dat de straat smaller is, is de schuld van de gemeente zelf, bij het vernieuwen van het riool zijn de trottoirs en tegel breder gemaakt, dit was makkelijker om te bestraten!

Twee maal een tegel is 60 cm van de weg, was onnodig en het trottoir is onnodig breed. In parkeren gaat moeilijker dan voorheen, want 60 cm. is dan heel wat!

Het is geldklopperij van de gemeente en geeft de ambtenaren weer extra werk.

Wordt er 's nachts niet betaald, tussen 23.00 uur en 9.00 uur?

**Reactie college: F**

In parkeerzone C geldt tussen 23.00 en 9.00 uur geen betaald parkeren.

**Aanpassing:** Nee

**0197** Geen betaald parkeren in de planetenwijk invoeren. Heft zeker niet het hebben van auto's op.

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. In het Te Zaanenkwartier (waar de Planetenwijk onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de pakeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

**Aanpassing:** Nee

**0198** Zo snel als beschreven zal de verandering in de wijk niet zijn,al lijkt dat zo op schrift wel het geval.

Gemeenten zouden er zelf eerst alles aan moeten doen om parkeerplaatsen en gelegenheid te bieden.

Op veel plaatsen wordt er al eerst een parkeerbeleid bekeken voordat mensen bijvoorbeeld een dakopbouw mogen plaatsen.

Recent zijn er veel paaltjes geplaatst opdat auto's niet op hoeken kunnen parkeren.

Overzichtelijker? Ja, maar er is direct ook minder plaats.

Hoe gaan we om met de situatie waarin ik verkeer?

Ik ben mantelzorger voor mijn moeder en dus op onregelmatige tijden bij haar. Ik kom met mijn auto uit IJmuiden.

Hoe gaan we daarmee om?

**Reactie college: K**

Uw moeder heeft recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als zij een officiële indicatie of verklaring heeft. Uw moeder krijgt dan extra tegoe gestort op haar digitale bezoekersregeling. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over de regeling voor mantelzorgers ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](http://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)).

**Aanpassing:** Nee

**0199** De uitbreiding van betaald parkeren vind ik onnodig en niet zinvol. Ik vind dat als je ergens voor moet betalen, moet je er ook iets voor terugkrijgen, dus een vaste parkeerplek voor de deur. Maar dat gaat het dus absoluut niet worden. Door betaald parkeren zullen er echt niet minder auto's op straat komen. Je kan dan wel zeggen; "dan moet je maar geen auto kopen..", dat vind ik geen argument. Veel gezinnen/mensen hebben een auto nodig om naar het werk te gaan of naar familie te gaan welke o.a. hulp nodig hebben. Door dus eigenlijk auto's te weren/verbieden, breng je ouderen in een isoloment. Veel ouderen, en Haarlem wordt echt niet jonger, hebben de auto nodig om naar het Ziekenhuis of dokter te gaan. Deze groep heeft al niet zoveel te besteden en dan moeten ze dit ook nog eens gaan betalen. Op het stadhuis zitten nu veelal jongere mensen die dit beslissen die nog vrij mobiel zijn. Zij moeten eens luisteren naar de ouderen die niet meer zo mobiel zijn. Daar wordt geen rekening mee gehouden.

De meeste drukte in de straten ontstaat m.i. doordat er tegenwoordig veel meer busjes in de straten staan van ZZP'ers die in corona tijd voor zichzelf zijn begonnen (vaak noodgedwongen). M.i. zou je hier naar moeten kijken of daar een oplossing voor kan komen (wellicht een centrale parkeerplaats in de buurt). Verder vraag ik mij af of ook de auto's met een buitenlands kenteken zullen worden meegenomen in het plaatje en hoe er gehandhaafd wordt. Dat gaat het m.i. dus niet worden daar er ook veel te weinig handhavers zijn. Totaal zinloos dus.

Ik woon in de Vogelenbuurt en daar hebben we alleen last van andere parkeerders als er ergens een fietspad o.i.d. wordt verbouwd. Dan schuift het parkeren iets op. Dit zal dus ook gebeuren als er bij mij voor de deur betaald moet worden, dan ga ik om de hoek parkeren waar het niets kost (en dat doen dan vele met mij waardoor je het probleem verlegt naar een andere buurt, is niet zinnig)

Verder betalen we ook wegenbelasting waardoor ik al betaal om te rijden en mijn auto kan parkeren. Dat er in de stad en de omliggende straten moet worden betaald, vind ik prima.

Kortom, ik ben het totaal niet eens met het invoeren van betaald parkeren in een buurt waar geen probleem is met parkeren.

Tot slot vraag ik mij af wat er met de opbrengsten zou gaan gebeuren. M.i. wordt dit niet gestoken in het vergroenen van de stad. M.i. zal dit eerder verdwijnen in de gemeente-kas. Vergroenen daar er parkeerplaatsen verdwijnen is ook iets wat ik niet geloof. Kan mij niet voorstellen dat er "groen" komt op opengevallen parkeerplaatsen, wie dat heeft bedacht heeft niet goed nagedacht. We bouwen nu, kijk naar Schalkwijk, meer en meer op plekken waar we bomen en struiken zouden kunnen neerzetten (bijv. het oude Flour-gebouw en het winkelcentrum waar nu allemaal winkels zitten waar bomen e.d. weg zijn gehaald). Ook hier in Haarlem-Noord zijn er plekken welke van "groen" kunnen worden voorzien.

Het mogen duidelijk zijn, ik ben het er absoluut niet mee eens!!

**Reactie college: [A](#), [B](#), [D](#), [N](#), [O](#)**

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor uw auto een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning. Het college kan niet garanderen dat na de invoering van parkeerregulering iedere vergunninghouder altijd in zijn of haar eigen woonstraat kan parkeren.

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening.

**Aanpassing: Nee**

0200

Graag ook parkeren op hoeken van straten niet meer en dan ipv boompjes. Wel ruim laten zodat een vrachtwagen erdoor kan of brandweer. Geen bedrijfsbusjes en oud ijzer aanhangwagens meer mee naar huis. Tweede auto veel duurder maken. Meer goedkope elektrische deel auto's. Parkeervakken aanleggen. Bij nieuwbouw garage eronder. Meer verkeersdrempels in woonwijken. Mensen stimuleren om elec auto te nemen/ delen. Milieu zone uitbreiden heel bewoond Haarlem. Claxonneren (onnodig) verbieden in woonwijken. ( ik sta voor de deur, lui Toet! Om 23:00 uur) gratis heggen plaatsen bij woningen ook sociale woningbouw. Statushouders laten snoeien ook voor sociale cohesie. In elke straat een evt overdekte fietsenstalling met groen dak. Pergola erover. Bij aanleggen van parkeervakken of belijning rekening houden dat men met de fiets de voortuin uit kan dus dat je er tussen door kan precies bij de deur. Meer aflopende stoepen voor fietsers. Nieuwe of herstel werkzaamheden wegen opstelling woning- stoep-fietspad-parkeerplaats-autoweg. Zodat de auto verder van het huis staat en de fietser door geparkeerde auto gescheiden is van de autoweg.

Vraag: hoe zit het als je bv bij het begin van het uitreiken van de vergunningen in 2024 geen auto bezit naar bv in 2025 wel. Zou het dan kunnen dat het vol is met het 85 procent verhaal? Of heeft elk huishouden recht op minimaal 1 vergunning?

Dank u

**Reactie college: [K](#), [M](#)**

In paragraaf 4.4.1 van de Nota uitwerking parkeerregulering leest u meer over het vergunningenplafond en wat dit betekent voor de 1e auto van bewoners. Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Het college zet in op de realisatie van extra parkeervoorzieningen; een voorbeeld van een dergelijke locatie is de Oudeweg. Onderzocht wordt hier de haalbaarheid van een tijdelijke parkeergarage. Daarnaast wordt ingezet op medegebruik van bestaande private parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoorgebouwen.

**Aanpassing: Nee**



**0201** Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat niet iedereen goed openbaar vervoer heeft naar werk, ofwel door de werklocatie ofwel door werktijden. Ook maken de hoge kosten voor de tweede vergunning het erg duur voor huishoudens waarbij meer dan 1 gezinslid een auto nodig heeft voor voorgenemd werk. Ook opgroeiende kinderen hebben door dit plan niet altijd meer de kans om via een eigen autootje Nederland/Europa te ontdekken. Bijzonder vind ik verder dat de eerste vergunning al jaarlijks geld gaat kosten, wat krijg ik daar als burger voor terug behalve extra administratieve lasten???

**Reactie college:** G, O

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

**Aanpassing:** Nee

**0202** Persoonlijk ben ik niet tegen belanghebbende parkeren. Wel tegen betaald parkeren. Ook ben ik tegen het verschil in zone c en d. In mijn wijk is er geen verschil mbt de parkeerproblemen zoals in zone D. Het is dus belachelijk dat we in onze wijk meer moeten betalen. Ook dat er in zone c tot 23.00 uur moet worden betaald en in zone D tot maximaal 20.00 uur. Echt een belachelijk verschil.

Verder vind ik het belangrijk dat bij de bestaande bouw altijd 1 vignet per woning mogelijk blijft. Het kan niet zo zijn dat ik geen parkeervignet zou kunnen krijgen en mijn burens er allemaal 2 hebben. Met het feit dat niet iedere woning 2 vignetten kan krijgen heb ik geen enkel probleem.

Bedrijfsbussen zouden sowieso uit de wijken geweerd moeten worden. Ze staan voor deuren en ramen. Dit beperkt het uitzicht en ook de sociale controle op en vanuit woningen. Leuk voor inbrekers en overvallers, maar niet voor bewoners die deze gasten op bezoek krijgen. Bovendien blokkeren bussen ook een goed uitzicht vanuit zijwegen en bij het oversteken. Ook vanuit verkeersoogpunt zouden ze uit de woonwijken moeten worden geweerd.

Verder vind ik de tarieven die bewoners voor bezoek moeten betalen veel te hoog en de duur dat bezoek mag parkeren echt veel te kort. Dit is echt asociaal. U mag op bezoek bij iemand die in Haarlem woont of elders in Haarlem woont, maar maximaal 3 uur. Daarna mag u opzouten. Lekker vriendelijk en welkom voel je je dan in Haarlem.

En dan om als Haarlemmer naar een dierenarts, apotheek of huisarts te moeten. Ik betaal al om sowieso in mijn wijk te mogen parkeren en dan mag ik dat ook nog als ik in een andere wijk moet zijn. Het is echt van de zotte. Het is niet zo dat als ik bijvoorbeeld naar de dierenarts moet dat ik dat op de fiets kan doen of even lopend. Ik ben minder mobiel en dan dus afhankelijk van mijn auto om dit zelfstandig te kunnen doen.

En misschien denkt u dan vraag een mindervalidekaart aan. Ik kan het me niet veroorloven om een aanvraag te doen, er hoop geld te moeten betalen en dan vervolgens een nee te krijgen. Geld weg, eigenlijk gewoon 5 weken eten weg en geen mindervalide kaart.

Misschien is het goed om ook even naar de betaalbaarheid voor een grote groep inwoners van Haarlem te gaan kijken. En dan niet alleen mensen die het sociaal minimum krijgen of tot 130%. De mensen die net daarboven zitten hebben het financieel netto zonder de extra's zwaarder dan mensen die net onder de 120% zitten. En vooral de mensen die financieel goed op de centen letten en ook daardoor naast de pot kunnen pissen. Eigenlijk kunnen die mensen beter minder goed hun zaken financieel op orde hebben of gewoon niet goed. Krijgen ze meer rechten op andere financiële tegemoetkomingen. Heeft even niets met dat onzinnige parkeerplaats te maken, maar wilde dat ook een keer kwijt. En jeetje wat zou ik graag uit Haarlem willen vertrekken. Mijn stad is het echt niet meer.

Met uw plannen laat u echt een groep inwoners in de kou staan. Het is echt een elite stad aan het worden. Ik ben een geboren en getogen Haarlemmer, maar Haarlemmer voel ik me echt al jaren niet meer.

**Reactie college: P**

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

Voor de zones C en D gelden de bestaande tarieven en parkeertijden. Toedeling van wijken naar zones gebeurt op basis van de afstand tot het stedelijk centrum.

Voor de huidige bewoners bestaat er een overgangsregeling van de ongereguleerde situatie naar de invoering van betaald parkeren. Voor alle 1e en 2e auto's is er parkeeregelegenheid (op eigen terrein, in de parkeergarage of in de openbare ruimte). Nieuwe bewoners vallen niet onder deze regeling, maar kunnen wel aanspraak maken op een 1e vergunning (wanneer er geen sprake is van parkeren op eigen terrein). Dit betekent dat een nieuwe bewoner alleen op een wachtlijst terecht kan komen voor een vergunning in geval van een tweede auto.

**Aanpassing: Nee**

0203

Grote politieke schande om voor coalitie partijen PvdA ,D66 ,Cda,,Groenlinks ,Actiepartij die grote onderscheid gaan maken tussen woonwijken Zone C € 112, voor de 1e auto en €420 , voor de tweede auto en Zone D €75, voor de eerste auto en €280, voor de tweede auto zo zal de onrust onder Haarlemse bewoners steeds groter worden.In een tijd dat de inflatie steeds groter wordt en iedereen minder te besteden heeft door de vele hoge kosten.De grote schuld ligt bij de politieke partijen PvdA ,Groenlinks ,Cda en D66 en Actiepartij en de wethouder van PvdA die woning splitsing hebben toegestaan omdat er door hun schuld grote woningnood is en ook dat daar door de parkeerdruk in wijken zou toenemen.Zonder dat er ooit een draagvlak onderzoek onder bewoners heeft plaatsgevonden wordt dit even door gedrukt en nu de bewoners op te laten draaien voor alle kosten voor aanschaf apparatuur omdat het zogenaamd kostendekkend moet zijn.Dit is een politieke onwaardige keuze en zal gaan lijden tot veel protesten van bewoners en o.a.oppositie partijen gaan opleveren.De stad zal massaal in oproer komen door slecht beleid omdat bewoners tegen elkaar worden uitgespeeld t.a.v. de verschillende parkeer kosten.

Ik zal zeker blijven inspreken en zeker ook alle bewoners op te roepen om hier tegen in protest te gaan. Helaas zijn dit zeer oude plannen uit 2012 en zijn toen door slechte onderbouwing toen door de wethouder afgewezen. Maar helaas nu weer tijdens coalitie onderhandelingen op tafel gelegd.

Hetvbijzondere aan dit plan is dat men in het coalitie akkoord belooft dat de eerste auto 4 jaar gratis zou zijn en voor de tweede auto men zou moeten gaan betalen en belofte maakt schuld. DUS ERG BEWONERS ONWAARDIG.

**Reactie college: G, H, J**

Naar aanleiding van de inspraak wordt het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Ja

- 0204** Waarom ook niet in de Dutrystraat?  
Super druk door bezoekers sauna van Egmond en verhalen huis. Parkeren op stoep moet Nieuw beleid, 1 auto per adres en betaald parkeren.  
Kan niet anders

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. In het Te Zaanenkwartier (de wijk waar de Dutrystraat in ligt) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

**Aanpassing:** Nee

- 0205** Wij wonen in een wijk waar betaald parkeren gaat komen. We hebben zelf geen auto. Maar we lenen er wel regelmatig een, van iemand die in een andere parkeerzone in Haarlem woont. Moeten we dan het bezoekertarief gaan betalen? Dat is wel jammer, dat een auto die al een vergunning voor de ene zone heeft, extra moet betalen voor een andere zone

**Reactie college:** Het college juicht deze manier van autodelen toe (het zogenoemde peer to peer autodelen). Bezien wordt of het mogelijk is om voor deze vorm van autodelen een nieuw soort parkeervergunning in te stellen. Daarbij is het in ieder geval mogelijk om voor deze auto gebruik te maken van uw bezoekersregeling. Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek (of het kenteken van uw deelauto) tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

- 0206** In het Collegebesluit 'Nota uitwerking parkeerregulering' (nummer 2022/446417) wordt als onderbouwing van het invoeren van betaald parkeren gerefereerd aan het onderzoek van 'Trajan' van 2020 en 2022. Volgens de rapporten, opgesteld door 'Trajan', m.b.t. de parkeerdruk zou de parkeerdruk in Delftwijk boven de 85% uitkomen waardoor de Gemeente Haarlem van mening is dat er sprake is van verhoogde parkeerdruk in Delftwijk. Ons bezwaar tegen het beleidsplan is met name gericht op de onafhankelijkheid, de inhoud en cijfers van de rapporten opgesteld door 'Trajan'. In onderstaand schrijven worden voornoemde bezwaren nader uitgewerkt.

**Onafhankelijkheid**

Het parkeerdruk onderzoek is gebaseerd op een rapporten uitgevoerd door Trajan in opdracht van de Gemeente Haarlem (Haarlem) aan de hand van door Haarlem opgegeven stringente voorwaarde (Hst. 2.1 pagina 3 rapport 2020/2022) van parkeer capaciteit.

Stringente voorwaarde opgesteld door de Gemeente Haarlem;

- Volgens Haarlem worden de parkeerplaatsen op eigen terrein niet meegeteld voor de capaciteit berekening (niet openbare parkeerplaatsen Hst. 2.1. pagina 3 rapport 2022). Hierdoor worden o.a. de parkeerplaatsen bij de appartementen aan Rijkstraatweg, Eemstraat, Jan Gijzenkade alsmede de bewonersparkeergarage van het Marsmanplein niet meegeteld als capaciteit. In het beleidsstuk worden deze parkeerplaatsen echter wel toegerekend aan de capaciteit en wordt verwacht dat hierop de 1e auto geparkeerd wordt.
- Indien een straat niet breed genoeg is wordt de parkeergelegenheid slechts aan 1 kant meegenomen als capaciteit ondanks dat het zeer goed mogelijk is om de auto met 2 wielen op de stoep te parkeren zonder dat dit hinder geeft aan de voetgangers omdat de stoep breed genoeg is.
- Door tijdelijke opbreking in een straat worden de parkeerplaatsen die tijdelijk niet beschikbare zijn niet meegenomen in de capaciteit berekening (Actuele parkeercapaciteit Bijlage 1: Definities pagina 20, rapport '22)
- Bijzondere parkeerplaatsen worden beperkt meegeteld, terwijl het logisch zou zijn om deze plaatsen mee te tellen aangezien deze plekken wel gebruikt

worden voor parkeren.

Gezien het feit dat de Gemeente Haarlem een opdracht heeft verstrekt voor onderzoek aan 'Trajan' volgens de "stringente voorwaarde" voor het meten van parkeerdruk kan er, volgens ondergetekende, geen sprake zijn van een onafhankelijk onderzoek. Een onafhankelijk onderzoek zou immers niet onder voorwaarden uitgevraagd moeten worden. Er wordt door de Gemeente Haarlem hierdoor richting gegeven aan de te verwachten uitslagen.

Cijfers in de rapporten

- In het rapport van 2022 is de officiële capaciteit voor Delftwijk gesteld op 1750 parkeerplaatsen (Hst 2.1 pagina 3). In Bijlage 2 Figuur II.1 pagina 23 is er sprake van 2028 parkeerplaatsen (1955 + bijzonder 73) en in Bijlage 3 pagina 24 is dit 1567 (officieel of 1.845 officieus). Op het laagste getal wordt vervolgens de officiële percentage parkeerdruk gemeten.

-volgens de berekening in de bijlage 3, rapport van 2022 op pagina 24 is het aantal waargenomen auto's 1515 (namelijk 96,7% van 1567) in 2020 waren dit er 1606 (91,7 % van 1751), een afname van 89 auto's t.o.v. 2020.

-ondanks dat het aantal bovengenoemde geconstateerde auto's is afgenomen is parkeerdruk toegenomen omdat de officiële parkeer capaciteit genoemd in de bijlage in 2022 met 184 is afgenomen t.o.v. van 2020 (1751 in 2020 en 1567 in 2022).

-de officieuze parkeer capaciteit is afgenomen 199 parkeerplaatsen (2044 2020 en 1.845 in 2022). Een onderbouwing van deze capaciteit afname wordt niet in het rapport verklaard.

-de openbare capaciteit in Delftwijk is 2.028 (1.955 + 73, figuur II.1 pagina 23 rapport 2022). De officiële capaciteit is 1.567 en verschil van 461 parkeerplaatsen (22%) De afname van de officieuze capaciteit is 183 plaatsen (9%) (Bijlage 3 pagina 24 rapport 2022). Een verklaring van deze verschillen wordt niet gegeven in de rapporten.

- Indien het geconstateerd aantal auto's in 2022 (1515) gedeeld zou worden op beschikbare parkeerplaatsen genoemde in Bijlage 2 Figuur II.1 pagina 23 (2028 parkeerplaatsen) zou het percentage van de parkeerdruk 74,1% zijn.

- De verschillen in percentage tussen de officiële en officieuze capaciteit per wijk zijn aanzienlijk het verschil volgens Bijlage 3 rapport '22 van de oude Stad en Spaardam tussen de officiële en officieuze capaciteit is 0%. Dit is iets wat, volgens ons niet kan overeenstemmen met de stringente voorwaarde. De overige verschillen tussen de officiële en officieuze capaciteit cijfers per wijk lopen op van 2% tot 43% in de Vogelenwijk ((2282-1591)/1% van 1591).

Inhoud van de rapporten

- In beide rapporten wordt onder andere gesproken over capaciteit officieel en officieus maar deze wordt niet nader toegelicht.

-Bijlage 1: Definities rapport '22/'20 worden de definities geven van onder andere actuele parkeercapaciteit (pc) Bruto , Netto Actuele pc en openbare pc maar deze termen worden in de rapporten niet verder gebruikt.

**Reactie college:** De gemeente Haarlem heeft onderzoeksbureau Trajan opdracht gegeven tot het uitvoeren van parkeeronderzoek. Trajan is een onafhankelijk onderzoeksbureau en hanteert landelijk toegepaste onderzoeksmethoden.

**Aanpassing:** Nee

**0207** Wat jammer dat alle energie wordt gestoken in het maken van nieuw beleid en de vraag waarom het dagtarief op het Emmaplein dat sinds 2006 al op 4 euro zit niet wordt meegenomen en pas op 2023 op de agenda komt te staan. Dit terwijl hier al eerder in andere jaren vragen over zijn geweest nav Stadspark Koepelkathedraal.

In juni is de vraag opnieuw gesteld envorige week na 6 maanden doorgaven is het antwoord; we hebben hier nu geen tijd voor en nemen het mee en zetten dit punt in 2023 op de agenda.

Dit komt er op neer dat het Emmaplein veruit het goedkoopst parkeren wordt in de vergunninghouders gebieden en de overlast hier dus flink zal toenemen. Deze neemt langzamerhand als steeds meer toe. Een hele dag parkeren kost op het Emmaplein 70 cent meer dan 1 uur in de raaksgarage.

**Reactie college:** Het Emmaplein is gesitueerd in het reeds gereguleerde gebied. Hier verandert als gevolg van de voorliggende beleidswijzigingen (nog) niets. In 2023 wordt de situatie van het Emmaplein door de gemeente nader onderzocht, dit staat los van de uitbreiding van het betaald parkeren.

**Aanpassing:** Nee

**0208** Ik begriep wel de parkeer overlast.Een vergunning is voor mij nog te doen. Maar waar moeten de bedrijfbusjes en de taxis heen.De samenleving wil dat wij

zolang zelfstandig moeten wonen. Daarom wil ik zo gauw mogelijk een parkeerplaats voor onze deur. In 2024 zijn wij al 77 en 74 jaar. Voor al op vrijdag is in onze straat veel parkeeroverlast. Geen handhaving te zien. Groetjes

**Reactie college:** Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor uw auto een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning. Het college kan niet garanderen dat na de invoering van parkeerregulering iedere vergunninghouder altijd in zijn of haar eigen woonstraat kan parkeren.

Op de website van de gemeente Haarlem kunt u ook meer informatie vinden over een gehandicaptenparkeerplaats. U kunt een parkeerplaats vlakbij uw huis aanvragen als u door een lichamelijke beperking niet ver kunt lopen. Voor de aanvraag hebt u een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders nodig. Hebt u deze kaart nog niet? Dan vraagt u die eerst aan. (zie voor meer informatie: [haarlem.nl/parkeerplaats-gehandicapten](https://haarlem.nl/parkeerplaats-gehandicapten))

Op dit moment wordt er al handhavend opgetreden tegen foutparkeren. Maar handhaven zorgt er niet voor dat de schaarse parkeerruimte beter wordt verdeeld. Omdat er op veel plekken meer auto's dan beschikbare parkeerplekken zijn, is parkeerregulering nodig om dit op te lossen. Op grote voertuigen kan in de huidige situatie alleen worden gehandhaafd als deze hinderlijk geparkeerd zijn voor bewoners/gebruikers aan een gebouw.

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

**Aanpassing:** Nee

0209 Participatie en inspraak????

Nou, zeker niet in een groot deel van Haarlem Meerwijk! Daar is zelfs besloten dat 50% van de parkeerplekken verdwijnen door de plannen van IVORIM.

**Reactie college:** Uw zienswijze heeft geen betrekking op de Nota uitwerking parkeerregulering. Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0210 De prijzen zijn bizar hoog voor een tweede auto. Buitensporig en benieuwd naar de rekenmodule hier achter.

Verder heb ik ondervonden dat betaald parkeren en vergunningen positief heeft gewerkt toen ik nog in Amsterdam woonde. Maar het was een succes omdat het overal was, niet in sommige gebieden. Ook rond sportvelden en andere centra. Daarom ben ik voor overal invoeren in Haarlem, elke wijk zodat een probleem, als het al bestaat, zich niet gewoon verplaatst. En dan kan de prijs misschien ook wel omlaag door extra inkomsten, want daar is het natuurlijk ook voor....

**Reactie college:** **G**

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie. Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

De parkeerregulering wordt niet in 11 wijken tegelijkertijd ingevoerd. De invoering van parkeerregulering is voor de ambtelijke organisatie een omvangrijke opgave wordt daarom gefaseerd aangepakt. Er moet bijvoorbeeld extra personeel worden ingezet voor de vergunningverlening en handhaving.

**Aanpassing:** Nee

- 0211 Er moeten meer dan 2 auto's op een adres te registreren zijn. Ook moet een 2de vignet even duur zijn als een 1ste. Vele 2-verdieners zijn helaas beide afhankelijk van een auto om van en naar hun werk te reizen en dit zijn allemaal buurten met een hoge saturatie sociale huurwoningen. Een 2de parkeervignet is voor deze groep mensen (maar ook voor mensen met een modaal inkomen) een te grote kostenpost zoals het nu op tafel ligt. Ook hebben veel mensen in deze buurten een werkbus of werkend kind met auto thuis wonen (vanwege het beperkte woningaanbod in Haarlem en omgeving).

**Reactie college:** G, O

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Ja

- 0212 Ik heb zelf geen auto maar vind dit een heel slecht idee! Ik geloof ook helemaal niet dat het helpt tegen asociaal parkeren. Misschien is het een idee om alleen 's nachts betaald parkeren in te voeren. Dan helpt het tegen te veel auto's per huishouden maar hoeft je niet voor elke gast of werkman aan de slag met bezoekers aanmelden!

**Reactie college:** In verschillende wijken is ook overdag sprake van een verhoogde parkeerdruk, daarom kiest het college voor een tijdsvenster dat overdag geldt. Ook geldt dat parkeerregulering wordt uitgebreid op basis van het bestaande parkeerbeleid in Haarlem. Een nachttijdsvenster is geen onderdeel van dit beleid. Parkeerregulering heeft op momenten waarop niet betaald hoeft te worden ook een positief effect op de parkeerdruk (bijvoorbeeld een 3e auto waar geen bewonersparkeervergunning voor aangevraagd kan worden, verdwijnt veelal op alle momenten van de dag/week uit de wijk).

**Aanpassing:** Nee

- 0213 Prima plan. Maar zorg dan ook echt dat er niet in de bocht of binnen 5m van een hoek wordt geparkeerd. En 2 vergunningen per huishouden?? Dat past nooit. Waarom niet gewoon 1? 2 is nu juist de oorzaak dat het niet past. Zorg voor meer opties en goede stallingen voor fietsers. Ook in straten met bovenwoningen is dit nie goed gefaciliteerd.

**Reactie college:** In paragraaf 4.4 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven dat het college bij de invoering van parkeerregulering voor alle huidige bewoners een overgangsregeling instelt. Voor alle 1e en 2e auto's is er parkeergelegenheid (op eigen terrein of in de openbare ruimte). Nieuwe bewoners kunnen een parkeervergunning aanvragen zolang het vergunningenplafond niet is bereikt. Er is parkeergelegenheid voor de 1e auto van bewoners. Een aanvraag voor een 2e parkeervergunning wordt op de wachtlijst geplaatst als het plafond is bereikt.

Op dit moment wordt er al handhavend opgetreden tegen foutparkeren. Maar handhaven zorgt er niet voor dat de schaarse parkeerruimte beter wordt verdeeld. Omdat er op veel plekken meer auto's dan beschikbare parkeerplekken zijn, is parkeerregulering nodig om dit op te lossen. Ook bevordert een intensievere handhaving op foutparkeren de gewenste mobiliteitstransitie niet. Bovendien zorgt meer handhaving er ook niet voor dat mensen met een parkeerplek op eigen terrein daar gaan parkeren. Dit wordt wel geregeld door de invoering van betaald parkeren omdat mensen met parkeermogelijkheid op eigen terrein geen vergunning krijgen voor de (1e) auto.

**Aanpassing:** Nee

- 0214 Mijns inziens heeft het betaald parkeren geen enkele invloed op parkeerdruk. Huishoudens van tegenwoordig bestaan vaak uit 2 verdieners, die beide een auto hebben om naar hun werk te gaan. Het moeten noodgedwongen 2 verdieners zijn, want anders zijn de kosten voor huur of hypotheek niet meer op te

brengen. Ook blijven kinderen langer thuis wonen en ook die hebben op een zeker moment een auto, en dat zou betekenen dat deze als bezoeker moeten worden gezien, immers per adres zijn maar 2 auto's mogelijk met parkeervergunning.

Ook vind ik het vreemd dat wanneer er al een parkeer vergunning voor een auto is afgegeven en die persoon gaat op bezoek met de auto in een ander vergunningsgebied, daar weer bezoekerstarief moet gaan betalen.

er wordt ook steeds meer bezuinigd op OV, waardoor dat geen goed alternatief biedt. Als ik voor mezelf spreek, mijn woon/werk reistijd bedraagt met de auto 20-25 min. Met de OV meer dan een uur.

#### Reactie college: B, O

Een bewonersparkeervergunning is alleen geldig in het vergunninggebied waar u woont om te voorkomen dat de parkeervergunning een stimulus vormt om in de stad extra autoverplaatsingen af te leggen.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

#### Aanpassing: Nee

0215 Geachte lezer,

Ik begrijp dat u het aantal auto's wil verminderen maar het tarief voor de tweede auto vind ik te hoog mede doordat wij een auto van de zaak(verplicht) is en de parkeer vergunning kosten zijn voor mijn rekening .

Vindt u dat dit in deze tijd van oplopende kosten wel redelijk?

Ik denk dat het eerlijker is om in heel Haarlem parkeer vergunning in te voeren dan kan de prijs voor de tweede auto omlaag

mvrgr

#### Reactie college: G, H

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie. Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

De parkeerregulering wordt niet in 11 wijken tegelijkertijd ingevoerd. De invoering van parkeerregulering is voor de ambtelijke organisatie een omvangrijke opgave wordt daarom gefaseerd aangepakt. Er moet bijvoorbeeld extra personeel worden ingezet voor de vergunningverlening en handhaving.

#### Aanpassing: Nee

0216 Volgens mijn is dit een heel slecht plan omdat het grotere problemen creëert in de nabije toekomst zoals een gefrustreerde bevolking die een voorlichting krijgen met halve waarheden en als dit escaleert is de gemeente niet thuis. Een goede start van parkeerproblemen is handhaving en een goede OV met

een goede PR parkeer plaatsen aan de rand van de stad. Laat de gemeente eens kijken naar de stad Groningen en Utrecht. Kom als gemeente terug op 0.6 parkeerplaats per wooneenheid en maak bij nieuwbouw meer parkeer plaatsen ondergronds en/of op het dak, dit voorkomt problemen in de toekomst.

**Reactie college:** L, M

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

- 0217** Ik ben het volledig eens met de invoering van betaald parkeren in de straat waar ik woon, Zuider Emmakade Haarlem. De parkeeroverlast in onze straat is immens groot, door een aantal factoren:-
- ECL, gevestigd aan de Zuider Emmakade, veel docenten parkeren hun auto in onze straat, zeker nu het weer slechter begint te worden
  - De kindercoach- en fysiotherapiepraktijk aan de Zuider Emmakade. Veel ouders parkeren hun auto bij ons in de straat
  - Geparkeerde auto's uit de omliggende betaald parkeren gebieden. Ik zie dagelijks 's ochtends en 's avonds mensen op hun fiets aankomen of opstappen, zij parkeren hun auto bij ons in de straat in de avond en het weekend, dit zijn zeker 10-15 auto's
  - Veel dagjesmensen in het weekend, die het laatste stuk naar de stad lopen
  - veel dagjesmensen, die hun boot in de Leidsevaart hebben liggen zetten bij mooi weer hun auto bij ons in de straat
- Dit alles bij elkaar opgeteld zorgt voor de hoge parkeerdruk, waardoor bewoners hun auto vaak niet meer kwijt kunnen. Daarnaast nemen veel mensen het niet zo nauw met de wijze van parkeren, er staan vaak auto's in de bocht geparkeerd, waardoor grotere auto's, bezorgers en evt. hulpdiensten nauwelijks de straat in kunnen rijden. Ook wordt er vaak op de kruisen geparkeerd, dit is bij een volle straat de enige mogelijkheid waar je een auto kunt keren. Een keerlus aan het einde van de straat zou voor veel mensen zeer welkom zijn. Ik en vele bewoners met mij hopen dat het betaald parkeren echt doorgang zal vinden, liever eerder dan later. We snappen dat de wijken achter de Zuider Emmakade er meer moeite mee hebben, daar de parkeerdruk daar minder hoog zal zijn, maar bij ons is het echt ondoenlijk geworden.

**Reactie college:** Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan. Het tegengaan van foutparkeren als op zichzelf staand probleem staat los van de uitbreiding van parkeerregulering. Als sprake is van aantoonbaar verkeersonvelige situaties aan de Zuider Emmakade kan de gemeente een parkeerverbod instellen.

**Aanpassing:** Nee

- 0218** Ik zou willen pleiten in aanvulling op dit beleid het aantal parkeervergunningen in buurten waar nu 2 parkeervergunningen zijn toegestaan, bijv in de Leidsebuurt, deze terug te brengen naar 1 zoals dit ook in het centrum is geregeld. Zo ontstaat er meer ruimte voor groen en spelen en zal de leefbaarheid toenemen.

**Reactie college:** In paragraaf 4.4 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven dat het college bij de invoering van parkeerregulering voor alle huidige bewoners een overgangsregeling instelt. Voor alle 1e en 2e auto's is er parkeergelegenheid (op eigen terrein of in de openbare ruimte). Nieuwe bewoners kunnen een parkeervergunning aanvragen zolang het vergunningenplafond niet is bereikt. Er is parkeergelegenheid voor de 1e auto van bewoners. Een aanvraag voor een 2e parkeervergunning wordt op de wachtlijst geplaatst als het plafond is bereikt.

**Aanpassing:** Nee

- 0219** Wij stemmen tegen betaald parkeren. Wel vinden wij dat veel meer straten eenrichtingsverkeer zouden moeten worden!

**Reactie college:** Het college verwacht dat ten behoeve van het terugdringen van Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) en het verplaatsen van geparkeerde auto's naar de rijbaan, vaker eenrichtingsverkeer ingesteld moet worden.

**Aanpassing:** Nee



**0220** Geacht college, uw voornemen om ook de buitenwijken van Haarlem onder betaald parkeren te stellen is niet billijk: in wijken waar dit nu al is ( Leidse buurt b.v.) is de parkeerdruk nog steeds hetzelfde maar moeten burgers ( ook met een laag inkomen) plotseling extra verkapte OZB betalen voor het stallen van hun auto. De stoepen zijn in de Vogelbuurt niet slecht toegankelijk door auto's maar door bergen op de stoep geparkeerde fietsen en in toenemende mate door de huurscooters. Als op plekken auto's nu gevaarlijke geparkeerd staan is dat simpel op te lossen door het plaatsen van paaltjes of het bekeuren, immers op een hoek mag men niet parkeren. Dat wordt nu niet gehandhaafd en moeten alle bewoners maar gaan betalen voor een paar zondaars... vreemde redenatie! Bovendien zullen bewoners (ook die geen auto hebben!) hogere lokale lasten krijgen doordat loodgieters, aannemers , schoorsteenvegers hun parkeerkosten zullen moeten doorberekenen aan de bewoners. Bovendien legt uw plan flink extra druk op uw eigen medewerkers (boa's) die dit alles moeten gaan controleren. Niet alleen wordt Haarlem langzamerhand overspoeld met oorspronkelijk amsterdamse inwoners... nu worden ook hun gewoonten hier gemeengoed. Wees gewoon eerlijk en vertel dat u flink extra geld gaat ophalen anders zouden de vergunningen gewoon vrijwel gratis kunnen zijn. De geplande opbrengst zal flink in de miljoenen lopen.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [E](#), [L](#)

Een van de redenen waarom in bestaand gereguleerd gebied geen sprake is van een lagere parkeerdruk, is omdat hier geen vergunningenplafond geldt. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college dit plafond wel in, voor de bestaande en de nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk veroorzaakt door auto's van bewoners. Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](http://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

**0221** Ik woon precies aan de rand van mijn wijk aan de Leidsevaart. Aan mijn kant van de straat is een bushalte, een oversteekplaats. inritten van 2 garagebedrijven. In de Edisonstraat is nooit plek. In de Maxwellstraat is ook nooit plek, mede vanwege auto's die bij de 2 garages horen. Aan mijn kant van de Leidsevaart is dus nooit plek.

Ik parkeer dus aan de overkant van de Leidsevaart waar altijd plek is. Dat is een andere wijk. Wordt er ook rekening gehouden met mensen die aan de rand van een wijk wonen? De zone waar ik kan parkeren is maar 50% van iemand die niet aan de rand woont. Kan ik een vergunning krijgen voor de Prinsessekade?

**Reactie college:** Het college realiseert zich dat beide zijden van de Leidsevaart tot een andere vergunningengebied behoren. Een parkeervergunning kan alleen aangevraagd worden voor het vergunningengebied waarbinnen het adres valt.

**Aanpassing:** Nee

**0222** Uitbreiding van betaald parkeren heeft helemaal geen zin. Het probleem verschuift naar andere wijken. Doordat onze kinderen langer thuis blijven wonen en een auto nodig hebben om naar hun werk te gaan, geldt de verouderde parkeernorm al niet meer. Ook zien wij in onze buurt, automobilisten parkeren, hun fiets pakken die tegen een boom geparkeerd staat en dan vrolijk naar hun werk fietsen, ambtenaren van de gemeente? Hoteleigenaren vertellen hun gasten dat ze gratis kunnen parkeren bij ons in de buurt. Autobedrijven aan de Amsterdamse vaart parkeren hier meerdere auto's in afwachting op hun onderhoudsbeurt. Ook worden er twee parkeerplaatsen opgeheven voor ondergrondse containers. Er had makkelijk 1 parkeerplaats gehandhaafd kunnen blijven. Er zou ook iets gedaan kunnen worden aan de bakfietsen die op stoepen geparkeerd staan, waardoor voetgangers moeite hebben om over de stoep te lopen.

Betaalbare woningbouw voor jongeren, parkeergarages onder nieuw te bouwen appartementencomplexen, garagebedrijven verplaatsen buiten de woonwijken en het oplossen van bovengenoemde situaties, hotels, werknemers die in het centrum werken, zou een beter idee zijn.

**Reactie college:** [D](#)

Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan.

**Aanpassing:** Nee

- 0223** Zelf geen auto, wel bezwaar tegen betaald parkeren in mijn wijk/straat: Slachthuisbuurt. Overdag staan er bijna geen auto's inde straat. Geen sprake van ruimte te kort voor voetgangers door auto's!  
Ik wil dat mijn bezoek met de auto in de toekomst kan blijven komen zonder dat ze voor parkeren moeten betalen.  
Zorg liever dat mensen hun fietsen, brommers en motoren netjes aan de kant zetten en maak deze wielrijders bewust op de nodige doorgankelijkheid voor voetgangers. Zorg eventueel voor fietsenstallingen in de wijk!

**Reactie college:** A, P

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

- 0224** Het invoeren van betaald parkeren is door de gemeente al gekozen. Persoonlijk is dit voor mij niet perse negatief.

Wat ik wel vind is dat wanneer het betaald parkeren wordt je daarvoor ook iets terug mag verwacht. Ikzelf woonachtig in het Vondelkwartier stoor mij mateloos aan de slechte kwaliteit van de straten en trottoirs, veel losse stoeptegels, gaten in het wegdek, heel veel onzinnige verkeersborden op plekken dat er net niet kan worden geparkeerd tussen zo'n bord en bijv een boom. Dit zijn slechts een paar voorbeelden.

Gaat de gemeente, als dit plan wordt ingevoerd ook grootschalig de buurten vernieuwd met betere infrastructuur?

**Reactie college:** De invoering van parkeerregulering vormt geen aanleiding om de infrastructuur in wijken aan te pakken. De herinrichting van de openbare ruimte loopt samen met de groot onderhoudsplanning van wegen en riolen. In het geval van gevaarlijke of onwenselijke situatie, dan kunt u hiervan een melding maken via de website van de gemeente Haarlem: [haarlem.nl/contact-iets-melden-klacht-idee](https://www.haarlem.nl/contact-iets-melden-klacht-idee).

**Aanpassing:** Nee

- 0225** Ik hoop dat deze maatregel gaat helpen om het aantal auto's in mijn buurt te verminderen. Ik sta versteld van hoeveel auto's er wel niet in mijn wijk staan. Als ik in de ochtend of avond mijn hondjes uitlaat moeten we letterlijk door een doolhof van auto's dwalen. Voor kinderen vind ik deze situatie ook zeer gevaarlijk omdat je als je wil oversteken een stuk de straat op moet lopen en dan voorovergebukt om een auto heen moet kijken om te zien of de kust veilig is om over te steken, zeker als er een hoge auto of bestelbus op een hoek van een kruizing staat. De straten zijn zo nauw dat de auto's ook half op de stoep staan en je als voetganger op de weg moet gaan lopen. En dan ook nog maar niet eens te denken aan wat we onszelf en leefomgeving aandoen met al die uitlaatgassen van al die auto's. Ik denk dat de beste oplossing is om parkeergarages te gaan bouwen waar bewoners voor een bedrag per jaar hun auto kunnen stallen. Fietsen moeten toch ook in de stalling bij bijvoorbeeld het station. Waarom eenzelfde niet voor auto's? Het is echt geen gezicht zo hoe al die auto's staan in de wijk hier en totaal niet verwelkomend of uitnodigend om hier een huis te kopen.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt. De gemeente herkent de door u beschreven situatie.

Het college zet in op de realisatie van extra parkeervoorzieningen; een voorbeeld van een dergelijke locatie is de Oudeweg. Onderzocht wordt hier de haalbaarheid van een tijdelijke parkeergarage. Daarnaast wordt ingezet op medegebruik van bestaande private parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoorgebouwen.

**Aanpassing:** Nee

- 0226** Er is sprake van Parkeerdrukke? Dat verbaast mij enorm, ik kan altijd en dan ook altijd mijn auto kwijt in de straat. De reden waarom er parkeer drukte kan

ontstaan. Is omdat er 1 gezinswoningen worden gebouwd zonder parkeerplekken. Omdat ze zogenaamd geen auto hebben. Iedereen heeft een auto of zelfs 2. Betaald parkeren gaat niks helpen. Alles is al mega duur mensen kunnen steeds minder uitgeven en ipv te helpen komen er nog parkeerkosten bij..... En over groen gesproken volgend jaar neem ik een elektrische auto voor het milieu, moet ik dan ook nog parkeerkosten gaan betalen voor onze 'groene' stad?! Compenseer ik dan al niet genoeg? Lang verhaal kort, ik vind het een belachelijk plan en zie 0 voordelen voor de bewoners van Haarlem.

**Reactie college: A, H**

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Elektrische voertuigen leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen, echter voor elektrische auto's zijn ook parkeerplaatsen nodig.

**Aanpassing: Nee**

**0227** Ik ben bewoner van de Spaarndamseweg in de buurt Indischebuurt noord. Ik ben het niet eens met de uitbreiding betaald parkeren. Het lost namelijk het probleem niet op , maar brengt de bewoners onnodig op kosten. Het parkeerprobleem in onze straat is ontstaan door een verkeerde beslissing van de gemeente. In de wijk land in zicht zijn de parkeerplaatsen gereduceerd door de gemeente, sindsdien is daar een parkeertekort en zijn de bewoners genoodzaakt uit te wijken naar de overkant en hun voertuig in de indischebuurt noord te parkeren. Met de plannen van de gemeente om op het terrein van het transformatorstation bouw van 135 appartementen en horeca toe te laten met slechts 35 parkeerplaatsen zal de druk onverantwoord toenemen. De bewoners te laten betalen lost niets op!

**Reactie college: B**

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing: Nee**

**0228**

Heel ongastvrij om bezoek te ontvangen.  
Helemaal in de buurten waq een 2 uur parkeerbeleid voor bezoek is.

Ik woon op de Lutherlaan waar Je geen parkeervergunning kan aanvragen en de straat van de heer vos is.  
Dit is niet van te voren gecommuniceerd.

Als dit beleid doorgevoerd word verwachtten we gelijke behandeling als de rest van de haarlemmers zodat ook wij een parkeervergunning kunnen krijgen en bezoek kunnen ontvangen voor meer dan 2 uur men een abbonement.

**Reactie college:** Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Uit de praktijk blijkt dat deze regeling in praktisch alle gevallen toereikend is.

In de stad zijn woningen gebouwd waarbij afspraken zijn gemaakt dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Reden hiervoor kan zijn dat bij deze woningen eigen parkeergelegenheid aanwezig is (het zogeheten POET, parkeren

op eigen terrein). Ook zijn er woningen gebouwd zonder enige parkeergelegenheid (bijvoorbeeld woningsplitsing), waarmee het college heeft ingestemd onder de strikte voorwaarde dat op deze huisadressen geen bewonersparkeervergunningen kunnen worden aangevraagd (het zogeheten GROF, geen recht op parkeervergunning). Tot slot kunnen in parkeerzone C en D maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, moeten voor hun auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

**0229** De afgelopen periode is veel gezegd over het betaald parkeren. Als bewoners van de Planetenwijk vind ik het waterbedeffect onvoldoende onderzocht. Onze wijk wordt ingesloten door Zone C en D Noord. Het vervolg effect is dan bijna onvermijdelijk.

In gemeente als Amsterdam is dit effect ontstaan. Met als gevolg dat zelfs in Geuzenveld betaald parkeren is. Echter het effect van minder auto's geldt slechts overdag. In de avond staan wijken weer vol. Het lijkt alsof de gemeente zich slechts richting op de inkomsten en duurzaamheid gebruikt als dun laagje chroom.

Daarnaast de illusie dat het auto bezit afneemt, u raakt vooral de doelgroep die de auto nodig heeft voor het werk en voor wie de kosten zwaarder drukken. De vergelijking met de zuid as zegt iets over het beperkte gezichtsveld van de gemeente.

Jaarlijks hadden ruim 200.000 mensen hun rijbewijs. Voor sommige beroepen een noodzaak. Ter illustratie de gemeente wil verduurzamen richting 2030. Al die zonnepanelen die de gemeente geplaatst wil krijgen, passen niet op de fiets. Dit zijn niet de Zuidas mensen maar gewoon Kees van om de hoek. Die de samenleving hard nodig heeft! En wie de gemeente graag wil houden gelet op de ambitie rondom sociale huurwoningen. Waar gaat hij straks parkeren? Dus het mensbeeld lijkt selectief wanneer het gaat om het beleid per domein. Wat is het grote integrale ambitie van de gemeente? Oja en het argument dat deze mensen geen auto hebben, is denigrerend en onjuist. Het CPS en de ombudsman hebben mooie onderzoeken uitgebracht over mensbeelden en de overheid. Misschien zou de gemeente zich daar in moeten verdiepen ipv een theorie.

Door de uitbreiding van betaald parkeren verslechtert de situatie per direct niet verder. En we denken ook aan alternatieven voor vervoer, stelt de gemeente. U kan bv het beleid rondom de deelscooters aanpakken. Die blokkeren de stoep in onze wijk voor de voetganger en kinderwagen. De auto staat keurig in het vak.

Het meest verbazingwekkende is dat u geen participatietraject heeft gestart in omringende wijken. Het waterbedeffect zal leiden tot een hogere parkeerdruk in deze wijken en daarmee tot betaald parkeren. In een wijk waar de parkeerdruk onder de 85% zit en waar openbaar vervoer onvoldoende is geregeld. Zonder de inspraak van deze bewoners is mijn inziens uw plan onvolledig en niet getoetst op brede draagvlak. Volgens mij moet u terug naar de tekentafel en bewoners serieus nemen. Want samen bepalen we wat voor stad we willen zijn!

**Reactie college:** B, D, F, J, O

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. In het Te Zaanenkwartier (waar de Planetenwijk onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

**Aanpassing:** Nee

**0230** Ik ben blij dat er betaald parkeren gaat komen in het houtvaartkwartier. Ik woon hier nu 2 jaar en het enige wat ons tegen stond bij het kopen van ons huis was de drukte en chaos op straat. Auto's rijden hard (niet genoeg parkeer drempels om dit af te remmen), auto's, vuilcontainers blokkeren de stoepen, stoep en tegels liggen op veel plaatsen los. En er zijn veel auto's met schade door de drukte in de straat.

En ja er wordt veel verbouwd (ook wij hebben dat gedaan) en dat is niet gek bij jaren 30 woningen, dus zijn er minder parkeerplekken beschikbaar ivm vuilcontainers. Daarnaast zijn er veel mensen met 2 of soms 3 auto's. Voor een "stad" vond ik dat verbazingwekkend, ja in de dorpen er omheen snap ik het maar Haarlem heeft best goede verbinding met de omgeving, en met een elektrische fiets kan je makkelijk op 20km afstand werken.

Ik hoor veel kritiek tegen betaald parkeren, maar ik kom uit amsterdam en daar is het de regel je krijgt maar 1 vergunning per huishouden, of zelfs helemaal niet meer. Dat werkte prima het was rustiger op straat, er was parkeerplek, en er waren minder parkeervakken en meer ruimte voor de stoep. En ik vind dat de 2e vergunning zwaar belast moet worden en een derde helemaal niet moet kunnen. Wij waren blij met het stemmen voor betaald parkeren in onze wijk, maar we kwamen er achter dat bijna niemand voor had gestemd.

Maar ik vind dat de gemeente voor mensen die er nog niet in geloven ook wel met een tegenaanbod moeten komen en dit verduidelijken. Komen er bijv x aantal elektrische deelauto's per x aantal huishoudens? Gaat de weg aangepast worden met parkeervakken en komen er meer drempels? Gaat er ook 1 richting verkeer worden ingevoerd om het veiliger te maken? Vooral in onze straat (van t hoffstraat) en sommige straten eromheen zou dat ook al veel schelen. En ik zou verwachten dat er op de lorentzkade meer parkeervakken haaks op de straat tussen de bomen zouden komen (de berm is er groot genoeg voor). Dan kan je de verloren parkeerplekken in de straten eromheen (door aanpassing stoep en aanbrengen parkeervakken) opvangen.

We zijn voor het vergroenen van de stad, en wij zien onze elektrische bakfiets ook als 2e auto, en ja die zijn niet goedkoop, maar meestal zijn ze ongeveer even duur als een 2e auto (niet qua aanschaf maar wel als je het berekend over een paar jaar met alle kosten). Ik denk echt dat we daar heen moeten gaan en die 2e autp's weg moeten doen, en zo ook meer ruimte voor groen in de straat kunnen terug brengen, want vind wel in het houtvaartkwartier dat er weinig groen nu is en het te druk is met auto's, vooral in de avonden en weekenden.

**Reactie college:** De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een (elektrische) deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd. In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem.

De invoering van parkeerregulering vormt geen aanleiding om de infrastructuur in wijken aan te pakken. De herinrichting van de openbare ruimte loopt samen met de groot onderhoudsplanning van wegen en riolen. In het geval van gevaarlijke of onwenselijke situatie, dan kunt u hiervan een melding maken via de website van de gemeente Haarlem: [haarlem.nl/contact-iets-melden-klacht-idee](https://haarlem.nl/contact-iets-melden-klacht-idee).

**Aanpassing:** Nee

**0231** Op het moment zijn er naar mijn idee nog niet genoeg redenen om over zo'n groot gedeelte van Haarlem een heffing te vorderen, ik zou graag zien dat als het als gaat gebeuren dat wij Haarlemmers wel ergens anders in Haarlem kunnen parkeren voor ons bezoekers tarief.

**Reactie college:** Uw bewonersparkeervergunning is alleen geldig in het vergunninggebied waar u woont om te voorkomen dat de parkeervergunning een stimulans vormt om in de stad extra autoverplaatsingen af te leggen.

**Aanpassing:** Nee

**0232** Geachte heer/mevrouw,

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om bezwaar te maken tegen het plan van uitbreiding van het betaald parkeren. Hoewel ik de overwegingen begrijp (klimaat/milieu technisch gezien) zijn er in mijn ogen andere zwaarwegende argumenten te noemen tot heroverweging van dit plan. Er wordt beweerd dat dit plan zorgt voor een leefbare stad, maar in mijn ogen leidt dit tot nog meer ongelijkheid in de samenleving. Er zijn hoge kosten mee

gemoed die niet door iedereen te dragen zijn. Zeker in de huidige tijd van hoge inflatie en economische onzekerheid vind ik het geen redelijk besluit om mensen op te zadelen met nog meer kosten. Het soepele parkeerbeleid van Haarlem heb ik altijd gezien als een van de zeer fijne leefomstandigheden in deze stad. Het maakt dat je gemakkelijk bij mensen op bezoek gaat. Met dit besluit wordt een beroep gedaan om dan maar met het openbaar vervoer te gaan, maar voor gezinnen met kinderen en mensen die slecht ter been zijn is dit een hele opgave. Daarbij is het OV ook niet meer zo goedkoop als dat het was. Het zorgt ervoor dat de eenzame ouderen niet meer (zo vaak) worden bezocht en/of zelf niet meer makkelijk op stap kunnen gaan. Eenzaamheid ligt dan op de loer. De hardwerkende mensen die voor hun werk veel moeten rijden worden hiermee benadeeld. Voor sommige nieuwbouwprojecten is bepaald dat mensen geen parkeervergunning mogen afnemen. Welke hogen kosten staan er voor deze mensen te wachten? Als je op bepaalde forums de gefrustreerde en soms zelfs wanhopige reacties leest van de mensen hoop ik toch dat naar deze stemmen wordt geluisterd. Mocht dit plan toch doorgang vinden, dan hoop ik op flexibelere voorwaarden (meer uren per jaar voor bezoekers etc.). Ik hoop ten eerste dat de gemeente Haarlem dit plan wil heroverwegen/uitstellen en/of wil verbeteren. Uw bewoners zullen u zeer dankbaar zijn.

**Reactie college:** H, P

Bij de invoering van parkeerregulering hebben bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling. Met deze regeling kunnen zij hun bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. U koopt parkeertegoed waarmee uw bezoek kan parkeren. De werkelijke kosten worden achteraf per kwartaal gefactureerd. Deze regeling is er al voor huidig betaald parkeergebieden en gaat ook gelden voor de wijken waar betaald parkeren wordt uitgebreid. Meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek).

Afhankelijk van, tussen ontwikkelende partijen en de gemeente gemaakte afspraken in het ruimtelijk planvormingsproces, komen bewoners wel of niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning. De gemeente heeft geen invloed op de tarieven die private partijen hanteren voor een parkeerabonnement.

**Aanpassing:** Nee

**0233** Ik werk voor een Amsterdamse crisisdienst in 24uurs diensten en neem de dienstauto mee naar huis om 's nachts snel uit te kunnen rukken. Ik heb mijn woning in Haarlem uitgezocht op een buurt waarmee ik met de dienstauto gratis kan parkeren. Hoe ga ik dat oplossen?

**Reactie college:** In een parkeerzone kunnen bewoners voor een 1e en 2e auto een parkeervergunning aanvragen (voor lease- en bedrijfsauto's is een werkgeversverklaring vereist).

**Aanpassing:** Nee

**0234** Goedendag,  
Wij; 2 ouders en 3 volwassenkinderen wonen op een adres.  
Ik ben al 30 jaar technicus bij Canon en rijdt met mijn auto van de zaak langs klanten om service te verlenen. Mijn vrouw en jongste zoon werken in Haarlem en Amsterdam en delen samen een auto.  
Mijn oudste zoon werkt ook in Amsterdam en kan zijn werk alleen op tijd bereiken met zijn auto. openbaar vervoer is helaas geen optie.  
Nu met de aangekondigde maatregelen stelt u mij voor een probleem. Op ons adres met 5 personen staan dus 3 auto's "ingeschreven" die echt nodig zijn om naar ons werk te kunnen.  
Wat kan ik nu doen als ik maar 2 vergunningen kan aanvragen?  
Graag hoor ik van u.

Mvg,

**Reactie college:** In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

**0235** Bij de reden waarom “jullie” dit (parkeervergunningen/betaald parkeren invoeren) doen zie ik totaal geen herkenning in onze buurt. Het enige wqt zou kunnen verbeteren is voor de basisischool in de buurt afsprekn dat ouders en kinderen niet midden op straat staat met- en zonder (bak) fietsen. Er is voldoende parkeerplek. Kiest de gemeente ervoor om door te gaan met bijbouwen (dat haaks staat op uw reden om betaald parkeren in te voeren), integreer dan in uw plannen dat er een ondergrondse parkeergarage in de gebouwen komt of kies voor een parkeerdek zoals die op de Vomar.

U streeft een betoncicy na waar het qua bebouwing èn parkeerplekken en in- uitstroom verkeer nu precies goed is of te doen is in onze wijk En de groenplekken fijn zijn. Als er iets uit te breiden is, is het het groen op de parkeerplaats AH Westergracht en in de Stephensonstraat. Dat betaald zich pas terug!

En kleine betaalbare maisonnettes voor de hardwerkende te laag betaalde starter met bijna gratis bussen die om de 5 minuten gaan scheelt een slok op een borrel als je dan toch wat aan het autogebruik wilt doen.

Alle inspraakavonden en de Stookkamer propaganda zijn een wassen neus dat met “bloemetjes en vlindertjes” wordt gecamoufleerd waarbij de uitkomst hetzelfde blijft: wat de ambtenaren willen/geld oplevert en niet wat de burgers willen.

**Reactie college:** A, F, M

Het college hanteert in nieuwbouwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

**0236** Wij juichen een vergunningstelsel met plafond van harte toe. In de Vogelenbuurt waar ik woon is er een groot tekort aan parkeerplaatsen. Wij hebben als gezin één auto. Meer dan een auto zou tenzij aangetoond kan worden dat een auto noodzakelijk is vanwege werk of medische of sociale redenen sowieso niet toegestaan moeten worden. We begrijpen dat dit niet (nu al) mogelijk en zijn daarom blij dat er nu in ieder geval iets gebeurt.

Als ik 's-avonds rond een uur of 11 thuis kom van mijn werk moet ik heel veel rondjes rijden om überhaupt in de wijk een plek te vinden. Dit terwijl er gezinnen zijn met twee, drie of soms wel vier auto's in de wijk. Vervolgens kom ik in de ochtend met mijn bakfiets de stoep niet af omdat er auto's op de hoek van de straat staan geparkeerd.

Overigens vind ik het jammer dat de mede bewoners zich niet realiseren dat je sowieso in een straat met rijtjeshuizen in meters niet meer auto kan hebben dan voor je gevel ruimte is. Dat is gemiddeld gezien dus maar 1 auto en voor een enkeling dan wellicht 0 of 2.

En nu kost dit de burger alleen maar geld doordat er een vergunningstelsel moet komen. Dat is inderdaad zonde van het geld maar wel het resultaat van het asociale autobezit van de inwoner van Haarlem.

**Reactie college:** De nota uitbreiding parkeerregulering stelt drie beleidswijzigingen voor aan de gemeenteraad, waaronder het verleggen van de grenzen van het gebied waar gereguleerd parkeren ingevoerd mag worden. Het voorstel houdt ook in dat in dit nieuwe gebied dezelfde beleidsregels rondom het aantal parkeervergunningen dat verkregen kan worden gaan gelden zoals die nu al gelden in het huidige C-gebied. Dat houdt dus in dat de bewoners van het nieuwe parkeergebied twee parkeervergunningen kunnen aanvragen. Toekomstige bewoners zullen volgens het voorstel de tweede parkeervergunning echter niet automatisch krijgen, maar alleen wanneer het vergunningenplafond nog niet bereikt is. Voor huidige bewoners staat er in het voorstel dat er een overgangsregeling komt.

**Aanpassing:** Nee

**0237** Ontvangen op 21-11-2022: Ik zie niet in waarom ik moet reageren op deze nota, behalve dat het door u zo geprezen openbaar vervoer of niet rijdt cq minder rijdt en heel duur is, omdat uw bestuurders al aangegeven hebben dat alles toch gewoon doorgaat dus ook zij niet luisteren naar de bevolking die zij vertegenwoordigen maar dat het gewoon een dictaat wordt. Schandelijk !

Ontvangen op 23-11-2022: Hoe kan het dat uw keuze meer groen en ruimte haaks staat op uw bebouwingsplannen waarbij er meer groen verdwijnt? Projectontwikkelaars presenteren plannen zonder parkeergarages. Hoe kan dat dan ? Tot slot: uw inspraak is betekenisloos aangezien u uw beleid al heeft bepaald maw een farce die inspraak

**Reactie college:** Nieuwe woningbouw wordt nu vaak gerealiseerd op plekken waar al sprake is van bebouwing of van leegstaande percelen. Er verdwijnt dus niet veel groen voor het aanleggen van woningen. Gezien de enorme vraag aan woningen is het ook nodig dat er veel nieuwe woningen worden gebouwd. Daarom kunnen de percelen waarop gebouwd wordt niet (geheel) gebruikt worden voor nieuwe groenvoorzieningen. Daarom zullen we ook ruimte moeten winnen op straat om hier meer groen te kunnen plaatsen. Nieuwe woningbouwontwikkelingen moeten de parkeervraag op eigen terrein invullen. Dit houdt in dat de adressen die onderdeel zijn van deze nieuwe bouwontwikkelingen uitgesloten worden van een parkeervergunning voor op straat parkeren. Daardoor zouden de nieuwe bouwontwikkelingen niet moeten leiden tot een hogere parkeerdruk op straat

**Aanpassing:** Nee

**0238** Ja, in de avond is het druk met auto's. Dat komt omdat we in een stad wonen. Overdag is geen enkel probleem met parkeren. Plaats zat. Betaald parkeren invoeren is gunstig voor de gemeente omdat er extra inkomsten gegenereerd worden, maar het zal niet helpen om het door de gemeente bedachte fictieve parkeerprobleem te verhelpen. Ondanks allerlei verzet en de meerderheid van de bewoners tegen invoering van betaald parkeren is (zie enquête 2021!), verwacht ik dat het wordt doorgedrukt. Helaas geen democratisch besluit. Mocht u tot de verkeerde keuze komen en toch betaald parkeren invoeren, wat gebeurt er als blijkt dat het "parkeerprobleem" moet verholpen is? Wordt dan betaald parkeren worden ingetrokken? Ik geloof er niets van. Als de gemeente verslaafd is geraakt aan deze extra inkomsten dan hangen wij als burgers tot het einde ter tijden.

**Reactie college:** **A, F, I**

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. De kans is klein dat het gereguleerd parkeren wordt opgeheven zodra de parkeerdruk onder de 85% is gedaald. Het opheffen van de parkeerregulering zou namelijk waarschijnlijk leiden tot een toename van de parkeerdruk, waardoor er weer nieuwe problemen zouden ontstaan. Het invoeren van parkeerregulering, in combinatie met een vergunningenplafond, is nodig om de parkeerdruk onder de 85% te krijgen en te houden. Op deze manier wordt er in de wijken (op termijn) ruimte gemaakt voor extra groen, fietsenstallingen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten. De gemeente streeft ernaar om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.

**Aanpassing:** Nee

**0239** Geachte,  
Ik vind betaald parkeren echt niet kunnen in een tijd dat alles al zo duur is. Hier is ook geen parkeer probleem. Misschien een betere optie is om bij het bouwen van woningen meer parkeer gelegenheid aan brengen. Nu verschuiven jullie het probleem alleen maar, ook leuk voor de visite word een duur bakkie voor ze.

**Reactie college:** **A, H, P**

Het college hanteert in nieuwbouwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.



Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

0240

Geacht college,

Helaas wordt ook voor het Ramplaankwartier betaald parkeren ingevoerd. In eerste instantie dacht ik bij lezing van het nieuws in het Haarlems dagblad dat wij er buiten zouden vallen. Het gebruikte begrip Duinwijk doet niet direct een belletje rinkelen. Ik zou het voor de toekomst op prijs stellen ook de specifieke wijken duidelijk te vermelden, en niet alleen in een kaartje ergens in de nota. Vele buurtbewoners dachten namelijk hetzelfde. Ook de wijkraad is in eerste instantie verkeerd geïnformeerd. Dit vind ik onzorgvuldig.

Uit de metingen blijkt dat Duinwijk een parkeerdruk heeft van > 85%. Uit de grafiek op pag 14 blijkt dat het % voor Duinwijk net boven de 85% uitkomt. Maar hoe zit het Ramplaankwartier hier in? Graag een nadere uitsplitsing hiervan in de nota opnemen. Ervan uitgaande dat betaald parkeren wordt ingevoerd, heb ik bezwaar tegen indeling van onze wijk in categorie C. Onze wijk ligt door de Randweg toch wel wat geïsoleerd ten opzichte van de wijken aan de andere kant, zoals Houtvaartkwartier. Is een barrière. Voor een vergelijkbare wijk ten westen van de randweg, de Krim, wordt sowieso geen voorstel gedaan om betaald parkeren in te voeren. Ook voor nieuwe wijken, iets verder van het centrum, zoals bijvoorbeeld Delftwijk, wordt in de nota voorgesteld categorie D van toepassing te verklaren.

De parkeerdruk in onze wijk wordt volgens medebewoners vooral veroorzaakt doordat op werkdagen door personeel van het Nova college in de wijk wordt geparkeerd en ook door werkende mensen die hun auto stallen en met de vouwfiets verder gaan naar hun werk. S'avonds en in het weekend zal de parkeerdruk daarom beperkt zijn. Door invoering van D zal het parkeren van buitenstaanders overdag tot 20.00 uur dan worden opgelost. De impact van D is minder groot dan C doordat enerzijds de aanschafprijs van een vergunning lager is maar vooral doordat meer bezoek binnen het budget van 125 euro kan worden ontvangen. Dat laatste pleit met name voor categorie D!. De in de nota genoemde 800 uur die gemiddeld kan worden betaald uit de 125 euro vind ik te rooskleurig. Feit is dat bezoek veelal s'avonds en in het weekend wordt ontvangen. Denk aan familie/vriendenbezoek van overver. Bij bezoek tegen het hoge tarief is slechts 500 uur beschikbaar. In deze tijd van inflatie en stijgende energieprijzen is het voor een groep bewoners al moeilijk genoeg om de eindjes aan elkaar te knopen. Bij C zal het budget veel eerder op zijn, en bezoek ontvangen voor 3,80 per uur is niet leuk meer. Het alternatief is het openbaar vervoer, maar vooral de busverbinding die het Ramplaankwartier aandoet is erg beperkt..

Résumé:

Ik maak bezwaar tegen invoering van betaald parkeren in het Ramplaankwartier indien deze wijk zoals wordt voorgesteld in categorie C wordt ingedeeld.

**Reactie college:** C

Het college maakt de keuze om parkeerregulering op wijkniveau in te voeren. In de communicatie zijn dan ook de wijknamen gebruikt. De gemeente heeft meerdere reacties ontvangen dat niet altijd duidelijk is welke buurten in welke wijken vallen. Op de website van de gemeente Haarlem is daarom de kaart van Haarlem met de wijk- en buurtindeling toegevoegd aan de pagina over de uitbreiding van betaald parkeren. Daarnaast hebben wij dit in de aangepaste beleidsnota nader verduidelijkt.

Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan.

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in sommige delen van de wijk lager is. De parkeerdruk in de buurt Ramplaankwartier (onderdeel van de wijk Duinwijk) ligt gemiddeld over 2020 en 2022 op 111%. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Oosterduin (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

Daarnaast wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd

met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024–2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Ja

- 0241** Vreemd dat er nog inspraak mogelijk is terwijl betaald parkeren al vast lijkt te staan. Ik had het liever niet gehad, heb altijd plek voor mijn deur of een paar meter lopen. Wat ik schandalig vind is de prijs voor een 2e vergunning. Wij hebben voor ons werk allebei een auto nodig. Met een werkgeversverklaring zou je bijvoorbeeld korting moeten krijgen. Ik werk in de zorg wat al geen vetpot is. Hier lever ik dus salaris voor in die niet bij de werkgever te verhalen is.

**Reactie college:** A, C, G, O

Naar aanleiding van de inspraak wordt het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024–2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie.

**Aanpassing:** Ja

- 0242** Wij zijn het hier helemaal niet mee eens, wij wonen aan de rand van de gemeente grens tegen Heemstede aan en van een parkeer probleem is hier helemaal geen sprake. Wij zien dit weer gewoon als melkkoe voor de gemeente. Als het toch ingevoerd gaat worden vinden wij dat dan in de gehele gemeente Haarlem het ingevoerd moet worden dus ook bijvoorbeeld in Schalkwijk etc. Zoals het gezegd luid: gelijke monniken gelijke kappen.

**Reactie college:** A, F

De Nota uitbreiding parkeerregulering stelt drie beleidswijzigingen voor aan de gemeenteraad, waaronder de nieuwe beleidsregel dat er gereguleerd parkeren ingevoerd wordt in een wijk wanneer de parkeerdruk in deze wijk 85% of hoger is. Op dit moment blijkt uit de parkeerdrukmetingen dat de parkeerdruk in Schalkwijk nog onder de 85% ligt. De parkeerdruk zal opnieuw gemeten worden in 2024 en 2026. Op basis van deze informatie zal in het najaar van 2026 een besluit worden genomen over of er ook in andere wijken gereguleerd parkeren ingevoerd gaat worden

**Aanpassing:** Nee

- 0243** Aan de gemeente Haarlem, Vreemd genoeg is deze informatie niet onder de juiste noemer bekend geworden. daarmee bedoel ik dat, waar in allerlei stukken sprake is van het Ramplaankwartier, er nu sprake is van Duinwijk. Daarin herkennen veel inwoners van dit kwartier zich niet. E.e.a lijkt te worden bevestigd door het feit dat ook via de Wijkraad geen eerder actie werd ondernomen. Dat kan als zeer onzorgvuldig van gemeentezijde worden bestempeld. Ik woon hier nu sinds 1984 en ervaar geen parkeerdruk/overlast. Er is ook geen buurtenquete geweest om naar de mening van de bewoners te vragen en het wordt ons nu opgelegd. Zeer ondemocratisch. Het Ramplaankwartier ligt als een dorpje over de Randweg in Haarlem tegen de grens van Bloemendaal en wij ervaren geen parkeerdrukverhogende elementen- zoals de Hogeschool Holland (westzijde Randweg) of het Nova College (oostzijde Randweg) eenvoudig weg omdat deze te ver van de wijk afliggen,-eventueel geparkeerde auto's van bijv. schoolmedewerkers zijn voordat de bewoners thuishkomen van hun werk weer verdwenen- Wel worden de bewoners nu opgezaald met extra kosten, met name in een tijd dat het inkomen voor een groter deel opgaat aan energiekosten en dagelijkse levensbehoeften. Dit heet ook wel a-sociaal!. Een extra element hierbij is de vergroting van sociale isolatie als het bezoekers aan familie e.d de keus wordt gegeven of de bus te nemen of de portemonnee te trekken Tot slot stel ik vast dat het invoeren van een parkeervergunning in het Ramplaankwartier niet zal bijdragen aan de verlaging van die door u genoemde parkeerdruk. Ik maak bij deze dan ook ernstig bezwaar tegen de voorgenomen plannen om een parkeervergunning in te voeren voor het ramplaankwartier.

**Reactie college:** A, B, C, H, J, P

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. Ramplaankwartier is onderdeel van de wijk Duinwijk. In de nota uitwerking parkeerregulering staat ook een kaart waarop te zien is dat het Ramplaankwartier onderdeel vormt van de wijk Duinwijk. Het college begrijpt tegelijkertijd ook dat mogelijk niet iedere bewoner bewust is van welke wijk hun buurt onderdeel is, of welke naam hun buurt of wijk heeft. Voor toekomstige communicatie rondom de uitbreiding van parkeerregulering zal de gemeente daarom trachten om duidelijker te maken op welke gebieden de besluiten slaan.

De gemeente heeft meerdere reacties ontvangen dat niet altijd duidelijk is welke buurten in welke wijken vallen. Op de website van de gemeente Haarlem is daarom de kaart van Haarlem met de wijk- en buurtindeling toegevoegd aan de pagina over de uitbreiding van betaald parkeren. Daarnaast hebben wij dit in de aangepaste beleidsnota nader verduidelijkt.

**Aanpassing:** Ja

- 0244** Ten eerste: de vogelwijk zit niet in de buurt van het centrum, daarom begrijpen wij niet waarom hier betaald parkeren wordt ingevoerd. In onze straat: de Reigerstraat staan veel auto's en bedrijfswagens geparkeerd. De eigenaren van bedrijfswagens kunnen altijd een tweede parkeerplek krijgen omdat ze het af kunnen trekken van de belastingen. Het zou logischer zijn om alleen de bedrijfswagens te laten betalen. Deze horen eigenlijk niet in een woonwijk! Het is volgens mij ook niet mogelijk in de Reigerstraat om een tweede parkeerplek voor bezoek aan te vragen, om de eenvoudige reden dat er niet genoeg parkeerplaatsen zijn. Dit is een feit en valt niet te veranderen en het kost de bewoners alleen maar geld om voor parkeerplekken te betalen, voor plekken die er niet zijn.

**Reactie college:** **N**

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan en parkeren op eigen terrein stimuleren. Daarnaast komen adressen voor maximaal twee parkeervergunningen in aanmerking. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

**Aanpassing:** Nee

- 0245** In een land waar auto rijden in staat voor welvaart, met de een na hoogste wegenbelastingen van Europa. Laten we dan ook in heel Haarlem betaald parkeren! ik zie geen logische reden voor het uitbreiden van betaald parkeren. Willen we dan naar heel Haarlem betaald parkeren? er zijn anderen manieren om de schatkist te vullen. Of om te besparen.

**Reactie college:** **F**

Als de gemeenteraad instemt met de voorgelegd beleidswijzigingen zal er gereguleerd parkeren ingevoerd worden zodra er in een wijk sprake is van een parkeerdruk van minimaal 85%. Dit betekent dat het gereguleerd parkeren gebied in de toekomst groter kan worden wanneer in wijken waar nu nog geen sprake is van een hoge parkeerdruk de parkeerdruk ook boven de 85% stijgt. Deze nota stelt niet voor om ongeacht de parkeerdruk gereguleerd parkeren in te voeren in heel Haarlem

**Aanpassing:** Nee

- 0246** Ondanks dat er in de wijk waar ik woon een parkeerprobleem is in de avond/nacht (zeker niet overdag), ben ik tegen het uitbreiden van de parkeernormen. Sterker nog, ik sta ook niet achter de huidige parkeernormen. Ja, ik zou wel achter een parkeervergunning kunnen staan voor de 1e auto mits deze op het nultarief staat met daarnaast 1 gratis bezoekerspas, maar liever zie ik dat er gezocht wordt naar 'vrijwillige' oplossingen. Opties die al genoemd worden in

het voorstel (deelauto's, parkeren in een garage), maar dan op vrijwillige basis.

1. Het instellen van het niet instellen van een nultarief 'bestraft' inwoners voor het hebben van een auto. Voor een forensen stad als Haarlem is dit een raar uitgangspunt. Ja, er is openbaar vervoer, maar we weten allemaal dat dit goed geregeld is tussen de grote steden, maar alles daarbuiten wordt alleen maar minder. Alleen betalen voor een 2e auto is veel logischer.
  2. Mocht je wel gaan werken met een tarief, dan vind ik het raar dat er verschillende tarieven zijn. Als het uitgangspunt is dat het autobezit te ontmoedigen, dan is het raar dat diegene in de stad hier meer voor moet betalen dan diegene in Delftwijk. Het gaat om eenzelfde voertuig, zo'n blik met 4 wielen. Eenzelfde tarief voor iedereen gaat uit van een gelijkheidsbeginsel.
  3. Er wordt gesteld dat er een hoge parkeerdruk is. Dit geldt alleen voor de avond/nacht.
  4. Er wordt gesteld dat door de hoge parkeerdruk er onveilige situaties ontstaan. Inderdaad zijn auto's op de hoek niet veilig, maar deze staan er over het algemeen alleen in de avond/nacht. Een periode waar fietsers/voetgangers over het algemeen niet meer op straat zijn en daarnaast minder autoverkeer is.
  5. Er wordt gesteld dat Canadees parkeren tot gevaarlijke situaties kan zorgen. Over het algemeen is dit alleen in de avond/nacht. Een periode wanneer baby's in bed moeten liggen en niet in een kindervan.
  6. Er wordt gesteld dat met deze regeling de parkeerdruk wordt tegen gegaan. Canadees parkeren mag niet meer en een tweede auto parkeervergunning is niet automatisch. De straten van veel Haarlemse wijken zijn überhaupt niet aangelegd veel te kunnen parkeren, ze zijn simpelweg te smal. Dat zou betekenen dat je nog maar aan 1 kant mag parkeren als het niet Canadees mag. Waar gaan al die andere auto's heen? Ook bij maar 1 auto parkeervergunning gaat dit niet werken. Dan zal er eerst op andere manier parkeervoorzieningen gemaakt moeten worden.
  7. Worden er extra parkeervoorzieningen buiten de stad gemaakt? Je kan mijn ouders toch geen 3.80 euro laten betalen als zij op verjaardagsbezoek zijn? Ik neem aan dat ik niet de enige persoon ben die vanuit het Oosten/Noorden/Zuiden hier ben komen wonen.
  8. Ik denk persoonlijk dat door deze regeling en alle voorstellen die behandeld worden (zoals bijv. het fietsen naar een parkeergarage waar de auto staat) de belastbaarheid van de inwoners doet afnemen.
- De regeling zorgt voor minder vrije tijd. Het zorgt ervoor dat inwoners gedwongen worden meer tijd in woon/werk te steken m.a.g. meer werkdruk.
  - De regeling zorgt ervoor dat de kosten voor inwoners dermate omhoog gaan dat dit tot mogelijke andere problemen en klachten kan zorgen.

**Reactie college: [A](#), [B](#), [G](#), [K](#), [M](#), [O](#), [P](#)**

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Ja

- 0247** Enkele jaren geleden is er een enquête gehouden in de wijk over het betaald parkeren, waarop tegen invoering van betaald parkeren werd gestemd. Nu komt het weer terug en is er al een (voor) beslissing tot betalen in de maak.  
Ik stel me voor dat in wijken waar het echt druk is met parkeren van eigen bewoners, dit een nuttige beslissing kan zijn. Vooral nog zie ik in het Houtvaartkwartier dat het druk wordt van auto's die komen en in het weekend blijven staan van bestuurders, lopend soms met een vouwfietsje, die elders heen gaan en de auto op bewoners plekken laten staan. Vooral het eerste deel van de wijk aan de kant van de Ruyterweg. Overigens zijn bij de huizen van Plaza west, heel veel lege parkeerplaatsen! Maak dat goedkoper waardoor het parkeren voor die mensen haalbaar wordt.  
Als de gemeente wil dat mensen hun auto niet of minder gebruiken zal het openbaar vervoer ook in de avond uren aanwezig moeten zijn en niet 1 keer per uur tot 20.00uur!  
Succes met de besluitvorming.

**Reactie college:** **A, J, M**

Het invoeren van gereguleerd parkeren zou ook tegen moeten gaan dat personen hun auto kosteloos parkeren in uw wijk, om vervolgens vanuit daar verder op reis te gaan naar hun daadwerkelijke bestemming. De parkeerplaatsen bij Plaza West waar u waarschijnlijk naar refereert zijn niet in handen van de gemeente Haarlem. De gemeente Haarlem kan dus niet bepalen hoeveel bewoners moeten betalen voor deze parkeerplekken.

**Aanpassing:** Nee

- 0248** Ik ben tegen het betaald parkeren in de Amsterdamse buurten vanwege het feit dat de wijkbewoners niet zijn geïnformeerd c.q. er een enquête is gehouden. Er zijn meerdere oplossingen per wijk te bedenken.  
Bijv. dat alle auto's die een bedrijfskenteken hebben verplicht in de Waarderpolder gaan parkeren op een bewaakt terrein met o.a. camera's, of bewoners de verplichting opleggen per APV dat er maar 1 auto/parkeerplaats per woning/per gezin mag zijn, meerdere auto's buiten de wijk parkeren.  
Eventueel een parkeervignet op het voorruit met de straatnaam waar men woont opdat je het recht hebt in de eigen straat te parkeren. Op sommige tijden moeten wij vooral avonds op meer dan 10 minuten lopen van de woning parkeren. Wij betalen nu ook wegenbelasting om op de straat te kunnen parkeren, moeten wij de gemeente gaan betalen zal dat van het provinciale deel afgehaald moet worden en anders moet de gemeente dat met de Provincie uitvechten, maar niet met de burger als melkkoe.  
Voorbeeld: een buschauffeur van Connexxion kan ook zijn bus niet mee naar huis nemen, maar moet naar de Waarderpolder om zijn bus op te halen, dus dit kan ook gelden voor alle andere bedrijfs auto's of bij de werkgever op het terrein.  
Wil men de mensen uit de auto krijgen zullen gemeente en overheid eerst moeten zorgen dat het OV goed wordt georganiseerd en betrouwbaar en betaalbaar is. OV hoort weer een rijks of provincie eigendom te zijn en niet privaat. Die markt werking waar de economen van dromen heeft nog nooit gewerkt. File vermindering kan alleen als men in eigen provincie of streek blijft werken en Limburg niet probeert in Groningen te werken of Oost in West wil werken en andersom.

**Reactie college:** **F, J, M**

Het college realiseert zich dat aan het bezit- en gebruik van een auto verschillende kosten zijn verbonden. Parkeerbelasting is, in tegenstelling tot wegenbelasting, een gemeentelijke belasting.

**Aanpassing:** Nee

- 0249** Ik vind het zeer overbodig dat de zone vogelen buurt moet gaan betalen om te parkeren. Dat er ruimte hier is en dat we ruime straten hebben, en dus makkelijk parkeren voor deur was voor ons de doorslag om hier te komen wonen.  
Laat de bewoners gratis hier parkeren met auto en eventueel zakenauto. Mensen die hier niet wonen kunnen betalen. Bezoekers kan dan worden aangevraagd gratis.

**Reactie college:** **A, G**

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt

tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

**Aanpassing:** Nee

**0250** Ik woon in Haarlem noord noord. Parkeren is meestal goed te doen. Er zouden veel meer parkeerplekken zijn als werk gerelateerde busjes na 18.00 uur uit de wijk geweerd zouden worden. Eventueel camperbusjes die 9 maanden van het jaar niet van hun plek komen. Handhaven hierop zou veel licht geven. Ik heb alleen geen idee waar deze voertuigen moeten staan. Daar moet plek voor worden gecreëerd.

**Reactie college:** A, L

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

Op te grote voertuigen wordt waar mogelijk in de huidige situatie gehandhaafd. Er kan op dit moment alleen worden gehandhaafd als een voertuig hinderlijk geparkeerd is voor bewoners/gebruikers van een gebouw. Zomaar handhaven op een grote bedrijfsauto kan niet. Daar is parkeerregulering voor nodig.

Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) mogen campers, caravans en kampeerwagens maximaal 3 dagen in de wijk worden geparkeerd. Bij de gemeente kan een tijdelijke parkeervergunning worden aangevraagd.

**Aanpassing:** Nee

**0251** Hiermee maak ik bezwaar tegen het voorgenomen en doorgedrukt parkeerbeleid. Jullie willen "vergroenen" en meer ruimte op de stoep en voor fietsers. Dat is ook echter allemaal steen en het is echt klinkklare onzin dat dit beleid de stad doet vergroenen in de letterlijke zin van het woord. Bomen, struiken, bloemen! Verder heeft het onderzoek plaats gevonden in Corona tijd, toen iedereen verplicht thuis werkte. Dus geen representatief onderzoek, wat nu zou moeten plaatsvinden. Verder geloof ik als burger niet dat dit beleid werkelijk gaat leiden tot voetbalvelden minder auto's. Doet u uw auto hierom weg? Nee, hoogstens de burgers die toch al moeite hebben met het hoofd boven water te houden. En wat dachten jullie dat er gaat gebeuren in de wijken waar geen betaald parkeren is? Er is geen enkele draagkracht voor en toch drukken Jullie dit door. Jullie willen dichterbij de burger komen te staan.... ha, ha, mijn vertrouwen is tot onder het nulpunt gedaald. Het gaat jullie toch echt om het geld. Dit wordt een leuke melkkoe voor de gemeente ook al beweren jullie van niet. Ik woon in de laatste straat van Haarlem, en toch betaald parkeren. Ongelofelijk.

Creëer deel auto's, creëer goedkoop openbaar vervoer als jullie minder auto's willen. Maar niet dit onzalige plan, wat niet het gekke doel gaat opleveren, alleen een stad vol boze bewoners.

En ik wil de garantie van de gemeente dat er voor elke vierkante meter minder auto's op welke manier dan ook, er werkelijk groen voor in de plaats komt.

Divers, bomen, planten, struiken.

**Reactie college:** B, D, E, F, J, M

Het college wil met het uitbreiden van het gereguleerd parkeren gebied ook ruimte creëren voor groen als ook fietsers en voetgangers. Het klopt hierbij dat stoepen en fietsparkeerplekken versteend zijn en niet groen zijn. Maar de vrijgekomen ruimte zal niet alleen gebruikt worden om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers, maar ook om meer groen in de vorm van bijvoorbeeld bomen te planten. Dit gebeurt dan op plaatsen waar nu nog auto's staan, waardoor de straten minder versteend worden. De gemeente kan niet de garantie geven dat elke vierkante meter die niet meer ingenomen wordt door een auto ingezet zal worden voor de vergroening, omdat dit zou betekenen dat er geen ruimte vrijkomt om lopen en fietsen aantrekkelijker te maken.

**Aanpassing:** Nee

**0252** Betaald parkeren melkkoe voor de gemeente! Belast alleen de tweede of derde auto, aanhangers, campers!

Geen betaald parkeren!

#### Reactie college: F, G

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

#### Aanpassing: Nee

0253

Ondanks dat ik als inwoner van het Ter Zaanenkwartier nog niet direct geraakt wordt door uw collegeplannen heb ik uw nota goed doorgelezen en nagedacht over de consequenties van dit plan. Ik heb begrip voor uw visionaire gedachten zoals uit de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsbeleid naar voren komen. Naast de voordelen dat er minder auto's gaan komen wat helpt om de straten "leger" te krijgen en uiteraard de positieve impact op het milieu zie ik ook zeker nog nadelen over de wijze van invoering op dit moment. Dat is ook gebleken met de vergadering van de commissie Beheer op 3 november j.l. Daar heb ik ook ingesproken. Een deel hiervan vindt u hieronder alsmede wat extra aanvullingen en vragen.

Naar aanleiding van het lezen van de nota heb ik de volgende vragen:

- Als de invoering kostenneutraal plaats gaat vinden, waarom gaan vergunningen dan verschillen in prijs, dus waarom is een Zone C vergunning duurder dan een Zone D? Het maken van een vergunning en de installatie van alle borden en palen en handhaving is toch net zo duur in alle wijken?
- Als het doel is om per wijk de parkeerdruk te reguleren, waarom worden er dan Zones uitgebreid of ingesteld die wijkoverschrijdend zijn? Met het vergunningenplafond en een parkeerzone per wijk is er een veel effectiever stuurmiddel om de parkeerdruk te reguleren per wijk.
- Hoe ziet het college voor zich dat ouders met jonge kinderen, ouderen en mindervaliden zich per voet of fiets verplaatsen door weer en wind? Deze mensen zijn misschien meer aangewezen op een auto om zich te verplaatsen, ook binnen de 2.5km grens die in de nota staat.
- Als vervolgvraag: Hoe gaat het college dan een goed alternatief garanderen aan deze groepen? De ervaring leert dat taxidiensten voor oa mindervaliden uitbesteed worden en hoe ga je daar als college echt invloed op hebben dat dit een goed alternatief is en blijft?
- Gaat het college garanderen het OV netwerk op te schalen en fijnmazig aanwezig in de wijken aanwezig te laten zijn alvorens het gereguleerd parkeren in te voeren?
- En garandeert de gemeente dan ook dat dit OV netwerk dan in stand blijft als goed alternatief? Hier geldt dezelfde overeenkomst als met de taxidiensten. Met de huidige manieren van aanbestedingen is het OV een commercieel vervoermiddel. Wij kunnen de OV bedrijven het niet kwalijk nemen als zij niet rendabele lijnen opheffen of frequenties aanpassen. Dat is een onzekere factor en dat helpt niet om bewoners te overtuigen om afstand te doen van bijvoorbeeld hun tweede auto.
- Gaat de gemeente extra fietsparkeerplekken bouwen op diverse plekken in de stad? Ik kan nauwelijks mijn fiets kwijt als ik met de trein wil van Haarlem station op een populaire werkdag, de dinsdag.
- Hoe gaat de gemeente de mantelzorger helpen die vanaf 2024 veel geld kwijt gaat zijn om bij haar dierbare te parkeren om de noodzakelijke steun te verlenen? De samenleving leunt steeds meer op dit soort mensen en dan gaat het college deze mensen nog eens extra "belasten".
- Dezelfde vraag voor mensen die in kritische sectoren werken en daarvoor dus een auto nodig hebben, denk aan storingsmonteurs of verloskundigen. Hoe gaat het college om met dit soort groepen?
- Hoe en wanneer gaat het Canadees parkeren verboden en gehandhaafd worden?

- Betekent dit dat er veel parkeergelegenheid gaat verdwijnen en dus een nog lager vergunningplafond gaat gelden in deze wijken?
- Er zijn huizen met een eigen oprit welke niet meer afdoende is qua grootte van de huidige (elektrische) auto. Het college is voornemens om bewoners met een eigen oprit geen eerste vergunning af te geven. Hoe gaat het college om met dit soort gevallen? Kunnen deze bewoners bezwaar maken of wordt er op voorhand een inventarisatie gedaan?

Geachte leden van de commissie Beheer, Via deze schriftelijke wijze wil ik graag mijn commentaar geven over de plannen van de gemeente Haarlem om in aanvullende 11 wijken parkeerregulering toe te passen. Wat mij opvalt is: 1. In de nota uitwerking parkeerregulering staat onder de kop Groei van de stad en de mobiliteitstransitie De transitie is erop gericht dat in 2030 het grootste deel van de korte verplaatsingen (tot 2,5 kilometer) binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden. Dit is natuurlijk een mooi uitgangspunt maar in mijn optiek ook een sterk wensdenken vanuit de gemeente. Dat wensdenken is drieledig: • De gemeente gaat ervan uit dat, in weer en wind, de bewoners zich verplaatsen binnen en naar naastgelegen wijken. Ook ouders met kinderen, ouderen, mindervaliden enzovoort, ongeacht de spullen die deze mensen mee moeten nemen met deze verplaatsingen. • Dit wensdenken houdt ook in dat het OV ook daadwerkelijk een goed alternatief moet zijn. Binnen de stad zijn de OV verbindingen in met name de wijken echt niet toereikend. Als voorbeeld noem ik buslijn 2 welke met een sterk gereduceerd ritschema rijdt. De gemeente, provincie en het rijk hebben het OV volledig aan commerciële partijen overgelaten en die moeten hun bedrijfsmodel natuurlijk winstgevend houden. Het aanbieden of aanhouden van "dunne" lijnen is onrendabel en wij kunnen deze bedrijven het dus niet kwalijk nemen als zij hun bedrijfsmodel optimaliseren. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat er een kwalitatief en hoogstaand OV netwerk is? Mij lijkt dit een vereiste voordat parkeerregulering ingevoerd kan worden! • Er zijn er heel veel beroepsgroepen en mensen afhankelijk van een auto. Zo zijn er velen die een bedrijfsauto moeten hebben om snel naar het werk te moeten kunnen (storingsdienst of verloskundige bijvoorbeeld). Bij deze mensen is dit vaak een tweede auto welke, in de voorliggende plannen, ontzettend zwaar belast gaat worden door het hoge vergunningstarief. Ook zijn er in de vergrijzende samenleving tientallen mantelzorgers actief welke frequent moeten parkeren in de wijk, want niet iedereen woont om de hoek van zijn of haar geliefden. Al deze mensen krijgen te maken met veel meer kosten terwijl zij juist een noodzakelijke functie uitoefenen om deze maatschappij draaiende te houden. 2. In de nota uitwerking parkeerregulering staat onder de kop Invoering parkeerregulering vanaf 85% parkeerdruk In Haarlem wordt parkeerregulering ingevoerd als de parkeerdruk in een wijk op 85% of hoger ligt. Ik woon in de Planetenwijk en ik ervaar op dit moment geen problemen met het parkeren. Ik werk in wisseldiensten dus ik kom en ga op alle mogelijke tijden in de week en het weekend en heb nog nooit gehad, op Koningsdag na, dat ik niet binnen 100m van mijn huis kon parkeren op een reguliere parkeerplaats. Los van bovenstaande observatie verbaast mij het dan dat de regulering per zones over meerdere wijken getild wordt. In mijn geval zou ik (uiteindelijk) onder Zone C Noord gaan vallen en dit beslaat dan 4 wijken bovenop de huidige Zone C Noord. Zo is de regulering per wijk nog steeds niet mogelijk en ook het vergunningenplafond wordt dan over meerdere wijken uitgespreid terwijl dit niet perse aan een bepaalde wijk ligt. Waarom voert de gemeente niet zones in per wijk (het alfabet heeft 26 letters bijvoorbeeld)? Een veel gerichtere sturing van het aantal auto's per wijk is toch het doel? 3. In het collegebesluit, nota uitwerking parkeerregulering staat dat: De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied lost op den duur een probleem op, maar is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De verwachte inkomsten van de parkeervergunningen zijn evenredig aan de kosten die worden gemaakt voor de parkeerregulering aan bijvoorbeeld de parkeerapparatuur, bebording en vergunningverlening. Waarom verschillen en gaan vergunningen in de verschillende zones dan ook verschillen in prijs? Een bord kost in heel de gemeente evenveel geld neem ik aan, net als de kosten om een vergunning te maken. Kan de gemeente een getalsmatige onderbouwing geven wat een vergunning zou moeten kosten om kostendekkend te zijn. Zone C zou mij €112,- gaan kosten en in Zone D zou dit €75,- zijn. Nogmaals, waarom kost een vergunning meer in de ene zone dan in een andere? Mijn conclusie is dan ook dat de gemeente goed moet kijken naar de impact van deze parkeerregulering alvorens deze aan te nemen. Dit gaat veel bewoners heel hard treffen in hun portemonnee die echt afhankelijk zijn van een auto op dit moment en dat is niet in lijn met het sociale beleid die de gemeente predikt. Verder dient de gemeente zorg te dragen voor deugdelijke alternatieven voor de verplaatsingen zodat bewoners ook echt een kwalitatieve keuze kunnen maken. Bewoners worden nu op kosten gejaagd zonder dat zij een deugdelijk alternatief hebben, ook dat is geen sociaal beleid van de gemeente.

**Reactie college:** [M](#), [O](#)

Het college hanteert voor de uitbreiding van parkeerregulering het principe van kostendekkenheid. Het verschil in parkeertarieven tussen parkeerzone C



en zone D kan niet één op één met kostendekkendheid in verband worden gebracht. De kosten die het college moet toerekenen aan de uitbreiding van parkeerregulering zijn breder dan alleen de kosten voor parkeerapparatuur, bebording en handhaving. De parkeerzones zijn wijkoverschrijdend omdat de zone-indeling een uitbreiding is van de indeling binnen het bestaande betaald parkeren gebied.

Een bewoner heeft recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als men een officiële indicatie of verklaring heeft. De bewoner krijgt dan extra tegoed voor de digitale bezoekersregeling. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over de regeling voor mantelzorgers ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](http://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)).

Voor hulpverleners heeft de gemeente Haarlem de parkeervergunning voor hulpverleners ingesteld. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. De hulpverlener hoeft met deze vergunning niet telkens opnieuw te betalen ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](http://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Canadees parkeren wordt op termijn teruggebracht door onder andere het verlagen van het vergunningenplafond. Afhankelijk van, tussen ontwikkelende partijen en de gemeente gemaakte afspraken in het ruimtelijk planvormingsproces, komen bewoners wel of niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning. De gemeente heeft geen invloed op de tarieven die private partijen hanteren voor een parkeerabonnement.

**Aanpassing:** Nee

- 0254** Sinds het besluit om betaald parkeren in te voeren in 11 Haarlemse wijken, staat de media vol met negatieve reacties. Er is participatie en inspraak geweest. Hierin is door veel Haarlemmers aangegeven tegen de invoering van betaald - en vergunningsparkeren te zijn. Persoonlijk begrijp ik de noodzaak om het aantal auto's terug te dringen uit de stad. Haarlem is één van de meest versteende steden in Nederland. Ook worden de opgaven zoals hittestress en klimaatadaptatie steeds urgenter. Om ruimte te maken voor extra groen is het nodig om parkeerplaatsen op te offeren. Maar is daar ook al een goed doordacht plan voor gemaakt? Wie kan er tegen een sociale, groene en leefbare stad zijn? Nu lijkt de nadruk alleen te liggen op het betaald parkeren. Dat betekent flink cashen voor de gemeente. Wat gebeurt er met de opbrengsten? Worden die 1 op 1 geïnvesteerd in het vergroenen en leefbaarder maken van de openbare ruimte? Op die manier is het invoeren van betaald parkeren veel beter te accepteren voor Haarlemmers inclusief voor mijzelf. Het doel heiligt de middelen zeg maar.

**Reactie college:** F

Het college hanteert voor de uitbreiding van parkeerregulering het principe van kostendekkendheid. De uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. . Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening.

**Aanpassing:** Nee

- 0255** Dit is zo fout!  
 Het gaat niet alleen om het betaald parkeren maar vooral om de plannen die veel verder gaan.  
 Een leefbare omgeving! Voor wie? Niet voor mij.  
 Hoe langer ik er over nadenk, hoe meer dingen ik bedenk die onmogelijk zijn met het toekomstige niet parkeren beleid.  
 Even een paar platen multiplex halen bij de Gamma?  
 Vergeet het maar, dat zal je moeten bestellen met bijkomende extra kosten.  
 Een beetje uitgebreide verjaardag vieren?  
 Vergeet het maar als de bezoekers van buiten de stad of zelfs uit het buitenland komen.  
 De gemeente voorziet niet eens in parkeer mogelijkheden net buiten de stad.  
 Op bezoek bij mijn zus in Leer, Duitsland?

Vergeet het maar. Ik mag geen auto hebben van de gemeente en openbaar vervoer daar naar toe is wel heel bewerkelijk. Mijn 2 hobby auto's die ik al meer dan 40 jaar heb en met eigen handen van de grond af opgebouwd heb? Die moeten weg van de gemeente, absoluut onbestaanbaar vinden zij dat. Dan huur je toch een stalling? Waar? alles in de directe omgeving is nu al onbetaalbaar en wordt alleen maar duurder als in de stad niet meer geparkeerd mag worden. Bovendien, zo'n auto ergens ver weg geparkeerd gaat zo van je af. Een beetje er aan klussen of een echte reparatie mag daar vrijwel nooit. Net als of je een hond hebt maar niet in huis maar bij een opvang ergens ver weg. Die inspraak is ook een farce, de keuze om je gebit in 1 keer te laten trekken of gespreid over een paar weken. De opbrengsten van het betaalde parken? Die vallen weg naarmate er minder parkeerplaatsen komen. Al aan gedacht? Dit is geen democratie maar pure dictatuur.

**Reactie college:** [O](#), [P](#), [Q](#)

Het voorstel dat het college voorlegt aan de gemeenteraad zou niet van invloed moeten zijn op uw bezoek aan de GAMMA, aangezien deze in een gebied ligt waar op dit moment op basis van dit voorstel nog geen gereguleerd parkeren ingevoerd zou worden. U zult na het invoeren van gereguleerd parkeren ook nog steeds in staat moeten zijn om een of meerdere eigen auto's te hebben. Het verschil is dat wanneer u gebruik wilt maken van een parkeerplaats in de openbare ruimte, u hiervoor een parkeervergunning nodig heeft. Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

**0256** Ik ben tegen het betalen parkeren in het ramplaankwartier en zeker tegen de categorie C. Als dit tarief doorgevoerd worden, denk ik, dat wij als oudere mensen, minder bezoek zullen krijgen. Het hogere tarief kunnen wij niet betalen, wanneer de 125 euro op is. Denk eens aan uw medemens.

**Reactie college:** [C](#), [P](#)

Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Oosterduin (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn. U kunt hierover meer lezen in de Nota van Beantwoording. Bij de invoering van parkeerregulering hebben bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling. Met deze regeling kunnen zij hun bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. U koopt parkeertegoed waarmee uw bezoek kan parkeren. De werkelijke kosten worden achteraf per kwartaal gefactureerd. Deze regeling is er al voor huidige betaald parkeergebieden en gaat ook gelden voor de wijken waar betaald parkeren wordt uitgebreid. Meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek).

**Aanpassing:** Ja

**0257** Beste mensen, ik ben voor minder auto's in de straat/stad en zou eigenlijk ook graag zonder auto willen leven. Maar daarvoor in de plaats heb ik betaalbare en goed bereikbare deelauto's en deelbakfietsen nodig.

Heel ongeschikt dat er onmiddellijk veel geld gevraagd wordt voor de parkeervergunning ( duidelijk dat dat met de jaren nog gaat stijgen) en er geen duidelijk aanbod gedaan wordt wat de buurt er voor terug krijgt. Vage verhalen over meer groen, fietsparkeerplaatsen en "elkaar ontmoeten" zijn nietszeggend.

Als het werkelijk om minder auto's zou gaan, zouden 2 parkeervergunningen per adres ook voldoende zijn. Waarom die kosten? Dat ruikt naar een leuk verdienmodel voor de gemeente.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college: F, G, M**

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

**Aanpassing:** Ja

**0258** Ik ben heel erg teleurgesteld met het hele gebeuren over betaald parkeren. Wij hebben totaal geen hinder van het parkeren in onze eigen wijk. Ik denk ook niet dat er minder auto's in de wijk zullen zijn als het betaald parkeren doorgaat. Het is dus op een rare manier de kas spekken van de gemeente. In ons geval, wij zijn in het bezit van 2 auto's, een van ons en een van onze zoon, die verplicht wordt om bij ons te blijven wonen omdat hij geen huis kan kopen of een kamer kan huren. Dit geeft hem al veel stress en dan moet hij ook nog voor zijn auto 280 euro extra betalen terwijl als hij wel een woning/kamer zou hebben dit op 75 euro zou komen. Moet hij dan zijn auto wegdoen? Dan ontnem ik hem, naast zijn beperking, alle enige vrijheid/plezier die hij ervaart met zijn auto. Ik hoop dat daar ook naar gekeken gaat worden, zodat jongeren met een beperking/ uitkering, subsidie oid kunnen krijgen op hun parkeervergunning.

**Reactie college: A, B, F**

Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn gebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen.

**Aanpassing:** Nee

**0259** Ook ik denk dat betaald parkeren een goede oplossing kan zijn voor wijken waar parkeerdruk als een probleem wordt ervaren. En dat er door een 'waterbed-effect' wijkoverstijgend moet worden gekeken. Er is een oplossing nodig die niet wordt gestuurd door landelijke- of persoonlijke politieke ambities, maar onderdeel van een stadsbreede visie op mobiliteit. Hoe dan in te voeren en heeft dit het gewenste effect? In ieder geval niet invoeren op de regenteske manier van 'we weten wat goed is voor u, vertrouw ons nou maar'. Voor u, zonder u. Maar een doelgerichte (wat wil je precies bereiken, SMART geformuleerd) wijk- (of gebieds-) gerichte aanpak in overleg met betrokken bewoners. Bouw een evaluatieperiode in, neem de tijd om na te gaan of de doelen bereikt zijn, stel bij waar dat nodig is. Neem niet alleen iets af (gratis parkeren voor een onbeperkt aantal auto's) maar hoor de zorgen/ belangentegenstellingen/ wantrouwen/ etc. en geeft ook iets terug. Bijv. over het 'melkkoe-wantrouwen': wees transparant in de kosten/ opbrengsten en zorg dat een positief saldo weer terugkomt in de wijk/ buurt. En in het kader van de betrouwbare overheid: zorg dat dit niet door een volgende coalitie ongedaan kan worden gemaakt.

Los van dit specifieke betaald parkeren-onderwerp:

De afgelopen jaren is vaak gebleken dat 'de politiek' - en dat zijn met name de vertegenwoordigers van coalitiepartijen in de Commissies en gemeenteraad - vindt dat de zgn 'participatie' goed is verlopen. Evaluatie van processen en resultaten en terugkomen op 'fouten' (en leren hiervan) is niet de sterkste kant gebleken.

Ook bij mij (positief ingestelde, betrokken burger) rijst -na bijna 15 jaar ervaring in de wijkraad- de vraag of macht en wijsheid te combineren zijn. Vele betrokken bewoners zijn door ervaringen met politiek en gemeente cynisch geworden en afgehaakt.

We staan voor grote uitdagingen, voor uitgebreid 'polderen' is geen tijd. De knopen zijn bekend en dienen te worden doorgehakt. Maar doe dit dan zorgvuldig.

Wellicht is een onderwerp als 'betaald parkeren' een gelegenheid om te laten zien dat de vertegenwoordigers die eens per 4 jaar gekozen worden, werkelijk de burgers vertegenwoordigen. En daar hoort tocht echt bij dat er wordt geluisterd en gereageerd. Niet omdat het moet, maar omdat het maakt dat het resultaat beter is en breed wordt gedragen. Misschien dat het vertrouwen in de politiek en gemeente weer een beetje terugkomt.

Volgens het plan invoering betaald parkeren wordt de wijk Te Zaanenkwartier voorlopig ontzien. De reden van deze uitzonderingspositie heb ik nergens kunnen terugvinden. Mijn vraag: wat is de rede hierachter?

Dat leidt tot mijn volgende vraag.

Een ander beleidsspoor is 'minder parkeerplekken voor auto's'. De Orionzone ligt midden in het Te Zaanenkwartier en daar gaan de komende jaren honderden woningen gebouwd worden.

Het verlagen van de parkeernorm in dit gebied zal onvermijdelijk leiden tot meer parkeerdruk op de omgeving. Wat wordt hiermee gedaan, wat is de oplossing hiervoor?

Over geloofwaardigheid en vertrouwen:

Er is een petitie om betaald parkeren in 11 wijken te heroverwegen en in te trekken en is door vele burgers onderschreven.

In de partitie worden een aantal onderdelen van het plan benadrukt waarvan het m.i. nodig is hierop inhoudelijk helder op in te gaan.

Het zijn in ieder geval vragen die bij mij leven en waarop ik graag een antwoord krijg:

1 Wat is de (verwachte) relatie tussen betaald parkeren en verminderen van de parkeerdruk.

2 Hoe wordt er geevalueerd en eventueel bijgesteld.

3 Gaat dit in overleg met de betreffende wijkbewoners?

4 Is er onderzocht wat de ervaring is in andere gemeentes die met soortgelijke problematiek? Succesen en mislukkingen. Zo ja, is hiervan verslaglegging?

5 Hoe komen ervaringen in Haarlem en van andere gemeentes tot uitdrukking in de Haarlemse aanpak?

6 Gaat u aannemelijk maken dat de gelden worden niet gebruikt om de gemeentekas te spekken, zo ja, hoe?

7 Is mbt het vertrouwen over het besteden van eventuele overschotten van parkeergelden een toekomstbestendige oplossing mogelijk, waardoor dit niet door toekomstige coalities ongedaan kan worden gemaakt.

8 Dat deze 'parkeerknoop' moet worden doorgehakt is duidelijk. De manier waarop dat nu gaat is meer een traditionele regelsinvoering vanuit een regentencultuur dan het hedendaags waarderen van de inbreng van burgers die willen meedenken en -beslissen over hun eigen leefomgeving. Waarom wordt gekozen voor de botte bijl?

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. In het Te Zaanenkwartier is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de pakeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de nota Uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

In het Mobiliteitsbeleid is opgenomen dat in- en rondom een ontwikkelzone parkeerregulering wordt ingevoerd. Voor de ontwikkelzone Orionzone/ Planetenlaan is hier op dit moment nog geen aanleiding voor. Parkeerregulering wordt hier ingevoerd in lijn met de planning van de gebiedsontwikkeling. De combinatie van het invoeren van parkeerregulering, het instellen van een vergunningsplafond en het nemen van maatregelen om extra parkeerplaatsen te creëren (bijvoorbeeld het gebruik van private parkeerterreinen) zal naar verwachting ertoe leiden dat de parkeerdruk over tijd afneemt.

**Aanpassing:** Nee

**0260** Dit opgelegde systeem werkt niet voor het vertrouwen voor burgers en niet om de auto uit de stad te krijgen.

Vreemd dat de gemeente geld wil toeleggen om betaald parkeren in te voeren. Het is heel makkelijk om parkeerdruk aan te passen. Zorg voor betere, rechte parkeervakken waar meerdere auto's in passen ipv 1 auto met nutteloze ruimte.

Als je alle plekken vol gaat zetten met parkeerautomaten en weesfietsen komt dat de overzichtelijkheid niet ten goede. Het beoekersvignet is niet afdoende als je 2 kinderen of meer hebt die buiten de stad wonen.

**Reactie college: B**

De plaatsing van parkeerautomaten dient te voldoen aan bepaalde eisen en randvoorwaarden. Hiervoor wordt een plaatsingsplan uitgewerkt. Dit plaatsingsplan wordt afgestemd met de omgeving.

Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Uit de praktijk blijkt dat deze regeling in praktisch alle gevallen toereikend is. e uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

**Aanpassing: Nee**

**0261** Wij heb in een andere wijk gezien dat het parkeren niet is opgelost. Nu op dit moment kunnen jongeren bijna geen woning kopen of huren, die zullen langer thuis moeten wonen terwijl ze buiten de stad moeten werken. Jammer dat hier niets aan gedaan wordt. Deze jongeren hebben dan wel een auto.

**Reactie college: B**

Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn gebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen.

**Aanpassing: Nee**

**0262** Ontvangen op 27-11-2022: In mijn straat en de omliggende straten zie ik geen 85% parkeerdruk. Dit is natuurlijk niet overal gelijk, maar ik denk dat betaald parkeren in Zuiderhout niet gerechtvaardigd is.

Ontvangen op 28-11-2022: In de bijlage bij de nota uitwerking parkeerregulering staan criteria voor parkeerzone D, waaronder: "De parkeerdruk in de wijken die binnen parkeerzone D vallen, wordt grotendeels veroorzaakt door auto's in het bezit van bewoners." Ditzelfde geldt ook voor een groot deel van het Haarlemmerhoutkwartier en zeker voor Zuiderhout. Waarom wordt dit gebied dan toch tot zone C gerekend?

Ontvangen op 28-11-2022: In paragraaf 4.4.2 van de bijlage bij de nota uitwerking parkeerregulering staat onder andere: "Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering wordt gebracht op het aantal parkeervergunningen dat op een huisadres aangevraagd kan worden." Dit betekent dus dat gelukkige die een oprit bij zijn huis heeft alleen nog daar mag staan terwijl al zijn burens zonder oprit de hele wijk tot hun beschikking hebben. Even stoppen voor een boodschap op weg naar huis is er voor hem/haar dus niet meer bij.

**Reactie college: A, C**

Het uitgangspunt dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering wordt gebracht op het aantal parkeervergunningen dat op een huisadres kan worden aangevraagd, is bedoeld om het parkeren op eigen terrein maximaal te stimuleren. Dit is een gangbare werkwijze in andere vergelijkbare gemeenten.

**Aanpassing: Ja**

**0263** Goed idee om gevaarlijke verkeerssituaties aan te pakken! Maar is betaald parkeren daar een directe oplossing voor?

Als betaald parkeren wordt ingevoerd dan verdwijnen gevaarlijke verkeerssituaties? De logica omgaat mij. Ik denk dat er vast betere oplossingen te

verzinnen zijn om bijvoorbeeld parkeren op hoeken tegen te gaan.

En als je wel vindt dat iedere bewoner 2 auto's mag hebben, dan klopt het dat het vol is in de straat. Na het invoeren van betaald parkeren staat de straat nog net zo vol, want niemand doet zijn 2e auto weg voor 280 euro, laat staan je enige auto..

Straks betalen we allemaal om je voor je eigen huis te parkeren, staat de straat net zo vol en zijn de genoemde parkeerproblemen nog net zo groot.

Graag naar andere oplossingen zoeken! Misschien is daar geld voor naar jaren parkeergeld innen...

#### Reactie college: **B**

Het is mogelijk om ervoor te zorgen dat er minder wordt geparkeerd op hoeken en stoepen zonder parkeerregulering in te voeren. Echter parkeren mensen over het algemeen hun auto op de hoek van de straat of op de stoep omdat de vraag naar parkeerplaatsen op veel plekken hoger is dan de capaciteit. Het handhaven op fout parkeren of het plaatsen van paaltjes lost dan niet het probleem op dat de bestuurder in kwestie ertoe zette om diens auto verkeerd te parkeren. Daarom stelt het college aan de gemeenteraad voor om parkeerregulering in te voeren in combinatie met het instellen van een vergunningenplafond en het nemen van maatregelen om extra parkeercapaciteit te creëren. Bijvoorbeeld de realisatie van extra parkeervoorzieningen; een voorbeeld van een dergelijke locatie is de Oudeweg. Onderzocht wordt hier de haalbaarheid van een tijdelijke parkeergarage. Daarnaast wordt ingezet op medegebruik van bestaande private parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoorgebouwen.

#### Aanpassing: Nee

- 0264** Tegen betaald parkeren, gewoon een maximum stellen van 1 auto. Bedrijfsbussen moeten uit het straat beeld of kies voor bus met iets meer zit plaatsen zodat de auto niet hoeft als zzper. Parkeer vakken per huis aangeven en bezoekers langs blinde muren en die laten betalen. Iets van 59 ct. Per uur. Geld haal je verder uit handhaving door fout en hoek parkeeders op de bon. Zo heb je ergens weg, veiligheid, en handhavingsgeld. En pest je niet de werkende mensen die al klem zitten door een duren gemeente. Men heeft vaak een auto nodig in dit soort buurten omdat veel mensen echt met de handen werken en niet thuis kunnen werken op een pc. Luister alstublieft naar de mensen, kies voor deze mensen en niet voor de nieuwe die hun vorige woonplek Ted druk of onveilig vonden worden, probleem komt nu onze kant op en dat is niet reëel wij Haarlemmers kunnen nu ook geen kant op.

#### Reactie college: **L, O**

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee parkeervergunningen worden aangevraagd.

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

De opbrengsten van boetes voor foutparkeren gaan naar de rijksoverheid en niet naar de gemeente.

#### Aanpassing: Nee

- 0265** Goed dat er wordt gewerkt aan de regulering van de parkeerdruk, Haarlem is nog steeds een stad waar de auto de boventoon voert. Het gebruik van de fiets zou verder gestimuleerd moeten worden. Goed openbaar vervoer is een andere noodzakelijke voorwaarde voor een gezonde stad. Betalen voor het gebruik als parkeerruimte van de publieke ruimte voor je privé (auto)bezit, zeker als de ruimte op straat steeds schaarser wordt, is een logische stap. Parkeren half op de stoep en op straathoeken is eigenlijk uit den boze, maar "normaal" in Haarlem. Ik ben daarom voor de uitbreiding van het betaald parkeren in de stad. Ik ben blij dat de gemeente die stap wil zetten en dat er ruimte is de normen in de verdere toekomst aan te scherpen naar bv één auto per huishouden. Op naar straten waar je meer ziet dan alleen autodaken. Wel zit er een inconsistentie in uw voorstel. De Planetenbuurt wordt in uw plannen omsloten door gebieden met betaald parkeren. Ervaring uit andere

steden leert dat het uitwijkgedrag een extra verhoogde parkeerdruk oplevert voor dat vrij-parkeren gebied. Dat betekent extra overlast voor die buurt met in de toekomst zeer waarschijnlijk de eis ook dat gebied bij te zetten in het lijstje betaald-parkeren-gebieden. Doe dat nu meteen, dat scheelt gemor van de Planetenbuurtbewoners in 2024, die hun auto dan nergens meer kwijt kunnen. Het betekent ook het gelijktrekken van uw beleidsvoornemens met gevolgen voor iedere inwoners: gelijke monniken, gelijke kappen.

Noot:

Vervelend is dat voetgangers nog steeds in Haarlem als een ondergeschikt soort ruimtegebruiker wordt gezien bv door het ontbreken op essentiële plekken van zebra's bv bij het station en veel smalle trottoirs.

**Reactie college: D**

In het Te Zaanenkwartier (waar de Planetenwijk onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

In het Mobiliteitsbeleid wordt het principe van 'omgekeerd ontwerpen' aangehouden, hierbij hebben langzame verkeersdeelnemers prioriteit. Deze manier van ontwerpen past bij de gewenste mobiliteitstransitie.

**Aanpassing: Nee**

**0266** Prima plan. In zone C krijg ik in de toekomst dan ook te maken met betaald parkeren. Het lijkt me wel nodig, om veel meer dan ik tot nu toe zie of lees, parkeerplaatsen te creëren in de buurt van busstations aan de randen van Haarlem. Ook in de folders die ik in de bus krijg over de nieuwbouw in mijn buurt (prachtig overigens), ontbreekt het aan een beleid om mensen hun auto aan de rand te laten staan en vandaar met OV verder te gaan. Of een fietsen-huur plan eventueel in samenwerking met NS? . Tot nu toe blijft het voor automobilisten zeer aantrekkelijk om op goed geluk een parkeerplaats te zoeken in of buiten de betaald parkeerzones. Het is daarom NU al zeer druk in mijn straat waar nog geen betaald parkeren is ingevoerd.

**Reactie college:** Het college zet in op de realisatie van extra parkeervoorzieningen; een voorbeeld van een dergelijke locatie is de Oudeweg. Onderzocht wordt hier de haalbaarheid van een tijdelijke parkeergarage. Daarnaast wordt ingezet op medegebruik van bestaande private parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoorgebouwen.

**Aanpassing: Nee**

**0267** Ik ben mordicus tegen het invoeren van betaald parkeren in de wijk; mijn wijk Haarlem-noord.

- 1) parkeerdruk, mocht die er al zijn, mijn inziens niet, is eenvoudig op te lossen door de werkbussen/vrachtwagens/groepsvervoerbussen, te weren uit de wijk. Gaat u voor het verdienmodel als gemeente, laat deze mensen fors betalen. U int toch uw geld, en een deel zal niet meer in de wijk staan, maar bij het bedrijf waar ze ook horen, en u krijgt toch uw begroote som binnen!(tip:rijd op een vrijdagavond door de slecht verlichte wijk, en tel de hiervoor genoemde voertuigen)
- 2)Mijn volwassen kind kan geen betaalbare woonruimte verkrijgen in Haarlem doordat we worden overspoeld door mensen uit Amsterdam, en de sociale woningbouw op slot zit(eeuwig in zo'n woning blijven zitten, ook al is de sociale noodzaak al jaren niet meer aanwezig. Kijk naar de dure auto's voor de deur) Optie: Haarlem voor de Haarlemmers???
- 3) Vanwege de krapte op de woningmarkt zijn de huizenprijzen exorbitant gestegen, als ook onze WOZ. (in 20jaar tijd verdrievoudigd!!) Deze is serieus mijn maandsalaris in de zorg! (Genoeg melkkoek schat ik zo in gemeentebreed, in deze tijden)
- 4) De bezoekersspas gaat zorgen voor sociaal isolement. Hoe kun je die ook nog eens betalen? Ik maak me daar grote zorgen om, niet alleen voor mezelf...
- 5) De huidige crisis/recessie maakt het sowieso al praktisch onmogelijk om de eindjes aan elkaar te knopen (WOZ, Rioolheffing, waterschap die enorm zijn gestegen alsmede de boodschappen, energie, verzekeringen etc), zeker voor de kurk van de economie; de middenklasse. Nergens recht op, niet van de gemeente, niet van het rijk, gewoon werkend, maar amper kunnen blijven drijven. Door het niet kunnen betalen van parkeervergunningen, ligt sociaal isolement, verwaarlozing eigendom, verharding en intolerantie in Haarlem op de loer. Het is echt de druppel. De tegenstellingen worden steeds groter en zijn onacceptabel in, wat ik dacht een sociaal en vriendelijk Haarlem, maar waar ondertussen een kille, harde en niet invloende wind waait, gedreven door

onrealistische inzichten en meewaaiend met de wind van de kapitalistische investeringsmaatschappijen, welke het mooie Haarlem verkwanzelen voor het grote geld. Eeuwig zonde.....  
Was getekend,  
een bezorgde, wakker liggende inwoner met gezin.

**Reactie college: A, F, H, P**

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn bijgebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen.

**Aanpassing: Nee**

**0268** Argumenten om NIET betaald parkeren uit te breiden in het Ter Kleef kwartier:

De trend bij het OV en de NS is juist MINDER reis zekerheden bieden ivm personeelstekorten en dure trajecten waardoor met het OV reizen voor juist werkenden een steeds minder goed alternatief wordt.

Richting Schiphol

De woningprijzen zijn fors, er wonen vooral hoger opgeleide 2 verdieners omdat de Hypotheek op 1 inkomen bijna niet is op te brengen en omdat verreweg de meeste mensen een auto nodig hebben om naar hun werk te kunnen lost het invoeren van betaald parkeren niks op aan het "probleem". Het is mijn inziens niks meer als een verkapte belastingverhoging. Immers anders kun je sowieso niet naar je werk.

De geformuleerde doelen en benutting van de inkomsten zijn vaag en niet concreet, maar kosten 2 verdieners in Zone C wel ruim 500,- per jaar. Daarbij ontbreekt ook elk alternatief (of heeft de gemeente Haarlem liever minder 2 verdieners?).

Verder wordt niet duidelijk gemaakt waarom er in Zone C een ander tarief geldt als D terwijl voor veel inwoners van beide buurten betaald parkeren een nieuw fenomeen is.

Als een maatregel als deze dan toch ingevoerd wordt (waar ik ben GEEN voorstander van ben) om het leefklimaat te verbeteren, oormerk dan de opbrengsten dat ze dan ook ALLEEN daarvoor benut mogen worden In de betreffende zone en voorkom dat ze naar de algemene middelen gaan.

Parkeerbeheer vraagt handhaving...zijn deze mensen niet nuttiger in te zetten?

Verder is er mijn inziens zeker ruimte voor parkeren, groen, voetgangers en brandweer alleen dat vraagt herinrichting: Voorbeeld: in de Heusden straat staan de auto,s langs de stoep, maak vakken waar ze haaks op de stoep staan en je kunt er 2x zoveel kwijt en zo zullen er tal van voorbeelden te vinden zijn waardoor de ruimte efficiënter benut kan worden.

**Reactie college: B, F, G, O**

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met



15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024–2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

Daarnaast stelt de gemeente middelen beschikbaar voor maatregelen op het gebied van vergroening en herinrichting van straten.

Het verschil in parkeertarieven tussen parkeerzone C en zone D kan niet één op één met kostendekkendheid in verband worden gebracht. Het verschil in tarief in Haarlem (en overigens in alle steden) is binnenstad/hoog naar stadsrand/laag. Dit is gebaseerd op het schaarstebeginsel, doelgroepbenadering en stimulering straatparkeren versus garageparkeren.

**Aanpassing:** Ja

**0269** De gemeente wil de huidige bewoners in de buurten de gelegenheid geven om een eerste en tweede vergunning voor een parkeerplek aan te schaffen. Hiermee wordt het huidige probleem niet nu opgelost. Heeft de gemeente een analyse gemaakt (bijvoorbeeld op basis van het aantal auto's van particulieren in de buurten en de verhuisbewegingen in de buurten) over hoeveel jaren dit beleid wèl bijdraagt aan de oplossing? Zoja, over hoeveel jaren draagt dit beleid bij aan een oplossing voor de genoemde problemen? Zonee, waarom niet en gaat de gemeente nog zo'n analyse uitvoeren?

Als er een analyse is gemaakt, wat zijn dan per buurt de geschatte opbrengsten van de parkeervergunningen? Heeft de gemeente hiervan een schatting gemaakt?

Door de tegemoedkoming aan de huidige bewoners om een eerste en tweede parkeervergunning aan te schaffen, kunnen er tijdelijk meer vergunningen worden afgegeven dan het vergunningenplafond, waarbij het uitgangspunt is alle bewoners de mogelijkheid moeten hebben om hun eerste auto te kunnen parkeren als daar behoefte aan is. Heeft de gemeente ingeschat hoelang die tijdelijkheid zal duren? Kan het juridisch standhouden dat de gemeente in buurten meer parkeervergunningen afgeeft dan het plafond en dat de belofte dat je kan parkeren voor je eerste auto, niet waargemaakt kan worden? Wat zijn hierbij de risico's voor de gemeente?

Wanneer en waar worden de plannen voor wijkverbeteringen concreter uitgewerkt?

**Reactie college:** B

Het college heeft inzicht in het aantal voertuigen in de wijken en heeft op basis hiervan een beeld bij het effect van parkeerregulering op de langere termijn. Het is bekend dat jaarlijks circa 8% van de huishoudens verhuist. Dit geeft een goede indicatie van het tempo waarin de gevolgen van de overgangsregeling (geen wachtlijst voor de 1e en 2e auto van bestaande bewoners) worden uitgefaseerd. De snelheid waarin er in wijken ruimte komt voor extra groen, spelen en ontmoeten verschilt. Dit hangt samen met de vraag/aanbod verhouding van parkeerplaatsen in het vergunningengebied.

De financiële raming voor de uitbreiding van het betaald parkeren is geactualiseerd in het kader van het komende raadsbesluit. Deze is via de website van de gemeente Haarlem beschikbaar.

Naar aanleiding van de inspraak is in de Nota uitwerking parkeerregulering in hoofdstuk 5 nader toegelicht hoe stap-voor-stap naar een nieuw straatbeeld wordt toegewerkt.

De gemeente stemt met vertegenwoordiger van de wijken af over hoe de invoering van betaald parkeren in de wijken er uit gaat zien. Het gaat dan bijvoorbeeld over het wel of niet opheffen van Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep). En over de locaties voor extra fietsparkeren en deelmobiliteit. Daarnaast stelt de gemeente middelen beschikbaar voor maatregelen op het gebied van vergroening en herinrichting van straten (aansluitend bij de groot onderhoudsplanning van wegen en riolen).

**Aanpassing:** Ja

**0270** Beste gemeente Haarlem, Ondanks dat in april 2022 54% van de bewoners van de Koninginnebuurt tégen invoering van gereguleerd (=betaald) parkeren stemde, wil de gemeente dit in 2024 tóch gaan invoeren. De meeste bewoners waren tegen omdat het merendeel van de geparkeerde auto's van de bewoners zelf is.

Uit bijlage 3 van het parkeeronderzoek 2022 blijkt dat de parkeerdruk in het Haarlemmerhoutkwartier slechts op 1 meetmoment (op dinsdagnacht/ parkeerdruk officieel) boven de 85% komt, en wel 85,3% (tegen 73,5% officieus). Op dinsdagmiddag en zaterdagmiddag is dat slechts 75,4% en 74,3% officieel en slechts 65,0% en 64,0% officieus. Onze wijk wordt dus afgerekend op 0,3% !!! en dat op één moment gemeten en dan ook nog op de methode parkeerdruk officieel.

De gemeente veroorzaakt de parkeerdruk zélf door parkeerplaatsen weg te halen in ruil voor o.a. fietsparkeervakken (rommelige vakken met een wirwar aan half omgevallen fietsen die niemand voor z'n deur wil hebben) en door de stad veel te vol te bouwen (de stad heeft m.i. de groeigrenzen bereikt). Oudere Haarlemmers zullen 's avonds minder de deur uitgaan als ze in het donker moeten fietsen of middels een app betaald moeten parkeren. Er zal nóg meer op internet besteld worden waardoor er meer bestelbusjes door de straten zullen rijden.

We worden geacht steeds langer zelfstandig thuis te wonen, maar zonder auto zijn ouderen veel meer afhankelijk van anderen.

Ook bij gladdigheid zullen we moeten fietsen in plaats van de auto te pakken. Ik ben zelf al 2x met de fiets gevallen door gladheid en durf nu niet meer te fietsen als het glad is, maar kan straks ook niet met de auto naar mijn werk (6 km) omdat ik daar max. 3 uur mag parkeren. OV is geen optie omdat ik dan 2x moet overstappen.

De fietspaden zijn nu al levensgevaarlijk, veel te druk en vol met (te) snelle bakfietsen, e-bikes en fat bikes, en dat wordt vanaf 2024 nog veel drukker.

Hoe gaat de gemeente om met scholen en instanties met veel parttimers waarvan een deel van de auto afhankelijk is?

Het gereguleerd parkeren zal elk jaar duurder worden t.b.v. de begroting van de gemeente.

Door het waterbedeffect zal parkeeroverlast ontstaan in o.a. Heemstede en Aerdenhout.

De zones zijn veel te klein; als er dan betaald moet worden, zorg dan dat je in ieder geval in alle zones kunt parkeren (m.u.v. de binnenstad). Of alleen 's avonds/'s nachts.

Zorg voor P&R-terreinen aan de randen van de stad met goedkoop/gratis OV naar de binnenstad.

#### Reactie college: D, I, K, O

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

Uw bewonersparkeervergunning is alleen geldig in het vergunninggebied waar u woont om te voorkomen dat de parkeervergunning een stimulans vormt om in de stad extra autoverplaatsingen af te leggen.

Als uw werk zich in Haarlem bevindt, is de parkeervergunning voor bedrijven mogelijk een oplossing. Bedrijven kunnen, onder bepaalde voorwaarden, een bedrijfsparkeervergunning aanvragen. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over deze vergunning ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven)).

Het college vindt het wenselijk om gedurende de uitbreiding van de parkeerregulering in de 11 wijken de parkeertarieven voor de bewonersparkeervergunningen in de parkeerzone C en (toekomstige) parkeerzone D 'te bevrozen'. Het voorstel is dat te doen voor de jaren 2024 tot en met 2026. Het college doet een voorstel daartoe bij de jaarlijkse vaststelling van de 'Verordening Parkeerbelastingen 2024'.

#### Aanpassing: Nee

0271

Geacht college en de raad,

Met deze zienswijze voer ik met verschillende argumenten aan, waarom de gemeente geen betaald parkeren in de Duinwijk, en dan meer specifiek de Oosterduinwijk in de Duinwijk, moet invoeren.

1. De Oosterduinwijk moet worden losgetrokken van de Duinwijk (met als gevolg geen betaald parkeren voor de Oosterduinwijk)

Ik woon zelf in de Oosterduinwijk. Oosterduin maakt onderdeel uit van de Duinwijk. De Duinwijk is 1 van de 11 wijken waar wellicht parkeerregulering gaat gelden. De Oosterduinwijk is de meest zuid-westelijke wijk van Haarlem en ver van het centrum vandaan. We hebben totaal geen last van parkeerdruk. Het is dan ook absoluut niet noodzakelijk om in de Oosterduinwijk parkeerregulering in te voeren. De Oosterduinwijk moet los worden gezien van de rest van de Duinwijk. De Oosterduinwijk is een aparte wijk en een heel andere wijk dan bijvoorbeeld de Ramplaan, die ook in de Duinwijk ligt. De Ramplaan bestaat uit

smallere straten en het is daar veel drukker. In de Oosterduinwijk komt eigenlijk alleen verkeer van mensen die in de Oosterduinwijk zelf wonen. Je kunt ook niet via de Ramplaan in de Oosterduinwijk komen (daar liggen een aantal grote weilanden tussen). De Oosterduinwijk is dus eenvoudig los te koppelen aan de rest van de Duinwijk.

#### 2. Er is geen parkeerdruk in de Oosterduinwijk en onzorgvuldig onderzoek Trojan

De gemeente heeft niet aangetoond dat er een hoge parkeerdruk in de Oosterduinwijk zelf is. Daarom kan er ook geen betaald parkeren worden ingevoerd. De twee onderzoeken van bureau Trojan geven niet (duidelijk) aan of in de straten in de Oosterduinwijk (en ook in de andere straten in Haarlem) nu 85 procent of meer parkeerdruk is of niet. In het onderzoek is alleen een categorie 80-90 procent. Maar als je straat daar onder valt, kan het nog steeds onder de 85 procent zijn. Dit is nu niet te verifiëren en dus onzorgvuldig. De onderzoeken zijn bovendien te marginaal. Trojan heeft maar 2 middagen en 1 nacht geteld. Het uitgangspunt om 's avonds te tellen (dan zijn de meeste mensen thuis) is een goed uitgangspunt, maar dan moet Trojan dit wel met meerdere avonden onderbouwen, dan slechts met 1 willekeurige avond. De onderzoeken zijn daarmee onvolledig en onzorgvuldig.

In de onderzoeken zie je dat in de Oosterduinwijk verschillende kleuren straten zijn. Veel straten zitten onder de 85 procent parkeerdruk. Uit de onderzoeken blijkt niet dat er in de Oosterduinwijk een parkeerdruk van 85 procent of hoger is.

Ik heb zelf op 29 oktober 2022 's avonds (het was nog zomertijd) foto's gemaakt van een groot deel van de straten in de Oosterduinwijk. De foto's heb ik in een bijlage gezet met de namen van de straten erbij. Daarop is goed te zien dat er in de Oosterduinwijk geen parkeerdruk is (de straten zijn niet voor 85 procent vol auto's). De bijlage zal ik nog nasturen.

#### 3. Maak Canadees parkeren in de Oosterduinwijk legaal

Bovendien kan er in de Ligusterlaan (en ook in andere straten) in de Oosterduinwijk prima het Canadees parkeren met een verkeersbord worden gelegaliseerd. De stoepen zijn dan nog steeds breed genoeg voor bijvoorbeeld buggy's en rolstoelen. Dan zouden er dus meer auto's in de straten passen dan de aantallen waar de gemeente nu blijkbaar vanuit is gegaan. Het lijkt erop dat de gemeente nu in smallere straten ervan uit is gegaan dat er maar aan 1 kant kan worden geparkeerd. Daardoor wordt dan ook het parkeerdrukpercentage in de parkeerrapporten van Trojan onterecht hoger. Maar met Canadees parkeren kun je veel meer auto's in de straat kwijt. En is er dus geen hoge parkeerdruk van 85 procent of meer.

#### 4. Enquete betaald parkeren Oosterduinwijk

In de Oosterduinwijk heeft de wijkraad in oktober 2022 een enquete gehouden. Daaruit blijkt dat 95 procent van de inwoners tegen betaald parkeren heeft gestemd, omdat zij geen parkeerproblemen in de wijk ervaren. 71 procent van de woningen in de wijk heeft meegewerkt met de enquete. De achterliggende gegevens zijn op te vragen bij de wijkraad. Ik verzoek u deze informatie mee te laten wegen in uw besluit.

#### 5. Heroverweeg het percentage van 85 procent

Mij is niet duidelijk waarom er bij 85 procent of meer parkeerdruk zou moeten zijn. Dit zou net zo goed 87 procent, 90 procent, 95 procent of een andere percentage kunnen zijn. De gemeente onderbouwt de hoogte van het percentage van 85 procent (of hoger) niet. Dit is wel noodzakelijk, want met 85 procent is er nog steeds 15% plaats voor auto's in de straat.

#### 6. De Oosterduinwijk is al voldoende verkeersveilig en toegankelijk. En ook de leefbaarheid is uitstekend.

Deze elementen hoeven in onze wijk niet te worden verbeterd. En zeker niet door het invoeren van betaald parkeren. De gemeente heeft voor onze wijk niet aangetoond dat het hier niet verkeersveilig of beperkt toegankelijk is.

Klik hieronder op een van de antwoorden voor een (externe) link naar het antwoord.



Foto's die aantonen dat er geen parkeerdruk is in de Oosterduinwijk (onderdeel van Duinwijk)



Klik hieronder op een van de antwoorden voor een (externe) link naar het antwoord.



**Reactie college: C**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Duinwijk (waar Ramplaankwartier onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college hanteert 85% parkeerdruk als moment waarop parkeerregulering wordt ingevoerd omdat vanaf een parkeerdruk van 85% de parkeersituatie in een gebied verslechterd. Automobilisten moeten langer zoeken naar een vrije parkeerplaats. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen en meer uitstoot van schadelijke stoffen. Dit zijn negatieve gevolgen van een hoge parkeerdruk op de leefbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid.

Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Oosterduin (en Ramplaankwartier ook gelegen ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn. Deze wijziging is uitgewerkt in de Nota van beantwoording.

**Aanpassing: Ja**

0272 Geacht college,

Uit de Nota Parkeernormen, collegebesluit 2022/903619, vrijgegeven voor inspraak, maak ik op dat het Ramplaankwartier toegevoegd wordt aan de reeds bestaande betaalde parkeerzones in de stad. Het voorstel is de wijk op te nemen in categorie C.

Hierbij plaats ik de volgende opmerkingen/ kanttekeningen.

Helaas wordt ook voor het Ramplaankwartier betaald parkeren ingevoerd. Allereerst vraag ik mij af hoe ik op de hoogte had kunnen zijn van dit voornemen en de mogelijkheid te reageren wanneer ik niet door de burens zou zijn geïnformeerd. Bovendien is de term Duinwijk waaronder de wijk schijnt te vallen volkomen nieuw voor mij en blijkbaar voor vele buurtbewoners. Ook de wijkraad is in eerste instantie verkeerd geïnformeerd.

Uit de metingen blijkt dat Duinwijk een parkeerdruk heeft van > 85%. Uit de grafiek op blz 14 blijkt dat het % voor Duinwijk net boven de 85% uitkomt. Vraag is hoe hoog de parkeerdruk in het Ramplaankwartier is en of dat ook zo ervaren wordt door de bewoners. Graag een uitsplitsing hiervan.

De situering van het Ramplaankwartier is niet vergelijkbaar met andere wijken in verband met de meer geïsoleerde ligging door de barrière die de Randweg vormt ten opzichte van de rest van de stad. Voor een vergelijkbare wijk ten westen van de randweg, de Krim, wordt daarentegen geen voorstel gedaan om betaald parkeren in te voeren.

Het is mij niet duidelijk op welke manier parkeerplaat(en) op eigen terrein bij bestaande bouw worden meegeteld in de beschikbare parkeergelegenheid per wijk (geldt een inrit als parkeerplaats en mag je met een parkeerplaats op eigen terrein voor je inrit parkeren?). En of de bewoner met eigen parkeergelegenheid vergunningplichtig is.

Wanneer betaald parkeren ondanks de bezwaren toch zou worden ingevoerd, heb ik bezwaar tegen indeling van onze wijk in categorie C. Zo wordt voor nieuwe wijken, iets verder van het centrum, zoals Delftwijk, in de nota categorie D voorgesteld. Wat is de verklaring voor dit onderscheid? Categorie D lijkt mij bij doorvoering meer van toepassing voor het Ramplaankwartier.

Voor zo ver er door medebewoners geconstateerd wordt dat niet bewoners in de wijk parkeren zal dat vooral op een beperkt aantal plekken het geval zijn. Bijvoorbeeld rond het Wapen van Kennemerland en in de buurt van de aansluiting op de Brouwerskolkweg. Dit betreft resp. restaurantbezoekers en personeel van het Nova college. Voor het laatste zal 's avonds en in het weekend de parkeerdruk daarom beperkt zijn. Door invoering van D zal het parkeren van buitenstaanders overdag tot 20.00 uur dan worden opgelost.

De impact van D is minder groot dan C doordat enerzijds de aanschafprijs van een vergunning lager is maar vooral doordat meer bezoek binnen het budget van 125 euro kan worden ontvangen. Dat laatste pleit met name voor categorie D. De in de nota genoemde 800 uur die gemiddeld kan worden betaald uit de 125 euro lijkt te positief. Bezoek komt veelal 's avonds en in het weekend. Bij bezoek tegen het hoge tarief is slechts 500 uur beschikbaar. Bezoek ontvangen voor 3,80 per uur is zeer bezwaarlijk.

Samengevat:

Ik maak bezwaar tegen invoering van betaald parkeren in het Ramplaankwartier. Wanneer deze maatregel toch wordt doorgevoerd en zoals wordt voorgesteld in categorie C wordt ingedeeld geldt mijn bezwaar tegen deze categorie. Mijn voorstel is in dat geval categorie D van toepassing te laten zijn.

Met vriendelijk groet,

#### Reactie college: C

Het college maakt de keuze om parkeerregulering op wijkniveau in te voeren. In de communicatie zijn dan ook de wijknamen gebruikt. De gemeente heeft meerdere reacties ontvangen dat niet altijd duidelijk is welke buurten in welke wijken vallen. Op de website van de gemeente Haarlem is daarom de kaart van Haarlem met de wijk- en buurtindeling toegevoegd aan de pagina over de uitbreiding van betaald parkeren. Daarnaast hebben wij dit in de aangepaste beleidsnota nader verduidelijkt.

De parkeerdruk in Ramplaankwartier ligt gemiddeld over 2020 en 2022 op 111%.

#### Aanpassing: Ja

- 0273** We gaan niet akkoord met het voorstel voor invoering van betaald parkeren in onze wijk (de Vogelenwijk). Naar onze mening zal het aantal geparkeerde auto's in de wijk hierdoor niet afnemen. Neem bijvoorbeeld de Leidsebuurt waar al een betaald parkeren van toepassing is en de straten nog steeds vol staan met geparkeerde auto's. Te weinig ruimte op de stoepen wordt niet alleen veroorzaakt door geparkeerde auto's; overgroeïend groen vanuit de voortuinen en geveltuinen veroorzaken ook veel overlast. Dit geldt ook voor op de stoep geparkeerde (bak- en brom)fietsen. Wij waren aanwezig bij de bijeenkomst op 22 november jl. De bewoners hebben daar mondeling diverse bezwaren uitgesproken, waar naar onze mening helemaal niet naar geluisterd werd. Het gevoel bestaat dat alles al door de gemeente is besloten zonder communicatie met de bewoners. Kortom allemaal uiterst teleurstellend.

#### Reactie college: B

Een van de redenen waarom in bestaand gereguleerd gebied geen sprake is van een lagere parkeerdruk, is omdat hier geen vergunningenplafond geldt. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college dit plafond wel in, voor de bestaande en de nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk veroorzaakt door auto's van bewoners.

#### Aanpassing: Nee

- 0274** Uit het rapport Parkeeronderzoek Haarlem 2022 blijkt dat het Haarlemmerhoutkwartier waar de Koninginnebuurt onder gerekend wordt, slechts op één meetmoment die 85% overschrijdt (85,3% op een dinsdagnacht). Het gaat dan ook nog eens om de officiële parkeerdruk en niet om de officieuze parkeerdruk, die is 73,5% (incl. Canadees parkeren met 2 wielen op de stoep). Op de andere meetmomenten scoren we 75,4% / 65% en 74,3% / 64%; dus ruim onder de 85%.

Met andere woorden: we worden afgerekend op 0,3% tijdens 1 meetmoment!

Uit meerdere enquetes, in opdracht van de gemeente uitgevoerd, is naar voren gekomen dat de meerderheid van de huishoudens in de koninginnebuurt tegen betaald parkeren is. Hoe serieus neemt de gemeente de uitslag van deze enquetes als nu voorgenomen wordt het betaald parkeren alsnog in te voeren! Het antwoord is nee, temeer als een magere 0,3 % op 1 meetmoment de wegschaal naar de andere kant doet uitgaan. De gemeente gaat het blijkbaar meer om het spekken van de gemeentekas dan het reduceren van de parkeerdruk.

#### Reactie college: E, I

De parkeerdruk in een wijk is vastgesteld op basis van de gemiddelde officiële parkeerdruk over 2020 en 2022 op de dinsdagnacht. In 2020 lag de parkeerdruk in de wijk Haarlemmerhoutkwartier op 86,8% en in 2022 op 85,3%. Dit leidt tot een gemiddelde parkeerdruk van 86%. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

#### Aanpassing: Nee

- 0275** Graag reageer ik op de nota uitbreiding betaald parkeren. Ik vind het een onlogisch besluit om in Haarlem Noord betaald parkeren in te voeren. Het levert de gemeente geld op maar het lost verder niets op. Er is altijd plek om te parkeren in de buurt van mijn woning. Wel zou er meer plek zijn als de parkeerplekken die bij de huizen en flats zitten meer gebruikt

worden. Nu moeten bewoners deze plekken nog kopen waardoor de leeg staan en mensen meer op straat parkeren. Dit is geen gekke keuze omdat dit gratis is en waarschijnlijk is de vergunning nog steeds goedkoper dan deze parkeerplekken. Misschien kan de gemeente daar iets aan doen, zodat deze parkeerplaatsen ook gebruikt gaan worden.

Daarnaast zijn er gezinnen met 3 of zelfs 4 auto's. Dit komt omdat twintigers thuis blijven wonen omdat een eigen woning niet meer te betalen is. Wel moeten deze mensen naar hun werk. OV is vaak geen optie en hebben ze dus een auto nodig. Hoe moeten deze mensen naar hun werk als ze geen auto meer voor de deur (of in de buurt) kunnen parkeren?

Naast de auto's die privé worden gebruikt zijn er ook veel bedrijfsauto's. Misschien kan er een plek komen waar deze busjes en auto's kunnen worden geparkeerd. Dit zou ook ruimte geven voor de andere auto's.

Er is ruimte om te parkeren en een vergunning zou mensen die meerdere auto's nodig hebben aardig in de problemen brengen om naar hun werk te komen. Het lijkt me dus een erg slechte oplossing voor een probleem dat er niet is.

#### Reactie college: A, F

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

#### Aanpassing: Nee

0276

Beste,

Na het lezen van de nota heb ik een paar vragen/opmerkingen:

- Wij hebben een garage, maar geen auto. Ik begrijp dat - mochten we ooit een auto aanschaffen - deze garage onze 1e parkeerplek is. Het probleem is dat de garage nooit bereikbaar is, want: geparkeerde auto's blokkeren de doorgang. Mochten wij onze garage in de toekomst gaan gebruiken voor parkeren, is het dan mogelijk om 'niet parkeren' voor de garage te krijgen? En wordt hierop ook gehandhaafd?
- Komen wij (mocht de situatie zich voordoen) in aanmerking voor een parkeervergunning (gezien bovenstaande)? Zo ja, tegen welk tarief? Is het dan niet veel logischer om 'gewoon op straat' te parkeren en niet een 'niet parkeren' bordje op te hangen (en daarmee dus een parkeerplek aan de buurt te onttrekken)?
- Wij hebben soms een leenauto (bv 4-6 weken). Is het mogelijk om hier een tijdelijke parkeervergunning voor aan te vragen? Zo ja, tegen welk tarief; naar rato van gebruik (bv 4-6 weken)? En hoe verhoudt zich dat tot onze garage (die niet bereikbaar is)? Hoe flexibel is het aanvragen van een tijdelijke vergunning; kan dat kort van tevoren en meerdere keren per jaar?
- Idee: Als je geen vergunning aanvraagt (want: geen auto), krijg je dan als 'beloning' extra tegoed/bezoekersuren? Dit lijkt mij een mooi gebaar naar de mensen zonder auto.
- Idee: is het mogelijk om deelauto's, maar ook huurauto's een ontheffing te geven? Wij huren regelmatig een auto (bv een paar dagen), dan gaat het bezoekerstegoed/uren er vrij snel doorheen.. Ook dit lijkt me een mooi gebaar naar de mensen zonder vaste auto!
- In de nota staat dat de gemeente deelmobiliteit wil stimuleren (deelauto/scooter). Hoe wordt overlast van de scooters voorkomen; deze worden overal en nergens geparkeerd (ook op de stoep!), niemand voelt zich hier verantwoordelijk voor.



Tot zover onze vragen, opmerkingen en ideeën. Veel succes met de verdere uitwerking!

**Reactie college:** Als u een garage heeft (die geschikt is voor het parkeren van een auto), geldt deze als parkeren op eigen terrein. In uw geval vervalt hiermee het recht op een 1e bewonersparkeervergunning. Omdat parkeren voor een inrit niet is toegestaan, kan hier op worden gehandhaafd. Op de website van de gemeent Haarlem leest u meer over het aanvragen van een tijdelijke parkeervergunning ([haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning](https://haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning)). Het college heeft op dit moment geen regeling voor het belonen van bewoners zonder auto. Voor een deelauto kan een parkeervergunning worden aangevraagd.

**Aanpassing:** Nee

**0277** Hierbij wil ik een reactie geven op de Nota uitbreiding betaald parkeren die de gemeente Haarlem heeft voorgesteld.

Tijdens de inloopavond (bewonersvergadering met wijkraden) waren de betrokken vertegenwoordigers van de politieke partijen Groen Links, D66, Actiepartij, PvdA en CDA aanwezig. Zij stelden dat de Haarlemmers tijdens de verkiezingen zelf gekozen zouden hebben voor het reguleren van parkeren. Op basis van de beschikbare verkiezingsprogramma's van de gemeenteraadverkiezingen in Haarlem kom ik bij deze politieke partijen de volgende standpunten over mobiliteit / betaald parkeren tegen:

- Groen Links: In het programma staan dat bij alle ongereguleerde gebieden in Haarlem vanaf 2024 betaald parkeren wordt ingevoerd.
- D66 spreekt over betaalbaarheid van parkeren voor alle Haarlemmers, met een gratis verstrekking van de 1e vergunning. Onduidelijk is wanneer dit van kracht is.
- PvdA heeft het nergens over betaald parkeren, enkel een autoluwe binnenstad
- Actiepartij geeft alleen een advies over parkeeraanpak in de binnenstad (parkeren in garages)
- CDA zegt gereguleerd parkeren als bewoners in de wijk daarom vragen, waarbij parkeernormen gebaseerd zijn op reeel gebruik.

Kort gezegd, alleen Groen Links heeft parkeervergunningen in heel Haarlem in het verkiezingsprogramma staan. D66 stelt enkel dat parkeren voor alle Haarlemmers betaalbaar moet blijven, dus een 1e vergunning gratis. Maar zonder verdere inzichten over wanneer / hoe etc. Dat is een ander verhaal dan wat nu gesteld wordt, waarin betaald parkeren (ook voor een 1e vergunning) een voldongen feit lijkt te zijn.

De overige partijen hebben dit onderwerp niet in het programma staan, anders dan dat er over de binnenstad wordt gesproken. Deze nota gaat juist over het gebied buiten de binnenstad.

De stelling dat de Haarlemmers dit hadden kunnen weten en hier met meerderheid op hebben gestemd kan dus niet gebruikt worden om zonder instemming dit beleid te kunnen doorvoeren.

Graag ontvang ik een onderbouwing van de gemeente Haarlem over

- waarom wordt gesteld dat Haarlemmers dit hadden kunnen weten, uit de verkiezingsprogramma's
- het rapport van Trajan is onleesbaar, vanwege wisselende beschrijvingen, ineens verdwijnende parkeerfaciliteiten etc. Wat is de aanleiding voor dit onderzoek en wat is de concrete uitkomst, als beide onderzoeken niet gelijk zijn aan elkaar?
- waarom wordt er niet (zoals ook in een verkiezingsprogramma staat) vergunningengebied als de wijk erom vraagt. In mijn voormalige buurt (Van 't Hoffstraat, 2021) is ook een onderzoek geweest. Wat is de reden dat dit niet meer gebruikelijk is? Daar hebben we immers net zo goed op gestemd.
- hoe gaat Haarlem om met bewoners die, omwille van een groene omgeving, een vol elektrische auto hebben aangeschaft. Krijgen die een ontheffing voor een parkeervergunning? We investeren immers wel in een CO2 vriendelijkere omgeving

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** J

In het Mobiliteitsbeleid ([haarlem.nl/mobiliteitsbeleid](https://haarlem.nl/mobiliteitsbeleid)) heeft het college de invoering van parkeerregulering als uitgangspunt benoemd. In de Nota

uitwerking parkeerregulering is dit uitgangspunt uitwerkt.

De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Elektrische voertuigen leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen, echter voor elektrische auto's zijn ook parkeerplaatsen nodig.

**Aanpassing:** Nee

**0278** Het voor een deel op de stoep parkeren is al tientallen jaren een gewoonte en in onze wijk Dietsveld een geaccepteerd fenomeen waar bijna niemand bezwaar tegen heeft. Daar waar het wel een probleem oplevert moet streng worden gehandhaafd op overlast, gevaar en hinder voor hulpdiensten. Maak ook duidelijk waar het niet mag middels aanbrengen gele strepen op de stoeprand. Maak anders ook van alle woonstraten een woonerf met de daarbij horende snelheidsbeperking, dan kan iedereen met rolstoel, kindwagen enz, ook van de rijbaan gebruikmaken. Dit zal tevens de algehele verkeersveiligheid en het woongenot sterk doen toenemen. Voorwaarde: hanhaven!!!  
Daarnaast, geef eerst eens duidelijk aan hoe de gestelde doelen waarvoor betaald parkeren wordt ingevoerd een concrete uitwerking zullen krijgen, in concrete realistische plannen en tijdpaden.

- meer groen: hoe zal dat worden uitgewerkt op de spaarzaam hier en daar vrijkomende plekken?
- ruimte voor fietsen; idem
- ruimte voor spelen; idem
- klimaatadaptatie; idem
- ruimte voor elkaar ontmoeten; idem
- alternatieven voor vervoer;

klinkt allemaal mooi maar zal waarschijnlijk maar heel weinig opleveren!

Zolang dit niet echt concreet gemaakt kan worden, geen betaald parkeren invoeren, maar zoeken naar andere wijzen waarop parkeerproblemen kunnen worden opgelost!

Tevens is het een zaak van onbehoorlijk bestuur dat de burgerparticipatie op dit onderwerp volledig onder tafel is / wordt geschoven. Daar waar de overgrote meerderheid van de bevolking tegen de invoering van betaald parkeren in deze wijken is, vooral omdat men de argumentaties totaal niet steekhoudend vindt en de beoogde doelen niet als een realiteit ziet, kan en zal het toch niet zo zijn de gemeente het toch zal doordrukken.

**Reactie college:** A, J, L

Uw doet de suggestie om woonstraten in te richten als woonerven. De invoering van parkeerregulering vormt geen aanleiding om de inrichting van straten aan te pakken. De herinrichting van de openbare ruimte loopt samen met de groot onderhoudsplanning van wegen en riolen.

Naar aanleiding van de inspraak is in de Nota uitwerking parkeerregulering in hoofdstuk 5 nader toegelicht hoe stap-voor-stap naar een nieuw straatbeeld wordt toegewerkt.

De gemeente stemt met vertegenwoordiger van de wijken af over hoe de invoering van betaald parkeren in de wijken er uit gaat zien. Het gaat dan bijvoorbeeld over het wel of niet opheffen van Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep). En over de locaties voor extra fietsparkeren en deelmobiliteit. Daarnaast stelt de gemeente middelen beschikbaar voor maatregelen op het gebied van vergroening en herinrichting van straten (aansluitend bij de groot onderhoudsplanning van wegen en riolen).

In het behalen van de doelen zoals opgenomen in de Nota uitwerking parkeerregulering speelt het aanpasbare vergunningenplafond een belangrijke rol. Dit plafond zal op termijn leiden tot een afname van het aantal geparkeerde auto's, waardoor ruimte ontstaat voor het toepassen van wijkverbeteringen.

**Aanpassing:** Ja

**0279** Punten tegen uitbreiding betaald parkeren

In het centrum is er al jaren betaald parkeren ingevoerd, het is er nog steeds heel druk en er wordt nog steeds regelmatig op de stoep en op de straat

verkeerd geparkeerd dus het heeft daar niets geholpen. Geen reden om in andere wijken in te voeren.

In onze buurt hebben we geen problemen met een plek voor de deur, dus geen reden om het buiten de nu al bestaande betaalde wijken in te voeren.

In de metingen is het in het weekend meestal het drukste, dat lijkt mij logisch als bijna iedereen thuis en vrij is, géén reden om daar betaald parkeren in te voeren.

Zorgmedewerkers en wijkverpleging worden verplicht om bij alle cliënten voor bezoeken te betalen, dit is vooral voor ZZPers niet op te brengen.

Vind het heel erg dat voor bezoek aan mensen in je eigen stad en als er bezoek zou komen dat ze moeten betalen voor bezoek terwijl er echt geen parkeerprobleem is in de wijken waar nu geen betaald parkeren is.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [P](#)

Een van de redenen waarom in bestaand gereguleerd gebied geen sprake is van een lagere parkeerdruk, is omdat hier geen vergunningenplafond geldt. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college dit plafond wel in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

Voor parkeeronderzoeken geldt dat deze altijd worden uitgevoerd op momenten waarop de parkeerdruk het hoogst is, dit moment is bepalend voor het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Zorgverleners kunnen een parkeervergunning voor zorgverleners krijgen. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. Zorgverleners hoeven met deze vergunning niet telkens opnieuw te betalen. Meer informatie over de parkeervergunning voor zorgverleners vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

**Aanpassing:** Nee

- 0280** Waarom wordt in de Planetenwijk geen betaald parkeren ingevoerd? Deze wijk is nu omsloten door betaald parkeren en zal dus enorm druk worden met auto's, het waterbedeffect. We gaan er dan veel overlast van ervaren. Het is dan beter om het daar ook ik te voeren, anders kunnen we onze eigen auto's niet meer kwijt.

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

**Aanpassing:** Nee

- 0281** Ik zie geen meerwaarde van betaald parkeren in woonwijken. Hiermee schuiven auto's alleen maar naar omliggende wijken, die waar vervolgens ook betaald parkeren wordt ingevoerd omdat het daar drukker wordt en zie het vooral als extra belasting heffen (in zeer dure tijden) Dit heb ik eerder in onze vorige woning in Utrecht ook zien gebeuren. Ik denk dat de mobiliteit van de buurt erop achteruit gaat, met matige busverbinding en reeds overvolle treinen, waarbij je soms niet kunt instappen ivm de drukte. Een andere zorg is dat er onvoldoende parkeerplekken zullen zijn als deze officieel ingericht worden. Wij zijn afhankelijk van 2 auto's voor werk icm zorg voor kinderen.

**Reactie college:** [D](#), [F](#), [H](#)

Bij de uitbreiding van parkeerregulering wordt een overgangsregeling getroffen voor alle 1e en 2e auto's van huidige bewoners. Voor alle 1e en 2e auto's is parkeergelegenheid. Omdat het merendeel van de geparkeerde auto's een 1e of 2e auto is, vormt dit een grote opgave. In paragraaf 4.4.2 zijn zes gekoppelde maatregelen uitgewerkt om deze opgave te ondervangen. Omdat deze oplossingen nog niet volledig beschikbaar zullen zijn bij de uitbreiding van parkeerregulering, kan het tijdelijk overschrijden van het vergunningenplafond in combinatie met het tijdelijk in stand houden en legaliseren van Canadees parkeren nodig zijn.

**Aanpassing:** Nee

**0282** Zienswijze voorstel Parkeren in 11 wijken van Haarlem

Het voorgenomen besluit dient geen doorgaan te vinden.

Regel voor invoeren vignetten in buurten was dat bewoners het middels enquête moesten goedkeuren omdat zij bij uitstek in staat zijn te bepalen hoeveel overlast is.

De laatste enquêtes in Haarlem noord allemaal, werd met grote meerderheid vignetten voorstel verworpen

Nu plotseling totaal andere regel van bovenaf opgelegd en niet met bewoners overlegd

Regel > 85 %. Bezetting is niet keihard want wanneer/ doordeweeks, weekend, overdag, 's avonds, 's nachts, vakantie. Gemiddelde na aantal metingen?

Metingen per straat, wijk, buurt ?

Wij vernamen dat er tijdens corona tijdperk waarbij iedereen dringend verzocht werd thuis te blijven werken er metingen zijn gedaan die nu gebruikt worden en die natuurlijk in de verste verte niet representatief zijn

Gezien de vele reacties vrijwel allemaal negatief zijn zijn bewoners het hiermee totaal oneens. De opmerkingen van wethouders die in nieuws geciteerd worden geven aan dat er geen enkele discussie is, hoogstens wat aanpassingen. Vreemd dit van gekozen volksvertegenwoordigers te horen

Wat lossen de maatregelen op ? Weinig of niets. Mensen zullen hun eerste auto tegen betaling blijven parkeren. voor velen zal de tweede auto parkeren te duur zijn in hun stadsdeel, Dus worden die in de periferie geparkeerd, Velsen, Santpoort, Bloemendaal, Overveen, Heemstede en Haarlemmerliede zullen niet prettig reageren, de Waarderpolder ook niet. De leeggekomen plekken in noord zullen ingenomen worden door auto's van nieuwe woningen 12000 in getal die er bijgebouwd worden. De overlast zal plaatselijk toenemen zoals in Kleverpark en Transvaal waar met vignetten iedereen uit Noord zal kunnen parkeren en zo plekken vindt als men met de trein vanaf station moet gaan.

Opmerkelijk is trouwens dan als er jaarlijks in Haarlem Noord kermis is een aantal straten is afgesloten voor verkeer en parkeren en ondanks vele bezoekers die met auto komen om de kermis er toch altijd wel plekje worden gevonden voor de omwonenden om te parkeren.

Conclusie het voorstel dient te worden teruggenomen:

1. Steunt in geen enkelopzicht op wensen bewoners (wensen van ca 60000 mensen die in Noord wonen)
2. Is gebaseerd op uiterst ter discussie staande metingen
3. Draagt nauwelijks bij tot oplossing parkeervraagstuk
4. Legt deels overlast bij omliggende gemeentes neer

**Reactie college:** B, D, E, I, J

Het college hanteert in nieuwbouwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op

bewonersparkeervergunningen.

Het college stemt af met de buurgemeenten over de voorziene uitbreiding van parkeerregulering en wat dit voor hen betekent.

**Aanpassing:** Nee

0283

Beste,

Middels deze reactie wil ik kenbaar maken dat ik tegen het invoeren van betaald parkeren ben in de wijk Indische Buurt Zuid. Reeds eerder is er een onderzoek geweest naar de haalbaarheid van het invoeren van deze maatregel. Meer dan 70% van de stemmen waren tegen.

De huidige inrichting van de meeste straten in de Indische Buurt Zuid maakt dat er niet efficiënt gebruik gemaakt kan worden van de beschikbare parkeerruimte. Auto's staan standaard half op de stoep geparkeerd om rijruimte over te houden voor het gemotoriseerd verkeer. Niet iedereen parkeert zijn auto even ver op de stoep. Hierdoor oogt een straat niet alleen onnodig rommelig maar wordt het inparkeren aan de andere kant van een straat bemoeilijkt wanneer een auto "aan de overkant" niet ver genoeg op de stoep geparkeerd staat. Er is beperkte ruimte voor het uitzwenken van de neus van de auto wanneer deze achteruit wordt ingeparkeerd. Dit euvel zou eenvoudig verholpen kunnen worden door de stoepen aan beide zijden met twee stoeptegels te versmallen. Hierdoor is op de stoep parkeren niet meer nodig en blijft er genoeg ruimte over voor het gemotoriseerde verkeer. Ook voor de grote wagens van de markt die op donderdag de zijstraten nodig hebben om de Floresstraat te bereiken.

Een ander probleem is de plaatsing van de bomen en de palen van de straatverlichting in combinatie met het ontbreken van belijning waarmee een parkeervak wordt aangeduid. Bijvoorbeeld wanneer er ruimte is tussen een boom en een lantaarnpaal voor vier auto's en de eerste auto wordt niet efficiënt geparkeerd kunnen hier nog maar drie auto's staan. Dit gebeurt dagelijks op meerdere plekken in de straat waardoor onnodig verlies van parkeerruimte ontstaat. M.i. helpt het aangeven van een parkeervak de mensen, die zich hier niet bewust zijn, om hun auto socialer en efficiënter te parkeren.

Deze suggestie is een aantal jaar geleden ook al gedaan naar de gemeente Haarlem. Mocht de gemeente besluiten om de inrichting van de straat te verbeteren en deze suggestie over te nemen heeft het meerwaarde om bewoners hierin te betrekken. Zij weten namelijk precies hoeveel auto's er tussen welke boom en lantaarnpaal kunnen staan.

Woensdagavond is standaard een drama met parkeren omdat de bewoners van de Floresstraat hun auto in de zijstraten moeten parkeren vanwege de markt. Logisch dat de parkeerdruk in de zijstraten dan hoog is.

Ik ben van mening dat enkel het invoeren van betaald parkeren niet leidt tot een afname in de parkeerdruk en dus geen passende oplossing is voor de genoemde problemen. De gemeente zal ook iets moeten doen aan de inrichting van de straten in de wijk.

Als laatste wil ik aangeven dat de parkeerdruk in mijn straat hoog is maar niet problematisch, uitgezonderd de woensdagavond t.g.v. de Floresmarkt en donderdag overdag t.g.v. bezoekers van de Floresmarkt.

Het invoeren van betaald parkeren, ter ontmoediging van het parkeren van meerdere privé auto's of het parkeren van een bedrijfsauto aan huis naast een privé auto kan ik begrijpen mits het bezitten van één auto per huisadres vrij wordt gesteld van betaald parkeren. Niet iedereen werkt in Haarlem en gewerkt moet er worden om het wonen en leven te kunnen betalen.

Echter zoals de plannen voor betaald parkeren nu gepresenteerd worden vind ik onacceptabel.

Ik verzoek de gemeente Haarlem vriendelijk om de gepubliceerde maatregelen te heroverwegen en met maatregelen te komen die in de praktijk functioneel zijn, daadwerkelijk een probleem oplossen en vriendelijker zijn voor de portemonnee van haar inwoners.

**Reactie college:** A, B, G, I, O

Het college wil de toegankelijkheid van de stoep juist verbeteren, zodat het te voet afleggen van verplaatsingen aantrekkelijker en veiliger wordt. Het versmallen van de stoep is daarbij niet gewenst.

Na de invoering van parkeerregulering zullen waar nodig parkeervakken duidelijk aangegeven worden met markering en/of bebording.

**Aanpassing:** Nee

0284

Ik vind het een prima plan! Het gaat hopelijk bijdragen aan de deel-economie, waardoor er meer ruimte op straat komt voor zalen die aangener zijn dan blik. Hoop dat het voor bezoekers niet te kostbaar wordt om paar uurtjes langs te komen of nachtje te logeren.

**Reactie college:** Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling

kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

0285

Beste lezer,

Het is een belachelijk plan mede omdat er 1 wijk wordt uitgesloten van betaald parkeren waardoor er parkeerdruk komt te liggen in de Planetenwijk. Vanwaar deze beslissing?

Betaald parkeer in Haarlem Noord is überhaupt een absurd plan om de rekenen methode niet voldoet en ook niet berust op de waarheid maar het meest kwalijke is dat de burger niet gehoord wordt.

Hopelijk komt er nog besef dat het plan niet haalbaar en uitvoerbaar is. En het belangrijkste dat er naar de burger wordt geluisterd!

**Reactie college:** E

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

**Aanpassing:** Nee

0286

Ik ben tegen de invoering van betaald parkeren in onze wijk (Bomenbuurt, of zoals de gemeente het schimmig noemt: Ter Cleeffkwartier) en wel om de volgende redenen:

- In onze wijk wordt de 85% parkeerdruk niet gehaald. Er is altijd voldoende parkeergelegenheid in de straat, zelfs in de avonden en weekenden. Ik wijs er op dat het onderzoek van de gemeente is uitgevoerd tijdens de corona lockdown toen bijna iedereen thuis moest werken en scholen gesloten waren.
- Er is in onze wijk geen draagvlak onderzoek uitgevoerd. Onbehoorlijk van de gemeente. Echter in de wijken waar dat wel is gebeurd was >75% tegen.
- Net als veel Haarlemmers voel ik mij een melkkoe als dit plan wordt ingevoerd. De response vanuit de gemeente dat de handhaving evenveel kost als dat het betaald parkeren oplevert zou ik graag onderbouwd zien met cijfers en berekeningen. Helaas lijkt de gemeente niet voornemens dit te delen wat het sentiment – dat we een melkkoe worden – voedt.
- Ik vind het buitengewoon onbehoorlijk dat de gemeente overweegt om de Haarlemmers nog eens extra te belasten in een tijd van inflatie, stijgende kosten en waarin gezinnen soms niet meer rond kunnen komen.
- Ik mis nuance in het plan en de response van gemeente:
  - o De ontstane ruimte zal worden opgevuld met groen/bloembakken. Dit verdient echt toelichting. Want op welke manier draagt dit dan bij aan het verlagen van de parkeerdruk als de ontstane ruimte meteen weer wordt ingenomen?
  - o Ik mis plannen ten aanzien van verbetering van OV, verlaging van kosten van OV, aanvullende OV verbindingen (denk aan directe trein/tram verbindingen met de zuid-as, Schiphol), veiliger fietsverkeer in de stad, etc. Als het auto bezit wordt ontmoedigd moet daar wel iets tegenover staan. Ten aanzien van de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers wordt in onze wijk al geruime tijd geklaagd bij de gemeente. Denk aan Jan Haringstraat, begin Marnixstraat, bocht Stuyvesantplein. Maar tot op de dag van vandaag is hier – ondanks plannen en toezeggingen – niets aan gedaan.
  - o Hoe worden de belangen van mindervaliden, ouderen, mantelzorgers, forensen behartigd in een tijd waarin het OV steeds verder versobert? Om te refereren aan de opmerking van wethouder Van Leeuwen; heeft hij wel eens geprobeerd iedere dag op en neer te fietsen naar de zuid-as op een gewone fiets. Want nee, niet iedereen kan zich een elektrische fiets veroorloven. Daarbij, heeft de gemeente enig inzicht in waar Haarlemmers werken? De vraag stellen is hem beantwoorden, wij werken zeker niet allemaal op de zuid-as.
  - o Zal er een bezoekersregeling komen?
  - o Volgens welke rekenmethode zullen de parkeertarieven worden geïndexeerd?

- o Wat als de waarde van onze woning daalt omdat de kopers geen parkeervergunning kunnen krijgen?
- o En tenslotte, in het kader van duurzaamheid – wij rijden elektrisch en zijn dus aanzienlijk minder vervuilend is de stad. Komt hier een aparte regeling voor? In steden als Parijs is parkeren gratis voor elektrische auto's.

Kortom, onder de populaire noemers: “groener”, “duurzamer”, “leefbaarder” probeert de gemeente ons hoge parkeerkosten door de strot te duwen. Onaanvaardbaar wat mij betreft. Bovendien ben ik zeer verbolgen over het onbehoorlijk bestuur dat de gemeente laat zien in dit dossier en ik zal een bezwarenprocedure bij de Raad van State zeker steunen.

**Reactie college: A, E, F, H, I, J, M, O, P**

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

Voor indexatie van de parkeertarieven vormt de Consumentenprijsindex (CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) de basis. Daarnaast vindt het college het wenselijk om gedurende de uitbreiding van de parkeerregulering in de 11 wijken de parkeertarieven voor de bewonersparkeervergunningen in de parkeerzone C en (toekomstige) parkeerzone D 'te bevriezen'. Het voorstel is dat te doen voor de jaren 2024 tot en met 2026. Het college doet een voorstel daartoe bij de jaarlijkse vaststelling van de 'Verordening Parkeerbelastingen 2024'.

De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Elektrische voertuigen leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen, echter voor elektrische auto's zijn ook parkeerplaatsen nodig. Met de toepassing van het aanpasbare parkeervergunningenplafond voorkomt het college dat de opheffing van parkeerplaatsen leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk. Als de parkeercapaciteit in een bepaald vergunningengebied afneemt, dan zal het college het vergunningenplafond verlagen.

Personen die mantelzorg ontvangen hebben recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als deze een officiële indicatie of verklaring hebben. Deze personen krijgen dan extra tegoed gestort op hun digitale bezoekersregeling. Zie voor meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

De financiële raming voor de uitbreiding van het betaald parkeren is geactualiseerd in het kader van het komende raadsbesluit. Deze is via de website van de gemeente Haarlem beschikbaar.

**Aanpassing: Ja**

**0287** Ik ben tegen de invoering van betaald parkeren in onze wijk (Bomenbuurt, of zoals de gemeente het schimmig noemt: Ter Cleeffkwartier) en wel om de volgende redenen:

- In onze wijk wordt de 85% parkeerdruk niet gehaald. Er is altijd voldoende parkeergelegenheid in de straat, zelfs in de avonden en weekenden. Ik wijs er op dat het onderzoek van de gemeente is uitgevoerd tijdens de corona lockdown toen bijna iedereen thuis moest werken en scholen gesloten waren.
- Er is in onze wijk geen draagvlak onderzoek uitgevoerd. Onbehoorlijk van de gemeente. Echter in de wijken waar dat wel is gebeurd was >75% tegen.
- Net als veel Haarlemmers voel ik mij een melkkoe als dit plan wordt ingevoerd. De response vanuit de gemeente dat de handhaving evenveel kost als dat het betaald parkeren oplevert zou ik graag onderbouwt zien met cijfers en berekeningen. Helaas lijkt de gemeente niet voornemens dit te delen wat het sentiment – dat we een melkkoe worden – voedt.
- Ik vind het buitengewoon onbehoorlijk dat de gemeente overweegt om de Haarlemmers nog eens extra te belasten in een tijd van inflatie, stijgende kosten en waarin gezinnen soms niet meer rond kunnen komen.
- Ik mis nuance in het plan en de response van gemeente:
  - o De ontstane ruimte zal worden opgevuld met groen/bloembakken. Dit verdient echt toelichting. Want op welke manier draagt dit dan bij aan het verlagen van de parkeerdruk als de ontstane ruimte meteen weer wordt ingenomen?

- o Ik mis plannen ten aanzien van verbetering van OV, verlaging van kosten van OV, aanvullende OV verbindingen (denk aan directe trein/tram verbindingen met de zuid-as, Schiphol), veiliger fietsverkeer in de stad, etc. Als het auto bezit wordt ontmoedigd moet daar wel iets tegenover staan. Ten aanzien van de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers wordt in onze wijk al geruime tijd geklaagd bij de gemeente. Denk aan Jan Haringstraat, begin Marnixstraat, bocht Stuyvesantplein. Maar tot op de dag van vandaag is hier – ondanks plannen en toezeggingen – niets aan gedaan.
- o Hoe worden de belangen van mindervaliden, ouderen, mantelzorgers, forensen behartigd in een tijd waarin het OV steeds verder versobert. Om te refereren aan de opmerking van wethouder Van Leeuwen; heeft hij wel eens geprobeerd iedere dag op en neer te fietsen naar de zuid-as op een gewone fiets. Want nee, niet iedereen kan zich een elektrische fiets veroorloven. Daarbij, heeft de gemeente enig inzicht in waar Haarlemmers werken? De vraag stellen is hem beantwoorden, wij werken zeker niet allemaal op de zuid-as.
- o Zal er een bezoekersregeling komen?
- o Volgens welke rekenmethode zullen de parkeertarieven worden geïndexeerd?
- o Wat als de waarde van onze woning daalt omdat de kopers geen parkeervergunning kunnen krijgen?
- o En tenslotte, in het kader van duurzaamheid – wij rijden elektrisch en zijn dus aanzienlijk minder vervuilend is de stad. Komt hier een aparte regeling voor? In steden als Parijs is parkeren gratis voor elektrische auto's.

Kortom, onder de populaire noemers: "groener", "duurzamer", "leefbaarder" probeert de gemeente ons hoge parkeerkosten door de strot te duwen. Onaanvaardbaar wat mij betreft. Bovendien ben ik zeer verbolgen over het onbehoorlijk bestuur dat de gemeente laat zien in dit dossier en ik zal een bezwarenprocedure bij de Raad van State zeker steunen.

**Reactie college: A, E, F, H, I, J, M, O, P**

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

Voor indextatie van de parkeertarieven vormt de Consumentenprijsindex (CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) de basis. Naar aanleiding van de inspraak worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Elektrische voertuigen leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen, echter voor elektrische auto's zijn ook parkeerplaatsen nodig.

Met de toepassing van het aanpasbare parkeervergunningenplafond voorkomt het college dat de opheffing van parkeerplaatsen leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk. Als de parkeercapaciteit in een bepaald vergunningengebied afneemt, dan zal het college het vergunningenplafond verlagen. Personen die mantelzorg ontvangen hebben recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als deze een officiële indicatie of verklaring hebben. Deze personen krijgen dan extra tegoed gestort op hun digitale bezoekersregeling. Zie voor meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

**Aanpassing: Nee**

0288

Deel 1/2:

Geachte mv/hr/anders,

Een tijdje geleden hoorde ik tot mijn schrik dat de gemeente voornemens is om betaald parkeren in te voeren in wijken ver buiten het centrum. Ik ben zelf inwoner van het Vondelkwartier. Het eerste wat ik dacht was: 'Maar er is helemaal geen probleem dat opgelost hoeft te worden'. Ik constateer dat er momenten zijn waarop er veel auto's in de buurt geparkeerd zijn, maar in de praktijk is er altijd binnen 30 seconden loopafstand van ons huis een parkeerplek te vinden: een inspanning die menig automobilist vast over heeft voor het vinden van een plekje, zelfs als die tijd een minuut zou zijn. Ironisch genoeg zag ik zelfs dat na de inspraakavond in de Sint Bavoschool ruim een derde van de beschikbare parkeerplekken in de Roemer Visscherstraat nog vrij



was (dat was op een late dinsdagavond).

Er zijn een aantal punten waar ik graag antwoord op zou hebben.

1: In het parkeeronderzoek uit 2022 blijkt dat de parkeerdruk in de blauwe zone (D) alleen op een dinsdagnacht tussen 23:00 en 01:30 is gemeten. Het tijdstip lijkt mij representatief voor een nachtelijk meetmoment, maar ik kan nergens in het onderzoek terugvinden op wélke dinsdagnacht dit plaats heeft gevonden. Het is voor bewoners zo niet te controleren of er toevallig een evenement plaatsvond in de buurt, waardoor er veel externe bezoekers waren.

Daarbij is het niet zomaar aan te nemen dat de parkeerdruk van één dinsdagnacht in juni 2022 representatief is voor de parkeerdruk over een gemiddelde periode van bijvoorbeeld een maand of een (half) jaar. Bij besluiten van dergelijke omvang vraag ik van mijn gemeente uitgebreid onderzoek te doen en niets aan toevalligheden over te laten. Mijn concrete vragen luiden: Wanneer is dit meetmoment geweest en wat is de verantwoording voor het kiezen van deze dag? Wat is de reden dat één meetmoment ten grondslag kan liggen aan een mogelijk onomkeerbaar besluit met grote gevolgen voor de bewoners?

2: De gemeente geeft aan dat er op dit moment onveilige situaties ontstaan in de straten van Haarlem. U en ik zullen het er over eens zijn dat de volgende situaties als onveilig bestempeld kunnen worden: auto's die dichtbij (of zelfs op-) de hoek van een straat geparkeerd worden (hierdoor verliest men de benodigde kijklijnen tijdens verkeersdeelname), te nauwe doorgang- of struikelgevaar voor voetgangers op de stoep. Als blijkt dat de door de gemeente genoemde 'onveilige situaties' worden veroorzaakt door deze punten, wil ik graag weten waarom er pas in 2024 iets aan deze problemen wordt gedaan? Parkeren op de straathoeken is immers verboden volgens de weg- en verkeerswet en zou per direct strenger aangepakt kunnen worden (terwijl ik dit schrijf zie ik hoe een handhaver een bon uitschrijft voor een fout geparkeerde auto, dat stemt mij positief). Losliggende stoeptegels, omhoog kruipende boomwortels, bakfietsen en deelscooters vormen de oorzaak van het andere probleem. In het beleid van de gemeente zie ik nergens dat men haast maakt met het aanpakken van deze problemen. In mijn buurt zijn veel straten waar zgn. 'canadees parkeren' wordt gedoogd, maar het zijn nooit de auto's die zorgen voor een krappe doorgang voor kinderwagens of scootmobiel. De auto's staan namelijk nooit verder op de stoep dan de geplaatste lantaarnpalen. Het zijn altijd één of meerdere (bak)fietsen die buiten de voortuin geparkeerd staan. Dit probleem zou makkelijk verholpen kunnen worden door aan mensen met een voortuin verplicht te stellen hun rijwielen in de voortuin te parkeren. Bent u het met mij eens dat er een veel doeltreffendere aanpak voor de verkeersveiligheid is, dan simpelweg het invoeren van betaald parkeren? En kunt u mij vertellen hoe groot de verwachte toename van veiligheid is door het invoeren van betaald parkeren, als simpelere en doeltreffendere regels en handhaving op genoemde problemen al zijn doorgevoerd? En kunt u vervolgens verantwoorden waarom u alsnóg kiest voor een ingrijpende maatregel als betaald parkeren?

Deel 2/2

3: De gemeente Haarlem wil graag vergroenen. Een prachtige ambitie, want eerlijk.. We komen van ver wat dat betreft. Deze ambitie lijkt in de praktijk door sommige afdelingen van de gemeente nog niet helemaal gevolgd te worden. Jaarlijks worden vele bomen in de gemeente onnodig gekapt. De 'Haarlemse Bomenridders' volgen dit op de voet en leggen op hun Facebookpagina met goede onderbouwingen uit waarom dit in specifieke situaties niet nodig was geweest. Omdat het vergroenen als één van de redenen voor het betaald parkeren wordt aangedragen, wil ik graag weten hoeveel parkeerplekken de gemeente denkt vrij te spelen met de invoering van het betaald parkeren. Ook wil ik graag weten hoeveel van deze parkeerplekken met nuttige vegetatie worden ingericht. Ook wil ik weten waarom de gemeente kiest voor deze onzekere lange termijn-aanpak, in plaats van de huidige beschikbare ruimtes meteen beter te benutten voor vergroening. In het kader van: begin daar waar je het snelst impact kunt maken. Ik doe vast een voorstel: bij het speelveld op de Tesselschadestraat zijn twee kleine grasstrookjes, die vaak worden vertrapt door de spelende kinderen. Ook staan er een drietal bomen, treurig omgeven door tegels. Kan de gemeente laten zien dat zij écht graag willen vergroenen, door hier een mooi parkje van te maken? Door doordachte plaatsing van bosjes en boompjes kunnen er looppadjes voor spelende kinderen worden gerealiseerd, waardoor het gras niet in z'n geheel vertrapt hoeft te worden, zoals nu gebeurt. Tevens zal de aanwezigheid van inheemse struiken en bloemen een boost kunnen geven aan de plaatselijke biodiversiteit.

4: Op de momenten dat het hier in de straten erg vol staat met auto's (zo mogelijk ook op de dinsdagnacht waarop is gemeten), heb ik een terugkerende ergernis: regelmatig is er tussen geparkeerde auto's enkele meters ruimte, maar nét niet genoeg om er een auto tussen te kunnen zetten. Dat dat gebeurt is logisch: mensen parkeren graag de auto voor de deur wanneer er genoeg plek is, maar rekenen daarbij niet het aantal autolengtes tot het volgende voertuig uit. Dit zou gemakkelijk en goedkoop opgelost kunnen worden door markeringen aan te brengen in het wegdek. Op deze manier weet je zeker dat de parkeerruimte op de juiste manier kan worden benut. Mijn vraag aan de gemeente luidt: Kunt u mij vertellen of u deze oplossing heeft overwogen? Zo niet, kunt u deze alsnog overwegen óf verantwoorden waarom u deze het onderzoeken niet waard vindt? En als deze wel is overwogen: Hoeveel ruimte zou

er ontstaan als de huidige aantallen auto's op een strakke, uitgelijnde manier geparkeerd worden? En bent u van mening dat dit een veel sneller effect heeft dan het invoeren van betaald parkeren?

5: Mijn laatste punt is meer een persoonlijke 'schreeuw om advies', wanneer u besluit alle bezwaren naast u neer te leggen en het vergunningplafond en betaald parkeren in te voeren. Mijn situatie is als volgt: ik ben 25 jaar oud en woon thuis bij mijn ouders. Ik studeer momenteel, en omdat ik zo min mogelijk studieschuld op wil bouwen probeer ik naast mijn studie te werken. Deze studieschuld is er ondanks het thuiswonen, omdat ik een private opleiding volg (NAVB/Fotovakschool Amsterdam). Sinds mijn 18e levensjaar sta ik ingeschreven voor een sociale huurwoning, wetende dat deze echter nog lang niet in zicht is. Ook niet als ik straks klaar ben met mijn opleiding. Ik ben fotograaf van beroep, en heb voor mijn werk een auto nodig. Mijn ouders hebben ook ten minste één auto nodig. Dit wegens het uitoefenen van een medisch beroep en het moeten doen van huisbezoeken in de regio. Mijn jongere zusje is werkzaam in een veterinaire ziekenhuis in Halfweg en draait onregelmatige diensten. Daarbij moet zij regelmatig op de meest onchristelijke tijdstippen naar haar werk of naar huis toe rijden. In het geval u besluit een vergunningplafond in te voeren zal óf mijn zusje, óf ik de auto weg moeten doen. "Een andere oplossing zoeken", zoals u het noemt. Voor mij betekent die oplossing dat ik geen inkomsten meer kan maken uit mijn fotografiebedrijf. Het land doorfietsen of trein- en busreizen met meerdere statieven en flietsers is simpelweg onmogelijk. Ik zou dan mijn beroep, waarvoor ik hard gestudeerd heb, voorlopig niet meer uit kunnen oefenen. Voor mijn zusje zou die oplossing betekenen dat zij bij nacht en ontij, weer of geen weer, over verlaten industrieterreinen moet fietsen, waar nog altijd geen OV netwerk is. Graag hoor ik een concrete "andere oplossing" van u, want ik kan niet bedenken hoe dit straks moet gaan.. Ik maak me zorgen over mijn toekomst als jonge inwoner van Haarlem. De partijen die zeggen het zo goed met de jongeren voort te hebben laten er hier eentje in de steek..

Graag ontvang ik een inhoudelijke reactie op mijn vragen en voorstellen.

Hartelijke groet,

#### Reactie college: A, L

De conclusies van het parkeeronderzoek zijn gebaseerd op twee metingen, te weten in 2020 en 2022. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Daarin kunt u ook terugvinden dat de onderzoeken in maart zijn uitgevoerd. De meetmomenten zijn in lijn met de standaarden, die worden toegepast in parkeeronderzoek. De precieze datum is bij de gemeente niet bekend.

Onveilige situaties als gevolg van foutparkeren kunt u melden bij handhaving, dan wordt hier tegen opgetreden. Zie: [haarlem.nl/contact-iets-melden-klacht-idee](https://haarlem.nl/contact-iets-melden-klacht-idee).

Handhaven zorgt er niet voor dat de schaarse parkeerruimte beter wordt verdeeld. Omdat er op veel plekken meer auto's dan beschikbare parkeerplekken zijn, is parkeerregulering nodig om dit op te lossen. Ook bevordert een intensievere handhaving op foutparkeren de gewenste mobiliteitstransitie niet.

Bovendien zorgt meer handhaving er ook niet voor dat mensen met een parkeerplek op eigen terrein daar gaan parkeren. Dit wordt wel geregeld door de invoering van betaald parkeren omdat mensen met parkeermogelijkheid op eigen terrein geen vergunning krijgen voor de (1e) auto.

Naar aanleiding van de inspraak is in de Nota uitwerking parkeerregulering in hoofdstuk 5 nader toegelicht hoe stap-voor-stap naar een nieuw straatbeeld wordt toegewerkt. De exacte aantal parkeerplaatsen en planning per straat, buurt en wijk zijn op dit moment nog niet bekend.

Na de invoering van parkeerregulering zullen waar nodig parkeervakken duidelijk aangegeven worden met markering en/of bebording.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

#### Aanpassing: Ja

0289 Geachte gemeenteambtenaar/ college,

Hierbij geef ik aan bezwaar te hebben tegen het absurde idee om betaald parkeren in te voeren in mijn wijk. Ik woon aan de Frederik Hendriklaan te

Haarlem.

Grief 1:

Dit wijkgedeelte is wat parkeren betreft meestal vrijwel geheel LEEG. Ik krijg er dan ook een vieze smaak van in mijn mond dat u de verkeerde foto plaatst op uw informatiepagina over dit onderwerp (een nauwe volgepakte straat met auto's). Dus in die zin is er geen noodzaak hier en zal er bij wel of niet invoering helemaal niets veranderen qua straatbeeld. Dat zal overigens ook voor andere straten in de buurt gelden. Het enige dat wij als bewoners gaan merken is dat er bij ons onnodig geld uit de zak geklopt gaat worden vanwege dit terugkerende ambtelijke geneuzel.

Grief 2:

Juist doordat de straat vrijwel leeg is qua geparkeerde auto's is het hier vaak een racebaan, ook nog eens omdat dit straatdeel kaarsrecht is en de routeplanner van de (vrachtauto)chauffeurs deze makkelijke route kennelijk vaak als voorkeur kiest. In die zin zijn geparkeerde auto's in mijn ogen zelfs welkom. Het minder hard rijden zal ook het middeleeuwse klinkerwegdek sparen waardoor o.a. minder kuilen/ trillingen/ riolaansluiting-schades/ gevelverzakkingen. Ik heb met sommige bewoners de gemeente in het verleden al een keer moeten dwingen om het wegdek enigszins te fatsoeneren. De hakken-in -het -zand-houding in die kwestie kostte eerst mij en toen de gemeente uiteindelijk een hoop geld. Wellicht kan de vrijgekomen handhavingcapaciteit bij het niet invoeren van de parkeerheffingen gebruikt worden om de maximale snelheid te handhaven of het plaatsen van chicanes/obstakels. Maar dat terzijde.

Grief 3:

Juist betaald parkeren zorgt voor een 'vluchtelingenstroom'. Met andere woorden: voor veel wijken waaruit parkeerklachten zouden komen kan juist de oorzaak van hun overlast daaruit (lees: betaald parkeren elders) voortkomen (voor zover daar überhaupt representatief onderzoek naar is gedaan). Met andere woorden: betaald parkeren is vermoedelijk veelal de oorzaak van betaald parkeren. En wie een beetje normaal kan denken kan ook begrijpen dat de mensen geen ongelijk hebben als zij bijvoorbeeld hier in de buurt een auto neer zetten om geld te besparen; zelfs om daarna de OV-bus te pakken naar het centrum, het strand of bijvoorbeeld Schiphol. Zou ik (en wellicht ook uzelf) ook doen en dat is ook nog eens minder milieubelastend!!

Grief 4:

Er zijn tal van andere (verkeers)maatregelen voor bepaalde straten denkbaar. Denk aan een (gedeeltelijke) blauwe zone, een gedeelde periode van een wisselend parkeerverbod (de ene week parkeren links en dan rechts etc.)

Samenvattend:

Gooi de plannen voor wat mensen zoals ik betreft alstublieft in de prullenbak! Mensen als ik hebben als Haarlemmer totaal geen baat bij uw plannen. Dat geldt naar mijn mening overigens ook niet voor de mensen in de vol geparkeerde straat op uw propagandafoto op uw website. Die worden (ook) alleen maar op kosten gejaagd.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college: A, C, D, F, K**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Haarlemmerhoutkwartier (waar de Frederik Hendriklaan in ligt) over 2020 en 2022 op gemiddeld 86% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen.

**Aanpassing:** Ja

0290

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk - Ramplaankwartier, onderdeel van Duinwijk - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad.' De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in het Ramplaankwartier is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot slot; in de 'Uitwerking parkeerregulering' suggereert u dat bewoners als alternatief voor parkeren in de openbare ruimte gebruik kunnen maken van parkeergarages aan de rand van de stad. In en om het Ramplaankwartier is geen enkele parkeer garage gelegen. Door de ligging van het Ramplaankwartier hebben de bewoners minder dan bewoners van andere wijken toegang tot de genoemde alternatieven zoals parkeergarages en private parkeergelegenheid van bedrijven. Ook is de ontsluiting van de wijk door openbaar vervoer buitengewoon treurig.

Het Ramplaankwartier kijkt op vele fronten af van de andere genoemde wijken en derhalve kunnen parkeermaatregelen niet op eenzelfde manier worden ingevoerd als elders in de stad. In het Ramplaankwartier hebben veel woningen een groene voortuin waar bewoners indien zij niet meer in de openbare ruimte mogen parkeren parkeergelegenheid voor een of meer auto's zullen willen creëren. Door het niet bieden van een alternatief voor vervoer per auto (slecht openbaar vervoer, geen alternatieve parkeergelegenheid en het ver weg liggen) zullen de bewoners veelal hun groene voortuin willen opofferen om geen vergunning te hoeven betalen en aan het door u gestimuleerde parkeren op eigen terrein te voldoen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen graag onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in sommige delen van de wijk lager is. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Duinwijk (waar Ramplaankwartier onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Ramplaankwartier (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

Met de toepassing van het aanpasbare parkeervergunningenplafond voorkomt het college dat de opheffing van parkeerplaatsen leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk. Als de parkeercapaciteit in een bepaald vergunningengebied afneemt, dan zal het college het vergunningenplafond verlagen. Het is de bedoeling dat door het invoeren van betaald parkeren er (op termijn) meer ruimte komt voor groen, spelen en ontmoeten in de wijken. De hoogte van de parkeerdruk in de wijken maakt het noodzakelijk om verschillende maatregelen te koppelen aan het instellen van een vergunningenplafond. Het gaat om het maximaal stimuleren van parkeren op eigen terrein, aanbieden van extra deelmobiliteit, bewoners naar de openbare parkeergarages, benutten van private parkeercapaciteit, verstrekken van overloopvergunningen en tijdelijke overschrijding van het

vergunningenplafond.

**Aanpassing:** Ja

0291

Beste gemeente,

Mijn naam is [naam inspreker], geboren en getogen in Haarlem.

Ik heb jullie nota uitwerking parkeerregulering gelezen. Ik vind het een goed streven om de stad leefbaarder te maken, maar ik heb toch een aantal grote vraagtekens bij dit plan:

Naar mijn idee krijgt de auto nu de schuld van al deze problemen en dat parkeerregulering de enige oplossing is. Er wordt nauwelijks gepraat over andere oplossingen die mogelijk zijn. Er hoeft ook geen 1 oplossing te zijn, maar misschien kan de ideale oplossing uit meerdere delen bestaan. Een oplossing die de Haarlemse bewoner niet nog meer op kosten jaagt in deze dure tijd en laten we wel wezen, wonen in Haarlem is al een dure hobby. Veel Haarlemmers hebben Haarlem gekozen voor het stadsleven met alle "nadelige" gevolgen, als men meer groen of ruimte wil, verhuist men wel naar ander gebied in Nederland zoals Friesland. Mensen die geboren zijn in Haarlem zijn vaak verknocht aan Haarlem en willen niet de graag de stad verlaten, deze mensen wordt het steeds moeilijker gemaakt om in Haarlem te blijven wonen.

Draagvlak binnen de wijken

En kijkend naar een enquête/onderzoek die geweest is in Indische buurt, één van de drukste wijk met auto's, zou je verwachten dat zij graag een parkeervergunning willen hebben. Maar naar wat ik begreep heeft 73% tegen gestemd. Uw plan heeft geen draagkracht in deze wijk. Volgens U is drukte 1 probleem, maar mensen parkeren hier om verschillende redenen die deze drukte veroorzaakt; slecht ter been, willen dicht bij huis parkeren, straten die al vergunning hebben parkeren hun 2e, 3e auto in straten waar geen parkeervergunning is. Toename van busjes/werk auto's naast gewone auto. Jongvolwassenen met auto die langer thuis blijven wonen. De manier waarop dit plan doorgevoerd wordt ondanks de belofte bij geen draagvlak dit niet te doen vind ik onacceptabel. Veel uitspraken met weinig onderbouwing, er is veelmeer onderzoek/informatie/plannen nodig.

1. U zegt dat er veel klachten zijn. Is hier een rapportage van?
2. Hoe wilt u aantonen dat er draagvlak is binnen de aangewezen wijken?
3. Waarom wijkt u af van de bindende enquête?
4. Kunt U een enquête/referendum doen in alle buurten in Haarlem om te kijken of u genoeg draagkracht heeft?
5. Er wordt gezegd dat in gemeentes waar parkeerregulering is doorgevoerd, de bewoners achteraf nu blij zijn met invoering. Kunt U dit aantonen door onderzoeksresultaten?

Parkeren auto

Er wordt een aanname gedaan dat parkeerregulering mensen gaat overhalen om auto af te schaffen en meer gebruik van het OV, deelauto/scooter en fiets gaan maken. Ondertussen worden OV afgeschaald en werken de meeste mensen niet in Haarlem.

De toekomstplannen zijn geen extra parkeerplaatsen, maar o.a. op de Mr. Jan Gerritzlaan zijn meer parkeerplekken gemaakt en er is sprake van extra parkeergarage(s) aan de rand van de stad.

6. Gaat uw vorm van regulering werkelijk het auto bezit tegen. Op welke feiten/onderzoek heeft u dit gebaseerd?
7. Zijn de overige voorzieningen op het niveau dat mensen hier al gebruik van kunnen maken als ze dat willen?
8. Wat gebeurt er als een gezin 3 auto's nodig heeft. Waar verwacht de gemeente dat ze naar toe ga met de 3e auto?
9. Kunnen we op meer plaatsen parkeerplaatsen gecreëerd worden?
10. Waarom een tijdelijke parkeergarage aan de rand van de stad als o.a. de Cronje garage halfleeg staat?

Toetsing parkeren | Parkeerdruk | Toekomstverwachting

U heeft tijdens een lockdown de parkeer druk getoetst in alle aangewezen wijken met een aantal beperkende factoren (o.a. Canadees parkeren, afstanden en breedte vd straat), daardoor ontstaat een veel urgenter beeld dan de realiteit.

U schets een beeld van toenemende parkeerdruk door nieuwe bewoners en huizen.

11. Waarom heeft u tijdens een lockdown getoetst?
12. Waar kan ik de rapportage vinden van de gemeten parkeerdruk?

13. Waarom heeft u beperkende randvoorwaarden gesteld en niet aan de hand van de realiteit getoetst?
14. Voortbordurend op de vorige vraag, wat is het verschil tussen bestaande parkeerplekken en parkeerplekken die we nodig hebben?
15. Waarom zijn er geen bewoners betrokken bij het onderzoek?
16. Wat is de verwachte groei aantal auto's t.o.v. aantal parkeerplekken? Is hier een rapportage van?
17. Waarom legt u het probleem van toekomstige bewoners bij de huidige bewoners?

#### Fietsen

U heeft een paar mooie foto's van drukke straten meegenomen en praat over rolstoelen op de stoep. Vaak zijn het fietsen en niet auto's die de stoep versperren. Zorg voor meer stalling mogelijkheden, handhaving om mensen hun fiets netjes neer te zetten, zodat er nog genoeg ruimte overblijft voor rolstoelen, kindervagens, mindervalide mensen.

18. Zijn er al concrete plannen om fietsenstallingen te creëren?

#### Verschillende tarieven

Ondanks dat u spreekt over een gelijkheidsprincipe voor tarieven (geen wen tarief), zijn verschillende tarieven gecreëerd, waarbij hele wijken opeens tot het centrum behoren.

deel 2 volgt, i.v.m. aantal karakters.

#### Deel 2: Verschillende tarieven

Ondanks dat u spreekt over een gelijkheidsprincipe voor tarieven (geen wen tarief), zijn verschillende tarieven gecreëerd, waarbij hele wijken opeens tot het centrum behoren.

19. Waarom zijn er verschillende tarieven voor dezelfde vergunning? Gelijkheidsprincipe?
20. Waarom is er niet gekozen voor een start met lager tarief om zo meer draagvlak te krijgen?
21. Waarom is er een dergelijk hoog tarief neergezet – let wel de meeste gezinnen bestaan uit twee verdieners met een baan buiten Haarlem.
22. Is er onderzoek gedaan naar andere oplossingen? Waar kunnen we de resultaten vinden?
23. Parkeerbeleid maakt het duurder en daardoor minder aantrekkelijk om in Haarlem te gaan worden. Huiseigenaar loopt hierdoor kans dat haar/zijn huis minder waard wordt. Is dit wat we willen?

#### Besteding

Geld wat overblijft na aftrek van kosten gaat naar algemene middelen.

24. Waarom gaat dit niet naar het budget voor projecten/commissies die bij uw doelstelling hoort "bij parkeer afname, ruimte voor extra groen, speelruimte voor ki+C991nderen, ontmoetingsruimte en ruimte voor fiets parkeren"?
25. Bij parkeer afname is ruimte voor extra groen, speelruimte voor kinderen, ontmoetingsruimte en ruimte voor fiets parkeren. Wat zijn de concrete plannen om dit daadwerkelijk te creëren?

#### Suggesties voor mogelijke (deel) oplossingen :

- Handhaven van foutgeparkeerde auto's en fietsen.
- Meer parkeergarages (en normale tarieven), meer parkeermogelijkheden voor auto's en fietsenstallingen. Parkeren van fiets in de schuur in de tuin
- Voor bedrijfsauto's/busjes bij bedrijf parkeren of bewaakte & betaalde parkeerplaats in de polder creëren. Bijkomend voordeel dat inbraken in bedrijfsauto's afnemen.
- Beter afmeten van parkeerplaatsen, soms kan er 1,5 auto kwijt tussen 2 bomen.
- Geen onderscheid, iedereen parkeervergunning of iedereen geen vergunning. Anders verplaats je alleen maar het probleem.
- Regeling parkeren in bestaande parkeergarages die nu deels leeg staan. (Nu wordt je auto weggesleept als hij er langer dan 3 maanden staat, ondanks dat je behoorlijk tarief hiervoor betaald)
- Lager tarief om meer draagvlak te krijgen.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college: B, E, G, I, J, K, L**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken kan afgeleid worden wat per wijk de parkeerbalans is.

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee parkeervergunningen worden aangevraagd. In algemene zin is het autobezit in gebieden met betaald parkeren lager is. Voor Haarlem zien we dit beeld ook in de CBS-statistieken.

Naar aanleiding van de inspraak wordt het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

De hoogte van de parkeerdruk in de wijken maakt het noodzakelijk om verschillende maatregelen te koppelen aan het instellen van een vergunningenplafond. Het gaat om het maximaal stimuleren van parkeren op eigen terrein, aanbieden van extra deelmobiliteit, bewoners naar de openbare parkeergarages, benutten van private parkeer capaciteit, verstrekken van overloopvergunningen en tijdelijke overschrijding van het vergunningenplafond.

**Aanpassing: Ja**

- 0292** Geacht college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlem, Hiermee maak ik bezwaar tegen het voorgenomen parkeerbeleid van de gemeente Haarlem waarbij in een groot aantal wijken betaald parkeren zal worden ingevoerd. Het plan is ondoordacht en zeer onrechtvaardig, gaat in tegen de wensen van de bewoners van de wijken en lost het probleem van te veel auto's in de stad niet op.
- Het huidige stadsbestuur van de gemeente Haarlem heeft het idee dat als er maar meer betaald wordt voor de auto, deze dan vanzelf uit het straatbeeld verdwijnt. Vergeten wordt hierbij dat als er al minder auto's zullen komen, dat het dan vooral de mensen met de kleine beurs zal raken. De PvdA schiet zichzelf weer in eigen voet en laat haar achterban volledig in de steek. Want inwoners met een laag inkomen zullen de auto als eerste weg moeten doen omdat na de hoge inflatie en energierekening deze maatregel er niet nog bij kan. De rijkere buurtbewoner zal het niet veel uitmaken. Daar zal het zelfs geen inpakt hebben op de tweede of derde auto. De volgende verkiezingen zullen laten zien dat deze partij niet alleen landelijk maar ook plaatselijk wordt afgestraft voor ideeën die weer eens geen draagvlak hebben bij hun achterban. Overigens is de tweede auto (die extra hoog wordt aangeslagen), vaak het vervoermiddel van de vrouw des huizes, of van een van de kinderen die nog thuis wonen omdat er geen woningen zijn. Het is niet alleen onrechtvaardig dat deze tweede auto weg moet, maar het is ook discriminerend en druist in tegen de emancipatiegedachte van dit college. De grootste kostwinner heeft vaak de auto nodig voor het werk. Overige gezinsleden (veelal vrouw of kind) zullen naar alternatieven moeten zoeken (die er niet zijn!). Iedereen herkent en erkent overigens dat busjes en bedrijfsauto's het straatbeeld verloederen, maar met betaald parkeren zullen deze niet verdwijnen omdat er het brood mee verdiend wordt door de eigenaar.
- Grootste ergernis van veel Haarlemmers is dat betaald parkeren wordt ingevoerd zonder dat eerst gekeken wordt naar werkende alternatieven. Het openbaar vervoer zou zo'n alternatief moeten zijn, maar staat er slechter voor dan ooit tevoren. Buslijnen en – haltes zijn opgeheven, ouderen moeten soms



uren wachten om met een taxibusje naar het ziekenhuis te worden vervoerd en de tarieven zijn torenhoog. Waarom dus niet eerst een beter (en goedkoper/gratis) OV in Haarlem met meerdere buslijnen en haltes en betere aansluitingen in de gehele stad? Ook het parkeren van bedrijfsbusjes in de wijken zou anders aangepakt kunnen worden. Wijs bijvoorbeeld parkeerplaatsen aan waar deze busjes wel (gratis) mogen staan. Maak in de Waarderpolder een bewaakte parkeerplek waar mensen vanuit de wijk naartoe kunnen fietsen. Er zijn zo tientallen alternatieven te bedenken, maar dit stadsbestuur verkiest maar 1 oplossing en denkt dat met extra heffing, de auto als vanzelf verdwijnt uit het straatbeeld en alle overlast zal worden opgelost.

De laatste jaren komen er vooral meer auto's bij omdat het stadsbestuur de wijken met onevenredig veel woningen verdicht zonder dat daarbij de eis van parkeren op eigen terrein van de grond komt. Als ontwikkelaars al verplicht worden om te investeren in parkeerplaatsen, dan zijn de parkeernormen voor nieuwbouw verlaagd door de gemeente, waardoor nieuwkomers met hun auto deels uitwijken naar bestaande omliggende woonwijken. Terwijl de omgevingswet stelt dat nieuwbouw geen inbreuk mag maken op de leefomgeving van bestaande bewoners.

Aan bestaande bewoners wordt overigens überhaupt niets gevraagd. Als er al sprake is van inspraak dan wordt daar niet naar geluisterd. Terwijl de gemeente aanvankelijk aangaf pas tot betaald parkeren over te gaan als de meerderheid van de wijk dat wil en erom vraagt. Uit eerdere enquêtes is gebleken dat meer dan 70% van de bewoners tegen betaald parkeren is. En toch wil dit college het invoeren.

Samenvattend:

- Betaald parkeren is een slecht idee. Het is een ordinaire belastingmaatregel en geen aantoonbare oplossing voor minder auto's in de straten
- Betaald parkeren is onrechtvaardig want raakt vooral de bewoners met de kleinste beurs of thuiswonende kinderen die wachten op een eigen woning met parkeerplek
- Betaald parkeren is vrouwonvriendelijk want de tweede auto die weg moet is meestal van een vrouw en beperkt haar in de mogelijkheden
- De maatregel biedt geen werkende alternatieven zoals beter en gratis OV, parkeerplaatsen elders in de stad, parkeergarages, extra fietspaden, minder nieuwbouw.
- Het is een ondoordacht plan met grote consequenties voor met name de achterban van de PvdA (volgende verkiezingen zullen dat uitwijzen)
- De maatregel wordt oneigenlijk gebruikt om het verdichten van de stad met 10.000 woningen mogelijk te maken, terwijl deze stad volgens eigen beleidsnota's al vol is.
- De maatregel is in strijd met de Omgevingswet. Daarin staat dat bestaande bewoners bij nieuwbouwplannen niet beperkt mogen worden in hun leefomgeving.

**Reactie college:** [B](#), [F](#), [H](#), [I](#), [K](#), [M](#), [O](#)

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Het college hanteert in nieuwbouwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

**0293** Ontvangen op 29-11-2022:  
hou een referendum over het onderwerp gereguleerd parkeren in heel haarlem

Ontvangen op 29-11-2022:  
hou een burgerberaad over het gereguleerd parkeren, nu bekend is dat het in heel de gemeente Haarlem gaat komen

Ontvangen op 29-11-2022:  
3 ons idee: 2 autos gratis in eigen wijk parkeren. In elke andere wijk 1 euro. Bezoekers via bezoekerskaart en mensen van buiten Haarlem overal 4 euro

**Reactie college:** G, J

Het referendum is een instrument dat de stad tot zijn beschikking heeft. Het is niet aan het college om hier een uitspraak over te doen.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Ja

**0294** Zienswijze gereguleerde parkeren 29 november 2022 - inwoners Haarlem Noord Planetenwijk

De gemeente Haarlem heeft met het plan (volgende uit het coalitieakkoord 2022) 'gereguleerd parkeren' alle burgers in oktober 2022 overvallen. Dit plan is in 2021 nooit helder gemaakt aan de gehele Haarlemse bevolking. Niet iedereen lees raadsplannen en alle gemeenteraadsverkiezingsfolders. Het stadsbestuur is er voor de Haarlemmers. Haarlemmers zijn er denk ik niet voor het stadsbestuur. Wat kunnen we nog meer van ons bestuur verwachten? Fietsparkeerbelasting?. In de ogen van alle huishoudens met een auto heeft u niet transparant gehandeld, u heeft in 777 jaar niet de tijd genomen om ons bewoners mee te nemen in uw gedachten en dat wordt u nu zeer kwalijk genomen. Vertrouwen in de politiek is een gevoelig onderwerp.

Ik heb de volgende vragen over de nota Gereguleerd Parkeren Haarlem

1. In de Planetenwijk parkeert iedereen al 50 jaar met 2 wielen op de stoep anders kan er geen vuilniswagen door de straat. Dit is op dit moment illegaal en u gaat straks handhaven. Wilt u een in 2023 een lijst maken met alle straten in Haarlem waarin dit soort parkeren gaat gedogen en of een verkeersbord plaatsen waardoor dit wordt toegestaan.
2. Een bedrijfsauto ( of private lease auto) kan op een ander adres geregistreerd staan dan het woonadres. Krijgt deze bewoner straks een vergunning en ook een tweede voor zijn privé auto?
3. Klusjesmannen die met hun bedrijfsbus overdag in de straat komen moeten online in staat worden gesteld middels een app om een dagkaart te kopen tegen een gereduceerd tarief. Nu moeten ondernemers zelf fysiek naar het stadhuis komen om er 1 te kopen. Dat is meer van deze tijd
4. De gemeente houdt ons voor dat de invoering van betaald parkeren geen geld oplevert ( 'wij vinden u geen melkkoe') doordat 'de kosten van handhaving even groot zijn als de opbrengsten'. Ik vraag u om dat transparant te maken voor de burgers. Ik vraag u om elk jaar een jaarrapportage te maken en die te bespreken met de raad. In die rapportage staan de jaarlijkse kosten ( afschrijvingen en variabele- en vaste kosten – en ook de opbrengsten) De komende 100 jaar gaan wij immers betalen. Er zal een tijd komen dat de opbrengsten hoger zijn dan de kosten. Wilt u nu een fonds oprichten die u vult met de eventuele toekomstige meeropbrengsten en wilt u dit fonds oormerken zodat u er alleen uitgaven mee mag doen voor bijvoorbeeld 'fietsparkeren, groenv, spelen voor kinderen, ontmoeten in de buurt, fonds voor deelauto's. Wilt u een dergelijk fonds overwegen. Haarlemmers voelen zich nu een melkkoe, neem dit gevoel weg.
5. Wanneer wij ons huis verkopen en de kopers krijgen niet 1 of 2 parkeervergunningen dan daalt de waarde van onze huizen. Kunnen wij deze gevolgschade claimen bij de gemeente Haarlem?

6. Hebben de huidige bewoners die straks een parkeervergunning krijgen recht op de 'bezoekersparkeer regeling', het gereduceerd tarief?
7. Hebben de huidige bewoners zonder auto straks wel recht op de 'bezoekersparkeer regeling', het gereduceerd tarief?
8. Hebben de kopers , zonder auto, van een nieuwbouwwoning in de ontwikkelzones of op een andere ontwikkelingsgebied straks wel recht op de 'bezoekersparkeer regeling', het gereduceerd tarief
9. De parkeertarieven die u noemt in de nota 'gereguleerd parkeren' zijn aanvangstarieven. Het kan zo zijn dat deze tarieven over 5 jaar zijn verhoogd. Of dat ze straks jaarlijks worden verhoogd. Ik wil u vragen om vooraf vast te leggen wat uw beleid is in zake tariefswijzigingen. Zodat inwoners weten wat ze te wachten staat. Ik zou het redelijk vinden wanneer tarieven 1 x per 2 jaar worden geïndexeerd volgens een vooraf vastgelegde rekenmethode. U kunt denken aan een prijsverhoging die maximaal het gangbare CBS Consumenten Prijs Indexcijfer (CPI jaarinflatie) is . Nu in 2022 is de inflatie rond de 10% per jaar. Ik wil u vragen of de gemeente bij deze extreme inflatiecijfers ook gaat besluiten om het percentage prijsstijging te maximeren, tot bijvoorbeeld 4%. Veel bewoners met een laag inkomen hebben immers een auto nodig voor hun werk.
10. Het Emmaplein in het Houtvaartkwartier kent nu een dagtarief van euro 4,55. Kunnen meer wijken daarvoor in aanmerking komen? (pagina 12 gereguleerd parkeren nota)
11. U heeft voor Haarlem de in uw ogen beste parkeerregulering gekozen. Veel bewoners doen u de suggestie om overdag het parkeren gratis te houden in verband met familiebezoek, mantelzorgers, klusjesmannen aan huis aangezien de parkeerdruk overdag altijd onder de 85% is. Voer, als experiment, betaald parkeren in tussen 20.00 uur en de volgende ochtend 09.00 uur. Andere steden hebben dit ook ingevoerd en zijn hier heel tevreden over. Mocht dit in Haarlem geen resultaat opleveren dan kunt u het parkeerbeleid later aanpassen. Waarom heeft u voor deze parkeerregulering gekozen. Wat was de doorslaggevende factor?
12. U pakt de burgers een gewoonte recht af die in 100 jaar is opgebouwd. Wat stelt u ons daar tegen over. Het verwijderen van bestaande parkeerplaatsen is geen wenselijke optie. Onze stad zal alleen maar groeien. U zou de burgers wel iets kunnen bieden : 'deelauto's , kleine buurbussen, gratis openbaarvervoer voor doelgroepen, een tram, een metro naar Amsterdam en Schiphol, P&R terrein of Parkeergarage aan de rand van de stad. Waarom biedt u ons geen alternatief voor de auto?
- inwoner Haarlem Noord

#### Reactie college: J, M

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen. Omdat het kenteken van de auto niet op uw naam staat, is hiervoor een werkgeversverklaring nodig. Voor de volledige voorwaarden zie [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bewoners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bewoners). Voor bedrijfsauto's van bijvoorbeeld klusbedrijven kan een tijdelijke parkeervergunning worden aangevraagd. Op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning](https://haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning)). Dit kan digitaal worden aangevraagd.

Voor indexatie van de parkeertarieven vormt de Consumentenprijsindex (CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) de basis.

Naar aanleiding van de inspraak worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

De financiële raming voor de uitbreiding van het betaald parkeren is geactualiseerd in het kader van het komende raadsbesluit. Deze is via de website van de gemeente Haarlem beschikbaar.

In verschillende wijken is ook overdag sprake van een verhoogde parkeerdruk, daarom kiest het college voor een tijdsvenster dat overdag geldt. Ook geldt dat parkeerregulering wordt uitgebreid op basis van het bestaande parkeerbeleid in Haarlem. Een nachttijdsvenster is geen onderdeel van dit beleid. Parkeerregulering heeft op momenten waarop niet betaald hoeft te worden ook een positief effect op de parkeerdruk (bijvoorbeeld een 3e auto waar geen bewonersparkeervergunning voor aangevraagd kan worden, verdwijnt veelal op alle momenten van de dag/week uit de wijk).

De Nota uitwerking parkeerregulering bevat op dit moment geen voorstel voor een maximum dagtarief. Dit is geen onderdeel van één van de drie beleidswijzigingen op het bestaand beleid die zijn voorgesteld.

Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/](https://haarlem.nl/))

**parkeervergunning-voor-uw-bezoek**). De regeling is ook beschikbaar voor bewoners die zelf geen auto/parkeervergunning hebben.

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen. Dat geldt ook voor de bezoekersregeling.

Het college onderzoekt de mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Zo onderzoekt de gemeente of er een ondergrondse parkeergarage bij het project Sonneborn kan komen. Dit is een nieuwbouwproject aan het Spaarne in Haarlem-Noord. Een ander voorbeeld is een plek aan de Oudeweg waar tijdelijk een parkeergarage komt.

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Het is nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zullen zijn op de parkeerbaten en -lasten. Daarom stelt het college voor om tot en met 2026 een tijdelijk parkeerfonds in te stellen.

**Aanpassing:** Ja

- 0295** Ik ben tegen het invoeren van betaald parkeren in de buitenste buitenwijken! Ik woon in de Vogelwijk en baseer mijn reactie dus op mijn dagelijkse ervaringen daar. Zelf ben ik een oude bewoner met een bescheiden inkomen en 1 kleine auto. Dat was lang de situatie van vrijwel alle huishoudens in deze buitenwijk van Haarlem.
- Het overgrote deel van het probleem zit volgens mij in de nieuwe bewoners met royalere inkomens en 2 of meer auto's per huishouden. De kleine huizen met smalle gevels in smalle straten werden de afgelopen jaren massaal opgekocht, verbouwd tot luxe woningen met extra verdiepingen en/of gesplitst in meerdere units voor onderverhuur (soms 4 verschillende huurders in een huis dat voor 1 gezin bedoeld was). Dit los je niet op met betaald parkeren. De 2-autobezitters laten zich echt niet tegenhouden door het moeten kopen van parkeervergunningen; zij kunnen dat betalen.
  - Bekeuren van "Canadees parkeren" is zinloos, er is geen ruimte. De ruimte op de stoep is nodig om de straat doorgankelijk te houden. Beter is om middels lijnen - zoals bijvoorbeeld op de Vergierdeweg - de parkeerstrook half op de stoep en half op de weg aan te geven en te handhaven op buiten de lijnen parkeren. En daarmee de geldende regel van binnen 5 meter van een kruising niet parkeren kanaliseren en handhaven. Dit lost mogelijk ook het parkeren van brede bedrijfsbussen op.
  - Graag aandacht voor de sociale aspecten. Bezoek zal wegblijven. Maar ook mantelzorg bijvoorbeeld. \*
  - Voor zover ik kan vinden wordt ook de zondag in de buitenwijken betaald parkeren. Geef tenminste de zondag de ruimte voor een dagje bezoek, zoals dat in overige steden ook het geval is buiten het centrum, maak de zondag gratis.
  - Degenen die gedupeerd worden door de invoering van betaald parkeren zijn de (oudere) bewoners met een kleine beurs.
  - Denk ook aan de optie parkeervergunning voor bewoners en blauwe zone voor de rest, bijvoorbeeld maximaal 2 of 3 uur parkeren met blauwe schijf. Dat voorkomt hier parkeren en verder gaan met een vouwfiets of bus. Maar geeft wel de mogelijkheid om bezoek te ontvangen.
- \* Voorbeeld van mantelzorg: zelf ben ik (68 jaar) een paar keer afhankelijk geweest van zorg na een operatie. Zoals bekend is er een enorm tekort aan medewerkers in de thuiszorg. Het probleem heb ik kunnen oplossen met een goede bekende uit Amsterdam, die zo nodig meerdere dagen en nachten is geweest. Dat gaat niet meer lukken bij betaald parkeren. Te duur voor zowel de verzorger als voor mijzelf, terwijl we toch een maatschappelijk probleem oplossen door op deze manier op basis van vriendschap voor elkaar te zorgen.

**Reactie college:** B, K, L, P

U heeft recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als u een officiële indicatie of verklaring heeft. U krijgt dan extra tegoed gestort op de parkeervergunning voor bezoekers. Voor meer informatie zie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm

van betaald parkeren met parkeervergunningen.

Na de invoering van parkeerregulering zullen waar nodig parkeervakken duidelijk aangegeven worden met markering en/of bebording.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

In de nota uitwerking parkeerregulering wordt voorgesteld om de Vogelwijk zone D te maken. In de nieuwe parkeerzone D wordt een ander tijdvenster toegepast. De gemeente Haarlem kiest ervoor om in parkeerzone D een korter tijdsvenster toe te passen: ma t/m za van 09.00 tot 20.00 uur (dus niet op zondag).

**Aanpassing:** Nee

- 0296** Ik ben het eens met de zienswijze van [naam andere inspreker] uit de Dolfijnstraat. Één aspect heeft hij vergeten: hoe ziet de Gemeenteraad de positie van mensen die een aanhangwagen en/of caravan hebben? Het zijn geen voertuigen. Toch staan die in vakantietijden wel soms op straat om praktische redenen. Ze komen dus volgens mij niet in aanmerking voor een mogelijke verplichte parkeervergunning, maar moeten wél voor de deur kunnen staan.

**Reactie college:** Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) mogen campers, caravans en kampeerwagens maximaal 3 dagen in de wijk worden geparkeerd. Bij de gemeente kunt u een tijdelijke parkeervergunning aanvragen, op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning](https://www.haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning)).

**Aanpassing:** Nee

- 0297** Ik woon in het Ramplaankwartier en heb eigenlijk nog geen behoefte aan betaald parkeren, want de parkeerdruk valt hier nog wel mee. Ik kan bijna altijd de auto voor de deur kwijt. Als betaald parkeren dan toch per se moet worden ingevoerd lijkt mee parkeerzone D gepaster dan C. De Randweg lijkt me een goede scheidslijn.

**Reactie college:** A, C

Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Ramplaankwartier onderdeel van parkeerzone D te laten zijn. Deze wijziging is meer in detail uitgewerkt in de Nota van beantwoording.

**Aanpassing:** Ja

- 0298** Ik ben hier tegen. Ik woon aan de Zaanenlaan. Parkeren is nu nooit een probleem, maar dat gaat het op deze manier wel worden. De oneven kant van onze straat is Bomenbuurt en zou dus betaald worden. De even kant is Planetenwijk en zou dan dus niet betaald worden? Kan ik dan alleen nog maar aan mijn eigen (even) kant parkeren straks? Ik zet ook vaak mijn auto in de Altenastraat recht tegenover mijn huis, ook net Bomenbuurt. Dat mag dan straks ook niet meer vrees ik. Daarbij zal parkeren aan onze 'gratis' kant dan wel heel populair worden. Ik heb maar één auto, maar precies zo op de grens van een 'gratis' zone (Planetenwijk) wordt het parkeren mij straks zeer moeilijk. De enige oplossing als er toch écht betaald parkeren komt is wat mij betreft om dan óók de Planetenwijk betaald te maken. In elk geval de straten die grenzen vormen! Maar liever helemaal geen betaald parkeren want wij ervaren nu helemaal geen parkeerdruk of probleem.

**Reactie college:** A, D

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

**Aanpassing:** Nee

**0299** Laat eerst alle uitritten van garages eerst betalen deze auto bezitters nemen altijd een parkeerplek in gebruik en parkeren hun auto voor de uitrit en hebben altijd een parkeerplek voor hun huis

**Reactie college:** Bij de uitbreiding van parkeerregulering wordt het parkeren op eigen terrein geïnventariseerd. Als een voorziening niet geschikt is voor het parkeren van een auto, dan wordt deze niet als parkeren op eigen terrein aangemerkt. De inrit naar de voorziening wordt in dit geval verwijderd.

**Aanpassing:** Nee

**0300** Goedemorgen,

Wij zijn enigszins verbaasd dat onze buurt zuiderhout ook valt onder deze regeling. Wij wonen op de Frederik Hendriklaan en ervaren totaal geen parkeerdruk. Daarnaast hebben wij een pleintje achter de huizen en maken ons zorgen dat door deze regeling er veel illegaal geparkeerd zal gaan worden en de kinderen zodoende daar niet meer kunnen spelen. Aangezien er in onze buurt veel oprijlanen zijn worden alle autobezitters zonder oprijlaan in de buurt (en dat zijn er veel!) benadeeld, want die zouden volgens de formule dan snel maar op 1 vergunning komen terwijl, zoals we al melden, hier geen parkeerdruk hebben. In andere buurten zoals in de Bosch en Vaart buurt begrijpen wij het maar in onze buurt zouden wij onevenredig benadeeld worden. Ook het einde van Canadees parkeren lijkt ons onverstandig. Er is genoeg ruimte en ondanks al vaker klachten wordt er door de straten hard gereden. Wij denken door afschaffing en parkeren aan 1 kant er alleen maar harder zal worden gereden. In deze 30 km buurt wordt standaard veel te hard gereden, in de straten waar aan beide zijde geparkeerde auto's staan wordt minder te hard gereden.

**Reactie college:** A, C

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Haarlemmerhoutkwartier (waar Zuiderhout onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 86% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). Voor de huidige bewoners bestaat er een overgangsregeling van de ongeregeerde situatie naar de invoering van betaald parkeren. Voor alle 1e en 2e auto's is er parkeeregelegenheid (op eigen terrein, in de parkeergarage of in de openbare ruimte). Nieuwe bewoners vallen niet onder deze regeling, maar kunnen wel aanspraak maken op een 1e vergunning (wanneer er geen sprake is van parkeren op eigen terrein). Dit betekent dat een nieuwe bewoner alleen op een wachtlijst terecht kan komen voor een vergunning in geval van een tweede auto.

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden. Het is niet zo dat de stoep wordt versmald. Het is juist de bedoeling dat door het invoeren van betaald parkeren er (op termijn) meer ruimte komt voor groen, spelen en ontmoeten in de wijken.

**Aanpassing:** Ja

**0301** Ik ben voor het invoeren van betaald parkeren middels een vignet in onze straat, de Zuidpolderstraat in de Amsterdamse buurt. Het is een drama om de auto in de straat te kunnen parkeren. Ik heb mijn auto weggedaan omdat ik geen zin meer had om lang te moeten rondrijden op zoek naar een parkeerplek. Ik kreeg er stress van. Het is in de Zuidpolderstraat vaak "vechten" om een parkeerplek. Buren hebben soms 3 auto's in hun bezit die zij dan ruim inparkeren om zo een plekje te reserveren voor hun eigen 2e of 3e auto.

Ook hebben wij veel last van dagjesmensen die in de stad werken en hun auto gratis in de Zuidpolderstraat parkeren. Waar we in onze straat ook veel last van hebben is het hotel l'am Local in de Spaarnwoudestraat. Zij geven hun gasten de tip om gratis in onze Zuidpolderstraat te parkeren.

Ik wil graag dat er een oplossing komt met veel groen in de wijk, het is nu alleen maar blik en viezigheid en stress. Ik wil wel graag aangeven, dat ik ook een parkeervergunning zou willen hebben voor bewoners die zelf geen auto meer hebben, maar die wel bezoek kunnen ontvangen die hun auto in de Zuidpolderstraat, (mijn fijne straat) kunnen parkeren. Hoop dat de parkeervergunning snel wordt ingevoerd in onze straat.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** In Haarlem kan geen bewonersparkeervergunning worden aangevraagd voor een 3e auto. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem.

Ook als u zelf geen auto in bezit heeft, komt u in aanmerking voor de digitale bezoekersregeling. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze regeling ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

- 0302** Niet zo lang geleden werd er aan Op Stoom een vergunning gegeven om een extra locatie te openen aan de Planetenlaan. Toen was er uit de telling gekomen dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. De verplichting om voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw te verlagen en dan zeggen dat er te weinig parkeerplaatsen zijn en dat bewoners er voor moeten betalen!!!!???. Zorg er eerst eens voor dat het openbaar vervoer goed en betaalbaar is en dat bedrijfsauto's buiten de wijk geparkeerd worden, op speciale parkeerplaatsen. En verlaag de norm . niet. Haarlem wordt op deze manier een tweede Amsterdam, met alle bij passende problemen.

**Reactie college:** M

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenlaan behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee

- 0303** Ik woon op de Planetenlaan en bij vlagen kan het druk zijn met parkeren ivm zwembad en andere sportvoorzieningen. Maar dat zijn korte periodes en gaan snel weer voorbij. Betaald parkeren neemt veel meer praktische problemen met zich mee, zoals bezoekers bij verjaardagen etc. Dit nog los van extra onnodige kosten

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee

- 0304** De negatieve uitkomst v/h referendum Draagvlak betaald parkeren 2021 heeft H'Im naast zich neergelegd. Er is midden in de zomervakantie gestemd, inhoud was onduidelijk, informatie summier, onduidelijk dat het niet alleen voor de binnenstad en het centraal stedelijk gebied geldt. Met de nota "parkeernormen" is de omvang v/h nieuwe beleid ineens duidelijk, herhaling v/h referendum is wenselijk. Er is s 'nachts gemeten. Per wijk is een % bezette parkeerplaatsen gemeten, is deze s 'nachts op 85%, dan voert men betaald parkeren in in deze wijk. Vreemd is de methode en zien graag antwoord op: Meten in coronatijd, een tijd waar alles "anders dan anders" was. Verplicht thuiswerken, niet op visite, uit logeren of op vakantie. Is meten in deze periode representatief? Een herhaling geeft een representatiever beeld v/d situatie. Hoe kan er in wijken een parkeerdruk van meer dan 100% bestaan? Staan er dan voertuigen buiten de bestaande vakken, dubbelgeparkeerd, stil op de weg of is de capaciteit een inschatting en niet de werkelijkheid? Bv in de Amsterdamse wijk is er onvoldoende ruimte om nog eens 30% van de openbare ruimte te vullen met geparkeerde auto's. Toelichting is nodig. Als s 'nachts een parkeerdruk van 85% is gemeten, wat is dan de noodzaak om in die wijk betaald parkeren in te voeren? S' nachts is de verwachting dat iedereen thuis is. Voor wie moeten deze extra 15% parkeerplaatsen vrij zijn? Kan de gemeente onderbouwen waarom betaald parkeren zal leiden tot een lagere parkeerdruk? Energietransitie: In H'Im zijn veel woningen met laag energielabel. Grote verbouwing is nodig om deze huizen aan te passen. De max parkeerdruk is voor aannemers/ vakmensen onvoldoende om een verbouwing v/e aantal weken te doen. De parkeerkosten worden doorbelast aan woningeigenaren en de verbouwing wordt duurder. De verduurzaming is vn nodig in wijken waar het gemiddelde inkomen lager ligt. Parkeerkosten, verpakt in offertes worden een structurele aanslag op het budget van deze groep en remt de verduurzaming van Haarlem. De prijs v/e woning is de afgelopen jaren in Haarlem explosief gestegen, ook kleinere woningen zijn v/e dusdanig prijsniveau dat er een grote waarschijnlijkheid bestaat dat deze woningen

in het bezit zijn van tweeverdieners. Door de beperking gaan bewoners van wijken problemen ondervinden met woon-werk verkeer. Dit veroorzaakt een verstoring v/d demografische bevolking. Wonen & werken in Haarlem is met het voorgestelde vergunningenplafond voor de zo belangrijke op MBO niveau of lager opgeleide vakmensen niet langer haalbaar. Is er wel rekening gehouden met de toenemende vergrijzing, OV armoede, demografische bevolking en afhankelijkheid van vervoer op tijden dat het OV geen optie is wegens onveiligheid en onbereikbaarheid van locaties? In H'Im en de directe omgeving is er al jaren onvoldoende werk voor alle inwoners, dus noodzaak om elders te werken. Men is niet altijd in de gelegenheid hun werkplek via het OV of de fiets te bereiken, ze werken op tijden waar amper OV is en/of een veilige fietsroute beschikbaar is. Deze groep wordt geconfronteerd met hoge extra lasten. Zoals recent gesteld in de nota "Toegang voor iedereen" wordt beleid vaak gemaakt tegen congestie en voor het beter laten functioneren van OV-stromen en wordt er weinig aandacht besteed aan de mate waarin div. groepen hun bestemming & activiteiten kunnen bereiken. Wonen in H'Im wordt met het nieuwe parkeerbeleid stevig ontmoedigd en de problematiek wordt verlegd naar randgemeenten. Is er nog wel plaats voor een gemengde samenleving of zijn alleen nog WO afgestudeerde welkom? Waarom niet binnen het huidige beleid verduurzamen? Stimuleren elektrische auto's: vergunning voor parkeerplaats voor eigen woning, zelf te voorzien v/e aansluiting op de eventuele eigen zonnepanelen om te laden. Vd: ontlasting stroomnet, verduurzaming door e-auto's, minder kosten en inlevering ruimte tbv de aanleg laadpalen. Ouderen in de eigen wijk: Veel parkeerplaatsen in worden gebruikt voor senioren die "scheef" wonen. Deze groep wil graag binnen de wijk verhuizen naar een passende woning. In praktijk zijn er amper projecten waar deze groep voor in aanmerking komt. bv de recent project "De Meester van Haarlem", na verbouwing voorziet "De Meester" slechts mensen met hoog inkomen van woonruimte. Doelgroep A'damse tweeverdieners. Doorstroming binnen de lokale woningmarkt scheidt ruimte voor verduurzaming van woningen en het aantal op straat geparkeerde auto's. Bonus-malus regeling: Er zou een regeling moeten komen om het bezit van minder auto's te stimuleren en tweeverdieners tegemoet te komen. Bv een gratis familie OV kaart voor de regio Groot Amsterdam uitgegeven bij bezit van 1 auto. Het beleid lijkt nu op een belastingmaatregel, zonder dat het iets brengt. Inkomsten v/h beleid worden volgens de gemeente gebruikt voor de bebording en handhaving, hiermee komt er geen geld vrij voor werkelijke verduurzaming. Een gemiste kans!

**Reactie college:** B, E, F, I, J, O

Uit de richtlijnen en aanbevelingen van het kennisplatform CROW blijkt dat een parkeerdruk van 85% een omslagpunt vormt waarop de parkeersituatie in een gebied verslechtert. Automobilisten moeten langer zoeken naar een vrije parkeerplaats. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen en meer uitstoot van schadelijke stoffen. Dit zijn de negatieve gevolgen van een hoge parkeerdruk op de leefbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid in een wijk. Ook andere gemeenten passen dit percentage toe, of een percentage dat iets hoger of lager is. De toegepaste percentages variëren veelal tussen de 80% en 90%. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen. Voor bedrijfsauto's van bijvoorbeeld klusbedrijven kan een tijdelijke parkeervergunning worden aangevraagd. Op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning](https://haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning)).

**Aanpassing:** Nee

- 0305** NEE!!!!!! Ik ben tegen betaald parkeren. Mijn zoon is geestelijk beperkt en ik ben zijn mantelzorger. Ik wil graag ten alle tijden bij hem langs kunnen komen vanuit buiten de stad zonder hoge parkeerkosten

**Reactie college:** Uw zoon heeft recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als hij een officiële indicatie of verklaring heeft. Uw zoon krijgt dan extra tegoed gestort op zijn digitale bezoekersregeling. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over de regeling voor mantelzorgers ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)).

**Aanpassing:** Nee

- 0306** Ik woon in het Ramplaankwartier, onderdeel van Duinwijk.. In deze wijk is geen parkeeroverlast groter dan 85% geconstateerd. In het onderzoek naar parkeerdruk is deze zelfs licht gedaald in zone C West. Daarnaast is de gemiddelde leeftijd in de wijk wat hoger, waardoor bezoek en mantelzorg belangrijk is voor de bewoners. Daarom is het beter om zone D te kiezen, waarbij bezoek op zondag kan parkeren. Op die manier is er toch parkeerregulering, terwijl wijkbewoners op zondag hun kinderen/mantelzorgers kunnen ontvangen.

**Reactie college:** A, C



De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Duinwijk (waar Ramplaankwartier onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt.

Iemand die mantelzorg ontvangt heeft recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als deze een officiële indicatie of verklaring heeft. De persoon die mantelzorg ontvangt krijgt dan extra tegoed gestort op zijn of haar digitale bezoekersregeling. Zie voor meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)

Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om het Ramplaankwartier (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

**Aanpassing:** Ja

**0307** Betaald parkeren in de planetenwijk voegt voor de huidige bewoners niets positiefs toe. Er is geen parkeerprobleem, die ontstaat wel als nieuwbouw met een extreem lage parkeernorm wordt gerealiseerd. Alleen vanwege het financiële gewin (minder parkeerplaatsen = ruimte voor meer woningen) van ontwikkelaars en gemeente. Ik ben fel tegen dit voornemen.

**Reactie college:** Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd.

De gemeente Haarlem monitort de parkeerdruk in het Ter Zaanenkwartier na de invoering van parkeerregulering in de omliggende wijken. Uit deze monitoring kan blijken dat de parkeerdruk in het Ter Zaanenkwartier is toegenomen tot 85% of hoger. Dit zou aanleiding vormen om ook in het Ter Zaanenkwartier parkeerregulering in te voeren. Parkeerregulering kan ook worden ingevoerd op een logisch moment in het ontwikkelproces van de ontwikkelzone Planetenlaan/Orionweg.

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

**0308** De wijk Haarlemmerhout heeft geen parkeerdruk. Als het een vergunningen gebied wordt voor parkeren is het risico groot dat auto's worden geparkeerd op pleintjes, die nu juist veilige speelpleintjes zijn. En huizen met oprijlanen worden zo bevoordeeld boven de huizen die dat niet hebben. Er wordt nu vaak (veel) te hard gereden in de wijk. De geparkeerde auto's link en rechts zorgen voor een natuurlijke afremming van dat racen. Dat is een stuk veiliger voor de vele fietsers in de wijk.

**Reactie college:** A

Na de invoering van parkeerregulering mogen auto's alleen op de officiële parkeerplaatsen worden geparkeerd. Speelpleinen worden niet ingericht om te parkeren, indien wel op de pleinen wordt geparkeerd dan wordt hier op gehandhaafd.

**Aanpassing:** Nee

**0309** Ik wil de gemeenteraad adviseren om dit niet te doen in onze wijk. Ook zou ik de gemeente willen adviseren om de parkeer norm te zetten op 1,5 auto per huishouden. Mocht er nieuw gebouwd en er komen vignetten, zorg dan voor voldoende parkeergelegenheid, zo kan je ook garanderen dat voor elk uitgegeven vignet minstens één parkeerplaats is. Eventueel zou deze nog verpacht kunnen worden voor mensen die reizen via Heemstede Aerdenhout, zodat de kosten dekkend gemaakt kunnen worden.

**Reactie college:** Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost.

Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

- 0310** Is gewoon te zot voor woorden ben er ook optegen, Betaald parkeren. Je oudere kinderen die nog thuis wonen om wat voor reden ook, moeten helemaal de hoofdprijs betalen. Het gaat toch prima hoe het nu gaat.  
En ook het parkeren wat ze willen met twee wielen op de straat ipv op de stoep. Nou veel plezier dan mogen ze de hele bomen buurt en de rest wel afsluiten.

**Reactie college:** A

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan en parkeren op eigen terrein stimuleren. Daarnaast komen adressen voor maximaal twee parkeervergunningen in aanmerking. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk. Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden. Het is niet zo dat de stoep wordt versmald.

**Aanpassing:** Nee

- 0311** Ik vind dat het betaald parkeren NIET moet worden uitgebreid en dat de zondag zelfs onbetaald parkeren moet worden

**Reactie college:** Voor de wijken waar betaald parkeren uitgebreid of ingevoerd zal worden gelden de huidige parkeertijden. In parkeerzone C geldt op zondag betaald parkeren van 13.00 tot 23.00 uur. In parkeerzone D geldt op zondag geen betaald parkeren (zie paragraaf 4.4.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering).

**Aanpassing:** Nee

- 0312**
1. een mooie stap in de goede richting  
De 'Nota uitwerking parkeerregulering' omschrijft in de inleiding de logische ruimtelijke transitie van parkeerplaatsen naar een groenere en klimaatrobuuste straat. Mijn inziens is dit een stap in de goede richting voor de stad en goed voorstelbaar. Ook omdat dit noodzakelijk is voor het behouden van een fijne gezonde leefomgeving.
  2. De analyse is nog te generiek en eenzijdig  
De parkeerproblematiek zoals bij mij bekend, verschilt van buurt tot buurt. In Oost speelt andere problematiek dan in west of Schalkwijk. Het opleggende karakter en de relatief korte duur tot de inwerkingtreding (begin 2024) wekken bij mij weinig vertrouwen in een gedegen analyse per buurt van de problematiek.
  3. de beperkte analyse leidt tot te generieke conclusies, een concreet eigen voorbeeld.  
In mijn situatie heb ik eerst in Oost gewoond en sinds een jaar in nieuwbouw Plaza West in de ontwikkelzone Zuidwest. Het maaiveld is in private handen van de Albert Heijn Vos. Deze vraagt voor parkeren 135 euro per maand. Omdat we te weinig geld betalen aan de verhuurder (1189 euro kale huur), hebben we geen beschikking over een parkeerplaats in de parkeerkelder. Dit zal in combinatie met de parkeerregulering dus leiden tot de volgende situatie:  
A. we betalen als middeninkomen een hoge kale huur van 1189 per maand.  
B. Bij parkeerregulering krijgen we geen vergunning en zijn we voor een parkeerregeling dus overgeleverd aan de private partij. De private partij kan

vragen wat hij wil, bijvoorbeeld de nu genoemde 135 euro per maand.

C. Dit leidt tot significante kosten voor de al zo onder druk staande middeninkomens op de woningmarkt die overgeleverd zijn aan vrije sector huren in Haarlem. Zeker in vergelijking met andere bewonersgroepen in de wijk die simpelweg mazzel hebben gehad met de tijd.

4. deze situatie leidt met het geschetste beleid tot een oneerlijke situatie

Bestaande bewoners met koophuizen en vaak 2 auto's voor de deur houden recht op een vergunning. De kosten voor deze vergunning zijn significant lager dan de kosten van de private partij, zelfs voor de tweede auto. Dit zal dus zorgen voor een nog grotere kloof tussen de 'haves' en de 'have nots' in Haarlem.

5. Deze situaties zijn te voorkomen door een betere analyse

Laat het duidelijk zijn: ik vind parkeerregulering een goede stap. De analyse moet echter buurtspecifiek worden uitgevoerd. Pas dan kan er een goede politieke afweging komen die de geschetste voorbeeldsituatie goed kan beoordelen. Dan kan er ook worden gekeken naar de eerlijkheid van de regeling voor de verschillende bewonersgroepen in Haarlem. Op dit moment ligt dit nog mijlenver uit elkaar en is de nota simpelweg té genieriek om goed te kunnen beoordelen.

6. geef als politiek het ambtelijke apparaat de taak en het budget tot een betere analyse

Zet de ambtelijke know-how van de verschillende beleidsafdelingen beter in. Mijn eigen beroepsgroep van stedenbouwkundigen is getraind om dit soort complexe analyses uit te voeren. Zet dit soort professionals in om tot een beter beeld te komen. Zo wordt de stad naast groener en leefbaarder óók eerlijker en socialer. En volgens mij is dat op z'n minst even veel waard als vergroening. Immers, teleurgestelde en onder druk staande bewoners in een groene omgeving levert de stad nog steeds niet veel op.

Ik blijf graag meedenken, ook vanuit mijn vak.

**Reactie college:** Het college kiest voor de invoering van parkeerregulering in complete wijken. Om deze reden zijn de analyses (bijvoorbeeld van de parkeerdruk) per wijk gemaakt.

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen (zoals Plaza West) het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Huisadressen komen niet in aanmerking voor bewonersparkeervergunningen in de openbare ruimte. Het college heeft geen zeggenschap over de kosten van parkeerabonnementen zoals aangeboden door private partijen.

Voor de huidige bewoners van de uitbreidingsgebieden is gekozen voor een overgangsregeling omdat bij veel bewoners sprake is van een bestaande situatie, waarin men gewend is - dan wel noodzakelijk - aan 2 auto's. Dit bijvoorbeeld door de werksituatie. Het college vindt het niet wenselijk om deze huidige bewoners te confronteren met een wijziging die hun levensstijl wezenlijk raakt. Het college vindt een coulante regeling om die reden gewenst.

**Aanpassing:** Nee

- 0313** Ik vind heel kwalijk dat de gemeente een zeer groot (en onomkeerbaar)-beleid op deze manier door de Haarlemmers door te drukken, zonder eerst goed en gedegen onderzoek (meerdere keren/invulshoeken) en zonder draagvlakgesprekken. Laatst (22/11) was door de wijkraden Vondelkwartier en Vogelbuurt een bijeenkomst georganiseerd waarbij PvdA e.d. de kans hadden om dit te verdedigen. De opkomst was overweldigend en er waren zeer goede bijdrages en goede suggesties. De gemeente maakt zich met Nieuwe Demo. belachelijk als ze dit doorzetten. Wij kennen geen parkeerdruk of problemen in deze kant van Haarlem en daar kan ik honderden foto's voor overleggen van verschillende moment. Waarom worden wij met Cronje, Leidsevaart en Rozenprieel vergeleken? Bovendien vrees ik dat het niet blijft bij die 75 euro voor de eerste vergunning. 5 jaar later stijgt het naar 100, want dan blijken de uitvoeringskosten toch te hoog. de gemeente gaat zich natuurlijk committeren aan dure contracten en gaat om de 3 jaar weer van software wisselen. Van A'dam en R'dam is ook gebleken dat dit beleid absoluut het parkeerprobleem niet oplost, maar wel ontzettend wel geld in het laatje brengt. De Ov is matig en duur, je kan niet alles met de fiets te doen en je zal toch een auto moeten hebben om bijv. naar je werk te gaan. Zo pers je nog meer geld uit van je burgers, terwijl de overheid maar doorgaat met heffen en belasten. En het niet eens om die vergunning, maar straks mag je voor elke keer dat je ergens met de auto gaat (sport, dokter, tentoonstelling, bijeenkomst, familiebezoek) weer geld neerleggen. Autobezit wordt weer duurder en de vraag is hoeverre

de mensen dit kunnen opbrengen. Je gaat een scheefgroei krijgen tussen mensen die dat geld wel hebben en de rest. In deze delen van de stad (waar Haarlem betaald parkeren) wil uitbreiden, zit ook klein bedrijvigheid en eenmanszaken. Hoe gaat het met hun als klanten moeten betalen om daarnaar toe te gaan? Ik vind dit een heel slecht overwogen stap die naar m.i. niet moet nemen. Of in ieder geval ruim de tijd moet nemen in samenspraak met de bewoners (die dit allemaal mogen betalen).

Ik stel het volgende voor:

- dat dit voornemen wordt terugtrokken en nog meer onderzoeken worden uitgevoerd, meer gesprekken met bewoners en meerdere alternatieve oplossingen uitproberen. Pas over 5 jaar weer evalueren.
- Meer deelauto's, en beloon mensen die auto wegdoen met een korting op deelauto.
- betaalbaar ov (want die is nu al te duur en niet dekkend) in de vorm van goedkope abbo's en meer bereik.
- Eerste vergunning gratis voor de bewoners. De 2de kan je op zich een tarief aan hangen.
- Canadees parkeren legaliseren en belijnen (nu wordt soms niet efficiënt geparkeerd; auto's te veel uit elkaar waardoor parkeren niet 100% wordt benut).
- voor winkelgebieden Marsmanplein een blauwe zone.
- voor nieuwbouwprojecten verplichten een inpandig of ondergronds parkeergarage.

#### Reactie college: [A](#), [B](#), [E](#), [G](#), [J](#), [K](#), [M](#), [O](#), [Q](#)

Na de invoering van parkeerregulering zullen waar nodig parkeervakken duidelijk aangegeven worden met markering en/of bebording.

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen (en daarom een blauwe zone niet geschikt is).

Het college hanteert in nieuwbouwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onder andere ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functie van deze groep. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot het instellen van een stop&shop-zone (zoals al op diverse plekken in Haarlem wordt toegepast)

#### Aanpassing: Nee

- 0314** Er is kortgeleden een infoavond geweest met de coalitiepartijen en wijkraad/bewoners van vondelkwartier/dietsveld. Hierbij werden vele bezwaren, maar ook ideeën gelanceerd. Het is wel spijtig dat eerst het besluit is genomen en daarna zo'n avond georganiseerd wordt. Veel argumenten aangedragen door de coalitiepartijen waren niet geënt op onze wijk, maar geprojecteerd op Leidsebuurt, Rozenprieel etc. Onze wijk heeft al veel groen, speelplaatsen en de parkeerdruk is hier vele malen lager dan in genoemde wijken. Dus de genoemde argumenten zijn ongefundeerd. Hiermee kan de coalitie dus niet weggkomen om hun reeds besloten plannen door te drukken. Er werden echter door bewoners meerdere voorstellen genoemd, welke bekend zijn bij de betreffende wijkraden. Eén passend voorstel vind ik dat bewoners van Haarlem, wanneer de gehele stad betaald parkeren wordt, overal in de stad op hun vergunning kunnen parkeren. Kortom één tarief voor de gehele stad, maar dan wel in de gehele stad kunnen parkeren op jouw eigen vergunning. Niet dus dat wanneer je op bezoek gaat bij ouders, kinderen, huisarts etc dat je daar terplekke opnieuw moet betalen, naast jouw reeds betaalde parkeervergunning. Ik denk wanneer de Gemeente dit voorstelt dat er heel veel bezwaren wegvallen bij de bewoners. Ook is er geopperd dat er aan de rand van wijken parkeervoorzieningen gemaakt kunnen worden voor de zogenaamde "tweede" auto's van een huishouden. Zo kan de "eventuele" parkeerdruk verminderd worden in de straten. Er zijn nu al van die plekken, echter 's avonds afgesloten door slagbomen. Het terugbrengen van het aantal vergunningen d.m.v. een plafond is niet reëel. Dit zou in de toekomst inhouden dat wanneer iemand zijn huis wil verkopen je de nieuwe bewoner moet zeggen dat hij er wel mag wonen, maar dat hij zijn auto buiten de stad moet parkeren, omdat de vergunningen op zijn. Dit zal gigantische waardevermindering geven op onze woningen. Gaat de Gemeente Haarlem deze dan vergoeden?? Het lijkt mij een kerntaak van de gemeente om juist de stad aantrekkelijk te maken om hier te willen wonen en niet om op deze wijze mensen weg te jagen. Misschien moet de gemeente hier nog eens goed naar kijken. De coalitie is gekozen door de inwoners en is er voor de inwoners. Hoe kan een coalitie dan zonder inspraak zulke ingrijpende beslissingen nemen,

zonder de bewoners hier in te kennen. Het lijkt mij een politiek onjuiste werkwijze.

Verder is er op de infoavond geopperd dat de coalitie eerst zijn huiswerk goed gaat doen, het betaald parkeren voorlopig uitstelt en hierop terugkomt wanneer onze wijk naar werkelijkheid getoetst wordt aan de normen van de gemeente. De uitslagen en momenten van meting zijn niet zuiver en dienen opnieuw gedaan te worden. Daarnaast zal de coalitie met voorstellen moeten komen om dit in goede banen in te voeren/op te lossen, in plaats van botweg invoeren en wel zien waar het schip strand. Ik sluit mij hier volledig bij aan !!

**Reactie college: E, J, K**

De bijeenkomst op 22 november 2022 is georganiseerd door en voor bewoners van het Vondelkwartier, de Vogelenwijk en Dietsveld. De gemeente is hier niet bij betrokken geweest (de bijeenkomst is wel door diverse raadsleden bijgewoond).

Uw bewonersparkeervergunning is alleen geldig in het vergunninggebied waar u woont om te voorkomen dat de parkeervergunning een stimulans vormt om in de stad extra autoverplaatsingen af te leggen.

**Aanpassing: Nee**

**0315** Parkeer beleid Haarlem.

Hoe professioneel wordt er door de Gemeente Haarlem gewerkt?

In mei-juni 2021 heb ik een klacht ingediend met betrekking tot het uitvoeren van het parkeeronderzoek betreffende het Hoiuvaartkwartier.

De klacht is telefonisch afgehandeld, met de opmerking dat de aangedragen punten worden meegenomen en tot verbetering moeten leiden.

Helaas heb ik daar niet veel van gemerkt in de laatste aankondiging over de voorgenomen invoering van het betaald parkeren in 11 wijken. Een professioneel onderzoek met gedegen en betrouwbare gegevens kan ik nog steeds nergens op de site van Haarlem terugvinden. Er wordt nergens aangetoond hoeveel auto's er minder te vinden zijn in de gebieden waar het betaald parkeren al eerder is ingevoerd, oftewel hoeveel huisnummers de auto hebben ingeleverd. Want dat is een gegeven dat de beide wethouders, die hierover gaan, als argument gebruiken om invoering te onderbouwen, zodat er meer groen en speelruimte op straat ontstaat. Maar ook dat daardoor de hulpdiensten vrij door de straten kunnen rijden. Iedereen die regelmatig op verschillende tijden door de betaald parkeren buurten fietst, kan constateren dat deze argumenten totale onzin zijn en dus drogredenen zijn.

Daarnaast is er in de eerdergenoemde periode in 2021 een enquête gehouden in onze wijk naar de wens om tot betaald parkeren over te gaan, met als resultaat dat de bewoners er geen behoefte aan hebben. In de reacties in het Haarlems-dagblad valt te leren dat er in andere wijken een zelfde enquête-procedure heeft plaatsgevonden met een zelfde resultaat als in het Houtvaartkwartier.

Ondanks deze uitkomsten wordt het beleid toch doorgezet, luisteren naar de burgers is er niet bij, terwijl dit met woorden wel wordt gepredikt, maar de Regenten weten wat beter is voor het volk dus gelden de uitkomsten van de enquêtes maar even niet. Je reinste volksverlakkerij! Vertrouwen in de plaatselijke overheid lijdt wederom grote schade.

Door op deze manier te handelen ondermijnt het stadsbestuur haar eigen gezag en bemoeilijkt het de voortgang van huidige en toekomstige projecten.

**Reactie college: B, E, I**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

Een van de redenen waarom in bestaand gereguleerd gebied geen sprake is van een lagere parkeerdruk, is omdat hier geen vergunningenplafond geldt. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college dit plafond wel in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk veroorzaakt door auto's van bewoners.

**Aanpassing: Nee**

**0316** Bij de publieke sportvoorzieningen, yvonne van Genniphal, voetbal, tennis en zwembad zijn te weinig parkeermogelijkheden. Zeker bij wedstrijden, afzwemmen is er topdrukte. Zijn de sportvoorzieningen gesloten dan is er voldoende ruimte in de buurt.

Waarom zou ik als bewoner daarvoor moeten opdraaien in de vorm van een duur parkeervignet. Di vignetten brengen veel problemen met zich mee, voor bezoekers weet uit ervaring bij familie. Daarbij wordt het parkeerprobleem verschoven naar andere wijken.

**Reactie college: A**

Als gevolg van de hoge parkeerdruk op de parkeerterreinen bij sportaccommodaties neemt de parkeerdruk in de wijk toe. Door de invoering van parkeerregulering kan dit worden tegengegaan.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

**0317** Geen betaald parkeren. Lost het parkeer probleem wat ze denken te hebben niet op. De auto heeft men nodig voor werk. Zoek in oplossingen naar anders parkeren. Of een richting verkeer in de wijk. Vogelenbuurt

**Reactie college: A, B, K, O**

Het college verwacht dat het terugdringen van Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) en het verplaatsen van geparkeerde auto's naar de rijbaan, vaker eenrichtingsverkeer ingesteld moet worden.

**Aanpassing:** Nee

**0318** Ik woon in de Dutrystraat in Haarlem Noord (de Planetenbuurt). Mijn wijk wordt straks (nog) geen parkeervergunningen-gebied, terwijl alle omliggende wijken dat juist wel worden. Dat gaat problemen geven omdat mensen uit de omliggende wijken en hun bezoekers dan in onze wijk gaan parkeren. Ik voorzie hier veel problemen door. Bovendien hebben we nu al veel overlast van de parkerende bezoekers van de Sauna van Egmond en omdat het smalle straten zijn met te weinig parkeerplaatsen. Doordat gedeeltelijk op de stoep moet worden geparkeerd kan door bomen en lantarenpalen niet alle ruimte efficiënt worden benut. Bovendien staan auto's vaak slordig geparkeerd. Het zou helpen als er echte parkeervakken komen. Als de plannen doorgaan zou ik graag zien dat ook mijn wijk betaald parkeren wordt en niet als eiland in parkeervergunningengebied overblijft met alle ellende van dien.

**Reactie college: D**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

**Aanpassing:** Nee

**0319** Geachte leden,  
Ik schrijf hierbij een bezwaar tegen het aangekondigde parkeerbeleid dat ook zou moeten gaan gelden voor de straat waarin ik woon, de Verspronckweg.

Ik vind dat er appels met peren worden vergeleken in de argumentatie en dat de aangekondigde maatregelen daardoor niet goed gefundeerd zijn. Ik zou graag terug horen hoe de procedure om tot deze voornemens te komen is verlopen en ik zou graag willen dat er heroverwogen wordt en dat de buurten transparant worden geïnformeerd en middels een eerlijk referendum of een inspraakronde worden geraadpleegd. Een referendum in de zomervakantie met onvoldoende informatie verstrekking vooraf vind ik schandelijk. Vele mensen in de buurten waren niet in de gelegenheid om deel te nemen, en vele mensen die niet deelnamen waren in de veronderstelling dat het parkeerbeleid níét in hun buurt zou worden ingevoerd.

Laat ik hier even op in gaan:

Appels en peren.

Het is niet duidelijk waar het parkeerbeleid voor bedoeld is. Er lijken verschillende agenda's door elkaar heen te lopen.

Wil men minder auto's? => wees daar transparant over en reguleer dat direct; beperk het aantal auto's per belastingbetalend hoofd van de bevolking, en

discrimineer positief richting mensen die kunnen aantonen dat ze afhankelijk zijn van hun auto.

Wil men duurzaamheid?=> het moge duidelijk zijn dat de causaliteit betaald parkeren/duurzaamheid onmogelijk aan te tonen is. Er is een correlatie tussen het aantal auto's en de luchtkwaliteit, maar dan moet je meerdere variabelen meenemen in de berekening. Sturen op parkeren leidt niet tot duurzaamheid.

Wil men de kas spekken?=> dat is prima in deze magere tijden, maar wees daar transparant over en doe dat niet onder valse voorwendselen

Wil men de parkeerdruk verlagen?=> de parkeerdruk is niet te hoog, anders zouden mensen niet zoveel auto's hebben. Het is niet mogelijk om meer dan 100% aan auto's te hebben, dus de rekenmodellen kunnen niet kloppen. Af en toe staan er auto's op gekke plekken, maar de kleine straatjes waar auto's half op de stoep staan hebben die toestand al zeker 40 jaar. Na zo lang gedogen kan je niet ineens zeggen dat die auto's er niet mogen zijn.

=>Op sommige plekken klagen mensen over de parkeerdruk, dus het zou misschien goed zijn om hier beter over na te denken bij het bouwen van nieuwe huizen. Ik vraag me af waarom deze discussie nu pas lijkt te starten, terwijl de gemeente Haarlem al vele jaren bezig is met het autoluw maken van de (binnen)stad. Wil men héél Haarlem autoluw maken? Waarom? Hoe helpt dat welke mensen? Wie worden hierdoor bevoordeeld en/of benadeeld?

=>Deze parkeerdruk-maatregel: betaald parkeren is oneigenlijk. Mensen zullen hun auto wegdoen als ze betaald moeten parkeren is de verwachting. Heeft u een doorrekening van welke mensen hun auto weg zullen doen en op welke grond? Is er dan sprake van dwang of een intrinsieke motivatie? Welk onderzoek toont dat aan?

1. Wat is de reden om parkeerbeleid op deze manier in te willen voeren? Er wordt gesproken over het verminderen van auto's in de stad. Wat is de argumentering daarachter?

-Stadsbewoners mogen minder auto's bezitten vanwege de duurzaamheid? Dus er wordt gesteld dat mensen buiten haarlem zelf mogen bepalen dat ze duurzaam willen leven, maar mensen binnen de stad wordt deze duurzaamheid opgelegd?

=>Als de doelstelling 'minder auto's' inderdaad leunt op de duurzaamheid, waar is de doorrekening daarvan? Ik kan vele duurzame ingrepen bedenken die meer impact hebben. En: wanneer hebben de stadsbewoners aangegeven dat ze hun autobezit willen verminderen omwille van de duurzaamheid?

=>deze duurzaamheid is niet eerlijk en discriminerend: mensen met een kleinere beurs moeten naar verhouding meer betalen; een gemiddeld Haarlems jaarinkomen is 31.000 en meer dan 500euro is naar verhouding heel veel, naast andere duurzaamheidsmaatregelen die zij zelf al (moeten) nemen, of die voor hen worden doorgevoerd en aan hen doorberekend. Is dit doorgerekend? Waar is terug te lezen wat de impact is op de Haarlemse bestedingskracht?

-Infrastructuur: de stadsbewoners ervaren een te grote parkeerdruk en worden ermee geholpen als deze omlaag gaat doordat zij zelf minder auto's bezitten en/of er minder mensen met de auto naar de stad gaan en parkeerplekken bezetten. Dat er een grote parkeerdruk is, komt doordat mensen auto's bezitten.

=>Wijzelf hebben een busje voor het werk en een personenauto vanwege mantelzorg die wij verlenen. Verder gaan wij af en toe met de auto op vakantie. Ik ben net gestart als ZZP'er, verdien heel weinig en zal dus zonder personenauto een kleinere werkcirkel kunnen bedienen. Mijn man zal zonder het busje niet kunnen werken, omdat hij tuinman is en al om 7uur op zijn werk moet zijn, waarbij hij materialen mee moet nemen. Wij hebben geen hoog inkomen en zullen door de parkeermaatregel dus oneerlijk zwaar getroffen worden.

#### Reactie college: A, E, J

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee parkeervergunningen worden aangevraagd.

De hoogte van de vergunningtarieven is, net als veel andere gemeentelijke belastingen, niet inkomensafhankelijk (de achterliggende reden hiervoor is dat in Nederland het inkomen reeds is belast, waarbij mensen met een lager inkomen in verhouding minder belasting betalen).

Het college stelt zich met parkeerregulering tot doel om het aantal geparkeerde auto's zo veel mogelijk in balans te brengen met de beschikbare parkeer capaciteit in de openbare ruimte. Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan en parkeren op eigen terrein stimuleren. Daarnaast komen adressen voor maximaal twee parkeervergunningen in aanmerking. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

**Aanpassing:** Nee

0320

Hallo,

Ik ben tegen het parkeerbeleid en wil vragen of u de volgende punten in overweging wilt nemen.

-Als de parkeerdruk inderdaad zo hoog zou zijn, waar zijn dan al die overtollige auto's? Bij ons in de straat kunnen wij tot nu toe elke dag parkeren met beide auto's; al is er wel een kleine overloop naar het Badmintonpad toe. Als het echt niet mogelijk zou zijn om te parkeren, dan zouden mensen dus buiten de stadsgrenzen moeten gaan staan en daar is nog geen sprake van! Iedereen parkeert op redelijke afstand van het eigen huis. De redenatie is nog verder door te voeren: als er echt te weinig plekken zouden zijn, dan zouden mensen minder auto's in hun bezit hebben. Is dat een bewuste beleidskeuze? Te weinig parkeerplekken aanleggen zodat er minder auto's gekocht worden? Omdat de rekenmodellen niet kloppen (de parkeerdruk is niet onmogelijk hoog), daalt ook het aantal auto's niet. Het is niet mogelijk dat er meer auto's dan plekken zijn, dan zouden die ergens anders moeten staan. Op de Verspronckweg zijn geen mensen die aan de buitenrand van al die parkeergebieden parkeren (bv in de Indische buurt); men staat in de eigen straat of een aangrenzende straat.

=> Graag nog even naar de modellen kijken, dit klopt echt niet!

-Als we moeten betalen voor parkeren; wat gaat er met dat geld gebeuren? Worden daar meer plekken mee gecreëerd? Wordt dat ingezet op duurzaamheid? Wat krijgen de autobezitters daarvoor terug?

=>Ik zou graag de doorrekeningen van deze geldstroom willen zien. Hoe voorkom je dat dit geld weglekt in controlesystemen en administratieve rompslomp? Hoe komt het ten gunste van datgene waar het voor bedoeld is?

Ik hoor graag wat u van deze punten vindt,

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** A, E

In verschillende wijken is sprake van een parkeerdruk van hoger dan 100%. Dit betekent dat er meer auto's dan officiële parkeerplaatsen zijn. Een parkeerdruk van hoger dan 100% wordt veroorzaakt doordat auto's op plekken staan geparkeerd waar dit niet is toegestaan (bijvoorbeeld binnen 5 meter van een kruispunt).

Het college hanteert voor de uitbreiding van parkeerregulering het principe van kostendekkendheid. De uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Daarnaast stelt de gemeente middelen beschikbaar voor maatregelen op het gebied van vergroening en herinrichting van straten.

**Aanpassing:** Nee

0321

Goede morgen,

Wij zijn tegen betaald parkeren.

Van Wort Rijkstraatweg 149 gaat koffie tentje openen en heeft in zelfde periode ook parkeeronderzoek laten uitvoeren en de uitslag is 50% anders. Daarom zou een nieuw onderzoek op zijn plaats zijn.

Kan dit onderzoek op diverse tijdstippen en maanden gebeuren ?

Het aantal auto's zal niet veranderen in de buurten de komende 20 jaar omdat men de auto al in bezit heeft.

De gemeente krijgt wel extra geld binnen maar dan is de reden een leugen want de parkeerdruk blijft het zelfde.



Zou er een referendum kunnen worden gehouden ?  
Dat is democratisch zoals de meeste mensen toch willen.

Het is hier toch geen China.

Indische buurt heeft diverse straten waar 100% tegen betaald parkeren is.  
Luistert de gemeente naar haar burgers ?  
Is is alles al besloten ?

Bij verkoop van ons huis over aantal jaren zal ons huis zonder parkeervergunning een stuk minder waard worden.

Gaat de gemeente al haar burgers dan het verlies compenseren ?  
Die hun huis gaan verkopen.

De reden dat er meer groen vrij komt is een leugen want het aantal auto's zal nog vele jaren het zelfde blijven.  
En als nieuwbouw in Haarlem Noord klaar is zal de parkeerdruk alleen maar toenemen. Juiste aantal is nog geheim tussen 500 en 800 op Planetenlaan.  
Normaal was het verplicht om er minimaal 700 parkeerplaatsen te realiseren maar deze eis telt niet meer voor de project ontwikkelaars.  
Wat gaat de gemeente doen aan de parkeeroverlast die dit gaat geven ?

Haarlem Kennemerland , EDO , Sparks , mega sporthal geven een mega parkeerdruk op de buurt daar.  
De paar parkeerplekken die er nu zijn gepland is 50 te weinig.  
Gaat de gemeente hier iets aan doen of gaan deze gasten parkeren in de buurt ?

Was bij bijeenkomst Planetenwijk maar schrok van wat ons allemaal werd verteld.

Daar werd gezegd dat de gemeente alles al had beslist en dat er wel geluisterd gaat worden maar men doet er niets aan.

Hoop dat dit niet klopt

Mvg

**Reactie college: B, E, J**

De conclusies van het parkeeronderzoek zijn gebaseerd op twee metingen, te weten in 2020 en 2022. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). In een wijk waarin de parkeerdruk grotendeels wordt veroorzaakt door bewoners, zal de parkeerdruk in de avond/nacht relatief constant zijn. De parkeerdruk op een woensdag- of vrijdagnacht zal nagenoeg gelijk zijn aan de dinsdagnacht. Om een verstoring effect van bijvoorbeeld schoolvakanties te voorkomen zijn de parkeeronderzoeken in maart uitgevoerd.

In nieuwbouwontwikkelingen hanteert het college het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het

Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd.

De gemeente Haarlem monitort de parkeerdruk in het Ter Zaanenkwartier na de invoering van parkeerregulering in de omliggende wijken. Uit deze monitoring kan blijken dat de parkeerdruk in het Ter Zaanenkwartier is toegenomen tot 85% of hoger. Dit zou aanleiding vormen om ook in het Ter Zaanenkwartier parkeerregulering in te voeren. Parkeerregulering kan ook worden ingevoerd op een logisch moment in het ontwikkelproces van de ontwikkelzone Planetenlaan/Orionweg.

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

0322

De Nota Parkeerregulering heb ik met veel belangstelling gelezen. Vanuit algemene interesse en omdat ik in een wijk woon waar (als de gemeenteraad positief besluit) over 2 jaar betaald parkeren wordt ingevoerd. Hoewel het vervelend is dat ik dan moet gaan betalen voor iets wat nu gratis is, begrijp ik wel waarom dit wordt voorgesteld. De parkeerdruk in de wijk is erg hoog. Vrijwel alle stoepen in de straat worden ingenomen door geparkeerde auto's en als voetganger (ook minder validen) kan je niet anders dan op straat lopen. Als automobilist voel ik soms parkeerschaamte als ik mijn auto net als iedereen op de stoep parkeer. Ik vind het een goede zaak dat de gemeente actie onderneemt om hier iets aan te doen. Ik verwacht dit eigenlijk al sinds ik 18 jaar geleden in Haarlem ben komen wonen en de parkeeroverlast zag. Ik heb mij er vaak over verbaasd dat het zo lang duurde, voordat hier iets aan werd gedaan. Complimenten dus nu voor dit college! Ik denk ook dat parkeerregulering i.c.m. met een vergunningenplafond gaat werken. Als ik zie hoeveel auto's er overdag op dinsdag en donderdag in de straat staan (de dagen waarop de meeste mensen werken), dan zijn er kennelijk veel mensen die de auto niet (altijd) nodig hebben om naar hun werk te gaan. Ik denk dat er dus best wat auto's wegkunnen zonder problemen. Zeker als dit wordt gecombineerd met een goed aanbod van alternatieven, zoals deelmobiliteit. De prijs voor een 1e vergunning vind ik ook nog wel meevallen (ik woon in gebied C). Die is minder dan wat ik maandelijks voor ons Netflix of Spotify-abonnement betaal. En dat terwijl de vierkante meter prijs in Haarlem toch behoorlijk hoog is. Na deze positieve reactie op de nota heb ik ook nog een aantal aandachtspunten. Bij het verschijnen van de nota merkte ik bij een paar buurtgenoten wat negativiteit tegenover de voorgenomen invoering. Dit was voornamelijk gebaseerd op desinformatie die was gedeeld op sociale media. Dit gaat al snel een eigen leven leiden. Niet iedereen gaat deze nota zitten lezen. Ik hoop dat er in het verdere proces aandacht voor is, hoe dit zoveel mogelijk kan worden voorkomen, zodat dit niet tot onaangename gesprekken leidt in de buurt. Verder las ik in de nota op p. 5 bij het instellen van een vergunningenplafond en de bijbehorende overgangsregel "Voor alle 1e en 2e auto's van huidige bewoners is parkeergelegenheid." Dat lijkt mij niet waar te maken, ook niet tijdelijk. Zeker als de parkeerdruk in sommige wijken nu al ver boven de 100% ligt. Zeg dan gewoon eerlijk dat je in het begin niet voldoende parkeerplek hebt voor iedereen (net als nu), maar het zich op termijn zal gaan verbeteren door de maatregelen. Bij het vergunningenplafond vraag ik me nog af: krijgen nieuwe bewoners wel altijd een 1e vergunning en alleen een 2e vergunning als er ruimte is, of moeten ze ook voor de 1e vergunning op een wachtlijst? In dat laatste geval heeft het misschien een negatief effect op de verkoopprijs in bepaalde buurten en kan het ook leiden tot scheve gezichten als sommige bewoners er 2 hebben en anderen 0. Ik zou dan pleiten voor iedereen 1 vergunning. Afgezien van deze aandachtspunten vind ik het een heel goed uitgewerkte nota. Ik hoop dat de gemeenteraad hier snel een positief besluit over neemt, zodat tot actie kan worden overgegaan en we daar de vruchten van kunnen plukken. Meer ruimte in de straat voor groen, spelen en gezonde vervoermiddelen zoals de fiets. Daar doen we het voor!

**Reactie college:** Om voor zo veel mogelijke Haarlemmers duidelijk te maken wat de Nota uitwerking parkeerregulering voor hen betekent, is enige tijd geleden een informatieve video gemaakt ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Deze video vormt onderdeel van een communicatieplan, waarmee we actief inzetten informatievoorziening over de uitbreiding van betaald parkeren. Zo verstuurt de gemeente na het besluit over de beleidswijzigingen aan alle uitbreidingswijken een bewonersbrief met informatieflyer.

Het college ziet het instellen van een overgangsregeling voor huidige bewoners als een noodzakelijke maatregel. Zonder deze overgangsregeling zou het vergunningenplafond voor de huidige bewoners gelijk tot lange wachtlijsten voor de tweede parkeervergunning leiden. Het aantal 1e en 2e vergunningen is onder de overgangsregeling bepalend voor de parkeercapaciteit die in wijken beschikbaar moet zijn. Voor wijken met een hoge parkeerdruk betekent dit dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) in stand wordt gelaten en wordt gelegaliseerd (als dit veilig kan). Dit geldt niet voor

parkeren binnen 5 meter van een kruispunt. Het college biedt nieuwe bewoners parkeergelegenheid voor de 1e auto, het vergunningenplafond is bepalend of ruimte is voor de 2e auto.

**Aanpassing:** Nee

0323

L.s.

Via deze weg wil ik aangeven GEEN voorstander te zijn van de door de gemeente voorgestelde plannen aangaande betaald parkeren. Allereerst door aan te geven dat het geschetste probleem niet als probleem ervaren wordt. De auto's in de wijk zijn van de inwoners van die wijk en parkeren voor hun deur, of in de buurt daarvan. Het belasten van die auto's zorgt er geenszins voor dat die auto's daarmee verdwijnen en daarmee de parkeerdruk verlicht wordt. De bewoners worden via deze weg enkel geraakt in de portemonnee, terwijl dezelfde auto's op dezelfde plekken komen te staan. Wat zijn we hiermee verder, behalve een lichtere portemonnee? Hoewel ik me kan voorstellen dat dicht bij het centrum de wijken gebruikt kunnen worden door parkerende toeristen, is dat simpelweg niet aan de orde in Haarlem Noord, en al helemaal niet in de Vogelenwijk. Waarom moeten de inwoners nu opeens boeten voor hun auto? Wie wint daar iets mee? De inwoners in ieder geval niks. Daarnaast wil ik aangeven dat het op zijn minst een vreemde zaak is dat het draagvlakonderzoek stopgezet is. Dit is een ondemocratische maatregel. Het lijkt me fundamenteel dat de bewoners via dit onderzoek zelf kunnen aangeven of/wat ze van betaald parkeren vinden. Waarom wordt dit onderzoek stopgezet? Angst voor een uitkomst die niet in overeenstemming is met de plannen van de gemeente? Graag doe ik een oproep aan de gemeente om te beseffen waarvoor ze zijn: de gemeente is er voor de burgers. Niet voor zichzelf en voor de meerdere eer en glorie van eigen plannen en agenda's. Het mag duidelijk zijn dat (bijna) niemand in Haarlem Noord zit te wachten op deze plannen en ze ook geen oplossing zijn voor een zogenaamd probleem. Bovendien wil ik aangeven dat het verder belasten van de hardwerkende burger in uw stad compleet haaks staat op de maatschappelijke teneur. Terwijl de inflatie de pan uit rijst en Den Haag wanhopig de lasten voor de burger zoveel mogelijk probeert te verlichten, komt Haarlem met een financiële strafmaatregel voor de auto-bezittende burger die geen oplossing is voor een niet bestaand probleem. Als laatste punt van orde wil ik aangeven dat de informatievoorziening vanuit de gemeente naar de inwoners ronduit gebrekkig is. Er is vanuit de gemeente op geen enkele manier een poging gedaan de inwoners hierover te informeren. Men heeft via groeps-apps en mondeling contact vernomen van deze plannen. Was een simpele brief aan de inwoners echt niet mogelijk geweest?

Als conclusie kan ik stellen dat de gemeente Haarlem hier geen punten scoort bij haar inwoners. De voorgestelde maatregel wordt afgewezen, is ondemocratisch onderbouwt en niet duidelijk gecommuniceerd naar de betrokkenen inwoners. Derhalve verzoek ik de gemeente vriendelijk toch dringende het voornemen van betaald parkeren te heroverwegen en in te trekken.

Met vriendelijk groet,

**Reactie college:** A, B, H, N

Om voor zo veel mogelijke Haarlemmers duidelijk te maken wat de Nota uitwerking parkeerregulering voor hen betekent, is enige tijd geleden een informatieve video gemaakt ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Deze video vormt onderdeel van een communicatieplan, waarmee we actief inzetten informatievoorziening over de uitbreiding van betaald parkeren. Zo verstuurt de gemeente na het besluit over de beleidswijzigingen aan alle uitbreidingswijken een bewonersbrief met informatieflyer.

**Aanpassing:** Nee

0324

L.s.

Via deze weg wil ik aangeven GEEN voorstander te zijn van de door de gemeente voorgestelde plannen aangaande betaald parkeren. Allereerst door aan te geven dat het geschetste probleem niet als probleem ervaren wordt. De auto's in de wijk zijn van de inwoners van die wijk en parkeren voor hun deur, of in de buurt daarvan. Het belasten van die auto's zorgt er geenszins voor dat die auto's daarmee verdwijnen en daarmee de parkeerdruk verlicht wordt. De bewoners worden via deze weg enkel geraakt in de portemonnee, terwijl dezelfde auto's op dezelfde plekken komen te staan. Wat zijn we hiermee verder, behalve een lichtere portemonnee? Hoewel ik me kan voorstellen dat dicht bij het centrum de wijken gebruikt kunnen worden door parkerende toeristen, is dat simpelweg niet aan de orde in Haarlem Noord, en al helemaal niet in de Vogelenwijk. Waarom moeten de inwoners nu opeens boeten voor hun auto? Wie wint daar iets mee? De inwoners in ieder geval niks. Daarnaast wil ik aangeven dat het op zijn minst een vreemde zaak is dat het draagvlakonderzoek stopgezet is. Dit is een ondemocratische maatregel. Het lijkt me fundamenteel dat de bewoners via dit onderzoek zelf kunnen aangeven of/wat ze

van betaald parkeren vinden. Waarom wordt dit onderzoek stopgezet? Angst voor een uitkomst die niet in overeenstemming is met de plannen van de gemeente? Graag doe ik een oproep aan de gemeente om te beseffen waarvoor ze zijn: de gemeente is er voor de burgers. Niet voor zichzelf en voor de meerdere eer en glorie van eigen plannen en agenda's. Het mag duidelijk zijn dat (bijna) niemand in Haarlem Noord zit te wachten op deze plannen en ze ook geen oplossing zijn voor een zogenaamd probleem. Bovendien wil ik aangeven dat het verder belasten van de hardwerkende burger in uw stad compleet haaks staat op de maatschappelijke teneur. Terwijl de inflatie de pan uit rijst en Den Haag wanhopig de lasten voor de burger zoveel mogelijk probeert te verlichten, komt Haarlem met een financiële strafmaatregel voor de auto-bezittende burger die geen oplossing is voor een niet bestaand probleem. Als laatste punt van orde wil ik aangeven dat de informatievoorziening vanuit de gemeente naar de inwoners ronduit gebrekkig is. Er is vanuit de gemeente op geen enkele manier een poging gedaan de inwoners hierover te informeren. Men heeft via groeps-apps en mondeling contact vernomen van deze plannen. Was een simpele brief aan de inwoners echt niet mogelijk geweest?

Als conclusie kan ik stellen dat de gemeente Haarlem hier geen punten scoort bij haar inwoners. De voorgestelde maatregel wordt afgewezen, is ondemocratisch onderbouwt en niet duidelijk gecommuniceerd naar de betrokkenen inwoners. Derhalve verzoek ik de gemeente vriendelijk toch dringende het voornemen van betaald parkeren te heroverwegen en in te trekken.

Met vriendelijk groet,

**Reactie college: A, B, H, J, N**

Om voor zo veel mogelijke Haarlemmers duidelijk te maken wat de Nota uitwerking parkeerregulering voor hen betekent, is enige tijd geleden een informatieve video gemaakt ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Deze video vormt onderdeel van een communicatieplan, waarmee we actief inzetten informatievoorziening over de uitbreiding van betaald parkeren. Zo verstuurt de gemeente na het besluit over de beleidswijzigingen aan alle uitbreidingswijken een bewonersbrief met informatieflyer.

**Aanpassing: Nee**

0325

Beste gemeente,

In voorjaar 2022 is uit een draagkrachtonderzoek in onze wijk gebleken dat het merendeel van de bewoners TEGEN gereguleerd parkeren is. Uit het in opdracht van de gemeente gehouden parkeeronderzoek door Bureau Trajan blijkt uit bijlage 3 dat in het Haarlemmerhout kwartier slechts op 1 meetmoment 85,3% behaald hoort en dat is gemeten tijdens de nasleep van corona toen veel mensen nog thuiswerkten op een dinsdagmiddag. Bovendien ook nog op de officiële manier van meten. Op ALLE overige meetmomenten scoort onze wijk VER onder de 85%! Wij zijn tegen het er op deze manier doorheen drukken van gereguleerd parkeren! De gemeente vertegenwoordigt hiermee niet het standpunt van het merendeel van haar inwoners. Vooral voor ouderen is het gereguleerd parkeren een regelrechte ramp, terwijl we allemaal geacht worden langer thuis te moeten wonen. Ook zijn wij tegen het invoeren van een beperking aan het aantal parkeervergunningen per adres en is de prijs voor de 2e auto absurd hoog.

**Reactie college: E, G, I**

De parkeerdruk in een wijk is vastgesteld op basis van de gemiddelde officiële parkeerdruk over 2020 en 2022 op de dinsdagnacht. In 2020 lag de parkeerdruk in de wijk Haarlemmerhoutkwartier op 86,8% en in 2022 op 85,3%. Dit leidt tot een gemiddelde parkeerdruk van 86%. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing: Nee**

0326

Geachte heer/mevrouw,

Met dit schrijven wil ik aangeven dat ik tegen het uitbreiden ben van het betaald parkeren. Ik ben woonachtig in de Indische buurt Zuid en er is recent nog

een draagvlakonderzoek geweest naar betaald parkeren in deze wijk. De meerderheid van de mensen heeft aangegeven dit niet te willen. Ik sta hier ook nog steeds achter. De aantrekkelijkheid als stad om in te wonen wordt met de huidige plannen niet beter, Haarlem is een forenzenstad en niet iedereen kan zijn woon en werkverkeer met het openbaarvervoer realiseren. Ook ik zou graag de parkeerdruk in de wijk verlaagd zien maar dan niet via deze route zonder goede alternatieven. Ik mis in de huidige plannen aantrekkelijke mogelijkheden voor het parkeren van auto's buiten (aan de randen van) de wijk, zodat bewoners en bezoekers een alternatief hebben voor het parkeren in de wijk.

Verder las ik in het Haarlems Dagblad dat er bij een bijeenkomst elders in de stad gezegd is dat er niks meer tegen de invoering van het plan gedaan kan worden, dat deze alleen nog bijgeschaafd kan worden. Dit soort uitspraken, deze gang van zaken maakt nou juist exact waarom mensen hun geloof in de politiek verliezen, ik in ieder geval wel. Er werd om onze mening gevraagd maar nu is de uitkomst daarvan niet in lijn is met de plannen en nu wordt deze uitkomst domweg aan de kan geschoven. Als dit de voorwaarden zijn van een inspraak procedure had het draagvlakonderzoek beter niet gedaan kunnen worden; op deze manier geeft het een hoop frustratie en is het verkwisting van gemeenschapsgeld!

Mocht het betaald parkeren in o.a. mijn wijk ingevoerd gaan worden, heb ik nog een punt van aandacht. Ik hoorde van de directeur van de basisschool waar mijn kinderen op zitten dat de school maar 2 vergunningen kan aanvragen. Ik vind dit een zeer zorgelijke situatie. Haarlem is geen goedkope stad om in te wonen en ook het aantal sociale huurwoningen liggen niet voor het oprapen; niet iedere docent is in staat of wil dicht bij de school wonen waar hij/zij werkt. Een deel van de docenten is afhankelijk van een auto om naar hun werk te gaan. Dat zij met de auto naar hun werk gaan levert absoluut geen parkeerprobleem op. Deze groep parkeert namelijk door de week onder kantoor tijden in de wijk en op deze tijden is er helemaal geen sprake van een tekort aan parkeerplekken. Het niet toekennen van genoeg parkeervergunningen aan een school zal maken dat het minder aantrekkelijk wordt om voor die bepaalde school te gaan werken. Of het zorgt voor bv een onnodige kostenpost voor de scholen zelf, die om hun personeel te behouden, zich wellicht genoodzaakt voelen de te maken parkeerkosten te vergoeden. Zoals algemeen bekend is er al een lerarentekort. Met het minder aantrekkelijk maken van scholen binnen Haarlem zal dit probleem naar alle waarschijnlijkheid alleen maar groter worden en daarmee zal de kwaliteit van het onderwijs achteruitgaan. Al met al zeer onwenselijke situaties. Ik hoop van ganser harte dat op dit vlak de democratie zijn werkt zal gaan doen en dit in de plannen, mochten deze doorgaan, aangepast kan worden.

#### **Reactie college: I, J**

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

#### **Aanpassing: Nee**

**0327** Inzake de nota uitbreiding parkeren wil ik graag de volgende kanttekeningen plaatsen:

Onderschrijving van de noodzaak om iets aan de drukte met geparkeerde auto's te doen. Uw plan om dit in uiteindelijke alle wijken van Haarlem te gaan doen lijkt begrijpelijk en is dan ook een loffelijk streven. In de huidige plannen waarin u dan een vergunningensysteem gaat invoeren mis ik wel essentiële plannen die het probleem van de aantallen auto's op straat ook daadwerkelijk gaan OPLOSSEN. De invoering van alleen parkeervergunningen is niets anders dan een ordinaire lastenverzwaring voor automobilisten waarbij er geen oplossingen worden geboden zoals meer (ondergrondse!) parkeergarages; tevens laat u in de plannen geheel in het midden wat men van plan is met bezoekers van alle bedrijven die in al die wijken gevestigd zijn en veelal met auto bezocht worden. In bijvoorbeeld nieuwbouwplannen die aan commerciële partijen worden gegund sneuvelt vrijwel altijd een goede en praktijkgerichte parkeeroplossing. Ik ben de mening toegedaan dat de gemeente hier goed de regie in moet nemen en ook ik zal het dan uiteindelijk toejuichen dat de straten leefbaarder worden! Zorg voor goede hubs aan de rand van de stad, dat het stedelijke distributiewerk emissieloos met daarvoor geschikte (kleine) voertuigen kan worden gedaan. Zorg voor betaalbare (ondergrondse) parkeeroplossingen en nog beter openbaar vervoer en dan zie ik heil in de parkeerplannen, anders niet! Ik wens u veel succes en wijsheid toe met uw besluitvorming.

#### **Reactie college: B, F, K, M, Q**

Het college zet in op de realisatie van extra parkeervoorzieningen; een voorbeeld van een dergelijke locatie is de Oudeweg. Onderzocht wordt hier de haalbaarheid van een tijdelijke parkeergarage. Daarnaast wordt ingezet op medegebruik van bestaande private parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoorgebouwen.

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

**Aanpassing:** Nee

- 0328** Ik heb me erg druk gemaakt over de uitspraak van twee jonge gezonde wethouders dat iedereen maar moet gaan fietsen en lopen. Er zijn zat mensen, jong en oud, voor wie ook kortere afstanden moeizaam zijn en voor wie de auto een essentieel onderdeel is om aan de maatschappij te kunnen deelnemen. En die nog te goed zijn voor een invalidenparkeerkaart. Wat mij betreft getuigde die uitspraak van een stukje kortzichtigheid. 7 kilometer is de afstand van mijn huis naar Zandvoort, maar ook naar Haarlem Noord. En dan moet je ook nog terug. Wie heeft bedacht dat iedereen, jong en oud dat maar moet kunnen fietsen?
- Ten aanzien van het nieuwe parkeerbeleid wil ik graag een lans breken voor de vele vrijwilligersorganisaties en verenigingen in Haarlem, die vaak wijkoverschrijdend werken. En waarvan sommige medewerkers en vrijwilligers niet zomaar even 5 tot 7 km kunnen fietsen of waarvan de wijken waar zij vrijwilligerswerk doen moeizaam te bereiken zijn met het OV (vaak overstappen, lang onderweg zijn). Ook verenigingen, koren etc. hebben vaak leden die niet in de wijk wonen, minder goed kunnen fietsen/ lopen en soms zelfs van buiten de stad komen. Zij kunnen ook niet zomaar een beroep doen op de bezoekersregeling.
- Het zou een idee zijn om in de 11 wijken waar betaald parkeren wordt ingevoerd bijvoorbeeld de eerste twee uur tegen een gereduceerd tarief geparkeerd kan worden en daarna de volle mep. En misschien dat dit ook kan als een soort overgangsregeling totdat alle OV verbindingen optimaal zijn.
- En dat betekent naar mijn idee, in mijn wijk minimaal twee bussen per uur op een traject of een rechtstreekse verbinding met de bus van Zuidwest naar Centraal, die er niet ruim 20 minuten over doet en maar 1 x per uur gaat. Hierover staan veel goede aanbevelingen over in het masterplan Ontwikkelingszone Zuidwest. Of een goede investering in een (elektrische)belbus principe. Chauffeurs ontvangen daarvoor een vergoeding. Vrijwilligers hiervoor vinden kan lastig zijn.
- Anders worden in ieder geval bovengenoemde groepen hard geraakt. Vrijwilligersorganisaties worden op kosten gejaagd, mensen moeten stoppen met hun vrijwilligerswerk(onbetaald), vereniging of koor omdat het anders niet meer te betalen is of onmogelijk lang duurt om er te komen. Sommige verenigingen zouden zelfs moeten stoppen. De brede participatie komt zo in het gedrang.
- Verder weet ik dat er in mijn straat, de Einsteinstraat, veel parkeerdruk overdag is door medewerkers/bezoekers en koopwaar van de garagebedrijven in de buurt. Zorg er aub voor dat er geen parkeervergunningen worden verleend aan medewerkers van de garagebedrijven en zorg ervoor dat de bedrijven worden verplicht om hun werknemers op het eigen terrein te laten parkeren.
- Het argument dat als auto's half op de stoep staan er niemand meer langskan, vind ik erg zwak. Het gaat al jaren goed en in sommige wijken kan er niemand over de stoep omdat er (ook) lukraak losse fietsen en scooters voor de deur staan. Dat is ook zo in wijken met keurige parkeervakken. De auto is dus niet de enige schuldige. Zorg voor voldoende fiets/scooterparkeerruimte als je parkeervakken gaat opheffen. En/of plaats veel groen terug op de opgeheven plaatsen.

Verder zou duidelijkheid over de verstrekking van bewonersvergunningen fijn zijn.

Ik hoop niet dat het een kwestie wordt van wie het eerst komt het eerst maalt. Dat is niet eerlijk.

Ga uit van de autobezitters nu in het bepalen van de maximale hoeveelheid vergunningen.

En dat er voor huishoudens die al een invalidenparkeerkaart hebben, waarmee ze gratis kunnen parkeren in Haarlem en één auto hebben, gewoon een eerste bewonersvergunning kan worden afgegeven voor de auto van de partner, die hij/zij nodig heeft voor bv. werk.

Verder hoop ik dat Haarlem, ook in de toekomst een vriendelijke stad blijft voor al zijn bewoners. Dat iedereen, jong en oud, rijk en arm kan blijven participeren in de stad.

#### Reactie college: M, O

Maatschappelijke instellingen kunnen een parkeervergunning aanvragen voor medewerkers en vrijwilligers. Op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-maatschappelijke-instellingen](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-maatschappelijke-instellingen)). Maatschappelijke vergunningen gelden alleen in de wijk waarin de instelling gevestigd is.

Het aantal parkeervergunningen dat door een bedrijf kan worden aangevraagd wordt bepaald door het criterium voltijds werknemers.

Het uitgangspunt in de Nota uitwerking parkeerregulering is dat voor de huidige bewoners een overgangsregeling bestaat. Voor alle 1e en 2e auto's is er parkeergelegenheid (op eigen terrein, in de parkeergarage of in de openbare ruimte). Nieuwe bewoners vallen niet onder deze regeling, maar kunnen wel aanspraak maken op een 1e vergunning (wanneer er geen sprake is van parkeren op eigen terrein). Dit betekent dat een nieuwe bewoner alleen op een wachtlijst terecht kan komen voor een vergunning in geval van een tweede auto.

#### Aanpassing: Nee

0329 Haarlem, 30 november 2022.

Wij zijn ruim 50 jaar woonachtig aan de Vergierdeweg en zijn pertinent tegen invoering van betaald parkeren.

In onze beleving is dit bedacht om een financiering voor de Gemeente rond te krijgen en zijn de aangevoerde argumenten om deze maatregel te rechtvaardigen flauwekul.

Als de vuilniswagen van de Gemeente met behoorlijke snelheid door onze straat kan dan lukt het onze hulpverleners ook wel. Groen is leuk maar als er geen ruimte is, omdat de straten veel te vol zouden zijn, dan gaat dat ook niet lukken. Dat de trottoir te smal is omdat de auto's voor een deel op geparkeerd staan zal niet opgelost worden met deze maatregel. Kortom flauwe argumenten!

Immers, betaald parkeren levert niet meer ruimte op! Overdag is er zeker geen parkeerprobleem en na 19.00 uur is het even zoeken. Als er problemen zijn komt dat door vuilcontainers, bedrijfsbusjes en aanhangwagens. Oplossing zou zijn om bedrijfsmiddelen b.v. op de parkeerplaats bij de kerk op de Rijksstraatweg te laten parkeren. Als de invoering onverhoopt doorgezet gaat worden, hoe gaat het dan met auto's van bedrijven, de vuilcontainers, auto's van inwonende kinderen etc.

Het referendum van 2017 was ongeldig vanwege te lage opkomst maar de oorzaak was dat dit in de maand juli werd gehouden terwijl veel mensen met vakantie waren. Slimme zet als je er iets doorheen wilt drukken...Waarom niet nu een nieuw referendum uitschrijven?

Dat zou de democratie in de Gemeente Haarlem goed doen!

Was getekend,

#### Reactie college: A, B, F

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

Het referendum is een instrument dat de stad tot zijn beschikking heeft. Het is niet aan het college om hier een uitspraak over te doen.

**Aanpassing:** Nee

0330

Inspraakreactie op de Nota invoering Parkeerregulering

Na de enorme prijsstijgingen van de energierekening en de torenhoge, vaak maar ten dele gecompenseerde, inflatie komt er in 2024 bij flink veel Haarlemmers een rekening van circa 600 euro per jaar in de brievenbus voor twee auto's en bezoekersparkeren; ook bij Haarlemmers met essentiële beroepen in de zorg, het onderwijs, de politie etc. met vaak onregelmatige diensten. Door het ontbreken van goed OV is in veel huishoudens een tweede auto nodig is. Dat geldt uiteraard ook voor de wijken en buurten waar betaald parkeren al is ingevoerd.

Zeer recent heeft de rijksoverheid miljarden vrijgemaakt voor betere bereikbaarheid.

De Noord-Zuidlijn in Amsterdam wordt doorgetrokken naar Hoofddorp, maar niet naar Haarlem (Schalkwijk); weer een gemiste kans om het autobezit op termijn verminderd te krijgen.

Het beeld van de auto als melkkoe komt veel duidelijker over dan de erbij genoemde elementen van milieu en toegankelijkheid.

Ik belicht enkele aspecten, zoals Parkeerdruk, de tariefstelling, het Canadees Parkeren, het Uitvoeringsprogramma en het bezoekersparkeren.

Om met het Uitvoeringsprogramma te beginnen : het is niet acceptabel dat door het ontbreken ervan de Haarlemmers nog geen zicht krijgen op wat er wanneer feitelijk gaat gebeuren en waar de Haarlemmers aan toe zijn en dat maakt de Nota te vaag, want er is niet gelijktijdig een uitvoeringsprogramma met tijdspaden overlegd. Ik vermoed dat het een beoogde tactiek is om de ellende in kleinere brokken aan te bieden en om dan te zijner tijd zonder inspraakprocedures naar goeddunken van de ambtelijke organisatie en het college maatregelen te kunnen invoeren.

Het is noodzakelijk dat vóór verdere behandeling van de Nota Invoering Parkeerregulering in de commissie en de gemeenteraad het uitvoeringsprogramma voor de Haarlemmers beschikbaar is, immers Invoering en Uitvoering horen onlosmakelijk bij elkaar.

Parkeerdruk en uitbreiding gebied parkeerregulering

Volgens mij gaat de gemeente uit van 29.000 1e en 2e (en meer) parkeervignetten in de 11 wijken met 40.600 woningen.

Het gaat dan volgens de gemeente om een gemiddelde autodichtheid van 0,7 auto per woning.

Dat is een autodichtheid die nu al onder de beoogde autodichtheid ligt, waarover de gemeenteraad in januari 2019 heeft besloten met als onderliggende nota: Analyse naar autobezit in Haarlem 2018, november 2018. <https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/2018747877-1-Aanpassen-parkeernormen-op-basis-van-reeel-autobezit-in-Haarlem-2.pdf>

In dat raadsstuk uit 2019 staat:

Deze eerste stap betreft het actualiseren van de bestaande beleidsregels parkeernormen aan de hand van ervaringscijfers. Uit onze analyse blijkt dat de huidige reële behoefte aan parkeerplaatsen lager is dan de bestaande parkeernorm en dat het voor acht van de twaalf categorieën reëel is om deze parkeernorm te verlagen. Door de parkeernorm voor woningen per direct bij te stellen naar de reële behoefte wordt het versneld realiseren van woningen in Haarlem vergemakkelijkt conform onze afspraak uit het coalitieakkoord "Duurzaam Doen 2018-2022".

Hier staat derhalve dat de parkeernorm omlaag kan, omdat de parkeerdruk en de parkeerbehoefte meevalt.

Uitgaan van de nu gehanteerde parkeerdruk van 0,7 in 2022 lijkt dat wederom te bevestigen.

Uit cijfers van het CBS per januari 2019 blijkt overigens dat te Zaanen een hogere autodichtheid heeft dan omliggende wijken en een zelfde dichtheid als Delftwijk en de Vogelenbuurt.

Kan aangegeven worden waarom en hoelang Te Zaanen uitgezonderd blijft van parkeerregulering? Vooralsnog lijkt de uitzondering niet te onderbouwen.

Pagina 4:

Een overgangsregeling voor 1e en 2e auto's van huidige bewoners is een van deze uitgangspunten.

Wat gaat de regeling inhouden en hoe lang gaat de regeling duren? OPHaarlem is van mening dat de Haarlemmers snel behoren te weten wat deze overgangsregeling inhoudt.

Pagina 5:

1. Nieuwe eindgrenzen voor parkeerregulering



Verkort: Haarlem maakt het mogelijk om parkeerregulering in de hele stad in te voeren.

Hoe en wanneer gaat dit gebeuren in het uitvoeringstraject?

3. Instellen van een vergunningenplafond

In Haarlem wordt een aanpasbaar plafond ingesteld. .... Bij de uitbreiding van parkeerregulering geldt voor 1e en 2e auto's van huidige bewoners een overgangsregeling. Voor alle 1e en 2e auto's van huidige bewoners is parkeergelegenheid.

Het Canadees parkeren

Pagina 22:

De gemeente Haarlem heeft de ambitie om, gelijktijdig aan de invoering van parkeerregulering, verschillende wijkverbeteringen te realiseren. Een van deze wijkverbeteringen is het terugdringen van illegaal Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op het trottoir op locaties waar dit niet is toegestaan).

Opmerking : Als gelijktijdig met de invoering van de Parkeerregulering het Canadees parkeren wordt teruggedrongen, dan maken Haarlemmers zich terecht zorgen over de waarde van een overgangsregeling voor 1e en 2e auto's.

En hoewel op pagina 17 wordt verm

#### Reactie college: E, H

In de Nota uitwerking parkeerregulering staan drie beleidswijzigingen centraal. Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. In de nota wordt aangegeven in welke wijken dit het geval is en waar in 2024 en 2025 betaald parkeren wordt ingevoerd.

De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk op dit moment niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. In het Te Zaanenkwartier wordt parkeerregulering ingevoerd als de parkeerdruk op 85% of hoger ligt. De ontwikkelzone Planetenlaan/Orionweg kan hier ook aanleiding toe geven.

Het college heeft op dit moment nog niet bepaald binnen welke termijn bewoners aanspraak kunnen maken op de overgangsregeling. De overgangsregeling is bepalend voor het aantal parkeerplaatsen dat in wijken beschikbaar zal zijn (het legaliseren van Canadees parkeren).

#### Aanpassing: Nee

0331

Laat ik voorop stellen dat ik het onbegrijpelijk vind dat de gemeente Haarlem betaald parkeren er doorheen drukt. Er is zeer recent in onze buurt een draagvlakonderzoek uitgevoerd in de buurt met de hoogste parkeerdruk aldus de gemeente en hieruit bleek dat maar liefst 72% tegen betaald parkeren. De problemen die de gemeente denkt op te lossen zijn wellicht niet zoals de gemeente deze voorstelt en presenteert en worden duidelijk niet zo ervaren. Uit media en andere initiatieven zoals een petitie valt op te maken dat het overgrote gedeelte van de bewoners van de gemeente Haarlem tegen uitbreiding van betaald parkeren is. Hier wordt door de gemeente volledig aan voorbij gegaan. Gênant is het dat een goede onderbouwing ontbreekt. Het is daarmee volstrekt onduidelijk in welke mate hetgeen voorgesteld welke uitkomsten heeft. Wordt het voorgestelde probleem (wat door bewoners niet als een probleem wordt gezien en ervaren) wel opgelost met deze maatregel en in welke mate? Hoe wordt dit gemonitord? Wat wordt er gedaan als blijkt dat de beoogde doelstellingen niet worden behaald? Wordt de maatregel dan teruggedraaid?

Dit is herhaaldelijk aangegeven in het draagvlakonderzoek, maar niets mee gedaan. Sterker nog, de vragen die ik stelde tijdens de informatiebijeenkomst konden simpelweg niet beantwoord worden. Ik heb deze ingediend en hier zou ik nog antwoord op krijgen, maar tot op heden heb ik hier niets over gehoord. Ik voel me dan ook totaal niet gehoord en serieus genomen. Hierbij zal ik dan ook nogmaals dezelfde vragen aan u sturen, waarbij ik hoop dat u nu wel het fatsoen hebt hierop te reageren:

"Graag zou ik antwoord krijgen op de onderstaande vragen. Het is onaanvaardbaar dat er gestemd wordt voordat er duidelijkheid is over onderstaande zaken, omdat deze informatie noodzakelijk is om een goede keuze te kunnen maken. De wijze waarop het proces nu wordt aangepakt is erg onzorgvuldig en in mijn ogen niet juist. Indien op basis van deze stemming voorgesteld zal worden om betaald parkeren in te voeren in de Indische buurt zuid kunt u vragen hierover aan de raad verwachten.

1. Ik neem aan dat bij de wijken waar eerder betaald parkeren is ingevoerd goed onderzocht is wat de effecten zijn en ervaringen? Is er een significante positieve impact op leefbaarheid? Deze ontbreken in de presentatie. Kunt u deze delen? Is het niet zorgvuldig om daar mee te beginnen? Pas dan heb je enige indicatie dat de maatregel ook het juiste effect heeft. Op basis van geluiden in deze buurten lijkt dit niet het geval te zijn.

2. Er wordt in de presentatie vrijwel niet stilgestaan bij de alternatieven voor betaald parkeren. Die lijken er nl weldegelijk te zijn. Moeten deze niet eerst verder worden onderzocht en gepresenteerd om nu een weloverwogen keuze te maken voor of tegen betaald parkeren? In de informatiebijeenkomst werd aangegeven dat de gemeente niet bereid is om verder onderzoek te doen naar alternatieven.

3. Kunt u de financiële kant toelichten met (ingeschatte) cijfers? Wat denkt de gemeente te verdienen, wat zijn de kosten? Hoe zijn de tarieven tot stand gekomen? Er wordt een aantal keer aangegeven dat dit kostendekkend is, maar ik neem aan dat de gemeente hier een hoop inkomsten binnenhaalt? Waarom wordt hier niets over gezegd? Als er meer binnenkomt dan uitgaat, waarom wordt dit niet gebruikt om de vergunningskosten omlaag te brengen? In de informatiebijeenkomst werd aangegeven dat deze cijfers er niet zijn en nog berekend moeten worden. Wederom een bijzonder teleurstellend antwoord."

Aanvullend op deze eerder gestelde en nooit beantwoorde vragen nog de volgende aanvullende vragen en opmerkingen.

De invoering van betaald parkeren betekent voor ons een enorme beperking in woongenot en leefbaarheid. Ik spreek uit ervaring (uit Amsterdam) dat betaald parkeren een groot negatief sociaal effect heeft, omdat bezoek zal afnemen vanwege kosten en gedoe. Daarbij zijn de kosten ook exorbitant hoog en onnodig. Over de nadelen van betaald parkeren wordt niet gerept.

Aanvullende vragen:

- Wordt het voorgestelde probleem (wat door bewoners niet als een probleem wordt gezien en ervaren) wel opgelost met deze maatregel en in welke mate?
- Hoe wordt dit gemonitord?
- Wat wordt er gedaan als blijkt dat de beoogde doelstellingen niet worden behaald? Wordt de maatregel dan teruggedraaid?
- Hoe garandeert de gemeente dat de prijzen niet (net zoals in alle andere gemeenten met betaald parkeren) nog veel verder gaan stijgen de komende jaren? Hoe is dit uit te leggen binnen de gestelde doelstellingen?
- Hoe is het tijdsvenster waarbinnen betaald moet worden bepaald? De parkeerdruk is verschillend nl sterk binnen het voorgestelde tijdsvenster, dus waarom dit hier niet op aanpassen?
- Waarom is er een onderscheid in prijzen tussen C en D, terwijl de parkeerdruk vergelijkbaar is? Hoe zijn deze prijzen tot stand gekomen?

Ik lees in de nota: 'De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied lost op den duur een probleem op, maar is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De verwachte inkomsten van de parkeervergunningen zijn evenredig aan de kosten die worden gemaakt voor de parkeerregulering aan bijvoorbeeld de parkeerapparatuur, bebording en vergunningverlening.

- o Hoe is dit mogelijk? Met de verwachte inkomsten lijken de kosten exorbitant hoog te zijn. Welke kosten worden verwacht?
- o Waar kunnen kosten bespaard worden?
- o Waar is de berekening waarop de prijzen dan gebaseerd zijn?
- o Wat wordt er gedaan als er winst wordt gemaakt?
- o Hoe legt de gemeente hier verantwoording over af aan haar bewoners?
- Wat is er gedaan met alle waardevolle suggesties en opmerkingen uit de Draagvlakmeting parkeren Transvaalwijk & Indischewijk-Zuid? Door het ontbreken van enige terugkoppeling hierover voelt de buurt zich niet serieus genomen door haar eigen gemeenteraad.

#### Reactie college: **A, I, P**

Een van de redenen waarom in bestaand gereguleerd gebied geen sprake is van een lagere parkeerdruk, is omdat hier geen vergunningenplafond geldt. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college dit plafond wel in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk veroorzaakt door auto's van bewoners.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken

van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Het college doet er alles aan om deze kosten zo laag mogelijk te houden. Daarnaast stelt de gemeente middelen beschikbaar voor maatregelen op het gebied van vergroening en herinrichting van straten.

De parkeerdruk wordt gemonitord door het uitvoeren van nieuwe parkeerdrukonderzoeken.

De tijdsvensters en tarieven die gelden bij de uitbreiding van betaald parkeren zijn afgeleid van de bestaande parkeerzones (C en E) in Haarlem.

**Aanpassing:** Nee

0332

Inspraakreactie op de Nota invoering Parkeerregulering

Na de enorme prijsstijgingen van de energierekening komt er in 2024 bij flink veel Haarlemmers een rekening van circa 600 euro per jaar in de brievenbus voor twee auto's en bezoekersparkeren; ook bij Haarlemmers met essentiële beroepen in de zorg, het onderwijs, de politie etc. met vaak onregelmatige diensten. Door het ontbreken van goed OV is in veel huishoudens een tweede auto nodig is. Dat geldt uiteraard ook voor de wijken en buurten waar betaald parkeren al is ingevoerd.

Ik belicht enkele aspecten,

Om met het Uitvoeringsprogramma te beginnen : het is niet acceptabel dat door het ontbreken ervan de Haarlemmers nog geen zicht krijgen op wat er wanneer feitelijk gaat gebeuren en waar de Haarlemmers aan toe zijn en dat maakt de Nota te vaag, want er is niet gelijktijdig een uitvoeringsprogramma met tijdspaden overlegd.

Het is noodzakelijk dat vóór verdere behandeling van de Nota Invoering Parkeerregulering in de commissie en de gemeenteraad het uitvoeringsprogramma beschikbaar is: Invoering en Uitvoering horen onlosmakelijk bij elkaar.

Parkeerdruk en uitbreiding gebied parkeerregulering

Volgens mij gaat de gemeente uit van 29.000 1e en 2e (en meer) parkeervignetten in de 11 wijken met 40.600 woningen.

Het gaat dan volgens de gemeente om een gemiddelde autodichtheid van 0,7 auto per woning.

Dat is een autodichtheid die nu al onder de beoogde autodichtheid ligt, waarover de gemeenteraad in januari 2019 heeft besloten met als onderliggende nota: Analyse naar autobezit in Haarlem 2018, november 2018. <https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/2018747877-1-Aanpassen-parkeernormen-op-basis-van-reeel-autobezit-in-Haarlem-2.pdf>

Hier staat in dat de parkeernorm omlaag kan, omdat de parkeerdruk en de parkeerbehoefte meevalt.

Uitgaan van de nu gehanteerde parkeerdruk van 0,7 in 2022 lijkt dat wederom te bevestigen.

Pagina 4:

Een overgangsregeling voor 1e en 2e auto's van huidige bewoners is een van deze uitgangspunten.

Wat gaat de regeling inhouden en hoe lang gaat de regeling duren? OPHaarlem is van mening dat de Haarlemmers snel behoren te weten wat deze overgangsregeling inhoudt.

Het Canadees parkeren

Pagina 22:

De gemeente Haarlem heeft de ambitie om, gelijktijdig aan de invoering van parkeerregulering, verschillende wijkverbeteringen te realiseren. Een van deze wijkverbeteringen is het terugdringen van illegaal Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op het trottoir op locaties waar dit niet is toegestaan).

Opmerking : Als gelijktijdig met de invoering van de Parkeerregulering het Canadees parkeren wordt teruggedrongen, dan maken Haarlemmers zich terecht zorgen over de waarde van een overgangsregeling voor 1e en 2e auto's.

En hoewel op pagina 17 wordt vermeld dat het nodig kan zijn Canadees parkeren tijdelijk in stand houden, geeft dit geen enkele garantie dat er voldoende parkeerplaatsen blijven voor de huidige bewoners met hun auto's.

De duidelijkheid waarmee aangegeven wordt dat parkeerhandhaving een nadrukkelijke ambitie is, lijkt aan te geven dat dat er snel gewerkt gaat worden

aan een tekort aan legale parkeerplaatsen.

Het bezoekersparkeren

Pagina 9:

Opmerkingen:

-Bij oppas van familie/vrienden op kleinkinderen wordt het maximum mogelijk overschreden

-Het hoge tarief in het weekend is een onjuist uitgangspunt.

Door de coronatijd is het herstel van relaties nog belangrijker geworden. Juist in het weekend, vanaf vrijdagmiddag t/m zondagavond is het bezoek van familie en vrienden frequenter.

Ongewenste bijwerkingen voorkomen

Opmerking:

-In huishoudens met thuiswonende en autobezittende kinderen dient het tarief van de 1e auto toegepast te worden;

-Haarlemmers die bijvoorbeeld in een andere wijk werken dan dat ze wonen, dienen hun auto, indien nodig, daar ook neer te kunnen zetten, zonder aanvullende kosten;

De tariefstelling

Opmerking:

-De huidige tariefstelling lijkt te zorgen voor een batig saldo en er is toegezegd dat de Parkeerregulering slechts kostendekkend is; hieronder dienen ook de opbrengsten van bezoekerparkeren en de opbrengsten de fiscalisering van het gebied van de parkeerregulering gerekend te worden.

Het snel invoeren van een verbod op Canadees parkeren zal gaan leiden tot het niet nakomen van de toezegging op pagina 5: Bij de uitbreiding van parkeerregulering geldt voor 1e en 2e auto's van huidige bewoners een overgangsregeling. Voor alle 1e en 2e auto's van huidige bewoners is parkeergelegenheid.

Ik sluit af met nogmaals de constatering dat invoering en Uitvoering horen onlosmakelijk bij elkaar horen.

Het uitvoeringsprogramma moet beschikbaar zijn vóór verdere behandeling in de gemeenteraad

O, ja, deze inspraakbijdrage heb moeten indienen op titel: Inspraak uitbreiding betaald parkeren; het geeft wel aan wat de essentie is van 'Parkeerregulering'.

#### **Reactie college: H**

Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Uit de praktijk blijkt dat deze regeling in praktisch alle gevallen toereikend is.

Het college wijzigt de tarieven van bezoekersparkeren niet.

Voor thuiswonende kinderen gelden geen uitzonderingen (bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het aanvragen van een 3e bewonersparkeervergunning of een lager vergunningtarief). Per adres kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem.

De bewonersparkeervergunning is alleen geldig in het vergunninggebied waar de vergunninghouder woont om te voorkomen dat de parkeervergunning een stimulans vormt om in de stad extra autoverplaatsingen af te leggen.

Bij het bepalen van de opbrengsten van betaald parkeren zijn de opbrengsten vanuit bezoekersparkeren inbegrepen.

De hoogte van de parkeerdruk in de wijken maakt het noodzakelijk om verschillende maatregelen te koppelen aan het instellen van een vergunningenplafond. Het gaat om het maximaal stimuleren van parkeren op eigen terrein, aanbieden van extra deelmobiliteit, bewoners naar de openbare parkeergarages, benutten van private parkeercapaciteit, verstrekken van overloopvergunningen en tijdelijke overschrijding van het vergunningenplafond. Door de overgangsregeling is in eerste instantie sprake van een grotere parkeervraag waarin moet worden voorzien.

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan

geldende wet- en regelgeving.

**Aanpassing:** Nee

- 0333** Kijkend naar mijn woonwijk zie geen parkeeroverlast. Het verbaasd mij dan ook dat dit als argument wordt gebruikt. Ik vraag mij dan ook af hoe, wanneer en hoe vaak hier onderzoek naar is gedaan. De ene wijk is de andre niet. Een ander punt is het draagvlak. Ik ben in de aanloop naar deze beslissing niet gehoord. Niet als bewoner en niet als wijkraadslid. Wederom worden we als burger pas aan het einde van het traject betrokken. Om draagvlak te creëren bij beslissing met een grote maatschappelijke impact is het wijs om de betrokken partijen in de beginfase te betrekken. We hebben dezelfde "fout" gezien bij de trajecten donus plus en skaeve huse. Men zou verwachten dat men hier leering uit heeft getrokken. De fiets en het OV worden genoemd als alternatief. Dat geldt echter niet voor iedereen. Door het opheffen van lijnen en de verschraling van de dienstregelingen is dit geen serieus alternatief meer. Zeker voor mensen die buiten de stad werkzaam zijn. Als laatste de timing. In een slechter wordend economisch klimaat betekent dit voor mensen met een krappere beurs dat ze de auto vaarwel moet zeggen. Dat zorgt ervoor dat men in een sociaal isolement terecht komt. Iets wat we met de afgelopen jaren nou juist moeten zien te voorkomen. Impopulaire beslissingen zijn altijd lastig, maar het had zo anders gekund. Dat we over mobiliteit moeten nadenken staat vast. Daarnaast moeten we dat nu doen en niet over 5 jaar. Het is de wijze waarop en wanneer we met elkaar in gesprek gaan die bepalen of dit plan een kans van slagen heeft.

**Reactie college:** A, E, J

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](#)). De parkeerdruk is gemeten op het maatgevende tijdstip in woonwijken, namelijk de avond- en nachtperiode. De meetmomenten zijn in lijn met de standaarden, die worden toegepast in parkeeronderzoek.

**Aanpassing:** Nee

- 0334** Zienswijze gereguleerde parkeren 28 november 2022 - inwoner Haarlem Noord Bomenbuurt

Ik ben het niet eens met het plan voor het invoeren van Betaald Parkeren in heel Haarlem.

De gemeente Haarlem heeft met het plan (volgende uit het coalitieakkoord 2022) 'gereguleerd parkeren' alle burgers in oktober 2022 overvallen. Dit plan is in 2021 nooit helder gemaakt aan de gehele Haarlemse bevolking. Niet iedereen leest raadsplannen en alle gemeenteraadsverkiezingsfolders. Het stadsbestuur is er voor de Haarlemmers. Haarlemmers zijn er denk ik niet voor het stadsbestuur. Wat kunnen we nog meer van ons bestuur verwachten? Neem meer tijd genomen om ons als bewoners mee te nemen in de ontwikkeling van het plan. Leg het niet zonder behoorlijk overleg van bovenaf op. Gebruik voor het overleg de op te richten buurtplatforms en trek ruim de tijd uit in plaats van wat door veel bewoners als overval wordt gezien. Vertrouwen in de politiek is een gevoelig onderwerp.

Ik heb de volgende vragen over de nota Gereguleerd Parkeren Haarlem

1. In de Bomenbuurt parkeert in sommige straten iedereen al 50 jaar met 2 wielen op de stoep anders kan er geen vuilnis- of vrachtwagen door de straat. Dit is op dit moment illegaal en u gaat straks handhaven. Wilt u een in 2023 een lijst maken met alle straten in Haarlem waarin dit soort parkeren gaat gedogen en of een verkeersbord plaatsen waardoor dit wordt toegestaan.
2. Een bedrijfsauto ( of private lease auto) kan op een ander adres geregistreerd staan dan het woonadres. Krijgt deze bewoner straks een vergunning en ook een tweede voor zijn privé auto?
3. Klusjesmannen die met hun bedrijfsbus overdag in de straat komen moeten online in staat worden gesteld middels een app om een dagkaart te kopen tegen een gereduceerd tarief. Nu moeten ondernemers zelf fysiek naar het stadhuis komen om er 1 te kopen. Dat is niet meer van deze tijd

4. 1 auto per huishouden zou gewoon gratis moeten zijn. De gemeente houdt ons voor dat de invoering van betaald parkeren geen geld oplevert ( 'wij vinden u geen melkkoe') doordat 'de kosten van handhaving even groot zijn als de opbrengsten'. Ik vraag u om dat transparant te maken voor de burgers. Ik vraag u om elk jaar een jaarrapportage te maken en die te bespreken met de raad. In die rapportage staan de jaarlijkse kosten ( afschrijvingen en variabele- en vaste kosten – en ook de opbrengsten) De komende 100 jaar gaan wij immers betalen. Er zal een tijd komen dat de opbrengsten hoger zijn dan de kosten. Wilt u nu een fonds oprichten die u vult met de eventuele toekomstige meeropbrengsten en wilt u dit fonds oormerken zodat u er alleen uitgaven mee mag doen voor bijvoorbeeld 'fietsparkeren, groen, spelen voor kinderen, ontmoeten in de buurt, fonds voor deelauto's. Wilt u een dergelijk fonds overwegen. Haarlemmers voelen zich nu een melkkoe, neem dit gevoel weg.
6. Hebben de huidige bewoners die straks een parkeervergunning krijgen recht op de 'bezoekersparkeer regeling', het gereduceerd tarief?
7. Hebben de huidige bewoners zonder auto straks wel recht op de 'bezoekersparkeer regeling', het gereduceerd tarief?
8. Hebben de kopers , zonder auto, van een nieuwbouwwoning in de ontwikkelzones of op een andere ontwikkelingsgebied straks wel recht op de 'bezoekersparkeer regeling', het gereduceerd tarief
9. De parkeertarieven die u noemt in de nota 'gereguleerd parkeren' zijn aanvangstarieven. Het kan zo zijn dat deze tarieven over 5 jaar zijn verhoogd. Of dat ze straks jaarlijks worden verhoogd. Ik wil u vragen om vooraf vast te leggen wat uw beleid is in zake tariefswijzigingen. Zodat inwoners weten wat ze te wachten staat. Ik zou het redelijk vinden wanneer tarieven 1 x per 2 jaar worden geïndexeerd volgens een vooraf vastgelegde rekenmethode. U kunt denken aan een prijsverhoging die maximaal het gangbare CBS Consumenten Prijs Indexcijfer (CPI jaarinflatie) is . Nu in 2022 is de inflatie rond de 10% per jaar. Ik wil u vragen of de gemeente bij deze extreme inflatiecijfers ook gaat besluiten om het percentage prijsstijging te maximeren, tot bijvoorbeeld 4%. Veel bewoners met een laag inkomen hebben immers een auto nodig voor hun werk.
10. Het Emmaplein in het Houtvaartkwartier kent nu een dagtarief van euro 4,55. Kunnen meer wijken daarvoor in aanmerking komen? (pagina 12 gereguleerd parkeren nota)
11. U heeft voor Haarlem de in uw ogen beste parkeerregulering gekozen. Veel bewoners doen u de suggestie om overdag het parkeren gratis te houden in verband met familiebezoek, mantelzorgers, klusjesmannen aan huis aangezien de parkeerdruk overdag altijd onder de 85% is. Voer, als experiment, betaald parkeren in tussen 20.00 uur en de volgende ochtend 09.00 uur. Andere steden hebben dit ook ingevoerd en zijn hier heel tevreden over. Mocht dit in Haarlem geen resultaat opleveren dan kunt u het parkeerbeleid later aanpassen. Waarom heeft u voor deze parkeerregulering gekozen. 12. U pakt de burgers een gewoonte recht af dat vereist een zorgvuldig proces!

#### Reactie college: G, J, P

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%.

Voor indexatie van de parkeertarieven vormt de Consumentenprijsindex (CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) de basis.

Naar aanleiding van de inspraak worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen. Omdat het kenteken van de auto niet op uw naam staat, is hiervoor een werkgeversverklaring nodig. Voor de volledige voorwaarden zie [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bewoners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bewoners).

Voor bedrijfsauto's van bijvoorbeeld klusbedrijven kan een tijdelijke parkeervergunning worden aangevraagd. Op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning](https://haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning)). Dit kan digitaal worden aangevraagd.

De financiële raming voor de uitbreiding van het betaald parkeren is geactualiseerd in het kader van het komende raadsbesluit. Deze is via de website van de gemeente Haarlem beschikbaar.

In verschillende wijken is ook overdag sprake van een verhoogde parkeerdruk, daarom kiest het college voor een tijdsvenster dat overdag geldt. Ook geldt dat parkeerregulering wordt uitgebreid op basis van het bestaande parkeerbeleid in Haarlem. Een nachttijdsvenster is geen onderdeel van dit beleid. Parkeerregulering heeft op momenten waarop niet betaald hoeft te worden ook een positief effect op de parkeerdruk (bijvoorbeeld een 3e auto waar geen bewonersparkeervergunning voor aangevraagd kan worden, verdwijnt veelal op alle momenten van de dag/week uit de wijk).

De Nota uitwerking parkeerregulering bevat op dit moment geen voorstel voor een maximum dagtarief. Dit is geen onderdeel van één van de drie beleidswijzigingen op het bestaand beleid die zijn voorgesteld.

Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan.

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)). De regeling is ook beschikbaar voor bewoners die zelf geen auto/parkeervergunning hebben.

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen. Dat geldt ook voor de bezoekersregeling.

Het college onderzoekt de mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Zo onderzoekt de gemeente of er een ondergrondse parkeergarage bij het project Sonneborn kan komen. Dit is een nieuwbouwproject aan het Spaarne in Haarlem-Noord. Een ander voorbeeld is een plek aan de Oudeweg waar tijdelijk een parkeergarage komt.

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Het is nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zullen zijn op de parkeerbaten en -lasten. Daarom stelt het college voor om tot en met 2026 een tijdelijk parkeerfonds in te stellen.

#### Aanpassing: Ja

0335

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt West, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De

Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.



De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](#)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt-west onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

**Aanpassing:** Nee

**0336** Zelf ben ik het absoluut niet eens met dit plan. Ik denk dat de hoeveelheid auto's niet of minimaal zal afnemen. Waardoor en geen parkeerplekken zullen vrijkomen zoals de gemeente beoogt. Waardoor ook het 'belofde groen' niet gerealiseerd kan worden. Daarnaast vind ik het ook een flinke lasten verzwarende, samen met de gedaalde koopkracht. Al met al een heel onvriendelijk plan voor de burgers van Haarlem (en ik zelf bezit niet eens een auto!)

En nog als aanvulling op mijn eerdere reactie. Het aantal bussen/lijnen is ook aanzienlijk minder geworden/versoberd. Mocht dit plan wel ingevoerd worden dan mogen die lijnen ook wel weer terug naar de oude dienstregeling zo dan niet vaker/meer rijden.

**Reactie college: B, H, M**

Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk veroorzaakt door auto's van bewoners. Bij een lagere parkeerdruk kan het college op verantwoorde wijze parkeerplaatsen opheffen en meer groenvoorzieningen aanbrengen.

**Aanpassing:** Nee

**0337** Beste gemeente, wij wonen met plezier in Haarlem noord en hebben geen last van geen parkeerplek vinden. Het invoeren van een vergunning en zeker ook 1 gebied niet, is een beetje raar en idealistisch en naar mijn mening nergens voor nodig omdat het gewoon goed gaat in de wijken. Je zadelt nu 1 wijk op met mensen die niet willen betalen voor de vergunning. Mochten jullie dit toch doorvoeren, want ik denk dat het toch gaat gebeuren stop dan de opbrengsten in het openbaarvervoer door bijvoorbeeld iedere 5 minuten tussen spaarne gasthuis en het station een bus te laten rijden zodat wij als bewoners voordeel hebben en wij niet de gemeente spekken zonder er iets voor terug te krijgen. Gebruik voor nieuwbouw ook geen wished in place regels voor hoeveel auto's er per woning zullen zijn. Wees reeel en dan maken we het voor een ieder makkelijker en niet lastiger nu iedereen al veel extra kosten door de inflatie heeft. Dit soort beleid maakt wel dat ik ga overwegen om Haarlem te gaan verlaten...

**Reactie college: A, F, H, M**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85%

en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat. Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

**0338** Ik denk dat dit beleid voor veel oponthoud en foutparkeren leidt in bijvoorbeeld groenstroken. Veel Haarlemmers hebben nu eenmaal al een auto, soms zelfs 2. Bij ons in de buurt is het al bijna niet te doen om je auto op een zondagmiddag kwijt te kunnen. Ik ben zeker voor meer groen, maar maak dan een grote ondergrondse parkeergarage. Als het toch nieuwbouw wordt, hoef je er niet eens voor te slopen.

**Reactie college:** K

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Hierdoor is de kans groter dat er voor uw auto een parkeerplaats beschikbaar is in de buurt van uw woning.

Het college zet in nieuwbouwwontwikkelingen in op het realiseren van extra parkeerplaatsen voor bestaande bewoners. Zo onderzoekt de gemeente of er een ondergrondse parkeergarage bij het project Sonneborn kan komen. Dit is een nieuwbouwproject aan het Spaarne in Haarlem-Noord.

**Aanpassing:** Nee

**0339** Betreft: nota uitwerking parkeerregulering.  
Haarlem, 11 november 2022

Ik ben het niet eens met het mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem. vooral voor wat betreft het parkeertarief per uur. Men heeft geen rekening gehouden met de consequenties voor bezoek aan ouderen, die door deze maatregelen mogelijke geen, of in ieder geval minder, bezoek ontvangen en daardoor mogelijk vereenzamen. Bovendien zijn de parkeerkosten van EUR 3,80 per uur tot 23.00 uur heel hoog. In andere wijken is er een lager tarief of kan men parkeerminuten kopen voor bezoek tegen een laag tarief. Ouderen ontvangen over het algemeen overdag bezoek en dan zijn er geen problemen met parkeren, omdat er dan veel vrije plekken zijn. Als er al parkeerproblemen zijn, dan zijn die er pas na 17.00 uur. Parkeren op eigen terrein is in de meeste wijken, bijv. de Amsterdamse Buurt, niet mogelijk, ook zijn er in de buitenwijken geen parkeergarages of parkeerterreinen waar je de auto veilig kunt parkeren. Ook het openbaar vervoer is meestal geen optie.

Bovendien worden de meeste problemen voor voetgangers of rollators, rolstoelen, kinderwagens enz. niet veroorzaakt door de geparkeerde auto's, maar door de op de stoep geparkeerde (bak)fietsen en scooters.

De voorgenomen vervanging van parkeerplaatsen voor auto's voor fiets-parkeerplekken is volgens mij een maatregel die overbodig is. Wie gaat bijv. zijn fiets of scooter aan het eind van de straat parkeren als hij of zij in het midden woont? Wordt daar dan op gehandhaafd?

Misschien is het een idee als de gemeente zorgt voor een bewaakte parkeerplaats voor bedrijfswagens, die nu veel plek innemen, voordat er aan andere maatregelen wordt gedacht. Bedrijfswagens + particuliere auto's per woning zorgen voor de meeste parkeerproblemen.

Mocht blijken dat het parkeren van bedrijfswagens elders niet voldoende plekken oplevert, dan zou het verstrekken van de parkeervergunning m.i. eerlijker zijn als er per woning in eerste instantie 1 vergunning wordt verstrekt voor een particuliere auto of eigen bedrijfswagen en daarna, voor zover het "plafond" dat toelaat, vergunningen te verstrekken voor een 2e of 3e auto. Ook zou minimaal 1 vergunning overdraagbaar moeten zijn aan nieuwe bewoners bij verhuizing of verkoop van de woning.

Voor wat betreft het Canadees parkeren: in smalle straten moet je wel, alleen al vanwege de vele bredere auto's van particulieren en de busjes van pakketbezorgers, die midden op de weg parkeren, waardoor fietsers er niet meer langs kunnen zonder beschadigingen aan de geparkeerde auto's te veroorzaken. Schade verhalen is dan meestal niet mogelijk, omdat de dader niet te achterhalen is. Dit moet gewoon mogelijk blijven, zolang voetgangers niet gehinderd worden.

Kortom, ik ben tegen de voorgenomen parkeerregulering en vind dat er een referendum in de wijken moet komen met een goede uitleg van de voorgenomen plannen en tarieven.

Gelieve mijn naam niet te vermelden op internet!

**Reactie college:** A, J, P

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen.

**Aanpassing:** Nee

- 0340** Naar mijn mening is het Haarlemse bestuur op een verkeerde manier prikkels aan het geven aan (nieuwe) inwoners van Haarlem. Als gezin heb je een auto nodig. Al is het maar om tegen normaal tarief boodschappen je wekelijkse boodschappen te kunnen doen. De wijken in Haarlem-Zuid staan op het punt zeer zwaar uitgebreid te worden. Dit heeft met name invloed op drukte, maar boven alles luchtvervuiling. Qua lucht is Haarlem (zeer helaas) een zeer verontreinigde stad. Het zou in mijn ogen goed zijn om de betaalde parkeerzones die net uitgebreid zijn terug te draaien. Simpelweg omdat mensen gelukkiger worden van de mogelijkheid om zich zelfstandig met een auto te vervoeren. Laat mensen hun geld liever investeren in een elektrische auto. En maak parkeerplekken over de hele stad successievelijk en in eerste instantie door de hele stad verspreid uitsluitend beschikbaar voor volledig elektrische auto's (dus ook niet voor hybride).  
Maak daarnaast de parkeerplekken bij de nieuwbouwwoningen 100% uitsluitend beschikbaar voor volledig elektrische auto's. (Dus geen half welk met hybride. We willen volledig schone lucht. Geen longaanandoeningen op termijn.)  
Én maak tot slot de voorzieningen aan de rand van de stad (voor enkele jaren of decennia tijdelijk) beschikbaar om mensen snel van die plek op een groene manier naar hun huis of bezoek te reizen. Parkeer je vuile auto aan de rand. En fiets de rest bijv met een elektrische bakfiets met je kinderen naar je bestemming. Je bent binnen 10 minuten van Haarlem Zuid (rond Spaarne Gasthuis) in het centrum van de stad. Dat kan prima geregeld worden als de voorzieningen uitermate makkelijk en tegen zeer laag tarief beschikbaar wordt gesteld. Het moet je niet een half uur of één uur extra reistijd kosten, zoals dat nu het geval is als je rondom een treinstation parkeert en dan op de trein moet gaan zitten wachten. Dan ben je ook veel minder vrij om je snel door of rond de stad te bewegen.

**Reactie college:** O

Het college vindt het niet verantwoord om alle parkeerplaatsen in de stad uitsluitend te bestemmen voor elektrische voertuigen omdat op dit moment nog een groot deel van de auto's niet elektrisch is en hierdoor is sprake van minder dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit is niet efficiënt.

**Aanpassing:** Nee

- 0341** Parkeren in de wijk moet toegankelijk blijven voor de bewoners van de stad. Openbaar vervoer is niet voor iedereen een optie wegens het bereiken van werk/andere bestemmingen. Openbaar vervoer is en blijft helaas niet overal goed beschikbaar.

Verder wonen er genoeg mensen in de stad die dagelijks naar hun werk/klanten moeten met de auto en dus ook toegang moeten houden tot de mogelijkheid voor parkeren.

Waar je in de stad dicht bij het centrum nog de optie hebt voor een openbare parkeergarage (Cronjé bijvoorbeeld), geldt er voor de nieuwe voorgestelde parkeerzone D dat parkeren aan de straat lastig is.

Ik denk dat betaald parkeren hier zowel een oplossing als een probleem kan vormen. 100% voor het invoeren van betaald parkeren, maar er moet wel genoeg parkeerplek beschikbaar blijven voor de bewoners die afhankelijk zijn van de auto voor vervoer. Dat betekent wat mij betreft dat er desnoods

plek bij moet komen als er niet voldoende plek voor de bewoners blijkt (voornamelijk buiten kantoortijden). Bezoekers van de stad kunnen betaald gebruik maken van de plekken die niet in gebruik zijn (voornamelijk binnen kantoortijden) of de betaalde garages en (betaalde) parkeerplaatsen van bedrijven.

Dit hoeft voor het milieu ook geen probleem te vormen, als de gemeente Haarlem bij de parkeerplaatsen blijft investeren in laadpalen. Elektrisch rijden lijkt er te zijn om te blijven en dus moeten we dit juist aanmoedigen. Uiteindelijk wordt de stad schoner en behouden de bewoners hun recht op vrije keuze voor het juiste vervoer welke zijn nodig hebben.

**Reactie college:** K, O

De Nota uitwerking parkeerregulering bevat een overgangsregeling voor de 1e en 2e auto van huidige bewoners. Voor nieuwe bewoners biedt het college parkeergelegenheid voor de 1e auto, ook als hiervoor (tijdelijk) het vergunningenplafond wordt overschreden.

**Aanpassing:** Nee

**0342** Dat er wordt nagedacht over parkeerbeleid is begrijpelijk. Dat je als nieuwe bewoner je auto niet in Haarlem kan parkeren en daarmee op een wachtlijst komt vind ik onbegrijpelijk. Wanneer iemand in Haarlem gaat wonen, gaat er op die plek ook iemand weg. er zijn ook andere oplossingen voor minder auto's op straat. Zo parkeren bewoners in Amsterdam hun auto in de parkeergarages. De toon van de wethouder van Leeuwen dat je dan maar met de fiets moet reizen vind ik aanmatigend en ongepast. Mensen staan nog altijd vrij om hun eigen keuzes daarin te maken.

**Reactie college:** Voor nieuwe bewoners biedt het college parkeergelegenheid voor de 1e auto, ook als hiervoor (tijdelijk) het vergunningenplafond wordt overschreden.

**Aanpassing:** Nee

**0343** Ontvangen op 21-11-2022:  
 Aan: Griffie gemeente Haarlem, ter verspreiding aan burgemeester, wethouders en raadsleden ter bespreking bij de plannen uitbreiding betaald parkeren  
 Van: , Haarlem  
 Datum : 21 november 2022  
 Betreft: Voorgenomen uitbreiding betaald parkeren in 11 wijken van Haarlem  
 Hierbij deel ik u mede dat ik protest aanteken tegen de voorgenomen wijziging uitbreiding betaald parkeren in 11 wijken van Haarlem.  
 Met betrekking tot de tot op heden gevolgde procedure merk ik op :  
 1) dat ik als bewoner niet persoonlijk door gemeente ben benaderd over de voorgenomen wijziging  
 2) in de communicatie door de gemeente gesproken wordt over invoering in wijken en kwartieren. Pas in een kaart in bijlage bij de plannen wordt duidelijk om welke buurten het gaat. Veel mensen in mijn omgeving weten wel in welke buurt zij wonen, welke wijk wisten zij niet. Bijgevolg waren zij van mening dat de voorgenomen wijziging niet op hen van invloed was. Het komt mij voor dat meer mensen door de gehanteerde terminologie, de gevolgen van de voorgenomen wijziging voor hen ontgaan zijn.  
 De gevolgde procedure vind ik onzorgvuldig.  
 Met betrekking tot de inhoud, in aanvulling op het gestelde bijlage 2 waarnaar ik korthedshalve verwijs, merk ik op:  
 1) dat bij een peiling door het Haarlems Dagblad, zie bijlage 1, zijn 28 % van de mensen die gereageerd hebben het eens zijn met de stelling " In meer Haarlemse wijken betaald parkeren invoeren is een goed idee." en 72 % van de mensen zijn het oneens met die stelling. Iets voor de Raad om terdege kennis van te nemen bij bespreking van de voorgenomen wijziging uitbreiding betaald parkeren.

2) volgens de voorgenomen moeten voorgenomen wijzigingen bijdragen aan een betere bereikbaarheid door hulpdiensten als politie en brandweer. Een van de voorgenomen wijzigingen betreft het tegengaan en beboeten van "Canadees parkeren", oftewel met twee wielen op de stoep. Door "Canadees parkeren", is dus meer ruimte beschikbaar op de rijbaan, voor hulpdiensten als politie en brandweer, de voorgestelde maatregel werkt dus het beoogde doel tegen.

Zoals aangegeven verwijs ik kortheidshalve, naar bijlage 2, met het verzoek terdege kennis te nemen van deze bijlage.  
Vriendelijke groet,

Bijlagen, 2

Bijlage 2 bij memo inzake voorgenomen wijziging parkeerbeleid Haarlem uiteenzetting op Nextdoor

Wethouders Bas van Leeuwen en Robbert Berkhout, die verantwoordelijk zijn voor het parkeerbeleid in Haarlem, kijken er niet raar van op. Halverwege de inspraakprocedure op het voorstel om per 2024 betaald parkeren in te voeren in elf wijken buiten het centrum, staat de teller op 630 zienswijzen. En de komende twee weken komen er daar nog meer bij weten ze, zeker ook omdat ze de Haarlemmers zelf oproepen hun mening te geven. Deze week is een film op de gemeentelijke site gelanceerd waarin de wethouders hun beleid, dat zo onder vuur ligt, duidelijker uitleggen. "We begrijpen dat niet iedereen die bestuurlijke nota's doorspit", zegt wethouder Robbert Berkhout.

"En we begrijpen dat het veel losmaakt bij mensen", zegt hij in reactie op de enorme hoeveelheid zienswijzen die nu al zijn ingediend. En zoveel heeft de gemeente Haarlem nog niet eerder ontvangen op een beleidsvoorstel. "Het is in ieder geval goed dat mensen ons weten te vinden. We kijken of we het beleid hier verder mee kunnen aanscherpen."

Maar dat het betaald parkeren ingevoerd wordt, staat al als een paal boven water, laten de twee wethouders weten in een uitgebreid vraaggesprek dat dit weekend bij NH Nieuws verschijnt. Daarin proberen ze duidelijk te maken waarom ze het betaald parkeren als enige oplossing zien voor een stad, die anders volgens hen helemaal vast loopt.

Aanpassingen maken

De bewoners krijgen volgens hen nog wel alle kans om mee te praten over hoe het beleid wordt ingevoerd en er zullen na de beantwoording van de honderden bezwaren ook wel aanpassingen volgen. zoals over hoe om te gaan met de aangrenzende wijken waar het betaald parkeren nog niet wordt ingevoerd. In die wijken is de parkeerdruk niet hoog genoeg volgens de norm die de gemeente nu stelt. Maar waar bewoners wel bang zijn voor het zogenoemde waterbedeffect.

Maar ook gaan de wethouders berekeningen laten doen over de h.....

REACTIE GRIFFIE OP MEMO AAN B&W ENRAADSLEDEN

"Geachte heer ,

Het onderwerp waarover u schrijft, is reeds besproken in de commissie Beheer van 03-11 jl. Mocht u bezwaar willen indienen, kan dit via de volgende website: <https://haarlem.nl/inspraak-parkeernormen#/nieuw>"

1) Mededeling wekt verbazing, de inspraakprocedure loopt immers tot november, hoezo geen stukken meer naar B&W en raadslede. Als dat al zo is, hoezo, dat niet gemeld in de procedure? VERBIJSTEREND

2) Op de website is uploaden van documenten niet mogelijk en ruimte beperkt.

Maar uw mening horen wij graag????? Er is naar mijn mening heel erg veel ruimte voor verbetering.....

Ontvangen op 30-11-2022:

Hierbij deel ik u mede dat ik protect aantreken tegen de voorgenomen wijziging uitbreiding betaald parkeren in 11 wijken van Haarlem. Met betrekking tot

de tot op heden gevolgde procedure merk ik op : dat ik als bewoner niet persoonlijk door gemeente ben benaderd over de voorgenomen wijziging in de communicatie door de gemeente gesproken wordt over invoering in wijken en kwartieren. Pas in een kaart in bijlage bij de plannen wordt duidelijk om welke buurten het gaat. Veel mensen in mijn omgeving weten wel in welke buurt zij wonen, welke wijk wisten zij niet. Bijgevolg waren zij van mening dat de voorgenomen wijziging niet op hen van invloed was. Het komt mij voor dat meer mensen door de gehanteerde terminologie, de gevolgen van de voorgenomen wijziging voor hen ontgaan zijn. De gevolgde procedure vind ik onzorgvuldig. Met betrekking tot de inhoud, in aanvulling op het gestelde bijlage 2 waarnaar ik korthedshalve verwijs, merk ik op: dat bij een peiling door het Haarlems Dagblad, zie bijlage 1, zijn 28 % van de mensen die gereageerd hebben het eens zijn met de stelling " In meer Haarlemse wijken betaald parkeren invoeren is een goed idee." en 72 % van de mensen zijn het oneens met die stelling. Iets voor de Raad om terdege kennis van te nemen bij bespreking van de voorgenomen wijziging uitbreiding betaald parkeren. Volgens de voorgenomen moeten voorgenomen wijzigingen bijdragen aan een betere bereikbaarheid door hulpdiensten als politie en brandweer. Een van de voorgenomen wijzigingen betreft het tegengaan en beboeten van "Canadees parkeren", oftewel met twee wielen op de stoep. Door "Canadees parkeren", is dus meer ruimte beschikbaar op de rijbaan, voor hulpdiensten als politie en brandweer, de voorgestelde maatregel werkt dus het beoogde doel tegen. Zoals aangegeven verwijs ik korthedshalve, naar bijlage 2, met het verzoek terdege kennis te nemen van deze bijlage.

#### Inhoud bijlage:

Wethouders Bas van Leeuwen en Robbert Berkhout, die verantwoordelijk zijn voor het parkeerbeleid in Haarlem, kijken er niet raar van op. Halverwege de inspraakprocedure op het voorstel om per 2024 betaald parkeren in te voeren in elf wijken buiten het centrum, staat de teller op 630 zienswijzen. En de komende twee weken komen er daar nog meer bij weten ze, zeker ook omdat ze de Haarlemmers zelf oproepen hun mening te geven. Deze week is een film op de gemeentelijke site gelanceerd waarin de wethouders hun beleid, dat zo onder vuur ligt, duidelijker uitleggen. "We begrijpen dat niet iedereen die bestuurlijke nota's doorspit", zegt wethouder Robbert Berkhout.

"En we begrijpen dat het veel losmaakt bij mensen", zegt hij in reactie op de enorme hoeveelheid zienswijzen die nu al zijn ingediend. En zoveel heeft de gemeente Haarlem nog niet eerder ontvangen op een beleidsvoorstel. "Het is in ieder geval goed dat mensen ons weten te vinden. We kijken of we het beleid hier verder mee kunnen aanscherpen." Maar dat het betaald parkeren ingevoerd wordt, staat al als een paal boven water, laten de twee wethouders weten in een uitgebreid vraaggesprek dat dit weekend bij NH Nieuws verschijnt. Daarin proberen ze duidelijk te maken waarom ze het betaald parkeren als enige oplossing zien voor een stad, die anders volgens hen helemaal vast loopt. Aanpassingen maken De bewoners krijgen volgens hen nog wel alle kans om mee te praten over hoe het beleid wordt ingevoerd en er zullen na de beantwoording van de honderden bezwaren ook wel aanpassingen volgen. Zoals over hoe om te gaan met de aangrenzende wijken waar het betaald parkeren nog niet wordt ingevoerd. In die wijken is de parkeerdruk niet hoog genoeg volgens de norm die de gemeente nu stelt. Maar waar bewoners wel bang zijn voor het zogenoemde waterbedeffect.

Maar ook gaan de wethouders berekeningen laten doen over de hoogte van de vergunningentarieven, na vragen van politieke partijen in een raadscommissievergadering. Daarnaast gaan ze kijken naar de optie om nieuwe Haarlemmers die naar de stad verhuizen, niet direct aanspraak te laten maken op een vergunning voor hun auto. Hoop op minder auto's

Deze aanscherping van het beleid wordt gevraagd door een groot deel van de gemeenteraad. En dat was juist waar de wethouders in eerste instantie hun vingers niet aan wilden branden, hoewel ze denken dat als er minder vergunningen komen er minder auto's in de stad zullen rondrijden. "Als jij wil verhuizen naar Haarlem, omdat je dan groter wil wonen dan in het centrum van Amsterdam, kom je op een wachtlijst. Maar tegen de tijd dat die mensen dan aan beurt zijn, dan denken ze misschien 'het bevalt met zo goed met de fiets naar de zuidas te gaan, ik heb die auto niet meer nodig'", hoopt wethouder Bas Van Leeuwen. HOHOHO! Onze regenten geven er nu een draai aan! Was hun handelwijze eerst: we drukken dit plan er zo ongemerkt mogelijk door, nu zijn ze BLIJ dat het zoveel losmaakt! Dit is bestuurdersjargon op en top: stuit je op tegenstand, voeg je dan als een Judaspaard bij de kudde mustangs en leid die kudde alsnog richting jouw agenda.

Die agenda is duidelijk: het Bestuur is – onder een groen sausje – uit op ons geld, honderden euro's per jaar voor wat nu gratis is. Zie de Nota uitbreiding betaald parkeren, ergens achterin, in paragraaf 4, op by the way toon: DE GEMEENTE DERFT VEEL INKOMSTEN ALS HET PLAN NIET WORDT DOORGEZET. Dan: wanneer worden bestuurders fel? Als hun ambitie in het geding is; hun prestige binnen de partij; hun herverkiesbaarheid in 2026. Linksom of rechtsom, de heren Van Leeuwen en Berkhout zullen hun plannen doordrukken. We zijn als wijkbewoners mooi klaar met deze regenten & hun strikt persoonlijke agenda.

Nog even op een rij:

- De Gemeente stelt als voorwaarden voor de invoering van betaald parkeren: de wijkbewoners moeten het willen (draagvlak) en 85% van de parkeerplekken in die wijk is permanent bezet (parkeerdruk).
- De wijkbewoners geven in een draagvlakonderzoek en masse (>75%) aan dat ze geen betaald parkeren in hun wijk willen.
- De gemeente veegt die cijfers onder het kleed.
- Er is in geen van de betreffende wijken sprake van een parkeerdruk 85%+. De bewoners geven dit ook bij harhaling aan.
- Het parkeerdrukonderzoek blijkt (op aanvraag lazen we dit) in coronatijd te zijn uitgevoerd: Iedereen werkte toen thuis, de scholen waren gesloten.
- De Nota is een overheids Besluit. De Gemeente moet dit Besluit allereerst als Ontwerpbesluit ter inzage leggen ingevolge de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Wat houdt dit in? Als wijkbewoners/direct belanghebbenden hebben wij het recht om zienswijzen (= bezwaren) in te dienen die de Gemeente moet meenemen in de considerans (= overwegingen) om het Besluit al of niet door te voeren.
- Zijn wij, de direct betrokken wijkbewoners daarover aanstonds niet tevreden, dan kunnen wij een bezwarenprocedure aanspannen bij de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State (RvS). Het gaat hier immers om een geschil tussen belanghebbende burgers en hun bestuur.
- Naast dit alles, zijn er voldoende gronden om ook een klacht over Onbehoorlijk bestuur bij de RvS neer te leggen wegens:
  - o Het negeren van de resultaten van draagkrachtonderzoek en daaruit volgende toezeggingen (zwart op wit);
  - o Het niet eens meer laten uitvoeren van zo'n onderzoek (zoals in de Bomenbuurt en de Planetenbuurt);
  - o Het in corona/lock down tijd laten uitvoeren van een onderzoek naar parkeerdruk;
  - o Het schimmig zijn in publicaties/aankondigingen (Ter Cleeffkwartier i.p.v. de wijknamen die iedereen kent).
  - o Het vooruitlopen op de Awb-procedure door nu reeds te stellen dat de plannen zullen

worden doorgezet. Beetje dom. Ik quote nog even het bericht met de uitspraken van de heren Van Leeuwen en Berkhout.

- "We begrijpen dat niet iedereen die bestuurlijke nota's doorspilt" Dit is écht bestuurlijk arrogantie.

Gelukkig: onder het Janhagel bevinden zich nog mensen die de Nota heel goed kunnen doorspitten!

- In die wijken is de parkeerdruk niet hoog genoeg volgens de norm die de gemeente nu stelt."

Hier voeren de heren zelf aan wat ook voor onze wijken geldt – en wat zij onder de het kleed schuiven – hoe dubbel kun je zijn!

- "Het is in ieder geval goed dat mensen ons weten te vinden. We kijken of we het beleid hier verder mee kunnen aanscherpen." Hier spreken de heren reeds over het aanscherpen van (door te voeren beleid). Even wachten op de Awb procedure, mannen! En dan het toppunt!

- Maar dat het betaald parkeren ingevoerd wordt, staat al als een paal boven water."

Hier staat het dus, klip en klaar! Elke bestuursrechter veegt hier de vloer mee aan.

Gelukkig nog een uitswinger:

- Maar tegen de tijd dat die mensen dan aan beurt zijn, dan denken ze misschien 'het bevalt met zo goed met de fiets naar de Zuidas te gaan, ik heb die auto niet meer nodig'" Hier zou een bestuurder aan het woord moeten zijn die op het pluche zit met ieders belang voor ogen. In ons geval: de minder valide wijkbewoner, de oudere wijkbewoner, de werkende wijkbewoner die moet forensen en niet kan vertrouwen op het verslechterde OV, de mantelzorgster met haar hulpbehoevende moeder, de verloskundigenpraktijk waar je dag en nacht terecht moet kunnen, de apotheek... HELAAS: hier is de bestuurder aan het woord die denkt vanuit zijn eigen Zuidas-bubbel. Als ik de communicatie-adviseur van zijn partij was, zou ik toch even achter mijn oren krabben. Beetje dom!

Ten slotte. Wijkbewoners – laat je niet in de luren leggen – deze race is nog lang niet gelopen, wat de betrokken regenten ook beweren.



Dit is géén 1-2-tje tussen College van B&W en Gemeenteraad. Dit is een geschil tussen burgers en hun Bestuur en daar is een heel solide wetsgang voor! We zien deze regenten in Den-Haag, aan de Kneuterdijk, bij de Raad van State! Tot dan!

---

**Reactie college: A, E, F, I, J, O**

Het college kiest voor de invoering van parkeerregulering in complete wijken. Om deze reden wordt in de Nota uitwerking parkeerregulering en de communicatie gebruik gemaakt van de officiële wijknamen. De gemeente heeft meerdere reacties ontvangen dat niet altijd duidelijk is welke buurten in welke wijken vallen. Op de website van de gemeente Haarlem is daarom de kaart van Haarlem met de wijk- en buurtindeling toegevoegd aan de pagina over de uitbreiding van betaald parkeren. Daarnaast hebben wij dit in de aangepaste beleidsnota nader verduidelijkt. In het vervolg is hier extra aandacht voor.

---

**Aanpassing: Ja**

- 0344** Geachte heren, dames, hoewel ik ervan overtuigd ben dat mijn reactie geen enkele invloed op uw parkeerbeleid zal hebben lijkt het mij wel goed om mijn gedachten hierover onder uw aandacht te brengen. Ik woon in de Potgietestraat. Wij ontvingen van u een schrijven dat u de parkeeroverlast wilt terugbrengen en om die reden parkeertarieven wilt invoeren, ook voor de bewoners. Dit laatste grieft. Het lijkt erop dat u met uw beleid het bezit van een auto tracht te ontmoedigen, feitelijk onmogelijk probeert te maken. Wanneer de kosten voor het bezit van een auto met uw beleid dermate hoog worden is het bezit van een auto voor veel mensen in de wijk onmogelijk. Het bezit van een auto is dan alleen voor huishoudens met een hoog inkomen realiseerbaar. Het is begrijpelijk wanneer u een tweede auto belast, beslist niet het bezit van één auto. Er is dan ook geen enkele reden om bewoners hiermee te belasten. Bewoners zorgen niet voor parkeeroverlast. Dit zijn parkeerders niet woonachtig in deze buurt. U ondervindt geen tot zeer weinig steun voor uw beleid in onze buurt. De inkomsten (inkomenspolitiek) zijn voor u belangrijker dan de wil en wens van de bewoners en het vertrouwen in de politiek.

---

**Reactie college: G, O**

U geeft aan dat in uw buurt zogeheten 'vreemddarkeerders' tot parkeeroverlast leiden. Juist met parkeerregulering kan het college deze overlast tegengaan.

---

**Aanpassing: Ja**

- 0345** Beste gemeente Haarlem,  
Het is niet aanvaardbaar dat zonder gedegen onderzoek in elke willekeurige wijk van Haarlem parkeergeld ingevoerd wordt. Naast de redenen die al vaak benoemd zijn wil ik graag deze 2 aanvoeren:
- Niet in alle buurten waar het parkeergeld zal ingevoerd worden is er daadwerkelijk een overbelasting aan voertuigen. Zie b.v. de Planetenbuurt. Maar veel belangrijker:
  - Het zeer hoge tarief voor de 2e auto is totaal buiten proportie en een duidelijk teken van (vrouwen-)discriminatie. Wat is er aan de hand? Door de nog steeds geldende realiteit in veel gezinnen, dat de man beter gepromoveerd is in zijn werk als de vrouw, zijn het meestal de mannen die een grote leaseauto van de zaak of een eigen grote auto kunnen rijden. Daardoor wordt de meestal veel kleinere auto van de vrouw als de 'Nice to have' 2e auto gezien. Maar: de vrouw managed het hele gezinsleven van de boodschappen, de kinderen en de mantelzorg met deze auto. Deze auto is geen luxe, maar een echt noodzaak om alles voor elkaar te krijgen. Door het nieuwe prijsbeleid van de gemeente zullen veel gezinnen moeten besparen op deze 2e auto. En dat gaat in de meeste gevallen ten nadelen van de vrouw, want de grote gezinsauto van de zaak die gaat echt wel blijven.

---

**Reactie college: E, G**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een



verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

**Aanpassing:** Nee

0346 Parkeren Haarlem 30 november 2022

L.S., Inspraak op parkeernormen Haarlem

Op een aantal plaatsen in Haarlem is de parkeerdruk hoog. Het lijkt wenselijk daar een parkeerbeleid op los te laten.

Er wordt gerekend met een 85% norm, maar hoe je dat meet en wanneer is onduidelijk.

Iemand kwam met een interessante reactie en stelde dat er overdag sowieso geen probleem is en dat er dan ook geen parkeertarieven in rekening gebracht hoeven te worden en dan ook niet te worden gehandhaafd. Dit scheelt aanzienlijk in de kosten.

Een goed idee dat zeker meegenomen moet worden in de besluitvorming. Het zal vast wel in delen van de stad mogelijk zijn.

Aangezien het wel een probleem is dat de openbare ruimte als parkeerruimte gebruikt wordt door niet bewoners zou hiervoor met de betrokkenen afspraken gemaakt kunnen worden.

En dan. Hebben nieuwe bewoners geen recht op een parkeerplek? Dat kan toch niet.

Mensen zijn tegenwoordig dolblij als ze een woning kunnen huren en zullen dan in eerste instantie alles accepteren om de woning maar te krijgen, maar dat kan toch niet? Hebben die mensen geen recht op een eigen auto?

En nog een probleem met de bewoners die een eigen garage/werkplaats/hobbyruimte hebben.

Veel mensen hebben een garage waar een auto gestald zou kunnen worden, maar dat kan zeker niet in iedere garage.

Vaak zijn garages ook te klein voor de huidige moderne auto.

Er zijn mensen die hun garage voor andere zaken gebruiken zoals opslag, stalling van motoren en fietsen, hobbyruimte, kantoorruimte, uitbreiding woning etcetera.

En dan. Wilt u deze mensen straffen voor het gebruik van hun woning op een door hen gewenste manier? Door deze mensen alleen een 2e veel duurdere parkeervergunning te verlenen. Dat kan toch niet?

Een bijzondere categorie is de camper. Natuurlijk lijkt dat een onwenselijk gebruik van de schaarse openbare ruimte, maar als iemand een busje of camper gebruikt als hoofdvervoermiddel in plaats van een reguliere auto dan moet dat toch kunnen. Het neemt dan geen extra parkeerruimte in beslag. Het zou zelfs de aanschaf van extra autos en extra parkeerdruk voorkomen.

Maar wat kan dan wel, ook al kost het geld?

Geef de mogelijkheid om tegen een zo laag mogelijke vergoeding de 2e auto in een stalling of op een parkeerplaats elders te stallen. Boven de grond, op de grond, of onder de grond.

Bevorder het gebruik van deelautos.

Stel een denktank samen van inwoners en/of deskundigen die geschikte parkeeroplossingen kunnen proberen te vinden.

En begin voor het definitief in te voeren met proefgebieden. Dan kan er ook een groter draagvlak gevonden worden.

Hoogachtend,

**Reactie college: E, M**

Het college biedt nieuwe bewoners parkeergelegenheid voor de 1e auto, het vergunningenplafond is bepalend of ruimte is voor de 2e auto (waarvoor men eventueel op een wachtlijst terecht komt). Een garage (het zogenoemde parkeren op eigen terrein) wordt alleen aangemerkt als parkeerplaats als deze ook daadwerkelijk geschikt is voor het parkeren van een auto.

In verschillende wijken is ook overdag sprake van een verhoogde parkeerdruk, daarom kiest het college voor een tijdsvenster dat overdag geldt. Ook geldt dat parkeerregulering wordt uitgebreid op basis van het bestaande parkeerbeleid in Haarlem. Parkeerregulering heeft op momenten waarop niet betaald hoeft te worden ook een positief effect op de parkeerdruk (bijvoorbeeld een 3e auto waar geen bewonersparkeervergunning voor aangevraagd kan worden, verdwijnt veelal op alle momenten van de dag/week uit de wijk).

**Aanpassing: Nee**

**0347** Ik begrijp dat de gemeente Haarlem per definitie geen parkeervergunning verleent voor kampeervoertuigen. Dit vind ik vreemd, want het artikel van de APV ziet op 'Parkeerexcessen' (afdeling 1 van hoofdstuk 5) en artikel 5:6 onder a geeft aan dat een kampeervoertuig 'niet langer dan drie achtereenvolgende dagen' geparkeerd mag worden. Dit impliceert dat wel meerdere malen per jaar of zelfs per (deel van de) maand een kampeervoertuig maximaal drie dagen ergens – dus ook in een gebied waar plicht voor parkeren met een parkeervergunning voor bewoners en bezoekers geldt of gaat gelden, lettend op het voorstel dat nu in de inspraak is – geparkeerd mag worden.

Moet het kampeervoertuig dan als 'bezoek' worden gezien in die periode(s) of kan zonder parkeervergunning geparkeerd worden zonder kans te lopen op een bon voor naheffing door de gemeente?

Het komt mij voor dat ten onrechte geen parkeervergunning kan worden verkregen. Want ook met parkeervergunning blijft bestaan, dat de APV voorschrijft dat het voertuig maximaal 3 dagen mag staan.

Meer principieel komt daarbij dat het al dan niet gebruik maken van de reductie in motorvoertuigenbelasting een nationale maatregel is van de Regering via de Belastingdienst. En het is niet aan de gemeente de Belastingdienst te corrigeren.

Het huidige APV-artikel discrimineert bepaalde types kampeervoertuigen (de zogenaamde buscampers) op oneigenlijke gronden, omdat deze niet of nauwelijks in uiterlijk afwijken van een standaard busje/bestelauto die niet onder deze regel van de APV valt. Van een parkeerexces waarop deze afdeling van de APV ziet, is dan volgens mij ook geen sprake.

Nog een vraag:

Is voor een auto van minder dan 6 meter lang en 2,40 meter hoog die als personenauto of bestelauto staat geregistreerd bij de RDW en waarvoor het volledige bedrag aan motorrijtuigenbelasting wordt betaald, wel een parkeervergunning te verkrijgen, ongeacht het uiterlijk van een dergelijk voertuig?

Met vriendelijke groet,

N.B. Hoe gaat de gemeente om met wijziging van geen parkeervergunningengebied naar wel vergunningengebied voor de buscampers die nu gedoogd worden, d.w.z. ondanks de registratie bij de RDW als kampeerwagens, niet afwijken van personenbusjes en (veelal) langer dan drie dagen geparkeerd staan?

**Reactie college:** Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) mogen campers, caravans en kampeerwagens maximaal 3 dagen in de wijk worden geparkeerd. Bij de gemeente kunt u een tijdelijke parkeervergunning aanvragen, op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning](http://haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning)).

Op basis van de Parkeerverordening kan voor motorvoertuigen (hetgeen daaronder wordt verstaan in het RVV 1990 met inbegrip van brommobielen) een parkeervergunning worden aangevraagd.

Voor de overgang van niet-gereguleerd naar gereguleerd gebied, zal sprake zijn van een waarschuwingsperiode.

**Aanpassing:** Nee

- 0348 Gereguleerd parkeren? Participatie? ==> wassen neus. Hoe kan dit doorgaan terwijl er nog niet is nagedacht over de consequenties! Wat gaat dit doen met eenzaamheid? Bezoekers vet laten betalen? Hoe gaan we om met mantelzorgers. Canadees parkeren? Je komt nu al bijna niet de straat in. Hoe gaan we dat doen met de vuilniswagens, brandweerauto's, ambulances, ....., ....., en zo zijn er nog vele nadelen. Wat een slecht doordacht plan. In het bedrijfsleven zou je zo'n team compleet afbranden. Kom naar Haarlem .... hoe dan? Oja deelauto's handig voor mijn buurtbewoners en mij als je door NL crosst. Antwoord: OV .... Die steeds onbetrouwbaarder wordt. Blijf maar weg uit Haarlem, totaal niet uitnodigend ....

**Reactie college:** P

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

U hebt recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als u een officiële indicatie of verklaring hebt. U krijgt dan extra tegoed gestort op uw digitale bezoekersregeling. Zie voor meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden

**Aanpassing:** Nee

- 0349 L. S. Voor de kas van de gemeente zal dit wel een goed plan zijn, maar voor de inwoners en bezoekers van de stad is het ronduit slecht te noemen. Als ik als voorbeeld de Amsterdamse buurt neem heb ik de afgelopen jaren waargenomen dat er veel huizen en flats zijn bijgekomen op plekken waar eerst openbare ruimte was (bv flat aan prins Bernardlaan en huizen en een school op het van Zeggelenplein (waar nu een onveilige verkeerschaos is als de kinderen naar school worden gebracht en gehaald) en huizen op de plek waar eerst de van Zeggelenschool stond) . Nu deze woningen bewoond worden door mensen die waarschijnlijk voor hun werk een auto nodig hebben om daar te komen (het OV is immers steeds minder) besluit de gemeente dat er ruimte kan worden gewonnen door auto's te verminderen. Onzin. Ruimte kan alleen worden gewonnen door minder mensen (dus huizen) per wijk te plaatsen. Aangezien niet iedereen in een wijk woont waar minder huizen per m2 staan en er dus nog plaats is voor de auto of zelfs garage, is het niet juist om deze bewoners in de wijken, die toch al opgepropt zitten, ook nog op extra kosten te jagen. Ook kunnen de hulpverleners van ouderen die in de wijk wonen (zoals bv huishoudelijke hulpen of verzorgende) niet meer hun werk doen als ze hun auto niet kunnen parkeren. Ik begrijp dat de gemeente graag invloed wil uitoefenen op de ruimte die Haarlem heeft, maar met deze parkeerregeling lost men dat niet op. Door te bezuinigen op de vuilnisophalendienst waardoor overal in de stad ondergrondse containers zijn geplaatst zijn ook veel parkeerplaatsen verloren gegaan. En hoewel in veel straten nu parkeerplekken op de stoep zijn gemaakt (bv Teding van Berkhoutstraat) en dat er mooi uitziet, is daar de verkeersveiligheid niet van toegenomen (Door de hoogte die nu ontstaan is, heb je als je uit een zijstraat komt geen goed overzicht meer). Ook zijn de trottoirs daar een stuk smaller van geworden en staan de fietsen in de weg. Deze herinrichting is door de gemeente bedacht en uitgevoerd maar door de inwoners betaald. Prachtig. Maar nu de gemeente er achter komt dat er toch wat haken en ogen aan de gemaakte plannen uit het verleden kleven, bedenken ze een nog slechter plan. Waar, qua kosten, nu alleen de bewoner uit de arbeidsbuurten (met de minste m2) voor op kunnen draaien. Kortom, ik vind het een waardeloos plan en zeker geen oplossing van 'jullie' probleem.

**Reactie college:** A, B, F

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

Bewoners met een officiële indicatie of verklaring hebben recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers en krijgen dan extra tegoed gestort op de digitale bezoekersregeling. Zie voor meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

Hulpverleners kunnen een parkeervergunning voor zorgverleners krijgen. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. Meer informatie over de parkeervergunning voor zorgverleners vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

**Aanpassing:** Nee

0350

Invoeren betaald parkeren HP2022-10-20 Wat krijgen de bewoners daarvoor terug? Beste raadsleden De centrale opgave is hoe gaan wij de fysieke leefomgeving met de 15-minutenstad op een duurzame manier inrichten? Het parkeren op straat loopt de spuigaten uit en begint een gevaar te worden voor de veiligheid en de leefbaarheid. U heeft gelijk met name waar een hoge adressendichtheid aanwezig is. Haarlem is dus op die locaties 'vol'. Conform de Omgevingsvisie kunt u alleen nog bouwen als de leefomgeving van de bestaande bewoners niet wordt aangetast. Ook het gemak van een auto in de buurt van de woning is de leefomgeving. Het is gedurfd om zo maar betaald parkeren in de verdichte wijken in te voeren zonder de alternatieven te overwegen en de compensatie duidelijk te maken. Overweeg de alternatieven Parkeervergunning voor de eerste auto à € 12,- (tarief Nijmegen), in het verleden al € 25,- voorgesteld, in combinatie met gratis parkeerplaatsen (met zonnepanelen) aan de randen van de stad voor 2e of volgende auto. Parkeervergunning à € 12,- alleen voor de wijken die vanwege de te lage parkeernorm extra zijn belast of waar de parkeerdruk al 85 procent of hoger is. Deelauto's worden beschikbaar gesteld in de logisch begrensde gebieden met betaald parkeren en/of een vergunningenplafond. Extra woningbouw en woningsplitsing in gebieden met vergunning parkeren is verboden. Biedt compensatie het is geen melkkoe Als de gemeente vasthoudt aan de hoge kosten dan worden aanzienlijke bedragen verdient die dan ook ingezet moeten worden als compensatie voor het ongemak, beperking en de extra overlast. Bouw met beperkingen Bouw alleen buiten de buurten met parkeervergunning en met hoge adressendichtheid Bij nieuw bouw het parkeren uit het zicht met gemiddeld min 1 parkeerplaats per woning In elke ontwikkelzone wordt een parkeergarage als mobiliteits-hub, energie-hub of met een vlindertuin gebouwd die ook voor het zelfde tarief toegankelijk is voor bewoners Zorg voor verkeersveiligheid Kunt u jaarlijks SMART aangeven welke verkeersveiligheid er wordt geboden? Welke verkeersmaatregelen gaat u invoeren om met spoed de meest gevaarlijke situaties minder onveilig te maken? Het OV wordt verbeterd en 30 km rijden wordt versneld ingevoerd Schenk aandacht aan leefbaarheid en toegankelijkheid Kunt u jaarlijks SMART aangeven welke leefbaarheid en toegankelijkheid wordt verbeterd? wilt u een handhaver aanstellen die controleert op auto's op de stoep, op hoeken en op overhangende takken waar dat de toegankelijkheid of verkeersveiligheid beïnvloed. Handhavers zijn niet nodig met een zichtbaar vignet op de ruit en sociale controle. Waar wordt het verkeerslawaaï verminderd en met hoeveel? Waar wordt de lucht schoner en met hoeveel? Waar wordt de stad groener en met hoeveel m<sup>2</sup> groen en bomen? Verlaag de prijs van een vergunning Waarom is de vergunning zo duur is? De kosten zijn namelijk niet vergelijkbaar met vele andere grote gemeenten. In Nijmegen zijn de kosten voor het centrum € 48,- per jaar (maximaal 1 vergunning per adres). Alle andere gebieden € 12,- voor 1e vergunning, € 240,- voor 2e vergunning en € 300,- voor 3e vergunning per jaar.

**Reactie college:** F, G, M

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie. Elke gemeente maakt haar eigen afweging ten aanzien van parkeertarieven.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

Het college hanteert in nieuwbouwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Ja

**0351** Goedemorgen, Als ik het goed begrijp kan ik hooguit 3 uur bezoek krijgen van vrienden, kinderen die buiten de stad wonen en met de auto komen, en wat als je kinderen ver weg wonen bijv. buitenland die kunnen niet langer blijven. En de vereenzaming??? Het is toch belachelijk dat de Gemeente Haarlem gaat bepalen hoe lang ik bezoek kan krijgen, in wat voor een stad wonen wij???? Ik woon in het Houtvaartkwartier en in onze wijk staan veel auto's omdat bij de nieuwbouw van Plaza west gezegd wordt tegen de bewoners dat je in onze wijk vrij kan parkeren in plaats van €100,- per maand voor de parkeergarage. En verschillende collega's van de Gemeente Haarlem die buiten de stad wonen met auto naar onze wijk komen een fiets uit de auto halen en zo naar de kantoren gaan. Ga dan ook wat doen aan al die bakfietsen doen die de doorgang op de stoepen versperren het zijn niet alleen de auto's. En wat gaan jullie met al dat geld doen? Ja de BOA's en parkeerautomaten daar los je het probleem niet mee op. Ga parkeerterreinen aan leggen bij woonwijken waar de bewoners dan hun auto kunnen neerzetten. En denk eens aan de kleine zelfstandige ondernemers (loodgieters, electriciens e.d.) die gaan hun auto niet neerzetten op een terrein waar niemand woont met het risico op inbraak. Maar kom in ieder geval met beide benen op de grond, jullie krijgen echt die auto niet de stad uit.

**Reactie college: B, K, P**

Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Uit de praktijk blijkt dat deze regeling in praktisch alle gevallen toereikend is. Met parkeerregulering wordt het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan.

**Aanpassing: Nee**

**0352** 11 Bezwaar uitbreiding betaald parkeren in 11 wijken. 6 pagina - 1964 woorden. De Indische Buurt/wijk is bij een bewonersenquête (parkeeronderzoek) begin 2022 gevraagd voor of tegen betaald parkeren te zijn. Daarbij heeft de gemeente in de Q&A die bij het betreffende onderzoek op de website van de gemeente gezegd dat zij betaald parkeren niet gaat invoeren als de meerderheid dat niet wil. Hieronder staat een screenshot van de website die ik ook gebruik heb voor een vraag aan de gemeente die beantwoord is door [naam medewerker gemeente] Programmamanager Parkeren | gemeente Haarlem en Zandvoort, inzake het betaald parkeren, de mail is toegevoegd aan het bezwaarschrift waar het screenshot uit blijkt. De uitslag betrof 78% is tegen betaald parkeren in de Indischewijk. Wat opkomstdrempel betreft is deze behaald door meer dan 50% aan respondenten. Door de berichtgeving in de media en via de website van de gemeente Haarlem (zelf opzoeken) kan ik constateren dat de bewoners misleid worden door het lokaal bestuur door toch tegen de verhouding van de uitslag van het onderzoek in en de gedane belofte in te gaan. Wat ik ook verder vind van het gemeentebesluit en beleidsplannen zal dat niet minder de zaak versterken maar ik vind deze misleiding ongehoord en ongekennd. De gemeente, een overheidsinstantie, toont hier onbetrouwbaarheid in de meest opzichtige weg. Ik kan daarom niet anders melden dat ik absoluut bezwaar maak tegen deze onoorbare gang van zaken. Ik stel voor dat de gemeente het besluit vernietigt, te niet doet, intrekt of wat dan ook waardoor betaald parkeren in die 11 wijken waar de meerderheid tegen heeft gestemd als besluit niet langer wordt gehanteerd, uitgevoerd, of wat dan ook van deze strekking voor de komende jaren, ook na 2030, waarbij geen nieuw doch anders ingekleed plan het betaald parkeren alsnog invoert, op andere gronden. Wat is de precieze aanleiding om betaald parkeren toch in te voeren, vertel het klip en klaar, helder en duidelijk aan de bewoners. Zo wordt klimaatadaptie aangegrepen om parkeerplaatsen te verminderen waarbij ruimte voor de auto rijdend en stilstaand verloren kan gaan. De gemeente neemt alvast een voorschot op iets waarvan we niet met zekerheid kunnen vaststellen dat het overgaan van gratis parkeren naar betaald parkeren klimaatadaptie ondersteunt. Klimaatadaptie is namelijk even ontoereikend als dat klimaatverandering onzeker is, en voorspelbare onvoorspelbaarheid in zich draagt. De recente waterramp in Limburg vorig jaar kan ook hier plaatsvinden, daar is de geringe toepassing van de huidige klimaatadaptatiemaatregelen in de stad in elk geval ontoereikend voor. Wat brengt dan de toekomst waardoor heel Haarlem parkeer gereguleerd moet worden. Ik vind geen tot onvoldoende motivatie & argumentatie. Vanuit het mobiliteitsbeleid wil de Gemeente Haarlem heel Haarlem onderwerpen aan parkeerregulering. Uit het eerste deel haal ik geen motivatie om heel Haarlem te reguleren. Wat het tweede deel betreft, ontwikkelingen, de 7 bouwlocaties waar andere stadsdelen niets mee te maken aangezien er geen nieuwe ontwikkelingen worden voorzien is voor mij en delen van de stad van onvoldoende motivatie en argumentatie. Dat u nieuwe ontwikkelingen wil beheersen qua parkeerdruk kan ik me goed voorstellen. Dat is het punt ook niet. Daarnaast las ik in de gemeentelijke informatie Rapportage draagvlakmeting Transvaal/Indische buurt zoals bij een bewonersbijeenkomst in 2021 dat de gemeente Haarlem niet hard maken dat na introductie van betaald parkeren de overlast en parkeerdruk afneemt. En zou ik zeggen, zóver afneemt dat alle doelstellingen in de plannen, visies en normennota's worden behaald zodanig dat je kan spreken over

ongekende impact, over groot resultaat, over echte transitie. U heeft geen harde zaak, u doet maar wat. Dit neigt naar onbehoorlijk bestuur. Al het volgende aan tekst, betekenis of inhoud neemt voor mij het bovenstaande niet weg maar reageer ik op uw handelen en motivatie voor uw beleid. Uit: Uitbreiding betaald parkeren in 11 wijken | Gemeente Haarlem 3 3 U zegt: Maximaal aantal vergunningen gezien het aantal beschikbare plaatsen, huidige bewoners krijgen bij de start van de invoering voor maximaal 2 auto's een parkeermogelijkheid(= vergunning dan wel parkeerrecht) op een nader aan te wijzen plek zoals straat of gemeentelijke parkeergarage. Mijn bezwarende vraag: Gaat dit ook op als men later dan de start van de invoering over een 2e auto gaat beschikken en daarvoor een parkeervergunning vraagt. Gaat er een wachtrij komen of wordt er aan nieuwe bewoners of nieuwe eigenaar van een auto(1ste/2e ) van een huidige bewoner geen vergunning meer verstrekt ná start invoering. Aangezien de gemeente al een belofte heeft verbroken is zeer heldere communicatie gewenst richting de bewoners van de wijken. Zal iedere bewoner BELOOFD worden ten alle tijden na invoering gebruik te kunnen maken van een 2e vergunning d.m.v. een aanvraag na invoering. Als dat niet kan vind ik dat óók onaantvaardbaar! Opportunisme Ik vraag dit op voorhand omdat de voorwaarden in uw beleid veranderen, er worden redenen aan toegevoegd om het legitiemer te maken en daarmee te pleiten voor een bepaald soort beleid, een bepaald soort besluit en een type invulling of specifieke uitvoering om het besluit te kunnen uitvoeren. Maar is dat wel helemaal terecht en zuiver. Belasting betalen om de parkeerdruk te doen afnemen is niet hetzelfde als belasting betalen om de klimaatdoelen van de gemeente Haarlem te halen. Om betaald parkeren verder te legitimeren noemt de gemeente het terugdringen van autobezit en/of automobilititeit, want dat is het dan, omwille van klimaatdoelstellingen, schone stad, leefbare stad. Dan gaat u belasting heffen, want is dat is betaald parkeren, als zijnde een klimaatbelasting. In feite wordt de parkeerplaats belast door de belasting te vereffenen bij de autobezitter/gebruiker. Ik zou zeggen, dat kan maar om één reden, namelijk gebruik van een parkeerplaats, en tegengaan van het teveel aan auto's ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Een kwestie van vraag en aanbod als bemiddeling van schaarse ruimte. Schaarse ruimte op een paar vierkante kilometer is relatief en heeft geen directe relatie met wereldwijde klimaatverandering. Het niet parkeren op een onbetaalde of betaalde parkeerplaats heeft niet van niets van doen met het klimaat/klimaatverandering, en de te verwachte afname van de parkeerdruk heeft een vooralsnog een onbekende, naar mijn idee een zo'n minimale impact dat het een zeer zwak betoog geeft als serieus klimaatbeleid. Ook hier wordt oneerlijk klimaatbeleid gevoerd. Mensen met een hoog inkomen, tweeverdieners kunnen met gemak de kosten dragen maar voor iemand/een gezin met een minimumlooninkomen zal de kosten voor een parkeervergunning veel belastender zijn. Daarmee kan de mobiliteit afnemen voor mensen die arm zijn, relatief al veel kosten maken en daarmee ook het perspectief op een leven die past bij hem of haar vermindert ten opzichte van het perspectief op een leven dat past bij de mensen met een hoog/hoger inkomen wat onaangestast blijft. Aanvullende Maatregel: bewoners met of rond minimuminkomen of aantoonbare last door vergunning voor iets hogere inkomens(eigenlijk de groep die steeds tussen wal en schip valt – teveel verdient voor steun maar te 4 4 weinig om alle stijgingen te kunnen bolwerken) kan deze voorzien worden van 1ste gratis parkeervergunning. Bovendien is het goedkoper om in Haarlem Noord een klimaatbelasting te betalen dan in de Indische buurt. Wederom oneerlijk klimaatbeleid wat niets met parkeerdruk te maken heeft. Klimaatbelasting én wegenbelasting op grond van brandstof, gewicht en emissie Bovendien betalen mensen die geen auto hebben en dus ook niet parkeren in de betaalzones niet mee aan de klimaatdoelstellingen van de gemeente Haarlem terwijl de autobezitter/gebruiker die parkeerklimatelasting wel krijgt. Die autobezitter die al motorrijtuigenbelasting (wegenbelasting) betaald voor iets waarmee hij/zij parkeert en betaald voor een parkeerplek, niets meer, niets minder dan een stukje straat en stoep, een moment zonder uitstoot. U belast met klimaatmotivatie niet de parkeerplaats maar de bezitter/ gebruiker van een auto via een parkeerrecht. De bezitter en gebruiker van een motorrijtuig wordt namelijk aangeslagen voor het soort brandstof, het gewicht en de emissie waarbij je gelang deze onderdelen een prijs voor betaald. De meer vervuilende betaald meer dan een minder vervuilende. De bezitter/gebruiker zal w.s. meebetalen aan de klimaatadaptieplannen in de toekomst waarbij de bezitter/gebruiker ook nog eens getroffen wordt door het verloren gaan van parkeermogelijkheden, wederom parkeerdruk maar nu veroorzaakt door beleidsplannen. Hoe zit dat met bewoners zonder motorvoertuig, betalen zij niet mee aan de toekomstige klimaatadaptiemaatregelen? Leg dit uit aan de bewoners, hoe van de inkomsten uit betaald parkeren gaan naar klimaat adaptieve maatregelen? Tegengaan van autogebruik in de stad Bewoners van omliggende gemeenten zoals Zandvoort of Bloemendaal die Haarlem Centrum doorrijden of door Haarlem Noord naar Velsen etc. betalen geen extra belasting om het aantal auto's in de stad tegen te gaan. Omdat tegen te gaan zou een de gemeente Haarlem een passeerbelasting kunnen invoeren, een klimaatto! Want als de Gemeente Haarlem de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsbeleid en het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad' niet halfslachtig of op oneerlijke basis wil implementeren dan zal ook dit verkeer moeten worden belast. Als het allemaal in samenhang is, het ene roept het andere op of verwijst door van het ene naar het andere dan ook de samenhang van/voor alle gebruikers in Haarlem of die het doorkruisen. Dus met zet tolpoortjes aan de randen, de toegangswegen van de gemeente! Begrijp mij niet verkeerd. Ik vind klimaatverandering de grootste bedreiging

voor de mensheid naast een nucleaire oorlog en instorting biodiversiteit. Maar de maatregelen die u voorstelt zijn van zulks weinig impact dat het meer neerkomt op burgertje pesten als u weet dat wereldwijde uitstoot van broeikasgassen zoals CO2 voor 40% voor rekening komt van India/Azie door kolencentrales te gebruiken. En dan laat ik de luchtvervuiling van Schiphol en Tata Steel nog buiten beschouwing als het om lokale uitstoot/emissies gaat. Hoeken afzetten met palen e.d. zodat hulpdiensten onbelemmerd toegang hebben. 5 5 Handhaving gedoogd parkeren op hoeken tenzij je 'verkeerd geparkeerd' staat op de hoeken. Dus als de brandweer er niet langs kan dan ligt het aan de overtreder van de Wet Mulder, tenzij je niet verkeerd de overtreiding begaat(wat natuurlijk niet kan) en aan een ordentelijke uitvoering van de handhaving. De gemeente brengt op sommige hoeken palen aan om het parkeren te verhinderen. Dat kan op meer plaatsen. Naast palen kunnen betonnen ballen, of ander passend hekwerk worden neergezet zodat men een auto daar niet parkeert, ouderen van dagen en invaliden onbelemmerd de hoek passeren/doorcrossen, en de brandweer of vuilnisophaaldienst fatsoenlijk de bocht om kan. Waar het niet kan de gebruiker gewezen worden op het niet parkeren op de hoeken door borden of signalering op de straat/stoep. Op straat en stoep parkeren! Half op straat en stoep parkeren wordt al jaren gedoogd wat in principe ook niet mag. Door betaald parkeren in te voeren zal dit niet worden opgelost. Als de Gemeente Haarlem daar wel op gaat handhaven neemt de parkeerdruk in een klap met 50% toe. Ik neem aan dat dit niet de bedoeling kan zijn, laat staan onaanvaardbaar. Evaluatie en rechtvaardiging Als je overal in Haarlem moet gaan betalen voor het parkeren ben ik heel benieuwd of het probleem van parkeeroverlast afneemt wat de kosten van het beleid of 'systeem' rechtvaardigt. Dus jaarlijks evalueren onder bevolking, en de cijfers van aantallen vergunningen, bezoekers en de inkomsten/kosten(evt. een ratio zodat ieder jaar de ratio stijgt of daalt het simpel te monitoren is en tarieven op gebaseerd kunnen worden) met terugkoppeling naar een ieder. Idem toetsing of betaald parkeren voldoet aan de daaraan gekoppelde beleidsplannen - Omgevingsvisie, het Mobiliteitsbeleid, het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad', klimaatadaptatiebeleid en impact op de stad. En aanpassen ten voordele van bewoners als de evaluatie dat aangeeft. Nogmaals vat mijn kritiek niet op als meedenken, meestribbelen maar vooral in een absoluut bezwaar tegen betaald parkeren. Ik wens u veel wijsheid toe waarbij u hopelijk niet gaat zeggen, ja sorry voor het verbreken van de belofte maar we gaan het wel doen. Als er een rechtszaak komt zal ik de initiatiefnemer steunen.

#### Reactie college: B, G, I, L

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Indischewijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 132% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

#### Aanpassing: Nee

0353 Geachte raadsleden, Hierbij zend ik u verschillende documenten over de parkeervisie in Haarlem toe van 2012 tot 2022 toe. Hierin staat een duidelijke weergave van een open en eerlijke discussie die toen tijdens ACiten is gekomen. Dit heeft plaatsgevonden februari 2022, maar daar zijn niet de gegevens van Indische buurt Noord en Vogelbuurt in opgenomen alleen die van Indische buurt zuid en Transvaalbuurt. Dus waar kan ik deze gegevens dan vinden? Dus is dit kiezersbedrog of zijn de Haarlemse bewoners niet meer belangrijk, omdat alles toch door de volksvertegenwoordiger snel even wordt bepaald. Gelukkig zie ik ook al bijval van oppositie partijen die wel meedenken met de Haarlemse bewoners. Hoge kosten in een tijd waar al bijna iedereen richting de armoedegrens gaat, want huiseigenaren worden nog eens extra belast door te hoge OZB en daar komt straks jaarlijks de hoger parkeer heffing nog even bovenop. Dus hierbij wil ik alle raadsleden zeer vriendelijk vragen om het verslag en de uitspraak van de wethouder in het verslag van 16 mei 2012 nog eens goed te lezen en misschien toch tot ander inzicht te komen. Zie als reactie ook dat 72 % tegen de parkeerheffing was, dit is door raadsleden zomaar naast zich neergelegd. Hoezo nog inspraak in Haarlem dit veroorzaakt alleen, maar kwaad bloed en boosheid bij vele Haarlemse bewoners. Als jullie hoor ik het graag en hopelijk zie ik nog reactie te gemoed. Zeer betrokken Haarlemse burger

Geachte voorzitter en aanwezige raadsleden en de wethouders natuurlijk bij dezen. Door de huidige inflatie, de sterk verhoogde energierekening en voor huiseigenaren weer een verhoging van gemeentelijke belastingen komt er nu nog even een dure parkeerheffing bij, omdat de coalitiepartijen dit even hebben bedacht. Gelukkig zie ik ook bijval van de oppositiepartijen, die wil meedenken met de Haarlemse bewoners in de tijd waarbij bijna iedereen richting de armoedegrens gaat. Reeds heb ik verschillende documenten bij de Parkeervisie in Haarlem, tussen van 2012 tot 2022 al stukken toe laten voegen. Hierin staat duidelijk een weergave van openlijke en eerlijke discussie die toen tijdens de commissievergadering Beheer is gevoerd om betaald parkeren in de woonwijken. Er werd geroepen dat de wijken overvol zijn, maar daar heb ik reeds lang bewoners ... Daar hebben we reeds als bewoners niets aan

kunnen doen. Daar ligt het grote probleem voor de gemeente en het college. De vele woningsplitsingen in de vele wijken vanaf de motie 2018 juist heeft toegelaten dat ja, lopen de wijken nu extra vol. Nu anno 2022 wordt dezelfde discussie weer gevoerd met alleen raadsleden en college zonder vorm van inspraak van betrokken bewoners, dus hier is de participatie op een of nieuwe democratie ver te zoeken. Alle informatie moeten de bewoners via social media vernemen of dit via HD of NH Nieuws. Dit lijkt me geen democratische gedachte als door de coalitiepartijen hoog van de toren wordt geroepen dat iedereen mag meepraten over dit zeer gevoelige onderwerp. Vele bewoners moeten diep in de buidel graven met verschillen in tarieven van 112 voor de eerste in zone C en voor de tweede 420 en in de D zone 175 euro voor de eerste en 280 voor de tweede. Dit wordt jaarlijks verhoogd en dit bedrag van de eerste auto zal de komende vier jaar bevroren worden. Stond in het coalitieakkoord. En waarvoor is er voor elf wijken gekozen onder anderen? Dat is ook een hele vraag voor mij. Er wordt gesproken over kostendekkende bedragen tussen de drie en de elf miljoen om aanschaf van diverse middelen, maar ik vraag me dan af of dit eenmalig is of eens per jaar terugkomt. Als de apparatuur moet worden vervangen, dan krijgen de bewoners weer een vette rekening toegezonden. Men spreekt over draagvlakonderzoek, waarvan op 15 maart een rapport naar buiten is gekomen. Dit heeft plaatsgevonden op februari '22, waar 72 procent tegen betaald parkeren heeft gestemd. In dit rapport zijn de gegevens van Indischestraat-Noord en Vogelenbuurt niet opgenomen, alleen de Indische Buurt-Zuid en Transvaalbuurt, dus waar kan ik de andere wijkgegevens dan vinden? Dus hierbij wil ik alle raadsleden zeer vriendelijk vragen omdat het verslag en de uitspraak van de wethouder in 2016 of 16 mei 2012 nog eens goed te lezen en misschien tot andere inzichten te komen. Dank u. - Hierbij zend ik u verschillende documenten over de parkeervisie in Haarlem toe van 2012 tot 2022 toe.

Hierin staat een duidelijke weergave van een open en eerlijke discussie die toen tijdens de commissievergadering beheer is gevoerd over betaald parkeren in woonwijken. Nu anno 2022 wordt deze zelfde discussie weer gevoerd alleen met raadsleden zonder enige inspraak van betrokken bewoners die alle informatie via sociaal media. En wij dit via HD moeten vernemen lijkt mij geen democratische gedachte als er door de coalitie partijen hoog van de toren worden geroepen dat iedereen mag meepraten over dit zeer, gevoelige onderwerp. Vele bewoners moeten diep in de portemonnee graven met verschillen in tarieven van € 112 voor de 1e auto in Zone C en voor de 2e auto 420 en in zone D voor de 1e auto €75 en voor de 2e auto € 280 en dit wordt jaarlijks verhoogt. Waar kan je deze tarieven terugvinden?

Men spreekt ook over een draagvlakonderzoek waarvan op 15 maart 2022 een rapport naar buiten is gekomen. Dit heeft plaatsgevonden februari 2022, maar daar zijn niet de gegevens van Indische buurt Noord en Vogelbuurt in opgenomen alleen die van Indische buurt zuid en Transvaalbuurt. Dus waar kan ik deze gegevens dan vinden?

Dus is dit kiezersbedrog of zijn de Haarlemse bewoners niet meer belangrijk, omdat alles toch door de volksvertegenwoordiger snel even wordt bepaald. Gelukkig zie ik ook al bijval van oppositie partijen die wel meedenken met de Haarlemse bewoners. Hoge kosten in een tijd waar al bijna iedereen richting de armoedegrens gaat, want huiseigenaren worden nog eens extra belast door te hoge OZB en daar komt straks jaarlijks de hogere parkeerheffing nog even bovenop. Dus hierbij wil ik alle raadsleden zeer vriendelijk vragen om het verslag en de uitspraak van de wethouder in het verslag van 16 mei 2012 nog eens goed te lezen en misschien toch tot ander inzicht te komen. Zie als reactie ook dat 72 % tegen de parkeerheffing was, dit is door raadsleden zomaar naast zich neergelegd. Hoezo nog inspraak in Haarlem dit veroorzaakt alleen, maar kwaad bloed en boosheid bij vele Haarlemse bewoners.

#### **Reactie college: H, I, J**

Op basis van uitgevoerde parkeeronderzoeken in 2020 en 2022, deze zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)), blijkt dat in elf wijken de parkeerdruk op de dinsdagnacht hoger is dan 85%.

Voor de uitbreiding van parkeerregulering hanteert het college het principe van kostendekkendheid. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Kosten voor de toekomstige vervanging van parkeerapparatuur zijn daarbij inbegrepen. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

#### **Aanpassing: Nee**

- 0354** Beste Robert Berkhout, Als geboren en getogen Haarlemmer betreurt het mij ten zeerste dat ik de stad zeer hard achteruit zie gaan. Ik stoor me mateloos aan de steeds maar bij verzonnen regeltjes die jullie opleggen. Eerst wordt de snorscooter in de binnenstad aan banden gelegd terwijl elk kind van 12 jaar met een en snelle van moof fiets zonder rijbewijs door de stad scheurt. En nu lees ik dat het parkeer tarief wordt verhoogd in 11 Haarlemse wijken? Wat denkt u wel niet? Er is al een groot parkeer probleem!! En hoe moeten wij als zzpers bij de klant voor de deur parkeren als er overal fietsen rekken staan? En u



denkt met die rare plan onze Haarlemsers nog even een flinke duw te geven terwijl iedereen het financieel moeilijker krijgt. Een schande !!!! Juppen beleid noemen we dat. Stad naar de klote ! Ik zou zeggen ga eens wat doen aan de echte problemen in de stad. En laat de regels de regels. Ik hoop dat je eens een durft op te bellen om uitleg te geven.

**Reactie college: H**

Bij de keuze om autoparkeerplaatsen om te vormen tot fietsparkeerplaatsen, bewaakt het college dat er ook voldoende parkeerplaatsen voor auto's beschikbaar blijven.

**Aanpassing: Nee**

**0355** [Eerder:] Waarom is er dan een enquête uitgegaan naar deze bewoners? Hier kwam duidelijk uit dat men dat niet wil! Daarna is er een schrijven geweest van de gemeente dat ze afzagen van betaald parkeren. Dus dat was een leugen snap ik nu. [Vervolgens:] Dit is geen antwoord op mijn vraag. Wat heeft het voor zin gehad om een enquête te houden en daarna alle bewoners op de hoogte te stellen dat er is gekozen om niet betaald parkeren in te voeren? Het ergste is dat de gemeente schriftelijk heeft laten weten het parkeerbeleid te laten hoe het nu is! Want nu blijkt dat er allang een beslissing was genomen. De auto wordt als melkkoe gezien door de gemeente. Mensen wonen met veel in de huizen in die buurt en hebben dus ook vaak 2 of meer auto's. Dat gaat oplopen met de verplichte vergunningen. Daarnaast...waar kan je anders parkeren? Als je de straat zou aanpassen naar 1 richting en zo meer parkeerplekken realiseert zou de gemeente beter bezig zijn in plaats van verplichte dure vergunningen. Persoonlijk maak ik mij nog grotere zorgen omdat ik een pedicure salon aan huis heb waarbij klanten met de auto komen. Hoe gaan jullie dit oplossen? Moet ik uitwijken en iets gaan huren elders?

**Reactie college: F, I, Q**

Per adres kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De openbare ruimte in de stad is schaars. Het college kan het bezit van een 3e auto niet in de openbare ruimte of in de openbare parkeergarages faciliteren. Het college is niet van plan om in straten eenrichtingsverkeer in te stellen om vervolgens aan een kant van de straat (haaks- of schuin)parkeren in te richten. In het kader van groot onderhoud vindt herinrichting van straten plaats. Op dat moment worden nadere keuses gemaakt over de inrichting van de straat. Daarbij is wel het uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden.

Voor een bedrijf aan huis geldt dat u de mogelijkheid heeft om bezoekers aan te melden via uw digitale bezoekersregeling of klanten betalen het reguliere parkeertarief.

**Aanpassing: Nee**

**0356** Hallo, In 11 wijken, waaronder Haarlem Noord en dan precies de Ter Kleefkwartier, wordt vanaf 2024 betaald parkeren ingevoerd. Ik woon in de Planetenwijk, grenzend aan Ter Kleefkwartier. Ik heb geen eigen auto (en ben ook niet van plan een auto te bezitten), maar ik heb een paar zorgen die ik bij u wil adresseren als onderdeel van de inspraak op het plan voor uitbreiding betaald parkeren naar 11 wijken in Haarlem. Mij zorgen zijn: 1. het waterbed-effect treedt op in Planetenwijk. Autoeigenaren Ter Kleefkwartier die geen vergunning willen/kunnen kopen gebruiken de aangrenzende straten van de Planetenwijk om hun auto te parkeren. Waardoor parkeerdruk in onze wijk verder toeneemt. 2. waarom betaald parkeren niet meteen uitbreiden naar Planetenwijk, Sinnevelt en Indische Buurt tot aan Jan Gijzenkade? Het waterbedeffect beschreven hierboven betekent op zeker een overschrijding van de parkeernormen in de aangrenzende wijken binnen afzienbare tijd. Waardoor uiteindelijk dus ook betaald parkeren wordt ingevoerd. 3. Waarom betaald parkeren niet combineren met meer plekken voor autodelen (Greenwheels, Mywheels, iZoof)? Dat is twee vliegen in een klap slaan. Ik ben groot voorstander van auto delen i.p.v. auto bezitten. Hoe ziet gemeente deze combinatie voor zich? 4. Auto's geparkeerd op de hoek van de straat is mij een doorn in het oog. Met een bestelauto afslaan in bijv. De Mr. Gerlingstraat naar Dutrystraat is hierdoor soms een hachelijke exercitie. Het is nog strafbaar ook als ik me niet vergis. Een auto moet minimaal 5m van de hoek geparkeerd zijn. Waarom gaat verkeerspolitie niet handhaven op fout geparkeerde auto's?

**Reactie college: D, L, M**

In het Te Zaanenkwartier (waar de Planetenwijk onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

Het college ziet het aanbod van extra deelmobiliteit als alternatief voor eigen autobezit als een grote kans, hier zet het college dan ook op in. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd. U kunt een melding bij handhaving doen als u van mening bent dat een auto op gevaarlijke wijze staat geparkeerd nabij een kruispunt. Bij de invoering van parkeerregulering worden binnen 5 meter van een kruispunt geen officiële parkeerplaatsen aangewezen.

**Aanpassing: Nee**

- 0357 1. U heeft in februari 2022 een parkeeronderzoek laten uitvoeren, waarbij ruim 3000 adressen waren uitgenodigd om deel te nemen. 55% van deze adressen hebben meegewerkt en hiermee is de eis van minimale deelnemers behaald. 72% van deze adressen hebben TEGEN gestemd. Hier wordt aan voorbij gegaan. Onacceptabel. 2. Het geheel ontbreken van evt. alternatieve oplossingen. 3. Het besluit heeft een zware invloed op de bewoners van deze wijken, die bij de Gemeente bekend staan als "armenwijken". Deze wijken zijn gevuld met bewoners welke arbeid verrichten, waarbij het hebben van een bedrijfswagen een onderdeel van hun werk, bedrijf is. Hiermee worden zij op nog meer kosten gejaagd. 4. Hoe gaat u om met bewoners die een eigen parkeerplaats hebben. Dan wel op eigen terrein of via een VvE? Worden die dan ook belast? 5. In Delftwijk wordt volgens mij geen hinder van parkeeroverlast ervaren. 6. Verplaatst het volgens gemeente zijnde probleem dan niet naar de wijken waar deze "oplossingen" nog niet nodig zijn? Zoals ter Cleef kwartier?

**Reactie college: A, D, I**

Het college hanteert voor de uitbreiding van parkeerregulering het principe van kostendekkendheid. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

Omdat het kenteken van de auto niet op uw naam staat, is hiervoor een werkgeversverklaring nodig. Voor de volledige voorwaarden zie [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bewoners](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bewoners).

Bewoners met een eigen parkeerplaats (parkeerplaats op eigen terrein) komen verminderd in aanmerking voor bewonersparkeervergunningen. Het aantal eigen parkeerplaatsen wordt in mindering gebracht op het aantal vergunningen waar een bewoner recht op heeft.

**Aanpassing: Nee**

- 0358 Geachte heer, mevrouw, Ik teken bezwaar aan tegen uw voornemen voor betaald parkeren in Haarlem noord. Ten eerste is er geen noodzaak omdat wij geen parkeer probleem ervaren. Er is voldoende groen. Je zit zo in Spaarnwoude en de Kennemenduinen. Bij alle scholen in Haarlem noord zijn speelplaatsen waar kinderen veilig kunnen spelen. Ten tweede is het een ordinaire eenzijdige kosten verhoging. Waarom moeten alleen de autobezitters hiervoor betalen? Deze betalen al wegenbelasting. En de sharing scooters die door op de stoep te parkeren en de doorgang versperren, betalen die ook parkeergeld? Het is raar dat parkeergeld wordt geheven ZONDER dat er een tegen prestatie word geboden, namelijk een parkeer plaats. Als de gemeente extra geld nodig heeft dan horen alle inwoners van Haarlem bij te dragen, en niet alleen de autobezitters. Ten derde: hier wordt veel onnodig geld uitgegeven. Ambtenaren die vergunningen beheren, plus ambtenaren die de uitvoering handhaven. Dit kost Kantoor ruimtes, auto's, behandeling van bezwaar schriften, etc. In de wijk komen betaalpalen in de woonstaat. Dit is geen sieraad voor het staatbeeld. En wat kosten deze palen in aanschaf en onderhoud? De daadwerkelijke opbrengst, na aftrek van alle kosten is veel minder. Ten vierde : de sociale impact van de beslissing: Hoe geef ik een verjaardagfeestje of nodig ik collega's uit, als die niet kunnen parkeren. Mensen gaan hun auto weg doen en kunnen hierdoor niet meer de sociale ritjes

maken: Kinderen naar sportwedstrijden rijden, oudere buurtbewoners naar het ziekenhuis rijden, enz. Haarlem wordt asociaal. Ten vijfde: Op een adres wonen meerdere werkenden. Niet alleen man en vrouw maar ook thuis wonende volwassen kinderen en schoondochters. Met de huidige woningnood geldt dit voor menig huishouden. Mensen draaien onregelmatige diensten en werken op afgelegen locaties. Zonder een auto kunnen zij hun werk niet bereiken. Waar kan de derde auto worden geparkeerd? Ten zesde: Het huidige openbaar vervoer in Haarlem heeft niet genoeg capaciteit, is ronduit duur (als je er iedere dag mee gaat reizen) en niet veilig genoeg. In een 24 uren economie moet je ook 24 uur je werk kunnen bereiken. Ten zevende: Momenteel is de inflatie erg hoog. De kranten staan vol over mensen met een baan die niet kunnen rondkomen en zelfs naar de voedselbank moeten. En dan komt de gemeente Haarlem met deze lastenverzwaring. Dit zal voor veel inwoners als een mokerslag aankomen. Gemeente Haarlem toon uw sociaal gezicht en trek deze onnodige lasten verzwaring in. Ik vraag u hierbij vriendelijke doch zeer dringende het plan van betaald parkeren in Haarlem noord geen doorgang te laten verlenen. Hoogachtend,

**Reactie college: A, F, H, O, P**

Het college realiseert zich dat aan het bezit- en gebruik van een auto verschillende kosten zijn verbonden. Parkeerbelasting is, in tegenstelling tot wegenbelasting, een gemeentelijke belasting.

Betaald parkeren geldt niet voor deelscooters.

Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Uit de praktijk blijkt dat deze regeling in praktisch alle gevallen toereikend is.

Meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek).

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing: Nee**

- 0359** Geachte dames en heren, Via Haarlem 105 ben ik op de hoogte gekomen dat er betaald parkeren ingevoerd gaat worden op gedempte schalkburgergracht. Ik snap dit niet want er is een enquête gedaan waaruit bleek dat de bewoners hier tegen waren. Hierna heeft de gemeente laten weten dat ze afzagen van dit beleid. Mijn woon situatie is dat ik nood gedwongen door jullie beleid thuis nog woon en ik ben al 24 jaar oud en sta al 6 jaar ingeschreven. Voorlopig kom ik ook niet in aanmerking voor een eigen woning. Hierdoor heb ik dus een parkeer vergunning nodig omdat ik in Rotterdam werk. Dit zou veel teveel geld kosten en dat in deze dure tijden. Graag hoor ik een reactie van jullie of dat jullie mij kunnen helpen.

**Reactie college: G, H, I, O**

Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn gebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing: Ja**

- 0360** Hoe kan ik inspraak hebben in de uitbreiding van de parkeervergunningen. Ik zit daar totaal niet op te wachten. Wat een geldklopperij. Je krijgt er geen minder auto's van in de wijk. En het plan om bij nieuwbouw nog minder parkeerplaatsen te maken is helemaal absurd. Dan weet je zeker dat je in omliggende straten een nog groter parkeerprobleem krijgt. Vriendelijke groet

**Reactie college: B, F**

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing: Nee**

0361

Ontvangen op 16-10-2022:

Geacht College, Op 11 Oktober 2022 heeft u de conceptnota Uitwerking parkeerregulering behandeld en vrijgegeven voor inspraak. Als ingezetene van gemeente Haarlem, specifiek wijk Duinwijk, ben ik direct belanghebbende: deze nota schaadt mij in mijn functioneren en welbevinden. U constateert in enkele wijken van Haarlem een parkeerdruk en wilt dit oplossen door parkeerregulering met een vergunningenplafond en uitbreiding van betaald parkeren in elf wijken. Mijn bedenkingen tegen uw voorgenomen beleid heb ik ten aanzien van: a) het verschijnsel parkeerregulering, b) de introductie van het plafond en de c) toevoeging van de wijk Duinwijk op de lijst Uitbreiding betaald parkeren. Alle bedenkingen onder deze thema's zijn genummerd weergegeven. A. het verschijnsel parkeerregulering U wilt parkeerregulering toepassen bij een parkeerbezetting van 85% op het drukste moment. Dit is niet druk. Er is pas sprake van parkeerdruk als de vraag naar parkeerplekken structureel het aanbod overschrijdt. De norm die nu wordt gesteld als acceptatie voor parkeerregulering is te laag (1). Het verschijnsel parkeerregulering bevat veel nadelen. Alle objecten die hiervoor nodig zijn in de openbare ruimte zoals parkeerautomaten en inzinkbare palen zijn kostbare investeringen die ook aan andere doeleinden kunnen worden besteed (2). De genoemde objecten in de openbare ruimte vervuilen het straatbeeld (3). Kenmerk van de openbare ruimte is juist dat deze voor iedereen toegankelijk is. Bij invoering van vergunningen wordt die ruimte exclusief toegankelijk voor degene die over een vergunning beschikken. De openbare ruimte wordt minder openbaar (4). Bij elke parkeerstop de portemonnee of de smartphone moeten pakken geeft stress en creëert digitale afhankelijkheid (6). Het vergunnen en beprijzen van parkeermogelijkheden leidt tot prijsstijging van alle producten die thuis worden bezorgd en diensten die aan en in de woning worden verricht (7). Het vergunnen en beprijzen van parkeermogelijkheden werkt drempelverhogend voor mensen die graag bezoeken afleggen of bezoeken ontvangen (8). Kortom: parkeerregulering is niet het sociaal uit uw leuze "aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad", het is stress verhogend en verstikkend en werkt uitsluitend en isolerend, behoorlijk asociaal dus. B. het plafond De invoering van parkeerregulering wordt gecombineerd met het instellen van een aanpasbaar vergunningenplafond. Hiermee wordt niet alleen bewust schaarste in parkeerplekken gecreëerd (9). Het beïnvloedt de mogelijkheid tot het in bezit of gebruik hebben van een auto op directe wijze op elk moment dat de gemeente dat wenst (10). Voor veel mensen is bereikbaarheid en bewegingsvrijheid een voorwaarde om te kunnen werken en te functioneren in de maatschappij. Autobezit en -gebruik hoort daarbij. Immers, openbaar vervoer is niet overal aanwezig en niet iedereen is (altijd) even fit of heeft veel tijd om alle trajecten met het openbaar vervoer af te leggen. Als er parkeerdruk wordt ervaren dan is het aanleggen van extra parkeermogelijkheden de enige adequate oplossing! Hier is geen plafond voor nodig. C. toevoeging van de wijk Duinwijk op de lijst Uitbreiding betaald parkeren Uiteraard zijn sommige delen soms moeilijk toegankelijk vanwege een concentratie van verkeer- en parkeerbewegingen. De wijk Duinwijk kent echter geen hoge brievenbusdichtheid en heeft geen aantrekkende werking die een centrumfunctie wel kent. Met het beleid geeft u aan het volgende te willen bereiken: "Het beoogde resultaat van de nota uitwerking parkeerregulering is concrete en zichtbare verbetering van de parkeersituatie en leefbaarheid in de Haarlemse wijken. De aanpak moet resulteren in een lagere parkeerdruk in de wijken met meer ruimte voor groen, fiets parkeren, voor hulpdiensten en andere dienstverleners met grotere voertuigen (o.a. huisvuilinzameling). "Dit is in Duinwijk al de bestaande situatie. Er is geen parkeerdruk. Er is derhalve geen regulering, of wat voor interventie dan ook, vanuit de gemeente nodig en wenselijk. Ten slotte over de rol van de overheid en de communicatie door bestuurders Veel mensen zien voor zichzelf een taak weggelegd of ambiëren een zinvol leven. Het is de rol van de (lagere) overheid om dit te faciliteren en niet om dit te onderdrukken. Een reactie van de wethouder als "We snappen dat het heftig is voor mensen maar we doen het met hun belang in ons achterhoofd" is noch inhoudelijk correct noch in de omgang tussen bestuur en burger correct. Laat alstublieft het polariserende optreden door politici niet tot het nieuwe normaal behoren. Ik hoop dat u niet alleen kennis neemt van de door mij genoemde bedenkingen en mijn gegeven adviezen. Mijn zienswijze is dat er door u afstand wordt gedaan van de conceptnota zoals die er nu ligt. Er komt geen uitbreiding betaald parkeren in Haarlem. Iedere vorm van parkeerregulering blijft beperkt tot het centrum van Haarlem.

Ontvangen op 19-10-2022:

Samenvatting van mijn zienswijze gedateerd 15 oktober 2022

U wilt parkeerregulering toepassen bij een parkeerbezetting van 85% op het drukste moment. Dit is niet druk. Er is pas sprake van parkeerdruk als de vraag naar parkeerplekken structureel het aanbod overschrijdt. De norm die nu wordt gesteld als acceptatie voor parkeerregulering is te laag (1).

Het verschijnsel parkeerregulering bevat veel nadelen. Alle objecten die hiervoor nodig zijn in de openbare ruimte zoals parkeerautomaten en inzinkbare palen zijn kostbare investeringen die ook aan andere doeleinden kunnen worden besteed (2). De genoemde objecten in de openbare ruimte vervuilen het straatbeeld (3). Kenmerk van de openbare ruimte is juist dat deze voor iedereen toegankelijk is. Bij invoering van vergunningen wordt die ruimte exclusief toegankelijk voor degene die over een vergunning beschikken. De openbare ruimte wordt minder openbaar (4). Bij elke parkeerstop de portemonnee of de smartphone moeten pakken geeft stress en creëert digitale afhankelijkheid (5). Handhaving van zinloze regels geeft stress en belichaamt de onderdrukkende overheid (6). Het vergunnen en beprijzen van parkeermogelijkheden leidt tot prijsstijging van alle producten die thuis worden bezorgd en diensten die aan en in de woning worden verricht (7). Het vergunnen en beprijzen van parkeermogelijkheden werkt drempelverhogend voor mensen die graag bezoeken afleggen of bezoeken ontvangen (8).

Kortom: parkeerregulering is niet het sociaal uit uw leuze "aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad", het is stress verhogend en verstikkend en werkt uitsluitend en isolerend, behoorlijk asociaal dus.

De invoering van parkeerregulering wordt gecombineerd met het instellen van een aanpasbaar vergunningenplafond. Hiermee wordt niet alleen bewust schaarse in parkeerplekken gecreëerd (9). Het beïnvloedt de mogelijkheid tot het in bezit of gebruik hebben van een auto op directe wijze op elk moment dat de gemeente dat wenst (10).

Voor veel mensen is bereikbaarheid en bewegingsvrijheid een voorwaarde om te kunnen werken en te functioneren in de maatschappij. Autobezit en -gebruik hoort daarbij. Immers, openbaar vervoer is niet overal aanwezig en niet iedereen is (altijd) even fit of heeft veel tijd om alle trajecten met het openbaar vervoer af te leggen.

Als er parkeerdruk wordt ervaren dan is het aanleggen van extra parkeermogelijkheden de enige adequate oplossing! Hier is geen plafond voor nodig.

In Duijnwijk is geen parkeerdruk. Er is derhalve geen regulering, of wat voor interventie dan ook, vanuit de gemeente nodig en wenselijk.

Ik hoop dat u niet alleen kennis neemt van de door mij genoemde bedenkingen en mijn gegeven adviezen. Mijn zienswijze is dat er door u afstand wordt gedaan van de conceptnota zoals die er nu ligt. Er komt geen uitbreiding betaald parkeren in Haarlem. Iedere vorm van parkeerregulering blijft beperkt tot het centrum van Haarlem.

#### **Reactie college: A, C, K, N, O, P**

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen. Bij deze vorm van parkeerregulering, kan iedere automobilist (tegen betaling) blijven parkeren. Dit geldt niet voor andere vormen van parkeerregulering zoals het vergunninghouderparkeren.

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Duijnwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

De motivering voor invoering van parkeerregulering bij een parkeerdruk van 85% of hoger treft u aan in de nota (paragraaf 4.3). In andere steden, waarin men werkt met een vergelijkbare beleidsregel, hanteert men vergelijkbare percentages.

Parkeerregulering is een effectief instrument om vraag en aanbod van parkeerplaatsen op elkaar af te stemmen; zeker als dit met een vergunningenplafond wordt gecombineerd. U doet de suggestie om het aantal parkeerplaatsen te verruimen; geconstateerd kan worden dat dit in de openbare ruimte niet zal lukken, omdat Haarlem zo sterk is verstedelijkt. In de nota zijn wel voorstellen opgenomen om medegebruik van de gemeentelijke parkeergarages door bewoners te bevorderen, alsmede dat wordt ingezet op medegebruik van private parkeerplaatsen (paragraaf 4.4.2).

Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Oosterduin en het Ramplaankwartier (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

**Aanpassing:** Ja

- 0362** Als bewoner van de vogelenwijk (Zwaluwstraat) ervaar ook ik dat de parkeerdruk in de wijk hoog is. Wie 's avonds na 20.00 uur de auto wil parkeren, staat zeker niet in eigen straat, maar vaak minstens enkele straten verderop. Er staan auto's op straathoeken, vluchtheuvels etc. wat de verkeersveiligheid zeker niet bevordert. Ik zal dus de laatste zijn die klaagt dat daar iets aan gedaan wordt. Wat ik me wel afvraag, is of het invoeren van betaald parkeren echt een oplossing is. Hoe vaak komt het voor dat de huidige bewoners van een wijk hun eerste of tweede auto wegdoen, omdat er 79 tot 280 euro per jaar voor een vergunning moet worden betaald? Want dat is eigenlijk wat de gemeente hoopt hiermee te bewerkstelligen. Er is nu al een te hoge parkeerdruk. En die ontstaat vooral door het hoge aantal inwoners met één of meerdere auto's. Er is geen sprake van parkeerders die hun auto in onze buurt zetten omdat ze elders betaald parkeren willen ontduiken, of van een dusdanig groot aantal bezoekende parkeerders die weg zullen blijven als ze moeten gaan betalen. De parkeerdruk is dus weliswaar hoog, maar als we straks met z'n allen een vergunning hebben, ontstaat er niet ineens (veel) meer plek. Ik ben dan ook benieuwd uit welke praktijkervaringen blijkt dat er door het invoeren van een vergunningstelsel, in wijken waar de parkeerdruk vooral ontstaat door het hoge aantal auto's onder eigen bewoners, de parkeerdruk na het invoeren van het stelsel daadwerkelijk daalt? Bovendien geeft de gemeente aan bij gedaalde druk ook weer parkeerplekken te gaan schrappen. Begrijp me niet verkeerd, ik ben voor vergroening van de wijk, maar als de parkeerdruk de motivatie is voor het invoeren van een vergunningstelsel dan creëer je eerst de 'oplossing' en daarna opnieuw hetzelfde probleem. Voor het oplossen van de parkeerdruk heb ik niet zo een, twee, drie een alternatieve suggestie helaas. Voor het bevorderen van de verkeersveiligheid in onze wijk heb ik die wel. Het zou (denk ik) sterk schelen als er eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd, zodat auto's elkaar niet meer via de stoepen passeren (of achteruit moeten omdat ze halverwege de straat tegenover elkaar komen te staan). Ook het weren van vrachtverkeer uit de smallere straten zoals de zijstraten van de Eksterlaan zou enorm kunnen helpen. Met de vele verbouwingen is er veel laad en losverkeer van grote vrachtwagens, terwijl de (zij)straten daar eigenlijk niet geschikt voor zijn. Tot slot helpt mijns inziens het aanleggen van concrete parkeerstroken in deze smalle straatjes (met versmalling van de stoep, want die is met de geparkeerde auto's toch al smaller en overdag nooit helemaal vrij) zodat het parkeren niet meer met twee wielen op de stoep hoeft te gebeuren en er daardoor dus gegarandeerd een doorgang blijft, de straathoeken en vluchtheuvels vrij blijven etc. Ik heb wel eens gehoord dat eerdere pogingen om eenrichtingsverkeer in te voeren door bewoners zijn geblokkeerd, maar dat is al van voordat ik zes jaar geleden in de wijk kwam. Er zijn inmiddels zoveel nieuwe mensen komen wonen, wellicht is het een hernieuwde peiling waard? Ik hoop dat u op basis van deze mail kunt onderbouwen waaruit blijkt dat betaald parkeren in de vogelenwijk daadwerkelijk kansrijk is om het aantal auto's onder de huidige bewoners te verminderen. En dat u mijn 'bezwaren' meeneemt in een eventuele heroverweging van uw besluit. Daarnaast hoop ik dat u mijn suggesties voor de verkeersveiligheid in onze wijk zou willen overwegen en meeneemt in verdere besluitvorming op dit onderwerp voor de vogelenwijk. Bij voorbaat hartelijk dank voor uw moeite.

**Reactie college:** B

Het college realiseert zich dat het vergunningtarief voor veel bewoners geen aanleiding zal vormen om afstand te doen van de eigen auto, simpelweg omdat zij deze nodig hebben. Om deze reden is het vergunningenplafond een belangrijk onderdeel van de uitbreiding van betaald parkeren. Met het vergunningenplafond wordt (op termijn) het aantal geparkeerde auto's in balans gebracht (en gehouden bij het opheffen van parkeerplaatsen) met het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Het college verwacht dat het terugdringen van Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) en het verplaatsen van geparkeerde auto's naar de rijbaan, vaker eenrichtingsverkeer ingesteld moet worden. Het college kiest er niet voor om de stoep te versmallen zodat meer ruimte ontstaat voor parkeerplaatsen.

**Aanpassing:** Nee

- 0363** Met belangstelling heb ik gelezen voor het invoeren van een parkeervergunning voor Noord in 2024. Ik ben benieuwd of dit geldt voor alle straten bij iedere woning of gaat het om de plaatsen bij winkels op ziekenhuis. In de buurt is niet direct de belasting van vreemd parkeren, maar de bewoners parkeren hun auto in de straat. Wat gaat er gebeuren als je zeer tijdelijk je vouwwagen of caravan voor de deur neerzet. Ik heb toch meer het idee dat dit een verkapte

gemeentebelasting is, wat niet het vertrouwen in de gemeente gaat toenemen .

**Reactie college: F**

Het college voert parkeerregulering in complete wijken in, dus ook in woongebieden binnen de wijk. Parkeerregulering wordt om verschillende redenen per wijk ingevoerd. De oplossingsruimte voor een hoge parkeerdruk bevindt op het niveau van de volledige wijk. Ook voorkomt de invoering van parkeerregulering in hele wijken dat er binnen de wijken een ongewenste verschuiving van de parkeerdruk voordoet (het waterbedeffect). Een ander argument is dat Haarlem met de invoering van parkeerregulering in wijken binnen een korter tijdsbestek grotere stappen kan zetten in het verminderen van de parkeerdruk.

Een vouwwagen of caravan mag op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening maximaal 3 dagen in de wijk worden geparkeerd. Bij de gemeente kunt u een tijdelijke parkeervergunning aanvragen, op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning](https://haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning)).

**Aanpassing:** Nee

- 0364 Naar aanleiding van jullie berichtgeving mbt het willen invoeren van betaald parkeren wil ik hier toch bezwaar op aantekenen. De kaart lijkt mij ook een beetje lukraak ingevuld en bepaalde wijken uitgezonderd. Ik zelf heb immers zelf nooit problemen met parkeren in het houtvaartkwartier. Wat mijn verbazing schetst is dat er in deze wijk besloten was om hoger te bouwen (West plaza). Hier was al bekend dat dit parkeerproblemen zou opleveren. Dit gezien het aantal bewoners en beperkt aantal plekken. Dit heeft geleid tot parkeren in de Eysing straat. Dit was al voorgepeld, maar toch besloten om door te gaan. Naar mijn inzien is betaald parkeren en de zones gewoon bedoeld de gemeentekas te spekken. Want de reden dat de Zaanenkwartier en europawijk worden ontzien is mij niet duidelijk. Mogelijk dat jullie dit voor mij kunnen verduidelijken. Dus wel hoger bouwen/meer woningen en het uitzonderen van bepaalde woonwijken.

**Reactie college: A, F**

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

In het Te Zaanenkwartier en Europawijk is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komen deze wijken op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

**Aanpassing:** Nee

- 0365 Ik ben ontzettend boos over het feit dat de Gemeente Haarlem stiekem toch het betaald parkeren weer verder gaat uitbreiden, nu ook in onze buurt (Amsterdamsewijk), waar helemaal geen parkeerproblemen zijn (in ieder geval niet in onze straat - De Genestetstraat). Naast de tarieven voor het vergunningenvignet, kost ieder ritje naar winkels, dokter, apotheek, fysio geld, wat aardig kan oplopen. Vanwege verminderde mobiliteit kan ik niet zomaar op de fiets stappen om ergens naartoe te gaan. Daar komen ook nog eens de kosten bij als er mensen op bezoek komen. Dit alles zal er toe leiden dat wij Haarlem zullen moeten gaan verlaten, hoe blij we ook zijn met ons huis, onze buurt en onze wijk, maar helaas niet met de gemeente. Asociaal beleid in mijn ogen. Ik wil daarom ook graag bezwaar maken.

**Reactie college: A, O, P, Q**

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

- 0366 Wij kwamen uw naam tegen als project leider van het nieuwe beleid m.b.t. de uitbereiding van het betaald parkeren. Veel mensen zijn heel blij met het

besluit om in 11 wijken uit te bereiden, waaronder de goede Hoop buurt in de Transvaalwijk. Elke dag nemen mensen met grote auto's (en kleine) ruimte in buiten de parkeer vakken. Zo komen er ook veel buitenlanders en toeristen de auto parkeren voor een paar dagen om deze vervolgens weer op te halen. Voor veel bewoners is er vaak geen plek. Dit leidt er vaak toe dat ouderen, mensen met kindervanen en minder valide zich niet normaal over de stoep kunnen bewegen en vaak zelfs de straat op moeten. Graag denken wij met u mee om onze buurt leefbaarder te maken en ook een aantal parkeer plekken om te vormen met groen en fietsen rekken. Is er daarnaast nog mogelijkheid om de kosten per vergunning bespreekbaar te maken? Waardoor de Goede Hoop buurt ook onder Zone D. kan vallen?

**Reactie college:** Het college voert parkeerregulering in complete wijken in, waarbij voor de gehele wijk dezelfde regels gelden. Omdat De Goede Hoop buurt zonder fysieke barrières ligt ingesloten in zone C, kan het college deze buurt niet als zone D inrichten. Toedeling van wijken naar zones gebeurt op basis van de afstand tot het stedelijk centrum.

Het omvormen van parkeerplaatsen naar groen en fietsen gebeurt in overleg met de wijk. Op initiatief van bewoners kan er nu al bijvoorbeeld een fietsvlonder worden geplaatst waarmee een autoparkeerplaats wordt omgezet tot meerdere fietsparkeerplaatsen. Voor meer informatie: [haarlem.nl/ruilen-bak-rek-voor-een-plek](https://haarlem.nl/ruilen-bak-rek-voor-een-plek)

Naar aanleiding van de inspraak wordt het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Ja

0367

Goedendag, Met verbazing heb ik gelezen dat jullie in 2024 betaald parkeren willen invoeren in het Houtvaartkwartier. Eind vorige jaar is er nog een referendum geweest waarin 2/3 tegen heeft gestemd. Dit is toch belachelijk. Ik ervaar geen parkeerdruk. Ik kan iedere dag mijn auto kwijt dus ik zie het als geen probleem. Daarnaast wonen mijn kinderen nog thuis waarvan een gaat werken daar waar het OV niet komt. Mijn man en ik hebben ook al jarenlang een auto waardoor mijn dochter dus niet met haar auto naar haar werk toe kan. Visite zal ook niet meer komen want er moet betaald worden. Doorstroming naar een andere woning zit er niet in gezien de huidige woningmarkt. Als alle busjes, campers en aanhangers verboden zouden worden dat zou in ieder geval fijn zijn. De straten staan er nl. vol mee. Ik stel voor om vergunningen (op kenteken) gratis voor de bewoners te verlenen (ook voor meer dan 2 auto's) en forensen te laten betalen. Hierbij graag wel gratis bezoekerspassen voor het bezoek wat anders niet meer komt. Op de Eijsinkweg parkeren alle mensen die in de nieuwbouw bij de Albert Heijn wonen. Daar zou tegen moeten worden opgetreden! Bij ons in de Theemsstraat tegenover nummer 94 is een paar jaar geleden een bedrijfspand omgebouwd tot woning. Een vereiste was dat er een interne parkeergarage bij zou komen zodat de bewoners daar kunnen parkeren. U raadt het al. Dit gebeurt niet!! Er is ook niemand van de gemeente die hiertegen optreedt. Ik ben dus tegen het invoeren van betaald parkeren want er is geen probleem. Het probleem is dat vooral de nieuwe mensen (juppen uit Amsterdam) klagen over de auto's terwijl zij zelf overlast bezorgen door de wirwar aan bakfietsen die zij overal maar parkeren. Zouden jullie mijn voorstel mee willen nemen?

**Reactie college:** **A, G, I, O, P**

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunnen zij hun bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).



Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

Na de invoering van parkeerregulering zullen niet alle bedrijfsauto's, die nu in de wijk parkeren, voor een parkeervergunning in aanmerking komen omdat zij niet aan de vergunningsvoorwaarden voldoen. Dit kan te maken hebben met het adres waarop de bedrijfsauto staat geregistreerd (buiten het vergunningengebied) en/of de afmetingen van de bedrijfsauto (langer dan 6.00 meter of hoger dan 2.40 meter). Dit leidt naar verwachting tot een beperkte afname van de parkeerdruk veroorzaakt door dit type voertuigen. Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

Op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) mogen campers, caravans en kampeerwagens maximaal 3 dagen in de wijk worden geparkeerd. Bij de gemeente kan een tijdelijke parkeervergunning worden aangevraagd.

**Aanpassing:** Ja

- 0368** Goedemorgen, Ik heb gelezen dat voor o.a. onze wijk het Houtvaartkwartier m.i.v. 2024 toch betaald parkeren ingevoerd gaat worden, ondanks dat het merendeel van de bewoners hier nog geen jaar geleden tegen heeft gestemd. Het verbaast mij dat betaald parkeren dan tóch wordt doorgevoerd. Beter is om bij nieuwbouwplannen op voorhand te berekenen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zullen zijn; en hierbij niet uit te gaan van een onrealistische schatting van < 1 auto per huishouden. Of om de parkeergelegenheid rondom het Plaza gebeuren betaalbaar te maken voor de direct omwonenden. Dat scheelt parkeerdruk in de omliggende wijken. Om de gevolgen van eerder genomen besluiten van de gemeente bij te sturen door nu alsnog betaald parkeren in te voeren, komt mij over als een uiting van slecht bestuur. Hopelijk neemt u deze reactie (en die van mede buurtbewoners) alsnog mee in uw afwegingen.

**Reactie college:** I

Het college hanteert in nieuwbouwwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen. Het college heeft geen zeggenschap over de kosten van parkeerabonnementen zoals aangeboden door private partijen.

**Aanpassing:** Nee

- 0369** Geachte heer, mevrouw, Zojuist ontving ik de nieuwsbrief van de gemeente met de mededeling dát de komende 2 jaar in 11 wijken (waaronder het Houtvaartkwartier) betaald parkeren zál worden ingevoerd. Niet alleen stuitte de toonzetting van die mededeling (het is eigenlijk al beslist, het gaat sowieso gebeuren) mij nogal tegen de borst (waar is de aangekondigde mogelijkheid van 'inspraak' dan nog voor bedoeld?), maar het besluit zelf verbaasde mij ook behoorlijk. Nog geen jaar geleden heeft de gemeente immers een referendum uitgevoerd in (o.a.) het Houtvaartkwartier met als onderwerp de wenselijkheid van betaald parkeren in de wijk. Een grote meerderheid van de bewoners was daarbij TEGEN invoering van betaald parkeren, waarna de gemeente heeft aangegeven dat dus NIET in te zullen voeren. Bij de bewoners is die mening over betaald parkeren in het afgelopen jaar niet veranderd (voor alle duidelijkheid: zij willen dat dus NIET), dus waar de gemeente het plotseling vandaan haalt dat het nu wel wenselijk zou zijn, is mij een raadsel. Parkeren in de buurt levert doorgaans geen noemenswaardige problemen op. Maar vooral het feit dat de gemeente binnen één jaar na een uitgevoerd referendum - waarbij het antwoord van de bewoners overduidelijk was - geheel tegen de wens van diezelfde bewoners in gaat, acht ik pure minachting. Kennelijk is het de wens van de gemeente zèlf om betaald parkeren in te voeren, maar wij (een van de buurten waar het om gaat) vragen daar dus helemaal niet om. Sterker nog: wij vragen erom dat het juist niet wordt ingevoerd! Langs deze weg wil ik dus niet alleen kenbaar maken van de mogelijkheid tot inspraak gebruik te zullen maken, maar ook om een klacht in te dienen over deze slinkse wijze van communicatie en besluitvorming. Kennelijk is de gedachte: "we vragen het de burgers, maar bij een ongewenste uitkomst drukken we het er alsnog doorheen". Lijkt een beetje op hoe Poetin de burgers van de Oekraïne 'vraagt' zich bij Rusland aan te sluiten. Ik had van de gemeente Haarlem echter een democratischer regime - en meer respect voor haar inwoners - verwacht.

**Reactie college:** A, I, J

De eerder uitgevoerde draagvlakonderzoeken staan los van de Nota uitwerking parkeerregulering. In deze nota staan drie beleidswijzigingen centraal,

waarvan één beleidswijziging is dat parkeerregulering wordt ingevoerd als de parkeerdruk in een wijk op 85% of hoger ligt. Op basis van uitgevoerde parkeeronderzoeken in 2020 en 2022, deze zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)), blijkt dat in elf wijken de parkeerdruk op de dinsdagnacht hoger is dan 85%.

**Aanpassing:** Nee

**0370** Betaald parkeren in Vondelkwartier. Ik weet niet waar jullie parkeerprobleem zien in deze stadswijk. Woon er al 42 jaar, totaal niet aan de orde, winkelcentrum( met gratis parketen) en t ziekenhuis in de buurt. Hebben daar totaal geen last van. Als jullie dit doorzetten, dan krijgen jullie claims i.v.m.slechte trottoirbanden. Scherp hoog en losliggende stenen, waardoor banden, uitlaten en assen van auto's schade oplopen. Elk jaar minstens opnieuw banden uitlijnen. Spaarnelanden weigert hier iets aan te doen, geen prioriteit. Kortom, een besluit om weer geld op te halen bij de burger!

**Reactie college:** **A, F**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Vondelkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 98% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

**Aanpassing:** Nee

**0371** Met de nieuwe uitbreiding komt het moment steeds dichterbij dat de stad volledig betaald parkeren wordt. Dat is niet leuk, maar wel voor iedereen gelijk. Wordt het geen tijd om net als een aantal andere steden in ons land te gaan denken aan een aantal transferiums? Op die manier kun je een flink aantal auto's helemaal buiten de stad houden en daarmee de luchtkwaliteit een stuk verbeteren. Een tweetal (Oost en Zuid) zou een mooi startpunt zijn en misschien dat later een uitbreiding met Noord toch wenselijk blijkt te zijn.

**Reactie college:** **K**

Het college realiseert zich dat Haarlem over beperkte P+R voorzieningen beschikt. Het ontwikkelen van nieuwe P+R voorzieningen aan de randen van de stad is een doelstelling van het college. In het mobiliteitsbeleid (2021) van de gemeente is opgenomen dat de gemeente drie van deze voorzieningen wil realiseren gekoppeld aan OV-knooppunten.

**Aanpassing:** Nee

**0372** Geacht college, Met afschuw heb ik kennis genomen van uw rampzalige plan om in heel Haarlem betaald parkeren in te voeren. Verder liegen de tarieven die u wilt hanteren er ook niet om. Beseft u wel wat u de mensen aan doet? Ik zal u schetsen wat het voor mij gaat betekenen. Dit geldt echt voor honderden mensen want het gaat natuurlijk niet alleen om mij. Ik woon in zuidwest in de V.O. de Bruijnstraat. Op woensdagmiddag ga ik naar mijn biljartclub aan de Spaarnedamseweg in Haarlem Nrd. Als het mooi tot redelijk weer is dan ga ik op de fiets (dat doe ik vaak hoor!) Als het onaangenaam tot slecht weer is ga ik echter met de auto. Die parkeer ikdoorgaans in de Floresstraat. Dat gaat vrij gemakkelijk. Ik heb nog nooit meegemaakt dat ik hem niet kwijt kon. Uw argument dat deze maatregelen zo noodzakelijk is, heb ik hiermede wel weerlegd. Als u dit plan door zet betekent dit voor mij (gelukkig pas in 2024) het einde van mijn wekelijkse biljartmiddagje. Ik vertoef doorgaans 3,5 á 4 uur. Dan zou ik 12 tot 14 euro aan parkeergeld kwijt zijn. Welnu, dat ga ik niet doen. Dit geldt echter voor veel andere mensen. Er zitten op woensdagmiddag ook héél veen mensen te bridgen overwegend ouderen waarvan er velen met de eigen auto komen. Voor die mensen is het dan ook wel einde verhaal. Een PvdA-raadslid genaamd Dion Heinis beweert in de krant dat dit plan niet is bedoeld om de gemeentekas te spekken, maar dat is natuurlijk wel zo. Ik hoop dat ik u door dit briefje een beetje inzicht geef wat u heel veel mensen hiermede aandoet. Misschien gaat het zelfs wel leiden tot sluiting van de locatie. Ik hoop dat u hier door van uw dwaling terugkomt. U bent er tenslotte voor de burgers. Hoogachtend.

**Reactie college:** **A, F, G**

Na het raadsbesluit over het definitieve beleid gaat de gemeente in gesprek met onderwijsinstellingen, sportverenigingen en ondernemersverenigingen in de stad. Doel is om te bespreken hoe de invoering van betaald parkeren zo goed mogelijk kan aansluiten bij de functies van deze groepen. En om te voorkomen dat betaald parkeren leidt tot ongewenste maatschappelijke effecten.

**Aanpassing:** Ja

0373

Geacht college, Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Mijn bezwaren zijn deels algemeen maar toegespitst op de Indische wijk. Graag wil ik mijn bezwaren aangeven. Onderaan dit bezwaarschrift staan puntsgewijs de vragen waar ik een antwoord op verwacht. 1) draagvlak In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien: - de parkeerdruk op meer dan 85% ligt; - er bij de betrokken bewoners voldoende draagkracht bestaat. De bewoners die ik spreek in de Indische buurt, ervaren de parkeerdruk niet als problematisch. Sterker nog: overdag is er sprake van ruime parkeermogelijkheden. Uitsluitend in de avonduren is er op (een klein aantal) plekken in de wijk sprake van een wat hogere parkeerdruk. Goed is nog om aan te geven dat er in de Indische buurt Noord nog minder parkeerdruk wordt ervaren dan in de Indische buurt-zuid. Het draagvlak in de wijk is onderzocht. Graag wil u eraan herinneren dat dit onderzoek recent is uitgevoerd en dat grofweg driekwart van de bewoners zich overduidelijk tegen betaald parkeren heeft uitgesproken. B&W besloot naar aanleiding van dit onderzoek om geen betaald parkeren in te voeren. Ziet de gemeente nu wel draagvlak in de Indische buurt? Waarom wordt er een draagvlakonderzoek gedaan om vervolgens dit onderzoek niet mee te nemen in de beslissing en waarom wordt de uitkomst genegeerd en botweg terzijde geschoven? Dit riekt naar onbehoorlijk bestuur. Houdt de gemeente ook rekening met de petitie "Beperk het betaald parkeren in Haarlem"? Deze petitie is al door meer dan 7500 (!) betrokken Haarlemmers ondertekend. Gaat de gemeente deze petitie, net als het draagvlakonderzoek, onder het tapijt schuiven? De gemeente zegt een probleem te willen oplossen dat er niet is. De parkeerdruk verminderen door minder parkeerplaatsen beschikbaar te stellen en het zogenaamde "Canadees parkeren" te verbieden druist tegen alle wetten van de logica en logistiek in. Het parkeren met 2 wielen op de stoep is al meer dan 50 jaar gebruikelijk in Haarlem. 2) De financiën Door het invoeren van betaald parkeren worden bewoners, bezoekers en passanten op hoge kosten gejaagd. In een tijd van torenhoge inflatie en een op komst zijnde recessie is dit zeer onverstandig. De maatregelen worden zogenaamd "kostenneutraal" ingevoerd. Dit is een gotspe. De gemeente gaat zich, met greenwashing, verrijken ten koste van haar eigen bewoners. "Eventuele" overschotten komen ten bate van de algemene middelen. Het woord eventueel staat niet voor niets tussen aanhalingstekens. Graag ontvang ik de begroting van het invoeren van het betaald parkeren in de buitenschil. Is er sprake van een openbare aanbesteding? De gemeente stelt betaald parkeren "kostenneutraal" in te willen voeren. Kunnen de betreffende wethouders aangeven waarom het parkeren in een aantal buurten, waaronder de Indische buurt, (veel) duurder wordt dan in andere buurten? Is het plaatsen van bordjes in de Indische buurt duurder dan in de vogelenbuurt die vergelijkbare cijfers laat zien? Waarom valt de Indische buurt niet onder Zone D? Vooral de kosten van parkeerders die een los kaartje moeten kopen is belachelijk veel duurder. Het verschil is maar liefst 90% Kan de gemeente dit verschil verklaren en onderbouwen graag met een gedegen en onafhankelijk onderzoek. Hoe worden huiseigenaren gecompenseerd voor de waardedaling van hun huizen? Hoe worden ondernemers gecompenseerd tegen planschade? Is er rekening gehouden met uitkoopregelingen voor ondernemers? Eerder heb ik al gesteld dat in de Indische wijk alleen in de avonduren een parkeerprobleem is. Waarom wordt niet overwogen om betaald parkeren alleen in de avonduren in te voeren? Wanneer hiervoor gekozen wordt, worden de argumenten om betaald parkeren in te voeren sterker. De gemeente stelt in haar nota dat bewoners goedkoper kunnen parkeren. Door deze uitspraak maak ik me als bewoner ernstig zorgen over de denkwijze van de schrijvers van deze nota, immers parkeren is nu gratis. Goedkoper dan gratis is geld toe krijgen. Dit zegt iets over het denken bij het schrijven van de nota: alles lijkt al vast te staan en de bewoners moeten straks blij zijn dat ze mogen betalen voor betaald parkeren. Hoe kijken de verantwoordelijke wethouders aan tegen deze uitspraak? Is alles al in kannen en kruiken? Maken de inwoners echt een kans met deze inspraakronde of is alles al bekostwoord? De opmerking dat de gemeente "inkomsten derft bij het niet invoeren van dit systeem" wijt ik aan een vlaag van verstandsverbijstering, zo ken ik er namelijk nog wel een paar: - de gemeente derft inkomsten bij het niet invoeren van een belasting op het lopen op straat in de openbare ruimte. - de gemeente derft inkomsten bij het niet invoeren van een belasting op het opvangen van regenwater. - de gemeente derft inkomsten bij het niet invoeren van een belasting op fietsen in de openbare ruimte. Deze voorbeelden zijn momenteel, net als parkeren in de Indische wijk ook allemaal gratis. Ik hoop door het geven van deze (belachelijke) voorbeelden te laten zien hoe belachelijk de opmerking over het betaald parkeren is. Kunt u aangeven wat de gedachte achter deze opmerking is? De impact op de inwoners en ondernemers Inwoners met een kleine beurs die met hun laatste spaarcentjes een autootje kunnen betalen zullen die, wellicht tot plezier van de gemeente, weg doen en daarmee in een isolement komen. Een bezoek aan een kerk, sportclub, buurthuis, recreatiefaciliteit, nagelsalon of winkel worden hiermee onhaalbaar. Het openbaar vervoer wordt niet verbeterd en is in de afgelopen jaren alleen maar uitgekleed. Haarlem staat bekend om de oudste spoorlijn van Nederland. De afgelopen 25 jaar zijn de treinverbindingen alleen maar slechter geworden. Tevens is het aantal buslijnen in die jaren gehalveerd. De gemeente wil het openbaar vervoer verbeteren, een nobel streven. De volgorde is echter

verkeerdom: regel eerst een geweldig en onbetwist openbaar vervoer netwerk, dan zal er meer draagvlak komen voor dit plan. De kans is dan overigens ook groot dat het probleem zich vanzelf oplost. De gemeente kan een win-win situatie voor de bewoners creëren maar kiest nu het tegenovergestelde. De overheid verwacht van haar inwoners dat deze langer thuis blijven wonen om de zorg te ontlasten maar kleedt vervolgens de mobiliteit uit. Dat is tegenstrijdig beleid. Is er gedegen en goed onderbouwd onderzoek gedaan naar de effecten van deze parkeerregeling op ouderen en mensen met een kleine beurs? Graag ontvang ik een kopie van deze onderzoeken. Wanneer een inwoner van de Indische buurt geen parkeervergunning heeft, komt deze bewoner ook niet aanmerking voor een bezoekersvergunning. Een inwoner die door deze regeling de auto weg moet doen wordt zelf beperkt in zijn of haar mobiliteit maar jaagt ook bezoekers (waaronder mantelzorgers) op hoge kosten. Dat geldt natuurlijk ook voor bewoners die nu ook geen auto hebben maar wel graag bezoek willen ontvangen. Oudere mensen zullen minder bezoek krijgen omdat bezoekers de hoge kosten van zone C moeten gaan betalen. Bewoners, vooral ouderen, zullen nog meer in isolement komen. Hebben de wethouders hier rekening mee gehouden? Graag zie ik dat onderbouwd met gedegen en onafhankelijk onderzoek. Ondernemers in de wijken waar betaald parkeren wordt ingevoerd worden zwaar benadeeld. Kan een ondernemer voor al haar medewerkers een vergunning aanvragen? Worden deze voor ondernemers gratis? Wordt er gedacht aan bezoekersregelingen voor kerken, verblijfsrecreatie, bibliotheken, sportclubs in gymzalen etc. etc.? Worden ondernemers gecompenseerd voor de derving die zij leiden door het invoeren van betaald parkeren of komt de overheid met het bekende stokpaardje van "ondernemersrisico". Dit stokpaardje wordt tegenwoordig te pas en te onpas gebruikt om geen verantwoordelijkheid te hoeven nemen voor het lot van ondernemers en hun medewerkers. Met de recessie die er volgens vele economen en zelfs volgens Minister Kaag er zeker komt, neemt de gemeente een onaanvaardbaar risico. De risico's voor ondernemers is ook van toepassing voor de wijken die aansluiten op het betaald parkeergebied door het zogenaamde waterbedeffect. Inwoners die ervoor gekozen hebben om naar Haarlem te verhuizen omdat Haarlem een vriendelijk autobeleid voerde worden ernstig benadeeld en weggejaagd uit de stad, is dat echt wat deze beleidmakers willen? Er zijn mensen die mede naar aanleiding van het raadsbesluit om betaald parkeren niet in te voeren naar Haarlem zijn verhuisd, worden deze mensen gecompenseerd voor hun geleden schade door onbehoorlijk bestuur? De onderzoeken van Trajan: In het Collegebesluit 'Nota uitwerking parkeerregulering' (nummer 2022/446417) wordt als onderbouwing van het invoeren van betaald parkeren gerefereerd aan het onderzoek van 'Trajan' van 2020 en 2022. Volgens de rapporten, opgesteld door 'Trajan', m.b.t. de parkeerdruk zou de parkeerdruk in de Indische buurt boven de 85% uitkomen waardoor de Gemeente Haarlem van mening is dat er sprake is van verhoogde parkeerdruk in de Indische buurt. Mijn bezwaar tegen het beleidsplan is met name gericht op de onafhankelijkheid en de inhoud van de rapporten opgesteld door 'Trajan'. Onafhankelijkheid Het parkeerdruk onderzoek is gebaseerd op een rapporten uitgevoerd door Trajan in opdracht van de Gemeente Haarlem (Haarlem) aan de hand van door Haarlem opgegeven stringente voorwaarden (Hst. 2.1 pagina 3 rapport 2020/2022) van parkeercapaciteit. Stringente voorwaarde opgesteld door de Gemeente Haarlem; - Volgens Haarlem worden de parkeerplaatsen op eigen terrein niet meegeteld voor de capaciteit berekening (niet openbare parkeerplaatsen Hst. 2.1. pagina 3 rapport 2022). Hierdoor worden deze parkeerplaatsen niet meegeteld als capaciteit. In het beleidsstuk worden deze parkeerplaatsen echter wel toegerekend aan de capaciteit en wordt verwacht dat hierop de 1e auto geparkeerd wordt. - Indien een straat niet breed genoeg is wordt de parkeergelegenheid slechts aan 1 kant meegenomen als capaciteit ondanks dat het zeer goed mogelijk is om de auto met 2 wielen op de stoep te parkeren zonder dat dit hinder geeft aan de voetgangers omdat de stoep breed genoeg is. - Door tijdelijke opbreken in een straat worden de parkeerplaatsen die tijdelijk niet beschikbare zijn niet meegenomen in de capaciteit berekening (Actuele parkeercapaciteit Bijlage 1: Definities pagina 20, rapport 2022) - Bijzondere parkeerplaatsen (dit zijn ... hst. 2022) worden beperkt meegeteld, terwijl het logisch zou zijn om deze plaatsen mee te tellen aangezien deze plekken wel gebruikt worden voor parkeren. Gezien het feit dat de Gemeente Haarlem een opdracht heeft verstrekt voor onderzoek aan 'Trajan' met "stringente voorwaarden" voor het meten van parkeerdruk kan er per definitie geen sprake zijn van een onafhankelijk onderzoek. De Gemeente Haarlem geeft richting aan de uitkomsten van het onderzoek door vooraf "stringente voorwaarden" te stellen. De metingen zijn op dinsdag gedaan. Dinsdag is een gekende thuiswerkdag. Daarbij moet nog aangegeven worden dat de meting in 2020 tijdens de lockdown zijn gedaan en ook in maart 2022 gold nog het advies om thuis te werken. Ook dit feit duidt weer op vooringenomenheid, het rapport moest duidelijk naar een bepaalde conclusie toegeschreven worden. De overheid zag tijdens de lockdown, waarin burgers al ernstig beperkt werden, haar kans schoon om de burgers nog meer te benadelen. Het is erg cru dat burgers in de Indische wijk die het advies van de overheid om thuis te werken hebben gevolgd, hier nu voor gestraft worden door hoge parkeerkosten. Kunt u aangeven waarom het onderzoek is gedaan in 2 periodes waarin het thuiswerkadvies van kracht was? Inhoud van de rapporten In beide rapporten wordt onder andere gesproken over capaciteit officieel en officieus maar deze wordt niet nader toegelicht. Graag een toelichting hierop. In Bijlage 1: Definities rapport 2022/2020 worden de definities geven van onder andere actuele parkeercapaciteit, Bruto parkeercapaciteit, Netto Actuele parkeercapaciteit en

openbare parkeercapaciteit maar deze termen worden in de rapporten niet verder gebruikt. Waarom is dat? Voor de gehele buitenschil is er 1 meetmoment geweest namelijk op dinsdag op woensdag van 23:00 uur tot 1:30. In de overige deelgebieden zijn dit er 3 geweest. De berekening heeft hierdoor plaatsgevonden op het ultieme piekmoment. Waarom is gekomen voor dit piekmoment (zie ook de opmerkingen over de sturende opdracht die meegegeven is aan Trajan) De in het beleidsstuk genoemde vele verkeersbewegingen zijn niet gemeten tijdens het meetmoment, maar het lijkt voor de hand liggend (gezien het meetmoment) dat dit zeer beperkt is geweest. Kunt u hier meer informatie over geven. Aangezien er in de buitenschil slechts 1 meetmoment is geweest, wordt de veronderstelling dat bij het invoeren van betaald parkeren het aantal verkeersbewegingen zal afnemen niet onderbouwd. Graag ontvang ik een onderbouwing hiervan. Persoonlijke noot En dan een laatste belangrijke persoonlijke noot. Ik ben altijd iemand geweest die vol vertrouwen in de overheid en in onze democratie heeft gehad. De overtuiging dat de overheid luistert naar de burgers en daarbij beslissingen neemt die in het algemeen belang zijn heb ik te vuur en te zwaard verdedigd. Ik heb me, ook in de afgelopen roerige jaren, verzet tegen stromen en partijen in de maatschappij die de betrouwbaarheid van de politiek en de overheid ter discussie stellen. Hoe kunnen de wethouders op bewonersbijeenkomsten zeggen dat "betaald parkeren er sowieso komt" terwijl ze weten dat hier nog een democratisch proces gevoerd moet worden? Met het invoeren van betaald parkeren, tegen de wens van de inwoners in, laat de overheid en de politiek zich van haar meest onbetrouwbare kant zien, immers het draagvlakonderzoek laat ontegenzeggelijk zien dat de bewoners tegen betaald parkeren zijn. Het geeft bij mij een behoorlijke deuk in het vertrouwen. Ik hoop van harte dat deze dwaling nog recht wordt gezet. Ik ben van mening dat vertrouwen in de overheid en de politiek cruciaal is voor het behouden van onze democratische rechtstaat. Draagvlak onder de bevolking is van zeer groot belang voor de toekomst van ons land. Ik vraag u beleefd en met klem om nu alstublieft geen olie op het vuur te gooien in deze moeilijke tijden. Door een dergelijke beslissing, die volgens de betreffende wethouders "als een paal boven water staat" vergroot u de kloof tussen burgers en overheid. Is dat wat u wilt? Krijgen de mensen die de overheid niet vertrouwen gelijk? Ik begrijp dat dit grote woorden zijn voor een lokale aangelegenheid maar ik maak me zorgen om de ontwikkelingen in de samenleving en u heeft hier de kans om te laten zien dat het anders kan. Democratie begint lokaal, als er lokaal al geen vertrouwen meer is, hoe moet het dan met het land? Ik vertrouw erop dat u met serieuze en onderbouwde antwoorden komt,

#### Reactie college: [A](#), [D](#), [E](#), [F](#), [H](#), [I](#), [M](#), [P](#), [Q](#)

In de Nota uitwerking parkeerregulering staan drie beleidswijzigingen centraal, waarvan één beleidswijziging is dat parkeerregulering wordt ingevoerd als de parkeerdruk in een wijk op 85% of hoger ligt. Als in een wijk sprake is van een parkeerdruk hoger dan 85%, dan vormt draagvlak in de wijk geen randvoorwaarde voor de invoering.

De petitie 'Beperk het betaald parkeren in Haarlem' is door projectwethouders Berkhout en Van Leeuwen in ontvangst genomen. U kunt daarover meer lezen in hoofdstuk 5 in de Nota van Beantwoording.

Het college hanteert voor de uitbreiding van parkeerregulering het principe van kostendekkenheid. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Het verschil in parkeertarieven tussen parkeerzone C en zone D kan niet één op één met kostendekkendheid in verband worden gebracht. Het verschil in tarief in Haarlem (en overigens in alle steden) is binnenstad/hog naar stadsrand/laag. Dit is gebaseerd op het schaarstebeginsel, doelgroepbenadering en stimulering straatparkeren versus garageparkeren.

De kosten die het college moet toerekenen aan de uitbreiding van parkeerregulering zijn breder dan alleen de kosten voor parkeerapparatuur, bebording en handhaving. Het gaat bijvoorbeeld ook om de financiering van de extra parkeerplaatsen voor auto's en fietsen en bevorderen van deelmobiliteit.

#### Aanpassing: Nee

- 0374** Bij deze maak ik ernstig bezwaar, en ben tegen, het voornemen van de gemeente Haarlem, om in de wijk Ter Kleefkwartier betaald parkeren in te voeren. Het betreft een bezwaar alleen voor de wijk, Ter Kleefkwartier, waar ik woonachtig ben. Ik kan niet juist oordelen hoe de situatie in de andere 10 wijken is. 1. Mijn bezwaar is dat de gemeente niet de moeite neemt om de bewoners correct te informeren. 2. Tevens maak ik bezwaar tegen de bovengenoemde nota welke een groot aantal onduidelijkheden bevat, die wel wat toelichting behoeven naar de bewoners toe. 3. In de bomenbuurt krijgen de autobezitters niets terug voor de jaarlijkse bijdrage. Parkeren ja, maar dat kan ik nu ook in mijn woonstraat. Bewoners met 2 auto's worden belast met een bijdrage van € 532,- per jaar, juist in een tijd waar de overheid enige lastenverlicht biedt m.b.t. de energie prijzen. Een nieuwe melkkoe? Heel erg dubbel. In detail punt 1- en

2: 1. Informatie naar de bewoners toe. Onlangs vernam ik van een kennis dat er betaald parkeren in het Vondelkwartier wordt ingevoerd. Naar aanleiding hiervan vond ik op internet de nota en kaart met parkeer zones. Een verrassing! Ook heeft er een artikel in het Haarlems weekblad gestaan, maar die krant krijg ik maar incidenteel. Onbegrijpelijk dat de gemeente niet kiest voor informatie per brief. Als er kermis op de Zaanenlaan is wordt iedereen wel uitgebreid geïnformeerd. Zo worden veel bewoners zonder krant onwetend gehouden, en kunnen niet tijdig reageren. Toeval? 2. De Nota uitwerking parkeerregulering. (het 25 pag. groot document en de conceptnota) Bladzijde 3, hoofdstuk L. "Haarlem kiest voor het uitbreiden van parkeerregulering om de balans tussen parkeerruimte en andere noodzakelijke functies te herstellen". Mooie zin, maar s.v.p. een toelichting in gewoon Nederlands graag. Wat zijn dat voor functies? Het maximum aantal te parkeren auto's en het aantal vergunningen voor deze wijk. Hoeveel zijn dat er? Worden niet genoemd, maar er wordt wel mee gerekend. En is dus bekend. Ook wordt genoemd dat de hulpdiensten, brandweer, er niet door kunnen. Maar wie heeft de stoepneuzen en paaltjes geplaatst? De gemeente dus!! Weghalen die palen of verplaatsen om meer ruimte te creëren. Er zijn al talloze bewoners en vuilniswagens e.d. die schade hebben opgelopen. En verhoog a.u.b. de stoepranden ook gelijk, want we worden gek van de stoepfietsers. Zelfs bakfietsen en motorfietsen gebruiken nu het trottoir. Bladzijde 5, Hoofdstuk 2. "Voor alle L' en 2' auto's van de huidige bewoners is er parkeer-gelegenheid" He? Maar dan hoeven we toch geen parkeerregulering in te voeren. Immers volgens de nota schijnt dus dan 85% van de parkeer plaatsen en het aantal vergunningen bekend te zijn. Paragraaf 2.2. De gemeente koppelt zes maatregelen aan het vergunningen plafond. Ook hier kan wel wat meer duidelijkheid gegeven worden. Mobiliteitstransitie, zeg gewoon het verminderen van het aantal auto's. Mengen en verdichten. Wat en hoe? Vergroenen en vernatten. Meer groen, maar we hebben al twee begraafplaatsen, de voormalige stadskweektuin, het Zaanenpark, het Noorder sportpark / Schoterbos, en de bolwerken. Welvoldoende groen. Toch? Bladzijde 6, paragraaf 2.2. "Bewoners die blij zijn met de parkeervergunning, en euro's mogen afdragen." Kom nu toch, voor sprookjes kunnen we in de Efteling terecht en niet in Haarlem. De parkeer druk neemt af, ja logisch parkeren wordt onbetaalbaar gemaakt. Bladz'rdje 7, hoofdstuk 3. Veel mensen hebben beperkt ruimte voor de fiets. Maar die kunnen, voor zover mogelijk, gewoon in de voor of achtertuin. Bladzijde L4, paragraaf 4.2. Hier komt nu eindelijk de aap uit de mouw. "Het vergunningentarief is een financiële prikkel om afstand van de 1" en/of 2" auto te doen." Zeg dat gewoon en verstop het niet in de tekst. Bladzijde 16, paragraaf 4.3. en paragraaf 5.4. Het illegaal parkeren met twee wielen op de stoep gaat verdwijnen. Hopelijk alleen in zeer smalle straten. In principe levert dat helemaal geen parkeer plaatsen op. Sterker het kost parkeerplaatsen. In mijn straat bevordert deze wijze van parkeren de doorstroming van het verkeer, zonder belemmeringen op het trottoir te veroorzaken. Bladzijde 19, paragraaf 4.4.2. Maak het mogelijk om met een C-vergunning, te mogen parkeren in gebied D. Mensen slecht ter been betalen zelf al (gebied C), en moeten bij op visite gaan in gebied D nogmaals betalen. In het concept vrijgegeven voor inspraak: Kernboodschap: Welke wijken gaan er nu precies begin 2024 over op betaald parkeren? En er wordt ook gedacht aan alternatieven voor vervoer. Leuke kreet en heel nobel. Maar wat wordt hier nu precies mee bedoeld? Meer bussen? Maar we komen nu al personeel te kort. "Het vergunningen systeem is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren" Maar later staat in hoofdstuk 3 dat als het saldo inkomsten en kosten niet gelijk is, dan heeft dit effect op het saldo dat wordt afgedragen aan de algemene middelen. Leg dat eens uit, de vergunningen inkomsten zijn dus wel een geld generator voor de gemeentel (melkkoe) Het een en ander verduidelijken en ik wil duidelijk, puntsgewijs, antwoorden op bovenstaande vragen. Als het voor een ieder zonneklaar is, hoeven we ook niet meer te lezen over de verdeeldheid in de gemeente raad. Nu lees ik dattermen als "hofnar" en "jokkebrok" overen weergaan. Dit is allemaal zo triest dat het bijna leuk is. Heel veel sterkte met uw werk en zie uw antwoorden tegemoet

#### Reactie college: F, H

De Nota uitwerking parkeerregulering is een beleidsnota. Deze nota volgt de reguliere inspraakprocedure voor beleidsnota's. Op basis van deze procedure worden inwoners niet per brief geïnformeerd over de ter inzage legging van een beleidsnota. Inwoners kunnen dit vernemen via de gemeentelijke communicatiekanalen en de lokale media. Via deze weg zet de gemeente zich ervoor in om zo veel en zo goed mogelijk inwoners te informeren.

De 'noodzakelijke functies' is als een overkoepelende term gebruikt voor functies die de leefbaarheid en aantrekkelijkheid in een wijk verbeteren (zoals groenvoorzieningen, speelruimte voor kinderen en ruimte om elkaar te ontmoeten).

Het maximum aantal uit te geven parkeervergunningen in een vergunninggebied wordt gebaseerd op de officiële parkeercapaciteit bij een parkeerdruk van 85%.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken

van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

**Aanpassing:** Nee

- 0375** Vaak vraag ik mij af waar de gemeente Haarlem mee bezig is. De bloeiende winkelstraten in het centrum veranderden mede door het parkeer beleid (€ 4,30 per uur) in straten met doodse leegstaande panden. In de binnenstad 's-avonds uit eten? In verband met parkeer geld, nee bedankt. Voor mensen met een vitaal beroep wordt het bijna onmogelijk om in de 2023 postcode wijk (Ter Kleefkwartier) te wonen. Gezien de torenhoge onroerend goed belasting en de daaraan gekoppelde andere belastingen. Nu komt daar de parkeer belasting nog eens bovenop! Voor gezinnen die met z'n tweeën werken en afhankelijk zijn van auto's om op het werk te komen, is het niet reëel om voor de tweede auto zoveel meer voor een parkeer vergunning te vragen. Het komt voor twee auto's bijna op € 45,- per maand! Als je om 07:00 uur in een zorg instelling in Bennebroek moet beginnen, ga je om 06:30 uur met de auto weg. Ga je met de bus dan moet je om 05:45 uur de deur uit. Overstappen op het station en hopen dat de bus wel rijdt. Werk je tot 10:00 uur in de zorg en er is een calamiteit, mis je de bus en moet je een half uur in weer en wind wachten bij een open bushalte. Dat is dus geen goed alternatief. Wat betreft de extra ruimte voor het parkeren van fietsen. Dat is hier overbodig, de meeste adressen hebben een voor- en/of achtertuin. De parkeerbelasting is een vette melkkoe voor de gemeente. Het is te zot voor woorden, dat als men een parkeervergunning heeft voor wijk C, je ook in een andere wijk D (bij ouder bezoek) dubbel moet betalen om te parkeren. Ouderen zijn afhankelijk van een auto om naar een ziekenhuis, zwembad of activiteiten te gaan. Veel Haarlemmers kunnen al moeilijk rond komen en dan komt de gemeente er nog een flinke schep bovenop doen. Vragen: Hoe gaat het bij verbouwingen met laadbakken en aannemers busjes? Een mantelzorger die elke dag een paar uur moet komen? Wat doet de gemeente aan de waarde vermindering van de woning bij verkoop, als er geen vergunningen meer verstrekt kunnen worden? Het werkbusje van de baas mee naar huis? Zelf dan maar een auto aanschaffen om de bus op te halen? Als er kermis in de buurt is of markt, en men kan niet parkeren, komt er dan een korting op het parkeer tarief? Verder lijkt het mij dat de gemeente er beter aan doet om alle trottoirs met ongelijke tegels op te knappen, Loop maar eens de Zaanenlaan af, aan de zuidzijde vanaf de Rijksstraatweg naar de Delftlaan. (Liefst in het donker) Ook de parken kunnen wel wat aandacht gebruiken. Het geld nodig voor de parkeerregulering kan veel beter besteed worden. Ik zou zeggen, lach hier niet om, doe er iets aan en stop deze plannen. Niet alleen aan het eigen belang denken!

**Reactie college:** [F](#), [H](#), [O](#)

Het plaatsen van objecten (bijvoorbeeld) een puincontainer voor bouwwerkzaamheden in betaald parkeren gebied gaat met kosten gepaard. Voor voertuigen van aannemers is, net als andere voertuigen, een geldig parkeerrecht nodig. Voor bedrijfsauto's van bijvoorbeeld klusbedrijven kan een tijdelijke parkeervergunning worden aangevraagd. Op de website van de gemeente Haarlem leest u meer over deze vergunning ([haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning](https://haarlem.nl/tijdelijke-parkeervergunning)).

Een bewoner heeft recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als men een officiële indicatie of verklaring heeft. De bewoner krijgt dan extra tegoed voor de digitale bezoekersregeling. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over de regeling voor mantelzorgers ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)).

Bewoners kunnen voor hun bedrijfsauto of leaseauto een bewonersparkeervergunning aanvragen.

Omdat het kenteken van de auto niet op uw naam staat, is hiervoor een werkgeversverklaring nodig. Voor de volledige voorwaarden zie [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bewoners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bewoners).

Bij een kermis of markt geldt geen korting op het parkeertarief.

**Aanpassing:** Nee

- 0376** U wilt parkeerregulering toepassen bij een parkeerbezetting van 85% op het drukste moment. Dit is niet druk. Er is pas sprake van parkeerdruk als de vraag naar parkeerplekken structureel het aanbod overschrijdt. De norm die nu wordt gesteld als acceptatie voor parkeerregulering is te laag (1). Het verschijnsel parkeerregulering bevat veel nadelen. Alle objecten die hiervoor nodig zijn in de openbare ruimte zoals parkeerautomaten en inzinkbare palen zijn kostbare investeringen die ook aan andere doeleinden kunnen worden besteed (2). De genoemde objecten in de openbare ruimte vervuilen het

straatbeeld (3). Kenmerk van de openbare ruimte is juist dat deze voor iedereen toegankelijk is. Bij invoering van vergunningen wordt die ruimte exclusief toegankelijk voor degene die over een vergunning beschikken. De openbare ruimte wordt minder openbaar (4). Bij elke parkeerstop de portemonnee of de smartphone moeten pakken geeft stress en creëert digitale afhankelijkheid (5). Handhaving van zinloze regels geeft stress en belichaamt de onderdrukkende overheid (6). Het vergunnen en beprijzen van parkeermogelijkheden leidt tot prijsstijging van alle producten die thuis worden bezorgd en diensten die aan en in de woning worden verricht (7). Het vergunnen en beprijzen van parkeermogelijkheden werkt drempelverhogend voor mensen die graag bezoeken afleggen of bezoeken ontvangen (8).

Kortom: parkeerregulering is niet het sociaal uit uw leuze "aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad", het is stress verhogend en verstikkend en werkt uitbuitend en isolerend, behoorlijk asociaal dus.

De invoering van parkeerregulering wordt gecombineerd met het instellen van een aanpasbaar vergunningenplafond. Hiermee wordt niet alleen bewust schaarse in parkeerplekken gecreëerd (9). Het beïnvloedt de mogelijkheid tot het in bezit of gebruik hebben van een auto op directe wijze op elk moment dat de gemeente dat wenst (10). Voor veel mensen is bereikbaarheid en bewegingsvrijheid een voorwaarde om te kunnen werken en te functioneren in de maatschappij. Autobezit en -gebruik hoort daarbij. Immers, openbaar vervoer is niet overal aanwezig en niet iedereen is (altijd) even fit of heeft veel tijd om alle trajecten met het openbaar vervoer af te leggen.

#### Reactie college: A, O, P

Het college hanteert 85% parkeerdruk als moment waarop parkeerregulering wordt ingevoerd omdat vanaf een parkeerdruk van 85% de parkeersituatie in een gebied verslechterd. Automobilisten moeten dan langer zoeken naar een vrije parkeerplaats. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen en meer uitstoot van schadelijke stoffen. Dit zijn de negatieve gevolgen van een hoge parkeerdruk op de leefbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid.

#### Aanpassing: Nee

0377 Geacht college, ,

Wij zijn bewoners van het Vondelkwartier. Wij zijn niet tegen het invoeren van gereguleerd parkeren. We begrijpen de noodzaak, maar denken dat het ontwerpbesluit op een aantal onderdelen verbeterd kan worden. Onze inspraakreactie betreft de volgende onderdelen:

1. Tijdsvenster zone D
2. Meten parkeerdruk en Canadees Parkeren

#### 1. Tijdsvenster zone D:

In de inleiding van het ontwerpbesluit staat dat parkeerregulering nodig is bij een parkeerdruk van 85% of hoger. Het tijdsvenster voor onze zone (D) loopt van ma t/m za van 9.00 tot 20.00 uur. Onze wijk is een woonwijk. Het maatgevende moment ligt in de avond en de nacht. Overdag is volop ruimte voor parkeren en zakt de parkeerdruk ruimschoots onder de 85%. Het gekozen tijdsvenster is daarmee niet in overeenstemming. Er ontbreekt een motivering voor parkeerregulering overdag. Het is onnodig beperkend voor de bewoners en bezoekers om die uren overdag te reguleren. We verzoeken het college een motivering te geven waarom parkeerregulering juist overdag nodig wordt geacht. Bekeken vanuit het proportionaliteitsbeginsel dient de maatregel evenredig in verhouding te staan tot het te dienen doel. Wij denken dat hieraan niet is voldaan en verzoeken het tijdsvenster zo aan te passen, rekening houdend met de 85%, dat die voor bewoners en bezoekers het minst beperkend is.

#### 2. Meten parkeerdruk en Canadees Parkeren

Bij het meten van de parkeerdruk is uitgegaan van legale parkeercapaciteit. Canadees parkeren (muv gelegaliseerde situaties) en parkeren binnen 5 meter van een kruising zijn bij de meting niet meegenomen. Formeel verkeerstechnisch zal dit ongetwijfeld juist zijn, maar het doet weinig recht aan de realiteit. Het profiel van veel straten in het Vondelkwartier is te smal voor tweezijdig parkeren, wat noopt tot Canadees parkeren. In veel gevallen, zo ook bij ons in de straat, blijft voldoende ruimte over voor de voetganger, rollators, scootmobiel, etc. Dit leidt tot de vraag of indien Canadees parkeren wordt toegestaan hoe hoog de parkeerdruk dan is en of de 85% nog wordt overschreden. Wij zouden dit graag inzichtelijk hebben, gezien de verstrekkende maatregelen. Tevens verzoek wij het Canadees parkeren in de Oudaenstraat en omliggende straten te legaliseren. Mocht uw argumentatie ten aanzien van het gekozen



tijdvenster mede verwijzen naar het Canadees parkeren, dan verzoeken we daarin de legalisatie nadrukkelijk te betrekken.

Veel succes met het verwerken van de vele inspraakreacties en het afwegen van de belangen.

Met vriendelijke groeten,

**Reactie college:** Het tijdvenster dat geldt in parkeerzone D is gebaseerd op het tijdvenster in Entree Oost (zie paragraaf 4.4.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering).

Het college vindt parkeerregulering overdag nodig om te voorkomen dat overdag vanuit parkeerzone C in zone D wordt geparkeerd (met de parkeeroverlast die hiermee gepaard gaat).

In de uitgevoerde parkeeronderzoeken is voor het bepalen van de capaciteit uitgegaan van het officiële aantal parkeerplaatsen, voor het college is dit het enige juiste uitgangspunt.

**Aanpassing:** Nee

0378 Geachte heer / mevrouw,

Middels deze inspraak wil ik mij tegen de uitbreiding van het betaald parkeren uitspreken.

Dit licht ik toe d.m.v. een aantal argumenten hieronder

Tegenargumenten:

- In onze wijk (van zeggelenbuurt) ontbreken de voorzieningen en officiële plekken om de auto fatsoenlijk neer te zetten. Uitbreiding van betaald parkeren is mijn inziens alléén lasten verhogend zonder daar iets betere parkeer faciliteiten voor terug te geven. Alleen handhaving wordt genoemd als zijnde een wederdienst. In mijn optiek een in stand houding van een niet gewenst beleid en zie ik dit als melkkoe voor de Gemeente Haarlem. Als verbod op Canadees parkeren gehandhaafd wordt, dan kan er in onze straat niet meer geparkeerd worden en omliggende straten alleen nog aan 1 kant.

- De hoogte van de 2e vergunning is buitenproportioneel hoog. In tijden waar inflatie (op alle vaste lasten) veel mensen financieel in de problemen komen maakt dit beleid Haarlem een stad voor wie dat kunnen betalen. Dat kan niet de bedoeling zijn als men over een leefbare stad voor iedereen spreekt.

- Het limiet van 2 vergunning brengt veel mensen in de problemen. In de volgende gevallen zijn mensen genoodzaakt 2 of zelfs 3 auto's te hebben. 1. In een gezin waar 2 ouders buiten Haarlem werken met 2 kinderen die ook vervoer nodig hebben. 2. Gezinnen met inwonende kinderen die tijdens hun transitie van werk naar eigen huis een auto nodig hebben. (Ons gezin met drie kinderen waarvan 1 begint met werken om 06.00 uur in Aalsmeer, heeft weinig kans op een betaalbare woning in Haarlem. 7 jaar wachtlijst sociale huurwoningen en 1828 project met 140 woningen waar al 6000+ jongeren op hebben ingeschreven, weinig kans dat zij binnenkort het huis uit kan. Maar dan heb ik nog 2 kinderen van 17 en 19jr die straks ook gaan werken en waren gaan zij parkeren? Zij zijn ook bewoners van Haarlem die recht hebben om te parkeren) 3. Zzp-ers met een extra bedrijfsvoertuig.

M.a.w. als vergunningen er toch gaan komen, bekijk bij iedere bewoner hoe de thuissituatie is en pas vergunningen daarop aan i.p.v. maximaal 2 met de daarbij veel te hoge kosten.

- Verplaatsen van het parkeerprobleem. Momenteel parkeren inwoners van de binnenstad een extra auto buiten de parkeerzone en gaan met de fiets naar hun huis en laten de auto in een andere wijk staan. Als er 2 vergunningen worden gegeven dan gaan wij en omwonenden ook de auto parkeren in bv Parkwijk. Gevolg dat daar een overlast komt met parkeren.

- Wat is de draagvlak van de parkeerdruk? Is er ooit onderzoek gedaan? In de Indische buurt is er alleen onderzoek gedaan tijdens corona, toen iedereen thuis moest werken... overigens heeft 85% tegen een parkeervergunning gestemd! Daar doet de gemeente duidelijk niets mee. Wij kunnen altijd onze auto kwijt. Alleen na een avonddienst (00.30) moet mijn man in andere straat parkeren.

- Volgens mij is er geen een Gemeente in Nederland (behalve Zandvoort, maar valt onder Haarlem) waar meer dan 75% van de stad een parkeervergunning

nodig heeft, waarom in Haarlem dan wel?

- familie/mantelzorgers enz. laten betalen voor een bezoek is ongehoord en niet sociaal. Bewoners zijn al aan het vereenzamen en zo vererger je het probleem van vereenzaming.
- Haarlem is een van de slechts bereikbare steden in Nederland met auto en ov.
- Het ov in Haarlem is verschrikkelijk, momenteel al komen er maar 2 bussen per uur in onze wijk? Hoe moeten bewoners zich in een redelijke tijdsindeling zich verplaatsen. Als mijn dochter met de bus van de van zeggelenbuurt naar schalkwijk moet is ze bijna 1,5 uur onderweg met het ov?
- Als argument wordt gegeven dat de brandweer overlast heeft. Brandweer heeft eerder last van paaltjes en slecht wegdek (ooit wel eens in een ambulance gelegen en door deze buurt gereden met slecht wegdek?)
- Mijn laatste tegenargument is de stem van de bewoners. Een lopende petitie van bijna 8000 handtekeningen en een stortvloed aan bezwaren (Bron: NHnieuws.nl) geven aan dat de bewoners dit beleid niet willen. Zo ook in onze buurt. Bestuurders en wethouders horen hier naar te luisteren en niet hen zin doordrammen voor de nieuwe verkiezingen.

Ik hoop van harte dat de mening en het geluid vanuit de bewoners gehoord wordt en het betaald parkeren niet uitgebreid gaat worden. Dit zal niet resulteren in de beoogde voordelen geschetst in de nota's maar wel bewoners op onnodige kosten jagen. Er zijn alternatieve ideeën nodig om Haarlem leefbaar te houden, overigens als ieder huishouden gratis gewenst aantal vergunningen krijgt zal er geen bezwaar zijn en wordt Haarlem een betaalbare Gemeente die naar zijn bewoners luisterd en niet zijn bewoners als melkkoe zien.

Met vriendelijke groeten,

**Reactie college: D, F, G, H, I, J, P**

Onder de overgangsregeling voor huidige bewoners (zie paragraaf 4.4.1 van de Nota uitwerking parkeerregulering) blijft Canadees parkeren zolang dit nodig is gehandhaafd.

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied leidt tot een verlaging van de parkeerdruk en is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

De openbare ruimte in de stad is schaars. In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

Het college voert in 11 wijken parkeerregulering in, omdat in deze wijken de parkeerdruk hoger dan 85% is.

Bewoners hebben recht op een digitale bezoekersregeling ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)), voor mantelzorgers is een parkeervergunning voor mantelzorgers ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)).

**Aanpassing:** Ja

- 0379** Volgens de Nota is in de 11 wijken waar de gemeente betaald parkeren wil invoeren sprake van een parkeerdruk >85%. Dat wordt betwist. Overdag (tussen 09.00u 's ochtends en 18.00u 's avonds) zijn er in de wijken – althans in het Houtvaartkwartier – (meer dan) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Van enige overlast is in die uren dan ook in het geheel geen sprake. Voor dat tijdvak bestaat dus ook geen (enkele) noodzaak, en dus ook geen rechtsgrond, voor de invoering van enige vorm van parkeerregulering.

Dat er in de avond- en nachtelijke uren (18.00–09.00u) meer auto's geparkeerd staan dan overdag, wordt verklaard door de aanwezigheid van de auto('s) van de eigen bewoners. Een (iets) hogere parkeerDRUK is er op die tijden mogelijk dus wel, maar parkeerOVERLAST niet, althans niet in zodanige mate dat dat de invoering van betaald parkeren rechtvaardigt.

Dat sprake is van een parkeerdruk van >85%, zoals uit het parkeerdrukonderzoek van Trajan – kennelijk (het onderzoek is niet openbaar) – zou blijken, wordt betwist. Volgt uit dat onderzoek ook op wélke dagen/tijden sprake zou zijn van een hoge(re) parkeerdruk? En geldt dat voor álle straten, of slechts enkele straten? Kortom: wat is de grondslag voor de stelling dát sprake is van een (>85%) parkeerdruk, en wat is dus de rechtvaardiging voor de invoering van betaald parkeren?

Na het starten van een petitie (<https://petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem>) tegen de invoering van betaald parkeren in de 11 wijken – welke petitie met de verzamelde handtekeningen separaat aan het College zal worden aangeboden – is (nogmaals) duidelijk geworden dat de bewoners van de 11 wijken TEGEN de invoering van betaald parkeren zijn. Dat moet het College overigens ook al duidelijk zijn geweest voorafgaand aan het huidige voorstel, omdat de gemeente zeer recent in een groot aantal van de desbetreffende wijken een 'draagvlakonderzoek' heeft gedaan. De uitkomst van deze onderzoeken (u wel bekend) was toen – net als nu – dat de bewoners (althans degenen naar wiens mening is gevraagd) géén betaald parkeren willen in hun wijk. Met andere woorden: er is dus (nog altijd) geen draagvlak.

Door eerst naar de mening van de bewoners te vragen, aan diezelfde bewoners (NB bij Collegebesluit, u eveneens bekend!) mede te delen dat betaald parkeren NIET zou worden ingevoerd en vervolgens nu tóch te besluiten tot de invoering daarvan, maakt u misbruik van bevoegdheid. Ook handelt u hiermee in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel, één van de belangrijkste algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Wel begrijp ik dat er op bepaalde tijdstippen en in bepaalde (delen van) wijken sprake kán zijn van een zodanige parkeerdruk dat de bewoners daar last van (kunnen) hebben. Dat het wenselijk is om in díe gevallen handhavend op te kunnen treden, is eveneens begrijpelijk. Maar het gekozen middel – de invoering in alle wijken van hetzelfde systeem van parkeervergunningen, met (zeer) hoge tarieven en een vergunningenplafond – is niet doelmatig. Ook het plan om auto's zonder vergunning toch (tijdelijk) tegen betaling in die wijken te (kunnen) laten parkeren, draagt niet bij aan een oplossing voor de door de gemeente gestelde parkeerdruk. De enige die bij de huidige plannen gebaat is, is de gemeente zelf. Maar daarvoor is uw bevoegdheid niet bedoeld.

Wat veel meer recht zou doen aan de feitelijke situatie in de desbetreffende wijken, is een systeem waarbij overdag (09.00–18.00u) GRATIS en door IEDEREEN (dus ook door aannemers, schilders, tuinmannen etc.) in de wijken geparkeerd kan worden, en 's avonds/'s nachts (18.00–09.00u) alléén door de eigen bewoners/vergunninghouders (en/of hun bezoekers), maar NIET door anderen; ook niet voor een beperkte duur. Dát zou er direct toe leiden dat de door de gemeente gestelde parkeerdruk in de avonduren zou afnemen, omdat niet-bewoners dan geen vergunning (kunnen) krijgen en dus op die momenten niet meer in de wijken mogen parkeren.

Een dergelijk systeem is relatief goedkoop en laagdrempelig om in te voeren (bordjes aan het begin/einde van de wijk dat sprake is van een zone voor vergunninghouders op bepaalde tijden, en het registreren van de aan bewoners afgegeven vergunningen). Bij de invoering van dat systeem is er bovendien ook geen noodzaak om een vergunningenplafond in te stellen. Immers: voor de eigen bewoners is in de (meeste) wijken nu al voldoende plaats, maar zéker wanneer in de avonduren de niet-bewoners er dus níet mogen parkeren. De enige voorwaarde voor het verkrijgen van een (of meer) vergunning(en) is dan of men ook daadwerkelijk in de wijk woont. En gelet op de relatief lage kosten om een dergelijk systeem op te tuigen, kunnen ook de tarieven voor de vergunningen (aanzienlijk) lager zijn dan nu door de gemeente voorgesteld.

Op grond van het voorgaande verzoek ik u dan ook uw plannen voor de invoering/uitbreiding van betaald parkeren in de wijken te heroverwegen. De bewoners willen geen melkkoe, maar wel met u in overleg!

**Reactie college: A, E, F, I**

Het college realiseert zich dat de parkeerdruk overdag in veel wijken lager is dan 85%. Het moment van de dag dat echter bepalend is voor de hoeveelheid geparkeerde auto's (en daarmee het aantal benodigde parkeerplaatsen) is in woongebieden de nacht. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen (en waarom uitsluitend parkeren voor vergunninghouders niet mogelijk is).

Het tijdsvenster dat wordt gehanteerd bij de uitbreiding van parkeerregulering, is gebaseerd op de bestaande tijdsvensters die in Haarlem gelden.

**Aanpassing:** Nee

0380

Volgens de Nota is in de 11 wijken waar de gemeente betaald parkeren wil invoeren sprake van een parkeerdruk >85%. Dat wordt betwist. Overdag (tussen 09.00u 's ochtends en 18.00u 's avonds) zijn er in de wijken - althans in het Houtvaartkwartier - (meer dan) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Van enige overlast is in die uren dan ook in het geheel geen sprake. Voor dat tijdvak bestaat dus ook geen (enkele) noodzaak, en dus ook geen rechtsgrond, voor de invoering van enige vorm van parkeerregulering.

Dat er in de avond- en nachtelijke uren (18.00-09.00u) meer auto's geparkeerd staan dan overdag, wordt verklaard door de aanwezigheid van de auto('s) van de eigen bewoners. Een (iets) hogere parkeerDRUK is er op die tijden mogelijk dus wel, maar parkeerOVERLAST niet, althans niet in zodanige mate dat dat de invoering van betaald parkeren rechtvaardigt.

Dat sprake is van een parkeerdruk van >85%, zoals uit het parkeerdrukonderzoek van Trajan - kennelijk (het onderzoek is niet openbaar) - zou blijken, wordt betwist. Volgt uit dat onderzoek ook op wélke dagen/tijden sprake zou zijn van een hoge(re) parkeerdruk? En geldt dat voor alle straten, of slechts enkele straten? Kortom: wat is de grondslag voor de stelling dát sprake is van een (>85%) parkeerdruk, en wat is dus de rechtvaardiging voor de invoering van betaald parkeren?

Na het starten van een petitie (<https://petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem>) tegen de invoering van betaald parkeren in de 11 wijken - welke petitie met de verzamelde handtekeningen separaat aan het College zal worden aangeboden - is (nogmaals) duidelijk geworden dat de bewoners van de 11 wijken TEGEN de invoering van betaald parkeren zijn. Dat moet het College overigens ook al duidelijk zijn geweest voorafgaand aan het huidige voorstel, omdat de gemeente zeer recent in een groot aantal van de desbetreffende wijken een 'draagvlakonderzoek' heeft gedaan. De uitkomst van deze onderzoeken (u wel bekend) was toen - net als nu - dat de bewoners (althans degenen naar wiens mening is gevraagd) géén betaald parkeren willen in hun wijk. Met andere woorden: er is dus (nog altijd) geen draagvlak.

Door eerst naar de mening van de bewoners te vragen, aan diezelfde bewoners (NB bij Collegebesluit, u eveneens bekend!) mede te delen dat betaald parkeren NIET zou worden ingevoerd en vervolgens nu tóch te besluiten tot de invoering daarvan, maakt u misbruik van bevoegdheid. Ook handelt u hiermee in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel, één van de belangrijkste algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Wel begrijp ik dat er op bepaalde tijdstippen en in bepaalde (delen van) wijken sprake kán zijn van een zodanige parkeerdruk dat de bewoners daar last van (kunnen) hebben. Dat het wenselijk is om in díe gevallen handhavend op te kunnen treden, is eveneens begrijpelijk. Maar het gekozen middel - de invoering in alle wijken van hetzelfde systeem van parkeervergunningen, met (zeer) hoge tarieven en een vergunningenplafond - is niet doelmatig. Ook het plan om auto's zonder vergunning toch (tijdelijk) tegen betaling in die wijken te (kunnen) laten parkeren, draagt niet bij aan een oplossing voor de door de gemeente gestelde parkeerdruk. De enige die bij de huidige plannen gebaat is, is de gemeente zelf. Maar daarvoor is uw bevoegdheid niet bedoeld.

Wat veel meer recht zou doen aan de feitelijke situatie in de desbetreffende wijken, is een systeem waarbij overdag (09.00-18.00u) GRATIS en door IEDEREEN (dus ook door aannemers, schilders, tuinmannen etc.) in de wijken geparkeerd kan worden, en 's avonds/'s nachts (18.00-09.00u) alléén door

de eigen bewoners/vergunninghouders (en/of hun bezoekers), maar NIET door anderen; ook niet voor een beperkte duur. Dát zou er direct toe leiden dat de door de gemeente gestelde parkeerdruk in de avonduren zou afnemen, omdat niet-bewoners dan geen vergunning (kunnen) krijgen en dus op die momenten niet meer in de wijken mogen parkeren.

Een dergelijk systeem is relatief goedkoop en laagdrempelig om in te voeren (bordjes aan het begin/einde van de wijk dat sprake is van een zone voor vergunninghouders op bepaalde tijden, en het registreren van de aan bewoners afgegeven vergunningen). Bij de invoering van dat systeem is er bovendien ook geen noodzaak om een vergunningenplafond in te stellen. Immers: voor de eigen bewoners is in de (meeste) wijken nu al voldoende plaats, maar zeker wanneer in de avonduren de niet-bewoners er dus níet mogen parkeren. De enige voorwaarde voor het verkrijgen van een (of meer) vergunning(en) is dan of men ook daadwerkelijk in de wijk woont. En gelet op de relatief lage kosten om een dergelijk systeem op te tuigen, kunnen ook de tarieven voor de vergunningen (aanzienlijk) lager zijn dan nu door de gemeente voorgesteld.

Op grond van het voorgaande verzoek ik u dan ook uw plannen voor de invoering/uitbreiding van betaald parkeren in de wijken te heroverwegen. De bewoners willen geen melkkoe, maar wel met u in overleg!

#### Reactie college: A, E, F, I

Het college realiseert zich dat de parkeerdruk overdag in veel wijken lager is dan 85%. Het moment van de dag dat echter bepalend is voor de hoeveelheid geparkeerde auto's (en daarmee het aantal benodigde parkeerplaatsen) is in woongebieden de nacht. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen (en waarom uitsluitend parkeren voor vergunninghouders niet mogelijk is).

Het tijdsvenster dat wordt gehanteerd bij de uitbreiding van parkeerregulering, is gebaseerd op de bestaande tijdsvensters die in Haarlem gelden.

#### Aanpassing: Nee

**0381** Volgens de Nota is in de 11 wijken waar de gemeente betaald parkeren wil invoeren sprake van een parkeerdruk >85%. Dat wordt betwist. Overdag (tussen 09.00u 's ochtends en 18.00u 's avonds) zijn er in de wijken - althans in het Houtvaartkwartier - (meer dan) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Van enige overlast is in die uren dan ook in het geheel geen sprake. Voor dat tijdvak bestaat dus ook geen (enkele) noodzaak, en dus ook geen rechtsgrond, voor de invoering van enige vorm van parkeerregulering.

Dat er in de avond- en nachtelijke uren (18.00-09.00u) meer auto's geparkeerd staan dan overdag, wordt verklaard door de aanwezigheid van de auto('s) van de eigen bewoners. Een (iets) hogere parkeerDRUK is er op die tijden mogelijk dus wel, maar parkeerOVERLAST niet, althans niet in zodanige mate dat dat de invoering van betaald parkeren rechtvaardigt.

Dat sprake is van een parkeerdruk van >85%, zoals uit het parkeerdrukonderzoek van Trajan - kennelijk (het onderzoek is niet openbaar) - zou blijken, wordt betwist. Volgt uit dat onderzoek ook op wélke dagen/tijden sprake zou zijn van een hoge(re) parkeerdruk? En geldt dat voor álle straten, of slechts enkele straten? Kortom: wat is de grondslag voor de stelling dát sprake is van een (>85%) parkeerdruk, en wat is dus de rechtvaardiging voor de invoering van betaald parkeren?

Na het starten van een petitie (<https://petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem>) tegen de invoering van betaald parkeren in de 11 wijken - welke petitie met de verzamelde handtekeningen separaat aan het College zal worden aangeboden - is (nogmaals) duidelijk geworden dat de bewoners van de 11 wijken TEGEN de invoering van betaald parkeren zijn. Dat moet het College overigens ook al duidelijk zijn geweest voorafgaand aan het huidige voorstel, omdat de gemeente zeer recent in een groot aantal van de desbetreffende wijken een 'draagvlakonderzoek' heeft gedaan. De uitkomst van deze onderzoeken (u wel bekend) was toen - net als nu - dat de bewoners (althans degenen naar wiens mening is gevraagd) géén betaald parkeren willen in hun wijk. Met andere woorden: er is dus (nog altijd) geen draagvlak.

Door eerst naar de mening van de bewoners te vragen, aan diezelfde bewoners (NB bij Collegebesluit, u eveneens bekend!) mede te delen dat betaald parkeren NIET zou worden ingevoerd en vervolgens nu tóch te besluiten tot de invoering daarvan, maakt u misbruik van bevoegdheid. Ook handelt u hiermee in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel, één van de belangrijkste algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Wel begrijp ik dat er op bepaalde tijdstippen en in bepaalde (delen van) wijken sprake kán zijn van een zodanige parkeerdruk dat de bewoners daar last van (kunnen) hebben. Dat het wenselijk is om in díe gevallen handhavend op te kunnen treden, is eveneens begrijpelijk. Maar het gekozen middel – de invoering in alle wijken van hetzelfde systeem van parkeervergunningen, met (zeer) hoge tarieven en een vergunningenplafond – is niet doelmatig. Ook het plan om auto's zonder vergunning toch (tijdelijk) tegen betaling in die wijken te (kunnen) laten parkeren, draagt niet bij aan een oplossing voor de door de gemeente gestelde parkeerdruk. De enige die bij de huidige plannen gebaat is, is de gemeente zelf. Maar daarvoor is uw bevoegdheid niet bedoeld.

Wat veel meer recht zou doen aan de feitelijke situatie in de desbetreffende wijken, is een systeem waarbij overdag (09.00-18.00u) GRATIS en door IEDEREEN (dus ook door aannemers, schilders, tuinmannen etc.) in de wijken geparkeerd kan worden, en 's avonds/'s nachts (18.00-09.00u) alléén door de eigen bewoners/vergunninghouders (en/of hun bezoekers), maar NÍET door anderen; ook niet voor een beperkte duur. Dát zou er direct toe leiden dat de door de gemeente gestelde parkeerdruk in de avonduren zou afnemen, omdat niet-bewoners dan geen vergunning (kunnen) krijgen en dus op die momenten niet meer in de wijken mogen parkeren.

Een dergelijk systeem is relatief goedkoop en laagdrempelig om in te voeren (bordjes aan het begin/einde van de wijk dat sprake is van een zone voor vergunninghouders op bepaalde tijden, en het registreren van de aan bewoners afgegeven vergunningen). Bij de invoering van dat systeem is er bovendien ook geen noodzaak om een vergunningenplafond in te stellen. Immers: voor de eigen bewoners is in de (meeste) wijken nu al voldoende plaats, maar zéker wanneer in de avonduren de niet-bewoners er dus níet mogen parkeren. De enige voorwaarde voor het verkrijgen van een (of meer) vergunning(en) is dan of men ook daadwerkelijk in de wijk woont. En gelet op de relatief lage kosten om een dergelijk systeem op te tuigen, kunnen ook de tarieven voor de vergunningen (aanzienlijk) lager zijn dan nu door de gemeente voorgesteld.

Op grond van het voorgaande verzoek ik u dan ook uw plannen voor de invoering/uitbreiding van betaald parkeren in de wijken te heroverwegen. De bewoners willen geen melkkoe, maar wel met u in overleg!

#### **Reactie college: A, E, F, I**

Het college realiseert zich dat de parkeerdruk overdag in veel wijken lager is dan 85%. Het moment van de dag dat echter bepalend is voor de hoeveelheid geparkeerde auto's (en daarmee het aantal benodigde parkeerplaatsen) is in woongebieden de nacht. De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen (en waarom uitsluitend parkeren voor vergunninghouders niet mogelijk is).

Het tijdsvenster dat wordt gehanteerd bij de uitbreiding van parkeerregulering, is gebaseerd op de bestaande tijdsvensters die in Haarlem gelden.

#### **Aanpassing: Nee**

- 0382** Ik ben inwoner van Heemstede en woon in de Irislaan op honderd meter afstand van de gemeentegrens met Haarlem. Volgens het ingediende nota Uitwerking Parkeerregulering zal ook in het nabijgelegen deel van Haarlem betaald parkeren worden ingevoerd. Ik vrees dat invoering van betaald parkeren in de Haarlemse straten de parkeerdruk in onze straat sterk zal verhogen. Om betaald parkeren te ontlopen zullen bezoekers zonder parkeervergunning met bestemmingen in Haarlem naar onze straat uitwijken. De gemeente Heemstede kan daardoor genooddaakt worden ook in onze straat parkeerregulering in te voeren. En dit terwijl in de hele buurt zowel aan de Haarlemse- als Heemstedse- kant helemaal geen sprake is van ernstige parkeerdruk. Hierbij wil ik twee dingen onder uw aandacht brengen.

Ten eerste vormt de buurt tussen Leidsevaart en Wagenweg ten zuiden van de Westelijke Randweg een heel geheel eigen gebied. In dit buurtje wordt alleen geparkeerd door auto's die hun bestemming ook in dit buurtje hebben. Mensen met een andere bestemming wijken voor het parkeren niet uit naar onze buurt en dat zal ook niet gebeuren als elders in Haarlem wel betaald parkeren wordt ingevoerd. In de nota uitwerking parkeerregulering is de buurt Leidsevaart – Westelijke Randweg – Wagenweg opgenomen in een veel grotere wijk van Haarlemmerhoutkwartier. Het parkeren in eerdergenoemde buurt heeft echter helemaal geen relatie met de andere buurten, die in de wijk Haarlemmerhoutkwartier zijn opgenomen. Het is daarom niet logisch de parkeersituatie in het Haarlemmerhoutkwartier als maatstaf te nemen voor die in de buurt Leidsevaart – Westelijke Randweg – Wagenweg. Op basis van eigen waarnemingen betwijfel ik zeer of de in de nota gehanteerde maatstaf van 85% parkeerdruk in de buurt Leidsevaart – Westelijke Randweg – Wagenweg wordt gehaald. Bij deze wil ik ervoor pleiten de parkeerproblematiek in het buurtje Leidsevaart – Westelijke Randweg – Wagenweg als maatstaf te nemen voor de beoordeling van de parkeersituatie en niet die van een veel groter gebied van het hele Haarlemmerhoutkwartier.

Een tweede aandachtspunt is de gemeentegrens, die dwars door onze buurt loopt. Soms is zelfs de ene kant van de straat Haarlems en staan de huizen aan de andere kant in Heemstede. Het zou lastig en verwarrend zijn als in zo'n buurt twee verschillende regelingen voor het parkeren gaan gelden. Hierbij wil ik er dan ook voor pleiten in overleg te treden met de gemeente Heemstede en hen voor te stellen de parkeerproblematiek in de buurt Leidsevaart – Westelijke Randweg – Wagenweg gezamenlijk te gaan bekijken. Op basis van een gezamenlijke analyse kan hopelijk tot één parkeerregiem voor de hele buurt aan beide zijden van de gemeentegrens worden gekomen.

#### Reactie college: C, D

Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in sommige delen van wijken lager ligt. Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Regioring (bestaande uit de Westelijke randweg N208 en de N205) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om het gebied ten westen en zuiden van de N208/N205 onderdeel van parkeerzone D te laten zijn. Deze wijziging is meer in detail uitgewerkt in de Nota van beantwoording.

Het college heeft contact met de buurgemeenten over de voorziene uitbreiding van parkeerregulering en is zich bewust van de consequenties die dit mogelijk voor hen heeft. Of en zo ja op welke wijze parkeerregulering in de gemeente Heemstede wordt ingevoerd is een besluit van de gemeente Heemstede. Daar kan het college van Haarlem verder geen uitspraak over doen.

#### Aanpassing: Ja

- 0383 Er is geen sprake van een parkeerprobleem in mijn omgeving. Is het instellen van een blauwe zone al onderzocht?. Maak de eerste, of de eerste twee, vergunningen gratis. De onderzoeken zijn niet representatief omdat ze uitgevoerd zijn tijdens coronatijd. Moet je ook betalen als je als bewoner een eigen oprit of garage hebt? Legaliseer (in delen van de wijk) Canadees parkeren. Voer een draagvlakonderzoek of referendum uit. Gebruik de inkomsten van betaald parkeren om straten waar er sprake is van parkeeroverlast opnieuw in te richten. Zorg voor maatwerk per wijk. Maak duidelijk aan wat het effect zal zijn van dit nieuwe beleid, aangezien dit nu nog onduidelijk is. Is het plan om betaald parkeren wel operationeel haalbaar? Kijk naar alternatieven aan de rand van de wijk, zoals OV-hubs, parkeergarages en terreinen voor bedrijfswagens. Laat vergunninghouders ook gratis parkeren in de rest van de stad. Laat de eerste auto gratis voor de deur parkeren, en de 2de betaald in een parkeergarage. Stel overdag geen betaald parkeren in, maar pas in de avond. Het is een plan van de coalitiepartijen, niet van de Haarlemmers. Zorg ervoor dat mensen niet meer met een auto van hun werkgever in de wijk kunnen parkeren. Door de bezoekersvergunning zullen minder mensen op bezoek komen, waardoor mensen zullen vereenzamen. Mantelzorgers zullen ook minder vaak langskomen. Het onderzoek van Trajan is onvolledig. Maak eerst een verkeersplan. Onderzoek eenrichtingsverkeer. Betaald parkeren is een melkkoe. Onderzoek eerst de alternatieven, zoals parkeergarages onder de groenstroken van de Eksterlaan en de Muiderslotweg. Onderzoek of het wel als een probleem wordt ervaren door de bewoners. Leg goed uit wat het einddoel is van dit plan. Betaald parkeren is geen doel op zich, maar een middel om iets te bereiken. Het is nu onduidelijk hoe je digitaal informatie kunt vinden. Ik denk niet dat betaald parkeren werkt. Foutief parkeren blijft een probleem als er niet gehandhaafd wordt, dit wordt nu nog niet gedaan. Hoe wordt omgegaan met langdurig bezoek van een aantal dagen, wanneer een parkeergarage niet in de buurt is. Vergunningen worden nu gehonoreerd voor de eerste auto, de tweede auto wordt bekeken. Een derde of vierde auto is nu uitgesloten. Hoe gaat dit bij verkoop van je huis over een aantal jaar? Wordt zomaar een vergunning beschikbaar gesteld? Of meerdere?. De parkeerdruk is ook verhoogd door het toestaan van woningsplitsingen. Dit plan zal ervoor zorgen dat mensen hun auto gaan parkeren in de Planetenbuurt en de Rivierenbuurt. Het gaat

nog jaren duren voordat dit plan zorgt voor een verbetering qua veiligheid en groen. Door thuiswonende kinderen hebben sommige gezinnen meer dan 2 auto's. Hoe gaat de gemeente om met deze gevallen?. Het is een luxe probleem: mensen eigen zich het recht toe om autobezitter te zijn. Verschillende zones met verschillende tarieven is verkeerd, en heeft niks met verkeersveiligheid te maken. Pas bij de invoering participatie toe en laat ruimte voor initiatieven voor bewoners. Kan de gemeente rapporten delen waarin wordt bewezen dat betaald parkeren werkt in andere steden?

**Reactie college: A, B, D, E, F, G, J, K, P**

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen. Hier staat ook beschreven waarom de keuze voor een blauwe zone geen toekomstbestendige oplossing is. Bewoners met één eigen oprit of garage komen alleen in aanmerking voor een 2e bewonersparkeervergunning en betalen het hiervoor geldende vergunningtarief.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

Ontvangers van mantelzorg hebben recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als zij een officiële indicatie of verklaring hebben. De ontvanger van mantelzorg krijgt dan extra tegoed gestort op de parkeervergunning voor bezoekers. Zodat haar of zijn mantelzorger gratis in de buurt kan parkeren. Voor meer informatie zie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

**Aanpassing: Ja**

0384

Nou ik sta hier namens een groep bewoners uit Kleverpark. Wij hebben ons als bewonersgroep rond het Santpoorterplein en ook rond de nieuwbouw van De Meester aan de Verspronckweg in voorgaande jaren al geroerd rondom de parkeerproblematiek in onze wijk en ons hard gemaakt voor invoering van parkeervergunningbeleid. Wij zijn dus sterk voorstander van invoering van de parkeerregulering, want ja in onze ingezonden brief hebben wij uiteengezet wat wij als buurt, grenzend aan reeds gereguleerde buurten, ervaren. Wij zien namelijk dat de vele auto's en busjes de veiligheid van de buurt negatief beïnvloeden. We beseffen overigens ook terdege dat vele bewoners van Haarlem bezwaar hebben, omdat deze invoering als een melkkoe voor de gemeente gezien wordt, zeker in deze economisch lastige tijden is een verhoging van de kosten naar 240 euro inclusief eventueel bewoners of bezoekers parkeren, een flinke klap denk ik voor veel mensen. Wij zien drie belangrijke aandachtspunten om het draagvlak voor de plannen te vergroten. Ten eerste, in de stukken wordt geschreven dat het systeem kostendekkend ingevoerd wordt. Echter in zone D, zoals mijn voorganger al zegt, kan het dus wel een lagere prijs zijn, dus waarom niet overal die prijs en gezien de aanzienlijke uitbreiding van het aantal huishoudens die meebetalen aan het systeem, lijkt het ons dat de prijzen omlaag kunnen, omdat de kosten door veel meer schouders gedragen worden. Ten tweede, het verlagen van het tarief voor avondparkeren voor bezoek naar het dagtarief zou een mooi gebaar richting bewoners zijn, dat er meer uren door bezoekers geparkeerd kan worden en ten derde, het zou goed zijn als de gemeente de prijzen voor vergunningen voor de komende vijf of tien jaar vastlegt om zo ook een eerlijk en duidelijk verhaal naar alle bewoners te hebben. In onze ogen is dit een drietal maatregelen die het draagvlak vergroten en die het primaire doel, namelijk meer regulering van het gebruik, bezit of dan wel bezit van de auto ondersteunen. Kortom, wij als bewonersgroep zijn voor invoering. Wij willen graag als eerste wijk aan de beurt zijn en we willen de commissie vragen ook goed naar de drie genoemde suggestie te kijken en deze in overweging te nemen.

- Met interesse hebben wij kennis genomen van de Nota uitwerking parkeerregulering Haarlem en de mogelijkheid tot inspraak. We constateerden dat in volgorde de parkeerregulering in de verschillende wijken zal worden ingevoerd. Hierbij melden wij ons graag aan als nummer één in de rij! Reeds in november 2019 hebben wij, bewoners van het Santpoorterplein en een deel van de Engelszstraat, ons gemeld bij de afdeling Parkeervergunningen rondom de parkeerproblematiek in de buurt. Daarbij hebben we de afgelopen jaren onze krachten gebundeld met de bewoners rondom De Meester, het voormalig Sterrencollege. Vorig jaar is er zelfs een petitie aangeboden aan wethouder Berkhout waarbij zo'n honderd bewoners in de buurt zich hebben uitgesproken voor een parkeervergunningenbeleid waarbij ook mondeling is toegezegd dat er op korte termijn werk van dit beleid zou worden gemaakt. Wij bevinden ons al enige jaren aan de buitenrand van het vergunningenstelsel dat precies tot aan het Santpoorterplein loopt. De overlast van auto's die niet tot de bewonersgroep boven de lijn Meester Cornelisstraat behoort, is aanzienlijk. Wij zien vooral veel:
- Langparkeerders die hier parkeren en richting Schiphol gaan voor een reis van enkele weken;



- Langparkeerders van buitenlandse auto's die wonen in het parkeervergunningengebied;
- Tweede auto's van mensen uit het aangrenzende vergunningengebied (en zelfs van mensen uit het centrum);
- Mensen van buiten Haarlem die hier 's morgens hun auto zetten en dan met de (vouw)fiets of scooter het centrum ingaan.
- Busjes van werklui en bedrijven die hier dagelijks en ook hele weekenden geparkeerd staan.

Wat constateren we ook:

- Rondom de lagere school Ter Cleeff is een blauwe 'niet parkeren' zone gemaakt tijdens haal- en brengmomenten van de school (Kiss&Ride) waardoor wij slechts eenzijdig langdurig kunnen parkeren. Op deze Kiss&Ride mag tijdens schooltijden logischerwijs niet langdurig geparkeerd worden maar veel van bovengenoemde doelgroepen doen dit helaas wel.
- Veel klanten van de Dekamarkt, Albert Heijn Kleverpark en andere winkels komen ook met de auto en zijn niet te beroerd honderd meter of meer naar de winkels te lopen en hier te parkeren.
- De voetgangersoversteekplaats, bestemd voor invaliden op de hoeken van diverse straten, wordt dicht geparkeerd wat het voor invaliden onmogelijk maakt de stoep op en af te rijden.
- De bocht aan het Santpoorterplein hoek Engelszstraat is standaard vol geparkeerd. Soms gebeurt dat gedurende een heel weekend waardoor het bord Eenrichtingweg in 2deze richting gesloten voor voertuigen enz. niet meer zichtbaar is met alle gevolgen van dien. Als je aan het begin van de Engelszstraat (de zuidzijde) geparkeerd staat en er staat een bestelbus op de Santpoorterpleinhoek dan heb je nauwelijks zicht op fietsers die de Engelszstraat (vanuit de westzijde) wel mogen inrijden. Dat levert voor die automobilisten een extra gevaarlijke situatie op bij het wegrijden. Zelfs nu sinds kort ook aan de overzijde eenzelfde bord Eenrichtingsverkeer is geplaatst, is deze gevaarlijke situatie niet gewijzigd.
- Veel fietsers komende vanuit de Engelszstraat (oostzijde) pakken het trottoir aan de onevenzijde en fietsen in grote vaart langs de huizen of fietsen in tegengestelde richting het plein op daarbij een ander Eenrichtingsverkeersbord negerend. Waarschijnlijk omdat het plein onoverzichtelijk is geworden. Verder voorzien wij een nog grotere druk op onze wijk nu de verbouwingsplannen van het voormalig Sterrencollege aan de Verspronckweg/ Meester Cornelisstraat afgerond zijn. Daar worden weliswaar parkeerplekken voor bewoners in garages gecreëerd, maar wat gaan bezoekers doen? Wij vrezen dat ze een plekje zoeken waar dat gratis is. Wij hebben als bewoners de hoeveelheid auto's voor onze deur de afgelopen jaren sterk zien toenemen en zijn de overlast meer dan zat. Wij vragen u als gemeente daarom het parkeervergunningengebied zo snel mogelijk uit te breiden naar het gehele Ter Kleefkwartier. Wij willen graag bij de eerstvolgende commissie- of raadsvergadering toelichting komen geven op de situatie en onze ervaringen in onze wijk om te benadrukken dat we graag als eerste wijk over willen naar het nieuwe systeem.

#### **Reactie college: F, G, H**

Het college hanteert voor de uitbreiding van parkeerregulering het principe van kostendekkenheid. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag.

Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

Het verschil in parkeertarieven tussen parkeerzone C en zone D kan niet één op één met kostendekkenheid in verband worden gebracht. De kosten die het college moet toerekenen aan de uitbreiding van parkeerregulering zijn breder dan alleen de kosten voor parkeerapparatuur, bebording en handhaving. Het gaat bijvoorbeeld ook om de financiering van de extra parkeerplaatsen voor auto's en fietsen en bevorderen van deelmobiliteit.

Met de Nota uitwerking parkeerregulering worden geen wijzigingen aangebracht in het bestaande parkeerbeleid van de gemeente Haarlem, dit geldt ook voor het avondtarief van de bezoekersregeling.

#### **Aanpassing: Ja**

0385 Ik maak bij deze bezwaar bij de Gemeente Haarlem

Maak ook bezwaar én teken ook de petitie:

<https://petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem?locale=nl>

Beste, Ik maak bij deze bezwaar tegen het betaald parkeren invoeren. Zie ook de petitie tegen betaald parkeren: <https://petities.nl/petitions/beperk-het-betaald-parkeren-in-haarlem?locale=nl> - Lastenverzwaring is niet em-/sympathisch van de gemeente in deze tijd! - de participatie en inspraak bij gemeente haarlem is ver te zoeken. Luisteren jullie eigenlijk wel naar de bewoners en kiezers? - Jullie "creëren en bedenken" een probleem buiten het centrum die niet bestaat. Ik woon zelf in het vondelkwartier en hier is 's avonds laat ALTIJD een plekje te vinden. Meerdere zelfs. En daarbij, al zou je wel een stukje moeten lopen, lopen is gezond (200m loopafstand is acceptabel en wordt in meerdere gemeentes aangehouden) Kan je niet lopen wegens handicap e.d. dan kan je een GHP aanvragen. - eerst was de reden: als de "parkeerdruk" afneemt worden er parkeerplaatsen opgeheven om te vergroenen en te spelen?? Pardon.. dit is tegenstrijdig en klopt niet.. wat schiet je er dan mee op qua ruimte en zogenaamde druk?? - vergroen eerst eens de brede stoepen en versteende pleinen. Ik heb daar al eerder vragen over gesteld en voorstellen voor ingediend maar daar is geen geld voor... - En nu is de reden opeens omdat veel wijken zo vol staan met auto's dat mensen vaak op de stoep parkeren. Daardoor kan de brandweer er niet altijd door, fietsen scholieren in onoverzichtelijke situaties en kun je er met een rolstoel of kinderwagen niet goed langs. Jullie bedenken iedere keer wel een zogenaamde nieuwe reden... Ik geloof dit niet meer! (Nummers, cijfers, statistieken, adressen analyse, onderbouwing ???) Misschien bestaat dit probleem in het centrum of incidenteel in een een oude wijk die te smal is aangelegd voor tweezijdig parkeren, maar daar zijn ook andere oplossingen voor. stel dan eenrichtingsverkeer in o.i.d.

- Lastenverzwaring is niet em-/sympathisch van de gemeente in deze tijd!
- de participatie en inspraak bij gemeente haarlem is ver te zoeken. Luisteren jullie eigenlijk wel naar de bewoners en kiezers?
- Jullie "creëren en bedenken" een probleem buiten het centrum die niet bestaat.
- eerst was de reden: als de "parkeerdruk" afneemt worden er parkeerplaatsen opgeheven om te vergroenen en te spelen?? Pardon.. dit is tegenstrijdig en klopt niet.. wat schiet je er dan mee op qua ruimte en zogenaamde druk??
- vergroen eerst eens de brede stoepen en versteende pleinen. Ik heb daar al eerder vragen over gesteld en voorstellen voor ingediend maar daar is geen geld voor...

- En nu is de reden opeens omdat veel wijken zo vol staan met auto's dat mensen vaak op de stoep parkeren. Daardoor kan de brandweer er niet altijd door, fietsen scholieren in onoverzichtelijke situaties en kun je er met een rolstoel of kinderwagen niet goed langs. Jullie bedenken iedere keer wel een zogenaamde nieuwe reden... Ik geloof dit niet meer! (Nummers, cijfers, statistieken, adressen analyse, onderbouwing ???)

(Voordeel van de twijfel: Misschien bestaat dit probleem in het centrum of incidenteel in een een oude wijk die te smal is aangelegd voor tweezijdig parkeren, maar stel dan eenrichtingsverkeer in o.i.d.)

En stem volgende keer wijs: Weg met Groen Links!

#klimaatelite #haarlem #parkeerbeleid #fuckgroenlinks #geenparticipatie #paricipatie #haarlemsdagblad #eenzaamheid #vergroenen #gemeenteraadhaarlem #bezwaar #inspraak

KRITIK Parkeerplan valt totaal verkeerd bij flink aantal Haarlemse partijen

# Oppositie: college maakt van automobilist melkkoe

Het door het Haarlemse college voorgestelde nieuwe parkeerbeleid kan op weinig positieve reacties rekenen bij de oppositie.



**Haarlem** De recente fractieverslagen van het college over de uitbreiding van betaald parkeren de buurt op maandag heeft kritiek jaagt. Ook hebben ze een gebrek aan inspraak voor bewoners. Nog het meest gemist wordt in de verslagen in de ChristenUnie. Con-

gulerend parkeren is volgens raadlid Frank Visser in principe geen slecht idee, maar kan bij zich monneren! Het nader het plan scharen wegens te hoog tarieven en dat te groot gebied. In het westelijke zone daarbij het beleid heeft moeten zien, vindt Visser. „En ook zijn wij betrokken naar de oplossing voor bijvoorbeeld sportvelden, kerken of sportvelden-gemeentelijke.“

**Dramatischer** Over de rest van de lijst valt bij de oppositie flink felle kritiek te behelzen. „Dit is vooral een middel van onze klimaatelite om de Haarlammers wat de auto te laten“, zegt Lander van Zee van Hart van Haarlem. Ze vindt dat de parkeerdruk door het college „steun-scher“ wordt gemaakt dan deze daadwerkelijk is, en meent dat met

het nieuwe beleid de belangen van kinderen en ouderen worden geschaad, als vind het vooraf gezegd dat bewoners tot slaaf in de avond moeten betalen“, aldus Van Zee.

## Hart van Haarlem hekelt 'middel van onze klimaatelite'

Forum voor Democratie is ook tegen, zegt fractievoorzitter Albert Huisman. „Het meest pijnlijke is dat maar een deel, ongeveer 10 procent, van de Haarlammers die betaald parkeren in de wijk wordt betaald. De Haarlammers auto's worden heel vaak op de stoep geparkeerd. De WVD ziet dat ook zo. „Het is in Haarlem een melkkoe geworden“, zegt raadlid Elly Aar-

sem op Twitter en heeft het gebrek aan inspraak voor Haarlemse bewoners. „Wat de bezetters ook over roepen is dat ze het uitgevonden tarief, althans, 'Hoeveel民主?“

## Van bovenaf opleggen

Minister Aartman van twee maanden staat daar ook op van „betaald parkeren moet je als gemeente niet van bovenaf opleggen“, zegt hij. Dat gebeurt nu, vinden de meeste wijk-keuzes in de lokale raads. „Drukwerk van de mensen geeft aan geen betaald parkeren te willen. Dat nu toch iedereen is met een bovenverhaal over betaald.“

„Daarmee is de betaalbaarheid voor een auto een punt. De bezetters kunnen zijn betaald niet op de stoep.“

„Vroeger is ook OPPA-acties tegen het beleid, en Trots laat via social media weten dat het college „aan-keersmoede“ achter. „Van alle gestandplegende partijen blijft alleen de Partij voor de Dieren positief over het plan. „Wijlen we het uitgangspunt oermoedigen, dan in generaliserend parkeren dat een belangrijke onderdeel van“, zegt fractievoorzitter Jacqueline van der Brink. „Wij zetten de facts en voor-ganger op één.“ Het voorstel komt op 7 november voor het college en wordt in de raadscommissie behandeld. Haarlammers zeggen de gemeente vooral voordeel laten weten wat ze vinden van het nieuwe parkeerplan. Naar planning wordt het nieuwe beleid in 2024 van kracht.

**Reactie college: A, E, H, J**

Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

Bij een lagere parkeerdruk kan het college op verantwoorde wijze parkeerplaatsen opheffen en bijvoorbeeld meer groenvoorzieningen aanbrengen.

**Aanpassing:** Nee

**0386** Tegen parkeervergunningen in de Slachthuisbuurt.

De nieuwe woningen hebben allemaal parkeergarages en de paramedische bedrijven die eronder zitten moeten gebruik maken van de parkeerruimte op straat. Als mensen voor een bezoek aan de huisarts/fysio/tandarts eerst moeten betalen om hun auto kwijt te kunnen, blijven ze weg.

**Reactie college:** Het college hanteert in nieuwbouwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen. Voor bezoekers van dergelijke zorgfuncties gelden de reguliere parkeertarieven voor kortparkeeders. De gemeente Haarlem wil stimuleren dat korte verplaatsingen in de stad vooral met de fiets of lopend worden gedaan.

**Aanpassing:** Nee

**0387** Gewoon niet doen, net als de milieuzone die jullie hadden moeten laten.

Kom eerst maar eens met een nulmeting. Want als het probleem het probleem niet is. Is de oplossing niet de oplossing.

**Reactie college: E**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Deze onderzoeken kunnen gezien worden als de nulmeting.

**Aanpassing:** Nee

**0388** Top om parkeerprobleem op te lossen. Maar betaald parkeren?

Hoe zit het als je wilt laden en de gemeente het vertikt om op het terrein van de flat een laadpaal te plaatsen en dus gedwongen bent naar de overkant te gaan daar dan straks betaald parkeren om te kunnen laden.

Krijg je als bewoner van de overkant dan een parkeervergunning? Of komt die laadpaal dan eindelijk op ons terrein na aantal jaar aanvragen en afwijzingen? Eerst goed alle scenario's helder krijgen dan besluiten en uitvoeren

**Reactie college:** De gemeente plaatst geen laadpalen op eigen terrein. Uitgangspunt van de uitbreiding van het gereguleerd parkeren is dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering wordt gebracht op het aantal parkeervergunningen dat op een huisadres aangevraagd kan worden.

**Aanpassing:** Nee

**0389** Below are my suggestion and feedback.

1. There should be total of hour per year for free street parking as a visitor and the host will register the car plate number in the smartphone app. Check the Den Haag and once I am visiting my friends they will register the car plate.
2. I hope the paid parking for an electric car is much less compared to Petrol & Diesel Cars. Since the goal & vision is to be greener.
3. Aside from paid parking initiative and hope they speed up the process of having a lot of electric car charging. Right now, we are having a shortage, and some electric car charging kiosks are broken.
3. I am wondering how about the motorcycle and scooter. Are this part of paid parking? Especially big motorcycles they do sometimes block the walking path.
4. I was wondering rather than expanding the area paid parking and might idea to focus on the Centrum area and raise the paid parking so that it will be

more on public transportation, bicycle, and walking priority.

**Reactie college:** The municipality of Haarlem has an arrangement for cheaper (not free) visitor parking.

Introducing parking regulation costs the municipality money. According to current policy, these costs are passed on to the user because the user occupies a part of the public space with his car. This is done by paid parking and issuing permits at a fee. Electric vehicles lead to fewer emissions of harmful substances, but parking spaces are also required for electric cars.

Information about the current amount of chargingpoints for elektric vehicles is available via the website of MRA-Elektrisch (<https://laadkaart.mrae.nl>). You can also submit a new chargingpoint via this website.

Motorcycles and scooters are a part of paid parking when these vehicles are parked on an regular parkingspace.

The purpose of introducing parking regulations is to reduce parking pressure in that neighbourhood. Currently cars are parked on sidewalks and at intersections. As a result, road safety, accessibility and quality of life are seriously at stake. This is because, for example, a wheelchair user cannot use the sidewalks and the passage for emergency services is obstructed. Old solutions such as widening roads and adding parking spaces in the public space no longer provide an adequate answer. There is also simply no space available for it. To prevent the situation from deteriorating further, to normalize the parking situation and in the long term to make room for much-needed greenery, cycling, playing, climate adaptation and meeting each other, it is necessary to design the public space less exclusively for the car.

**Aanpassing:** Nee

0390

Ik maak graag bezwaar tegen de uitbreiding betaald parkeren in Haarlem.

Er zijn makkelijkere opties om de auto's goed te laten parkeren en eventueel later betaald parkeren in te voeren. Bijvoorbeeld: het maken/ verduidelijken van de parkeervakken, staan auto's niet goed geparkeerd zullen er boetes (eventueel verhoogd) uitgedeeld worden.

De prijzen van de vergunningen zijn belachelijk hoog, doordat er geen mogelijkheid is voor jongeren om een huis te kopen/ huren, zijn zij genoodzaakt langer bij hun ouders te blijven wonen. De vergunning maakt het onmogelijk om een 3e of 4e auto toe te voegen.

Evenals gezinnen die het niet breed hebben, door de inflatie hebben meerdere gezinnen of alleenstaanden het al moeilijk genoeg in deze en misschien komende tijd. Door het instellen van de vergunning, zorgt dit alleen maar voor meer geldproblemen.

**Reactie college:** **G, H, L**

Na de invoering van parkeerregulering zullen waar nodig parkeervakken duidelijk aangegeven worden met markering en/of bebording.

Op dit moment wordt er al handhavend opgetreden tegen foutparkeren. Maar handhaven zorgt er niet voor dat de schaarse parkeerruimte beter wordt verdeeld. Omdat er op veel plekken meer auto's dan beschikbare parkeerplekken zijn, is parkeerregulering nodig om dit op te lossen. Ook bevordert een intensievere handhaving op foutparkeren de gewenste mobiliteitstransitie niet.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Ja

0391

Slecht plan! Zolang er geen goed OV is en de fietspaden te smal en in slechte staat zijn, kinderen thuis moeten blijven wonen omdat er geen woning is en door jullie toestemming alles volgebouwd wordt is dit geen oplossing. Haarlem moet groener en de enige manier is om bomen te planten ipv alles vol te bouwen. Gecontroleerde hoogbouw, veel groen goed en betaalbaar OV en veel betere fietsvoorzieningen halen mensen misschien uit te auto. Dit is zeker in deze tijden diefstal.

**Reactie college:** **F, H, M**

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Om de situatie niet verder te laten verslechteren, de parkeersituatie te normaliseren en op termijn ook ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten is het

noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.

Het college is hard bezig om ervoor te zorgen dat er in 2030 10.000 extra woningen in de stad zijn gebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de woningmarkt afneemt en er meer woningen beschikbaar zijn voor starters en jonge gezinnen.

**Aanpassing:** Nee

- 0392** Als reden wordt opgegeven: onbegaanbare stoepen en te vol voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Alsof dat verandert met het betaald parkeerplan. Dat wijken rond de binnenstad er baat bij hebben geloof ik wel, maar hier zes kilometer daar vandaan? Geldklopperij!!!

**Reactie college:** B, F, N

De invoering van parkeerregulering combinatie met een aanpasbaar vergunningen plafond is een bewezen effectieve maatregel om de parkeerdruk in de wijk te verlagen.

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. De reden hiervoor is dat de openbare ruimte in de stad zeer schaars is en het college bezit van meer dan twee auto's niet in de openbare ruimte kan faciliteren. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

**Aanpassing:** Nee

- 0393** absolute waanzin om dit plan in te voeren. Levert uitsluitend geld voor de gemeente op en zal Niets veranderen aan de noodzaak van het parkeren in genoemde wijken. Parkeerdruk zal onveranderd hoog blijven en de frustraties van de burgers navenant. Zolang er bij nieuwe projecten door de gemeente nog steeds een halve auto per te bouwen huishouden wordt aangenomen zal het probleem eerder toenemen dan afnemen.  
WAANZIN

**Reactie college:** B, F

Het college hanteert in nieuwbouwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

- 0394** Als in vrijwel de gehele gemeente een vergunningplicht wordt ingevoerd tegen een jaarlijks fors tarief heeft dit veel meer weg van een houderschapsbelasting voor motorvoertuigen en die hebben we al vanuit hogere overheden, genaamd Motorrijtuigenbelasting.

**Reactie college:** Het college realiseert zich dat aan het bezit- en gebruik van een auto verschillende kosten zijn verbonden. Parkeerbelasting is, in tegenstelling tot wegenbelasting, een gemeentelijke belasting.

**Aanpassing:** Nee

- 0395** Goededag, ik werk in de vogelenbuurt te Haarlem en wil graag bij mijn werk gratis kunnen blijven parkeren.....  
Dus ik stem tegen betaald parkeren.

**Reactie college:** Bedrijven kunnen, onder bepaalde voorwaarden, een bedrijfsparkeervergunning aanvragen. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over deze vergunning ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven)).

**Aanpassing:** Nee

- 0396** Ik ben tegen uitbreidingen betaald parkeren in Duinwijk en met name deelbuurt Oosterduin. De deelbuurten dienen apart beoordeeld te worden op

parkeerdruk, omdat de 3 deelbuurten niet aaneengesloten liggen en in elk geval 2 buurten vnl woonbuurten zijn. In Oosterduin is nmm geen parkeerdruk hoger dan 85%. En het is ook niet nodig in deze wijk ruimte te maken voor extra groen, fietsparkeren, spelen. Deze zijn in voldoende mate aanwezig. Ook staan er in de wijk geen bouwplannen op stapel voor meer woningen. Door Oosterduin onder zone C te gaan laten vallen, gaat de gemeente er zelf voor zorgen dat de parkeerdruk gaat toenemen. Immers dat is dan ook de zone waarin of waarbij grootschalige woningbouw gaat plaatsvinden (spoorweggebied bij Stephesonstraat) met te weinig parkeerruimte. Er zal dan dus parkeerdruk ontstaan aan de andere kant van het spoor en vervolgens zullen bewoners van bijv de Lorentzkade en wellicht Haarlem Hoog hun auto in Oosterduin gaan parkeren (via het tunneltje bij de Munterslaan zijn ze immers dichtbij huis). Dus daardoor kan de parkeerdruk gaan stijgen (veroorzaakt door de besluiten van de gemeente!) en niet door toename van het aantal bewoners in de wijk die een auto aanschaffen. Dit waterbedeffect kan alleen voorkomen worden door voor Oosterduin, als er uiteindelijk toch aan betaald parkeren niet te ontkomen valt, ook zone D in te stellen. Immers met een vergunning voor C mogen alleen in dat vergunningsgebied parkeren. Ik kan me overigens niet aan de indruk onttrekken dat een belangrijke reden voor het invoeren van betaald parkeren zeker ook het zorgen voor extra inkomsten voor de gemeente is:

“Betaald parkeren met vergunningen blijft uitgangspunt”, omdat het een gemeentelijke belastingmaatregel is met als voordeel dat alle baten en lasten binnen de gemeente blijven. In het Collegebesluit lees ik bovendien dat het uitgangspunt is dat de inkomsten “evenredig zijn” aan de kosten die worden gemaakt. Dat betekent niets anders dan dat er een positief saldo zal zijn. Er staat immers ook dat als in de praktijk de kosten en inkomsten niet in evenwicht zijn dit effect heeft op het saldo dat wordt afgedragen aan de algemene middelen. Uitgangspunt kan niet anders zijn dan winst behalen met de parkeertarieven en dus de automobilist als melkkoe gebruiken.

Nog een kwalijk punt vind ik in de nota dat de inspraak die men mag hebben alleen op details betrekking mag hebben, dus eigenlijk niets voorstelt (zie pt. 5.1 van de nota). Kortom het parkeerbeleid wordt de Haarlemse burger “door de strot” geduwd.

#### Reactie college: C, F, J

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in sommige delen van wijken lager ligt. Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière kiest het college ervoor om Oosterduin (en Ramplaankwartier ook gelegen ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn. Het college hanteert voor de uitbreiding van parkeerregulering het principe van kostendekkendheid.

#### Aanpassing: Ja

- 0397** Het instellen van betaald parkeren in Haarlem zal niemand ontmoedigen om 1,2 of 3 auto's te bezitten. Als je je een 2e auto kan veroorloven, kunnen die kosten er ook wel bij. De grote vraag is waarom er bij nieuwbouw maar op 1 auto of minder per huis wordt gerekend? Kijk maar naar de nieuwbouw op het oude EKP terrein. Die bewoners parkeren massaal bij de autoboulevard. Natuurlijk staan de wijken veel te vol, maar dit verschuift het probleem alleen maar. Mensen die geen toestemming krijgen tot hun 2e auto in hun wijk gaan hem dan in de Waarderpolder of Velsbroek parkeren. Het parkeerprobleem is gewoon een verschuivende olievlek. Er moet op plekken waar dat kan parkeergarages worden neergezet, dan creëer je meer ruimte. Zeker bij nieuwbouw moet dat gewoon als eis worden gesteld door de gemeente. Ik ben mantelzorgster van mijn moeder die in Haarlem woont. Zelf ben ik geboren en getogen Haarlemmer, “geëmigreerd” naar Velsbroek vanwege de toen al te hoge huizenprijzen. Als ik dus bij mijn moeder moet zijn, moet ik betaald parkeren. Alle thuiszorg medewerkers, moeten die bij elke cliënt betaald parkeren? Dat is toch geen doen, de werkdruk is daar al zo hoog. En dat geldt voor meer beroepen. Ik vind het dus een een slecht idee om heel Haarlem betaald parkeren te maken.

#### Reactie college: B, D, K

Uw moeder heeft recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als zij een officiële indicatie of verklaring heeft. Uw moeder krijgt dan extra tegoe gestort op haar digitale bezoekersregeling. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over de regeling voor mantelzorgers ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://www.haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)).

Het college zet in op de realisatie van extra parkeervoorzieningen; een voorbeeld van een dergelijke locatie is de Oudeweg. Onderzocht wordt hier

de haalbaarheid van een tijdelijke parkeergarage. Daarnaast wordt ingezet op medegebruik van bestaande private parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoorgebouwen.

Zorgverleners kunnen een parkeervergunning voor zorgverleners krijgen. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. Zorgverleners hoeven met deze vergunning niet telkens opnieuw te betalen. Meer informatie over de parkeervergunning voor zorgverleners vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

**Aanpassing:** Nee

- 0398** Ik heb begrepen dat in het verleden uit een draagvlakonderzoek is gebleken dat bewoners tegen dit plan zijn. Als je draagvlak zou willen dan kan je beter gebruik maken van de democratische principes van community processing. Daarbij worden vooraf de kaders gesteld van een plan en laat je de bewoners de besluiten nemen binnen die kaders. In de Sociaal Wijkteams hebben we mensen zitten die getraind zijn om dat proces te begeleiden. Mijn tip is om daar gebruik van te maken als je wil dat bewoners ook achter het plan staan. Je mag mij of [naam collega] benaderen mochten jullie daar in geïnteresseerd zijn.

**Reactie college:** I, J

Met de Nota uitwerking parkeerregulering introduceert het college een nieuw criterium op basis waarvan in een wijk parkeerregulering kan worden ingevoerd. Parkeerregulering wordt ingevoerd bij een parkeerdruk van 85% of hoger. Als van deze situatie sprake is, wordt het draagvlak voor parkeerregulering niet gemeten.

**Aanpassing:** Nee

- 0399** Ik ben er helemaal voor om mensen de auto uit te krijgen, en de auto's meer uit het straatbeeld. Maar betaald parkeren helpt daar weinig aan. Parkeerproblemen zijn er vooral 's avonds immers, niet overdag. Maatwerk is daarom veel slimmer. Bekijk per wijk, per straat wat de parkeerproblematiek is. Richt de straten anders in om het op de hoek en Canadees parkeren te verminderen; er is vaak wel plek te maken. Maak dan meteen het hebben van twee, drie auto's voor de deur, heel prijzig maakt. Deze tijd biedt zoveel mogelijkheden om de aanschaf van 'boodschappenwagentjes' te voorkomen. Zorg voor deelauto's, seniorentransport, thuisbezorgservices, goed en betaalbaar OV en buurtstallingen voor je dure fiets, dat kan maar zo al veel auto's schelen.

**Reactie college:** B, M

Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan.

In verschillende wijken is ook overdag sprake van een verhoogde parkeerdruk, daarom kiest het college voor een tijdsvenster dat overdag geldt. Ook geldt dat parkeerregulering wordt uitgebreid op basis van het bestaande parkeerbeleid in Haarlem. Parkeerregulering heeft op momenten waarop niet betaald hoeft te worden ook een positief effect op de parkeerdruk (bijvoorbeeld een 3e auto waar geen bewonersparkeervergunning voor aangevraagd kan worden, verdwijnt veelal op alle momenten van de dag/week uit de wijk).

In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Huishoudens die meer dan twee auto's bezitten, moeten voor de derde en verdere auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een parkeerplaats bij een private partij.

Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is daarbij belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden. Het is

niet zo dat de stoep wordt versmald.

**Aanpassing:** Nee

0400

Op grond van de volgende punten teken ik bezwaar aan tegen het invoeren van betaald parkeren:

- De gemeente verspeelt het vertrouwen van haar burgers door een enquête uit te schrijven, vervolgens de resultaten klakkeloos naast zich neer te leggen en een ongewenst besluit door te drukken.
- De gemeente handhaaft op dit moment niet in de wijken met zogenaamde parkeerproblemen waardoor de volgens de gemeente gestelde gevaarlijke situaties gedoogd worden. De gemeente doet niets om de situatie per direct te verbeteren of zelfs maar de wet te handhaven. Overigens vergroot handhaven op parkeren met 2 wielen op de stoep de problemen, want het met 2 wielen op de stoep parkeren is de enige manier om verkeer doorgang te laten vinden door de smalle straten. Handhaven voor parkeren met 4 wielen op de stoep en met name op de hoeken zou alle gevaarlijke situaties al oplossen en is notabene wettelijk vereist.
- De gemeente stelt dat het probleem zich beperkt tot auto's echter zijn er te weinig parkeerplekken voor fietsen, scooters, etc waardoor deze voertuigen overal wild op de stoep geparkeerd worden. De stoepen zijn daardoor soms onbegaanbaar.
- De gemeente biedt geen openheid over de 'dingen die nog geregeld moeten worden voordat het betaald parkeren wordt ingevoerd' en stelt nergens dat met de opbrengsten van het betaald parkeren geen extra parkeerplekken, bovengronds of ondergronds, gefaciliteerd worden, waardoor het probleem daadwerkelijk zou worden aangepakt.
- De gemeente wil een record aantal nieuwbouw woningen bouwen waardoor parkeerproblemen en verkeersdrukte nog verder worden vergroot. Er worden geen straten verbreedt of extra parkeerplekken voor huidige bewoners aangelegd. De situatie zal dus ondanks betaald parkeren verslechteren. Overigens stelt de gemeente dat zij de stad wil vergroenen. Een besluit dat haaks staat op het besluit tot meer nieuwbouw.
- De gemeente beseft zich niet dat het onmogelijk is met één inkomen een huis in Haarlem te kunnen kopen en dat de meeste huishoudens dus uit tweeverdieners moeten bestaan. Dientengevolge zullen deze tweeverdieners ook vaak 2 auto's moeten bezitten omdat alternatieven zoals het OV niet goed geregeld zijn. Vooral voor inwoners met banen met onregelmatige werktijden is er geen alternatief voor de auto.
- De gemeente vergroot de financiële verplichtingen van haar inwoners door naast al jaren hoge belastingen te innen nu ook haar inwoners te willen laten betalen voor parkeren op een moment dat er landelijk een torenhoge inflatie is en de energieprijzen extreem gestegen zijn.
- De gemeente stelt dat door het invoeren van betaald parkeren 'de situatie niet verslechtert' en 'op termijn verbetert', echter deze uitspraken worden nergens concreet gemaakt en zijn dus ondoordachte utopieën. In Amsterdam waar het al decennia betaald parkeren is, is het parkeerprobleem alleen maar groter geworden.
- Alternatieven voor betaald parkeren worden nergens genoemd. Het draait voor de gemeente alleen om de inkomsten uit betaald parkeren. Overigens worden de inkomsten uit betaald parkeren en uitgaven om de situatie daadwerkelijk te verbeteren nergens gespecificeerd. Deze ondoordachtigheid en ondoordachtigheid vergroot het wantrouwen van de burgers jegens de gemeente.

**Reactie college:** B, F, H, I, K, L, O

Het college hanteert in nieuwbouwontwikkelingen het uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Om te voorkomen dat auto's vanuit nieuwbouwontwikkelingen in de openbare ruimte terecht komen, worden de huisadressen uitgesloten van het recht op bewonersparkeervergunningen.

**Aanpassing:** Nee

0401

Voor het Kleverpark zou betaald parkeren een oplossing kunnen zijn. Parkeren in eigen straat is regelmatig niet mogelijk door auto's uit andere wijken die hier lang parkeren. Een alternatief zou kunnen zijn dat alle bewoners met auto een parkeervignet in van de wijk krijgen en dat auto's van buiten de wijk moeten betalen in wijken buiten hun eigen wijk. Dat voorkomt (deels) het lang parkeren in straten buiten eigen wijk en scheelt de bewoners parkeerkosten. Tegelijk levert het geld op omdat de betaling buiten eigen wijk wordt uitgebreid.

**Reactie college:** Het voorstel is vergelijkbaar met het invoeren van vergunningsparkeren. De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden



deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis bewonersparkeervergunningen of parkeervignetten verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie. Parkeerregulering gaat het langdurig gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegen.

**Aanpassing:** Nee

**0402** Ik ben tegen betaald parkeren. Ik betaal al wegenbelasting dus voldoende.

**Reactie college:** Het college realiseert zich dat aan het bezit- en gebruik van een auto verschillende kosten zijn verbonden. Parkeerbelasting is, in tegenstelling tot wegenbelasting, een gemeentelijke belasting.

**Aanpassing:** Nee

**0403** De uitbreiding is ten gunste van de burgers toch? Luister dan aub naar alle klachten. Helaas blijkt dat er één overkoepelend beleid is: "Weg met auto's in Haarlem". Wanneer de vergunningen toch ingevoerd gaan worden laat ze dan geldig zijn in heel Haarlem. Er zijn genoeg mensen die door heel Haarlem moeten werken of mensen bezoeken. Of zelfs hun hobby uit oefenen. Haarlemmers zouden vrij moeten kunnen bewegen. Over de metingen mbt tot de parkeerdruk zijn al diverse stukken geschreven. Wat ik zelf ervaar is dat waar mogelijk de bestaande parkeerplakken weggepoetst worden op alle mogelijke manieren. Herinrichting van de straat, plaatsen van bloembakken en vuilnis containers onder de grond en op parkeervakken. Zo kom je wel aan meer parkeerdruk. Misschien kan de gemeente beleid voeren om kleinere auto's te gebruiken i.p.v. grote auto's. Hierdoor is de burger ook geholpen. Groener en toch mobiel. Eventueel elektrische deeltijd voertuigen. Of goedkoper OV. Dat ipv het belemmeren en te duur maken van een eigen voertuig.

**Reactie college:** **M**

Uw bewonersparkeervergunning is alleen geldig in het vergunninggebied waar u woont om het binnenstedelijk gebruik van de auto niet te stimuleren.

**Aanpassing:** Nee

**0404** Willen jullie bij de uitbreiding van betaald parkeren ook de mogelijkheden voor openbare laadpalen versoepelen? En dan met name het criterium dat er geen laadpaal bij komt als er binnen 300 meter al een staat. Bedankt.

**Reactie college:** Het beleid over elektrisch laden is in voorbereiding. De invoering van parkeerregulering vormt geen aanleiding om het criterium (geen extra openbare laadpaal als er binnen 300 meter al een staat) aan te passen.

**Aanpassing:** Nee

**0405** Niets gemerkt van participatie en inspraak!!

Vergroenen is heel belangrijk. Maar....

Door betaald parkeren zal het aantal geparkeerde auto's beslist niet verminderen,

Zorg dat voor elke woning één parkeerplek is die ook alléén voor de bewoners van deze woning beschikbaar is (kenteken op de parkeerplek aanbrengen) zodat niet als je even met je auto weg bent een ander je parkeerplek inneemt.

Wie de omgeving met een tweede auto wil vervuilen moet deze auto in een parkeergarage parkeren!!

De verkeersveiligheid op kruispunten kan je makkelijk verhogen door betonnen paaltjes op de wettelijke afstand van 5m van het kruispunt te plaatsen.

Voor parkeerplekken waar geen woningen staan (b.v. langs een park etc.) kan betaald parkeren worden ingevoerd.

Ik heb sterk de indruk dat als de wijkbewoners in meerderheid tegen deze plannen van betaald parkeren zijn de gemeente toch doorzet, m.a.w.

zogenaamde inspraak en participatie is geen garantie voor medezeggenschap.

Conclusie: Betaald parkeren is niets anders dan het ordinair spekken van de gemeente financiën.

**Reactie college:** **B, E, J**

Als parkeerplaatsen exclusief voor een woning worden bestemd, zijn er per saldo meer parkeerplaatsen nodig omdat men niet van elkaars parkeerplekken

gebruik kan maken.

**Aanpassing:** Nee

- 0406** [x] Als er perse betaaldparkeren moet komen, waarom dan geen blauwe zone invoeren zoals in Beverwijk, werkt prima. Bewoners betalen €26,00 per jaar en bezoekers kunnen 2 uur gratis parkeren met blauwe parkeerschijf. Geen hoge kosten voor het inwerking zetten, maar wel kassa voor gemeente, door degene die zich niet aan de regels houdt.
- [x] Het maakt de gemeente niet uit hoe en waar geparkeerd moet worden, maar hoe verminderen we op een slimme manier het aantal auto's in de stad.
  - [x] Straat- en uitzichtvervuiling door parkeermeters die her en der geplaatst moeten worden.  
Parkeermeters voor parkeerders die even naar de markt (florisstraat nu nog gratis) willen of naar de supermarkt en die dus niets hebben aan een bezoekersparkeren tarief hebben of als je door je bezoekersgeld (€125) heen bent daarna het volle tarief moeten betalen. Alleen aan te melden via de parkeermeters op straat.  
Zij moeten gewoon tarief betalen, en daardoor komen op bijna iedere hoek van de straat parkeermeters te staan.
  - [x] Wat te zeggen van de privacy, de gemeente kan bijhouden wie en waar iemand op visite gaat. Dit komt door het aanmelden van bezoekersparkeren, het kenteken moet ingevuld worden.
  - [x] Wie gaat het internet betalen om, je via een app, aan te melden.  
Ik heb speciaal een andere telefoon moeten aanschaffen waar ik een app op kon downloaden.  
Zorg dat app dan goed werkt. Ik neem voorbeeld aan het Rozenprieel. Bezoekers tarief gaat in op 9:00, maar app werkt niet om 8:55.  
Het gevolg is dat ik op werkbezoek ga, en vervolgens, na 30 minuten me herinner dat er nog ingelogd moest worden
  - [x] Als je met div familieleden en vrienden op verschillende delen van de stad woont, blijf je betalen voor parkeren en dat, terwijl je ook al voor een eigen parkeervergunning in je eigen buurt.
  - [x] Gratis parkeren zou bijdragen bij aan de vitaliteit van Haarlem en geeft ook indirect steun aan de ondernemers.

**Reactie college:** **K**

In paragraaf 3.2 van de Nota uitwerking parkeerregulering staat beschreven waarom het college ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen. Hier staat ook beschreven waarom de keuze voor een blauwe zone geen toekomstbestendige oplossing is. Uit de praktijk blijkt dat de bezoekersregeling in het huidige gereguleerde gebied in praktisch alle gevallen toereikend is. Voor het aanmelden van bezoekers is een bezoekersapp beschikbaar voor een smartphone of tablet. Verwerking van data over parkeren voldoet aan AVG richtlijnen. Uw bewonersparkeervergunning is alleen geldig in het vergunninggebied waar u woont om binnenstedelijk gebruik van de auto niet te stimuleren.

**Aanpassing:** Nee

- 0407** Ik hoop dat betaald parkeren wordt ingevoerd in de Amsterdamse buurt.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0408

Goedendag,

Hierbij mijn reactie op het parkeerbeleid.

Ik woon tegenover een school, Focusschool aan het Houtmanpad en daar werken veel leraren die met de auto naar school komen. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat deze mensen straks allemaal betaald moeten gaan parkeren of een vergunning aan moeten schaffen? Wat betreft het bedrag van een tweede vergunning op een auto begrijp ik niet waarom dat in de ene wijk een stuk lager ligt dan in een andere wijk. als de reden een ontmoedigingsbeleid betreft, dan vind ik dat niet logisch. Bovendien is het bedrag 3 x zo hoog als de eerste auto in wijk C. Het feit dat we mogen reageren op het voorgenomen besluit lijkt me niet meer dan logisch, maar het voelt ook dat het geen zin heeft omdat er schijnbaar al een besluit genomen is. Niet heel democratisch van de gemeente Haarlem. Een referendum zoals eerder ook is gedaan was op zn plaats geweest.

**Reactie college:** Onderwijsinstellingen kunnen, onder bepaalde voorwaarden, een bedrijfsparkeervergunning aanvragen.

De hoogte van de vergunningtarieven zijn verschillend tussen parkeerzone C en zone D omdat bij de uitbreiding de bestaande zone-indeling binnen het betaald parkeren gebied wordt toegepast.

**Aanpassing:** Nee

0409

Ik ben nog steeds tegen betaald parkeren omdat het probleem zich alleen maar verschuift. Het is druk in de wijk ZW met parkeren maar voorsnog kan ik mn auto altijd binnen 100 m van mijn woning kwijt. Ik zie het meer als een manier om geld te verdienen voor de gemeente en om toekomstige bewoners misschien tegen te houden een auto te nemen. Tevens zijn de regels voor een tweede auto te streng. Wij hebben beiden een auto nodig voor ons werk en het is nou niet dat we een mega inkomen hebben (voor de gemiddelde Haarlemmer). Zet in op betere initiatieven als 'auto delen' of 'groen fietsenplan'.

**Reactie college:** **A, D, E, G, M, O**

Het hogere tarief voor de tweede bewonersvergunning in onze stad is belangrijk als aansporing om de tweede auto te heroverwegen en past bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie. Nieuwe bewoners maken wel aanspraak op een 1e vergunning (wanneer er geen sprake is van parkeren op eigen terrein) en komen voor een vergunning voor een tweede auto mogelijk op een wachtlijst terecht.

**Aanpassing:** Ja

0410

Beste lezer,

Ik ben een autobezitter en voorstander van betaald parkeren. Ik weet dat ik in de minderheid ben (ong. 25% om 75%). Ik merk het aan alle mensen die ik spreek en groepsapps in de wijk waar ik in zit, maar ik leg graag uit waarom ik een voorstander ben.

Ik vind het vreemd dat we als wijk stilzwijgend hebben besloten om privé aanschaffen onze publieke ruimte compleet te laten domineren. Sluimerend zijn er steeds meer auto's bijgekomen. Eén van de eerste woordjes van mijn dochttertje was "auto". Je kunt in Haarlem geen minuut wandelen zonder dat mijn dochttertje "auto" zei. Dat hakte er even in. Die stoep is niet van jou, maar van de gemeente en toch zet jij je auto er op en dat vind iedereen oké. Ik vind dat een hele erge vreemde gang van zaken. Ik wil meer open ruimte voor groen en voor onze kinderen. Het streven moet zijn ondergronds parkeren (of in een parkeertoren) en een klein stukje lopen naar je wijk. Ik vind ook dat scholen en andere publieke instellingen een taak hebben om te stimuleren kinderen niet met de auto naar school te brengen.

Ik vind dat de gemeente laag moet belasten voor de eerste auto, en vanaf de tweede auto en lang parkeren reëel, maar stevig mag belasten. Ik vind dat de gemeente haar visie duidelijk moet uitleggen en moet uitleggen dat het niet gaat om zakken vullen: maar moet werken naar een toekomst waar er minder auto's ons straatbeeld domineren en alternatieven gaat aanbieden (ondergronds parkeren). Ik heb lang in Amsterdam gewoond, daar werkte het geweldig – ook het gast parkeren tegen gereduceerd tarief.

Nuance: ik zie wel een verschil tussen straten waar parkeren wel een probleem is en waar het (nog) geen probleem is. In de straat waar ik nu woon is (nog)

geen parkeerprobleem en daarom wordt het ervaren als zakkenvullerij van de gemeente. Maar ik heb ook in straten gewoond waar gezinnen wonen met 3 of 4 auto's (kinderen die niet uit huis kunnen vanwege wooncrisis) en dan is parkeren kansloos. Zondagavond zijn veel mensen thuis en dan kun je parkeren in je eigen straat vergeten.

Ik vind dat men extra streng mag zijn op bestel- en bedrijfsbusjes. Ik heb tussen twee aannemersfamilies gewoond en dat was één van de redenen om te verhuizen binnen Haarlem. Er staan altijd busjes in je straat. Je wordt iedere werkdag om 6u wakker van een diesel die warm staat te draaien. Ik begrijp dat zij ook nodig zijn voor het werk en brood van mensen, maar hier moeten andere oplossingen voor bedacht worden.

Veel succes. Mijn advies: blijf duidelijk maken dat het niet gaat om geldklopperij of lekker belasting heffen, maar om een toekomst waar we publieke ruimte laten functioneren voor het publiek. En niet voor privé zaken.

Groet,

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0411** Ik ben voor het parkeervergunningsysteem in onze wijk.  
Om de volgende redenen.

Met de toename van auto's (oorzaak) komt er een steeds grotere druk op de openbare ruimte En parkeermogelijkheden (gevolg). De stoging in het structureel en gratis het privebezit (de auto) in deze openbare ruimte neer te zetten druist in tegen het oenbare van de openbare ruimte. Daarnaast worden, door de druk op de parkeermogelijkheden, auto's zodanig geparkeerd, dat er gevaarlijke verkeers situaties ontstaan. Ik ben dan ook voor betalen voor het plaatsen van privebezit in de openbare ruimte. Tevens ben ik ervan overtuigd dat dit op termijn een gunstig effect zal hebben op het verminderen van het prive autobezit en de deur open zet naar vaker gemeenschappelijk autobezit (deelauto's). En wie weet naar een minder prominent beeld van veel gekleurd blik in de straten, en meer groen. Ik blijf optimistisch.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0412** STOP BETAALD PARKEREN IN WIJKEN VAN HAARLEM, onterecht, oneerlijk, ongelijk!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0413** Ik ben TEGEN uitbreiding betaald parkeren in Haarlem

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0414** Ik zie niet het voordeel van betaald parkeren in de Bosch en Vaart. Ik ben van mening dat het ten koste gaat van de vriendelijke, authentieke en gastvrije uitstraling van onze mooie buurt.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0415** Het is echt absurd, dat je moet betalen in de wijk.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0416** Ontvangen op 19-10-2022:  
 We zijn voor uitbreiding van betaald parkeren. Hoe eerder hoe beter. De zeeheldenbuurt staat vol met auto's van eigenaren die niet in onze wijk wonen. 2e auto's uit andere wijken staan voor langere tijd hier geparkeerd. Personeel van bedrijven en winkels staan hier ook geparkeerd, tot laat in de avond. Bewoners van Plaza West parkeren hier ook die willen geen €135 per maand betalen voor een parkeerplaats, en er wordt nog meer gebouwd met bewoners en auto's. Als je midden in de wijk woont zal je minder overlast ervaren dan aan de buitenkanten van de wijk, maar het zal niet lang duren of het staat ook daar vol met auto's.



Ontvangen op 27-10-2022:  
 Het parkeerprobleem doet veel stof opwaaien voor de een geen parkeerprobleem maar voor een ander wel een probleem. Er is een meneer in het houtvaart kwartier die geen probleem ziet althans nog niet, deze meneer woon midden in de wijk tussen Pijlsaan en De Ruijterweg waar het waarschijnlijk nog geen probleem is. Ik vind het een beetje egoïstisch gesteld en geen rekening houdt met andere bewoners in de wijk. Wij wonen in de van 't Hoffstraat waar we met 2 wielen op de stoep moeten parkeren ander word je spiegel er af gereden. Wij zijn dus voor betaald parkeren, ik stuur 2 foto's mee die ik vandaag 27-10-22 om 13.00 uur gemaakt heb op de hoek van Jan Evertsenstraat / van 't Hoffstraat. Hier is te zien dat de parkeerdruk hoog is. Met vriendelijke groet

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0417** Absoluut belachelijk om zelfs hier aan de verste buitenrand van de stad betaald parkeren in te voeren!!!! Ik woon niet voor niets niet in het centrum. Het leven is al zo duur en nu ook nog dit erbij!!  
 Ik betaal wegenbelasting en vind dat meer dan voldoende om hier in deze wijk te mogen parkeren.  
 Stop met dit beleid!!!

**Reactie college:** **H, N**

Het college realiseert zich dat aan het bezit- en gebruik van een auto verschillende kosten zijn verbonden. Parkeerbelasting is, in tegenstelling tot wegenbelasting, een gemeentelijke belasting.

**Aanpassing:** Nee

- 0418** Dieven zijn jullie, burgers pesten 🙄🙄🙄

**Reactie college:** **F**

Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0419** Parkeervergunning? Helemaal terecht. Meer kans op parkeren in je eigen straat. Wildgroei tweede auto wordt afgeremd. OV en fiets wordt gestimuleerd voor werknemers die elders wonen maar in onze straten parkeren. Beter voor het milieu. En 112 euro is echt heel redelijk. Tweede auto wel aan de prijs maar

ja, het goede leven kost nu eenmaal geld. En op uitzonderingen kan geen beleid worden gemaakt. Onderdeel van de democratie waarin we graag willen leven.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0420** Uitstekend plan en ik hoop dat het 100 procent doorgaat. Ook de tweede auto in bezit moet beslist teruggedrongen worden. Deelauto's moeten gestimuleerd worden. Zelf woon ik in een straat waar veelal ook auto's neergezet worden van een garagebedrijf om deze auto's te verkopen. Tevens is onze straat bekend geworden bij camperclubs om hun camper gratis te parkeren, soms staan er in de zomer meerdere van die bakbeesten voor onze deuren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee

**0421** Wij hebben voorlopig geen behoefte aan betaald parkeren in het Bos- en Vaartkwartier.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0422** Ben het er absoluut mee oneens! Ik vind dat alles boven de Jan Gijzenkade hier niet aan bijdraagt.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0423** Blijf aub bij uw besluit om betaald parkeren in te voeren. De parkeerdruk is enorm. Mensen hebben dubbele auto's en geven niets om duurzaamheid. De enige reden die ik hoor van de tegenstemmers is het geld dat in de zakken van de burgemeester zou verdwijnen. Drogredenen dus!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0424** Dit is niet gewenst en niet voor de burger bedoeld.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0425** O ja hoor zijn wij de pineut omdat julli in een rijtjeshuis toestemming geven voor een bedrijf toppie ! Hebben hier al genoeg overlast van kwa geluid!! Op avonden wanneer er sessies zijn zo.n 10 auto.s dus als je dan thuis komt kun je als bewoner geen kant op om dat de zij straatjes ook bij ons parkeren (bedrijfsbussen)op het plein.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0426** Heel goed dat er eindelijk iets gaat gebeuren aan de parkeeroverlast in o.a. de Transvaalbuurt waar ik tot voor kort woonde. Al die verkeerd geparkeerde auto's hinderen de doorgang en belemmeren het zicht. Dat levert gevaarlijke situaties op, in het bijzonder voor schoolgaande kinderen.
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0427** Niet door de burgers ondersteunde actie.
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0428** Ik ben voorstander van deze nieuwe beleidskeuze, ik hoop dat de bewoners van woningen zoals die vlak bij ons (die illegaal opgesplitst is en daardoor drie en soms vier voertuigen met een Pools kenteken met zich meebrengt) in de Amsterdamsewijk dan ook inderdaad niet meer alle bussen en auto's bij ons in de straat kunnen en mogen parkeren. De parkeersituatie in en rond de Vosmaerstraat is namelijk erbarmelijk en brengt met flinke regelmaat gevaarlijk situaties met zich mee. Werkbussen worden in bochten en op hoeken geparkeerd, waardoor voor zowel fietsers als automobilisten het overzicht volkomen weg is. Voorwaarde bij een dergelijk beleid is wel dat er ook daadwerkelijk met flinke regelmaat gehandhaafd gaat worden. Als dat niet gebeurt is dan verwordt dit nieuwe beleid tot een wassen neus, en leidt het enkel tot verzwaring van de levenskosten voor burgers die wel netjes een vergunning aanvragen.
- Reactie college:** In parkeerzone C en D kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen per adres worden aangevraagd. Dit is bestaand parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Hierbovenop kan bij woningsplitsingen gelden dat de adressen volledig zijn uitgesloten van parkeerrechten. Voor een woningsplitsing legt het college vast dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Hiermee wordt voorkomen dat een woningsplitsing leidt tot een ongewenste verhoging van de parkeerdruk. Het college realiseert zich dat handhaving een belangrijk onderdeel van parkeerregulering is. Hierin zal dan ook worden voorzien.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0429** Goed idee om de parkeeroverlast tegen te gaan. Mag in heel Haarlem ingevoerd worden. Komt er meer ruimte en groen op straat en gaan we meer op de fiets of lopend door de stad..  
Zorg wel voor goede fietsvoorzieningen en openbaar vervoer.
- Reactie college:** **M**  
Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0430** Beste Gemeente Haarlem,
- Jullie kunnen wat mij betreft niet genoeg uitbreiden met betaald parkeren, dit helpt misschien ook om gelijk het probleem van overvolle huisjes met kamertjes in te perken. alle bewoners hebben een auto dus het zou goed zijn om max 1 of 2 autos per adres toetestaan op een vergunning basis. voor de rest mag wat mij betreft de hele stad betaald parkeren de norm zijn!
- met vriendelijke groet,
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee

- 0431** Ik ben erg blij dat de gemeente betaald parkeren gaat invoeren in mijn wijk. Momenteel is het nog gratis parkeren en werkt mijn wijk als “overloop” van de betaald parkeerzone.  
Daarnaast staan er niet alleen ontzettend veel auto’s in deze smalle straten, maar ook heel veel (bedrijfs)bussen die veel te veel plek innemen. Het gevolg is dat ik na een nachtdienst de hele wijk door moet rijden om een parkeerplek te vinden, terwijl genoeg buurtbewoners genoeg nemen met als een aso op de stoep te parkeren. Ook het stukje weg langs het plantsoen moet het ontgelden want deze wordt gewoon geblokkeerd met geparkeerde auto’s.  
Het nieuwe parkeerbeleid kan mij niet snel genoeg komen!!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0432** Uitstekend voorstel. Wij zijn hier heel blij mee. De parkeerdruk in onze straat/wijk (wijzelf wonen aan de N-kant van de Trompstraat) is al jaren erg hoog. En wordt o.a. veroorzaakt door veel mensen uit andere wijken die hun auto hier parkeren omdat het gratis is. Je ziet dit aan de vele buitenlandse kentekens, de busjes van aannemers en mensen die ‘s ochtend of eind van de middag parkeren en hun vouwfiets uit de bagageruimte halen om daarop naar hun werk in de binnenstad of naar huis te gaan.  
Onlangs stond er een auto 6 weken voor onze deur geparkeerd (geen bewoner van onze straat).  
En regelmatig moet je een flink eind lopen om naar je eigen auto te gaan.  
Daarnaast levert de huidige parkeerdruk inderdaad ook gevaarlijke situaties op, omdat men ook op de straathoeken gaat staan.  
Dus graag zo spoedig mogelijk betaald parkeren invoeren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0433** Hele goede zaak in het Ramplaankwartier. Ik kan mijn eigen auto soms nieteens parkeren. Er zijn veel te veel auto’s in de wijk. Sommige bewoners hebben bijvoorbeeld zelfs drie auto’s. Ook zijn er mensen die een parkeerplaats in de wijk bijvoorbeeld gebruiken als stalling voor hun kamper.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0434** Zienswijze Nota Uitbreiding betaald parkeren

L.S.,

Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw Nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt ingevoerd indien:

- De parkeerdruk op meer dan 85% ligt
- Er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk – de Bomenbuurt, onderdeel van het Ter Cleef kwartier – wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning,



derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan “Haarlem wordt een beter bereikbare stad” zou moeten luiden: “Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad”. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: Je mag niet liegen, en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan:

#### Ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor eenieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de –vaak oudere of minder–valide– buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt op te lossen, bestaat niet. Daarom de vraag: De Gemeente komt met een oplossing, maar hoe kwam de gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

#### Ad. 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewoners vriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.).

#### Ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV- systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 28 jaren dat ik hier woon werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming, en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en –daarmee– een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

#### Ad. 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren, stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

#### Ad. 4.1.2

Nogmaals: In de Bomenbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak – Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1).

#### Ad. 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: Bij niet invoeren loopt de Gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland!

#### Ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft erover voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan, maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de AWB.
2. De Gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
3. Ik verwijt de Gemeente “Onbehoorlijk bestuur”: Zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarden op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels worden gebruikt voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor een beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

Hoogachtend,

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurtonderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0435** Zienswijze Nota Uitbreiding betaald parkeren

L.S.,

Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw Nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt ingevoerd indien:

- De parkeerdruk op meer dan 85% ligt
- Er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk – de Bomenbuurt, onderdeel van het Ter Cleef kwartier – wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan “Haarlem wordt een beter bereikbare stad” zou moeten luiden: “Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad”. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: Je mag niet liegen, en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan:

Ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor eenieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de –vaak oudere of minder-valide– buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt op te lossen, bestaat niet. Daarom de vraag: De Gemeente komt met een oplossing, maar hoe kwam de gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

Ad. 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewoners vriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.).

Ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV- systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 28 jaren dat ik hier woon werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming, en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en –daarmee- een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

Ad. 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren, stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

Ad. 4.1.2

Nogmaals: In de Bomenbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak – Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1).

Ad. 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: Bij niet invoeren loopt de Gemeente geld mis. Schandelijk graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland!

Ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft erover voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan, maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de AWB.
2. De Gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
3. Ik verwijt de Gemeente "Onbehoorlijk bestuur": Zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarden op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels worden gebruikt voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor een beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

Hoogachtend,

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar de Bomenbuurt onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

L.S.,

Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw Nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt ingevoerd indien:

- De parkeerdruk op meer dan 85% ligt
- Er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk – de Bomenbuurt, onderdeel van het Ter Cleef kwartier – wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan “Haarlem wordt een beter bereikbare stad” zou moeten luiden: “Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad”. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: Je mag niet liegen, en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan:

Ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor eenieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de –vaak oudere of minder–valide– buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt op te lossen, bestaat niet. Daarom de vraag: De Gemeente komt met een oplossing, maar hoe kwam de gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

Ad. 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewoners vriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.).

Ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV- systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 28 jaren dat ik hier woon werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming, en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en –daarmee– een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

Ad. 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren, stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

Ad. 4.1.2

Nogmaals: In de Bomenbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak – Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1).

Ad. 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van

oorzaak en gevolg: Bij niet invoeren loopt de Gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland!

Ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft erover voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan, maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de AWB.
2. De Gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
3. Ik verwijt de Gemeente "Onbehoorlijk bestuur": Zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarden op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels worden gebruikt voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor een beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording. Hoogachtend,

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [I](#), [J](#), [Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar de Bomenbuurt onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0437** Eindelijk dan toch verstandig beleid om de zones gereguleerd parkeren uit te breiden!

Allereerst is het niet meer dan logisch om de autobezitter ook deels te laten meebetalen aan het onderhoud van onze straten en wegen. Waarom zou de niet-autobezitter daar volledig nu aan moeten meebetalen?

Evenzo belangrijk is dat de parkeerdruk in de wijken inderdaad veel te hoog is waardoor er onnodig rondjes worden gereden en auto's hinderlijk op kruispunten staan geparkeerd. Bovendien; alle goede initiatieven ten spijt, maar de gemiddelde Nederlander is fiscaal gedreven; pas bij invoering zal die gaan nadenken over alternatieven. En die zijn er volop! Van deelauto's, vaker de fiets pakken, wandelen en OV/trein; de hele keten komt in beeld bij het beprijzen van de nu onbelaste auto. De afgelopen jaren is het aantal auto's in Haarlem de spuigaten uitgelopen, dus de invoering van gereguleerd parkeren is een goede stap. Trouwens, €112 per jaar voor de eerste auto is ...€9,33 per maand. Als je een auto kunt betalen en rijden, kan je ook €9,33 per maand betalen.

Zou het ooit denkbaar zijn dat straten weer in beeld komen als plekken waar volop kan worden gespeeld? Ik, bouwjaar 1975, speelde volop op straat, en met mij de halve straat! Zeker; af en toe kwam er een auto langs, maar mijn inschatting is dat er minimaal 25% (40%?) minder auto's waren. We konden voetballen, stoepen, blikkietrappen. Ik durf de stelling aan dat mijn balvaardigheden, inschattingsvermogen van de snelheid van een bal, sociale vaardigheden, allemaal in mijn jeugd zijn aangeleerd en waar ik tot op de dag van vandaag profijt van heb.

En ja, tuurlijk is er weerstand tegen iets nieuws en zijn er allerlei kul-argumenten waarom je het niet zou invoeren, zie die valse petitie. En ja, er moeten

goede afspraken worden gemaakt met mantelzorgers en artsen e.d. Maar het principe van gereguleerd parkeren is goed. En belangrijk; het werkt! Kijk maar naar Amsterdam. Dat is weliswaar geen Haarlem, maar het gaat om het principe. Elke auto minder in de stad is winst; minder geluid, minder emissie, minder ruimte, meer ruimte voor andere invullingen, een hoger OV-gebruik, meer beweging, minder zitten.

Ik wens de raadsleden van de coalitie vooral een rechte rug en gezond verstand toe en ben, ten overvloede, hen dankbaar voor dit voornemen. En ga zeker in gesprek met bewoners, een op een. Want er is meer steun dan jullie denken en de stille instemmer is vaak onzichtbaar. Mijn stem hebben jullie! Tot slot: zie dit interessant artikel over de kosten van parkeren: voor de argumenten verwijs ik korthedshalve naar een artikel in De Correspondent: <https://decorrespondent.nl/8716/de-oplossing-voor-bijna-alles-duurder-parkeren/4466570609952-a71a510e>

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0438** Ik ben hier zwaar op tegen.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0439** Hiermee maak ik bezwaar tegen het voorstel van het college over de uitbreiding van betaald parkeren. Ik ben het niet eens met de uitbreiding van betaald parkeren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0440** Wat mij betreft mag betaald parkeren worden ingevoerd. Vooral 's avonds is het een probleem om een plaatsje te zoeken. En ook nog de auto's die zodanig geparkeerd staan dat je niet meer over het trottoir kan lopen. Hopelijk verdwijnen door deze maatregel ook de (grote) bestelwagens uit de straat.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0441** Top initiatief. Wij betalen graag.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0442** L.s.,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt West, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen

altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat

blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.  
De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.
2.  
De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
3.  
Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [I](#), [J](#), [Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt-west onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0443** [Hallo dan moeten wij gaan betalen,waar wij wonen?als de burens 5 auto's hebben in onze straat,](#)

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0444** [Nou doe maar gewoon niet!](#)

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0445** [L.s.,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een \(alsnog\) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht \(Awb\).](#)

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:



- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt West, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op

basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt-west onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing: Nee**

**0446** Zienswijze c.q. bezwaarschrift  
Haarlem, 24-10-2022

L.S.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt West, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Zij is bovendien gemeten tijdens corona-lockdown, waarin iedereen op last van de Rijksoverheid thuis werkte en de scholen gesloten waren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt.

In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad.' De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de bijna 14 jaren dat ik hier woon, zijn veel van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid van het OV drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas sinds onlangs per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [I](#), [J](#), [Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](#)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt-west onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0447** Tegen betaald parkeren

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0448** Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (AWB).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;

- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt West, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Zij is bovendien gemeten tijdens corona-lockdown, waarin iedereen op last van de Rijksoverheid thuis werkte en de scholen gesloten waren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt.

In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan:

Ad. 2.1 De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor eenieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of mindervalide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

Ad. 2.2 De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

Ad. 3.1 De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV-systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 16 jaar dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid van het OV drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

Ad. 3.3 Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren; stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

Ad. 4.1.2 Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

Ad. 4.2.3 Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

Ad. 5.2 Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas sinds onlangs per heden ter inzage conform de AWB.

2. De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3. Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college:** A, E, F, I, J, Q

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar Bomenbuurt-west onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0449** Wij zijn zeer voorstander van betaald parkeren. In onze straat is het erg druk met geparkeerde auto's en als wij geen invalideplek zouden hebben is het altijd zoeken naar een plekje. Er zijn veel burens met meerdere auto's (ook meer dan 2) die ze graag allemaal voor de deur zetten. Daar komen ook nog veel bedrijfsbusjes bij. Visite kan niet eens in de straat parkeren savonds want alles is vol. Er zullen echt minder auto's in Haarlem moeten komen om het parkeerprobleem op te lossen.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0450** tegen betaald parkeren

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0451** Liever vandaag nog dan in 2024. Beste plan sinds jaren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0452** Gemeente ontnemt parkeerruime door herindeling straat (paar jaar geleden al) en plaatsen van papier- en plasticcontainers. Daarnaast worden er diverse parkeerplaatsen aangelegd voor elektrisch laden, waar in 1 parkeervak 1,5 auto van flink formaat kan.

En dan toch bij de burger halen. Beetje apart

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0453** Uitstekend, heel fijn dat jullie dit doen! De wijk gaat gebukt onder de parkeeroverlast, vooral van werkbusjes, aanhangers en andere werkvoertuigen die

s avonds allemaal mee de wijk in komen. Dat maakt parkeren in de buurt nog onmogelijker. Daarnaast brengt de parkeerdruk een veels te grote aanslag op onze spaarzame publieke ruimte met zich mee ten kosten van bijvoorbeeld groen (hebben we echt veel te weinig van hier in Noord) en ook ruimte voor buitenzijn met de buurt en veilige infrastructuur, zeker ook voor kinderen.

Hulde dat jullie dit nu gaan invoeren. Erg luid is de onvrede onder een (klein deel) van vooral de oudere bewoners in de buurt. Maar weten dat veel bewoners –zeker die met jonge gezinnen– heel blij zijn dat de parkeeroverlast aangepakt gaat worden. Dat geluid mag ook wel eens gedeeld worden!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0454 ik heb geen behoefte aan betaald parkeren in mijn buurt. Helmlaan e.o.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0455 Wij willen absoluut geen uitbreiding van betaald parkeren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0456 Goed idee, het loopt behoorlijk uit de hand met auto's in de bomenbuurt en je kunt 's avonds nauwelijks nog ergens parkeren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0457 Links zorgt ervoor dat alleen de mensen met veel geld kunnen parkeren. Links is een ramp voor de gewone Nederlander

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0458 Fantastisch plan om betaald parkeren te gaan invoeren in het Ramplaan kwartier. Eindelijk worden we dan verlost van de parkeerproblematiek die veroorzaakt wordt door de gemeente Bloemendaal (waar je nergens gratis kan parkeren), het personeel en de studenten van Inholland die de hele dag en avond hun auto neerzetten. Mensen die naar hun werk gaan met de trein en die de hele dag parkeren, dagjesmensen die de hele dag gaan fietsen en hun auto parkeren, mensen die op vakantie gaan en soms twee weken hun auto in de wijk neerzetten. En vooral ook vanwege het ontmoedigen van het hebben van meerdere auto's. Minder auto bewegingen en hopelijk een bijdrage aan een schoner milieu.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0459 Een uitstekend plan!! De ruimte is uitermate schaars en wordt overgebruikt wanneer er niet voor betaald wordt. Dat gaat gepaard met vervuiling, ongevallen, bovenmatig ruimtebeslag en verlies van functies die hoog gewaardeerd worden zoals milieu, speelterreinen, groengebieden, wandel- en loopgebieden en toegankelijkheid voor ouderen. Bovendien zie je de overloopeffecten van het niet-betalen voor parkeren wanneer je naast een wel-betaald-parkeren wijk woont: velen proberen een voordeeltje te behalen door gratis te parkeren in de vergunningsvrije wijk in plaats van betaald te parkeren in de gereguleerde wijk. Dat is alleen op te lossen door ook daar betaald parkeren in te voeren. Een verstandig en ook eigenlijk niet te vermijden beleid waar de schaarste structureel is en dus gereguleerd moet worden. Het totale beslag op de ruimte wordt er door beperkt en de schaarste aan ruimtebeslag wordt eerlijker verdeeld. Ik wens de gemeenteraad veel standvastigheid en wijsheid toe, want de te verwachten tegenkrachten zullen fors zijn,

maar uiteindelijk worden alle Haarlemmers nu en in de toekomst zeer gediend met het invoeren van betaald parkeren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0460 GEEN uitbreiding gewenst

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0461 Ik steun de invoering van betaald parkeren in onze buurt.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0462 Ontvangen op 04-11-2022:  
Stop met betaald parkeren

Ontvangen op 23-11-2022:  
Ik ben tegen parkeervignet

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0463 Ik woon bij het ECL en ben voor parkeervignet. Te veel parkeertoeristen en voor parkeren in de bocht bij EC: waardoor vuilniswagen niet langs kan!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0464 Niet doen betaald parkeren

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0465 Met dit nieuwe plan slaat de gemeente volledig de plank mis. Om ruimte te krijgen in de buurten waar de parkeerdruk hoog is moet je het bezit van de auto aanpakken. Nu elke woning 2 voertuigen een parkeerplek te geven gaat het probleem van volle straten en slechte doorgang niet verbeteren. Het brengt alleen maar weer meer regelwerk, ontluisterende verkeersborden, controle instanties (die overigens zijn wegbezuinigd).

Het met 2 wielen op de stoep parkeren doen de bewoners ook alleen maar om doorgang te blijven waarborgen.

Dit plan is zo slecht doordacht dat het echt van tafel moet.

Wil je iets doen aan het probleem dat moet je zorgen dat het bezit van een auto onaantrekkelijk wordt en mobiliteit organiseren in bv meer deelauto's die je kunt gebruiken en op bepaalde plekken in een buurt beschikbaar zijn.

Dit leidt alleen maar tot extra frustratie en kosten waar niemand iets mee opschiet.

Kortom. Slecht plan en zeker niet doen.



**Reactie college: B, M**

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee parkeervergunningen worden aangevraagd.

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan en parkeren op eigen terrein stimuleren. Daarnaast komen adressen voor maximaal twee parkeervergunningen in aanmerking. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

**Aanpassing: Nee**

0466

Graag geef ik mijn mening i.v.m. betaald parkeren in Haarlem. Ik ben er op tegen om de volgende rede:

De kosten, Haarlem wordt steeds duurder om met plezier te wonen. Familie die komt logeren, worden op kosten gebracht. (mijn familie woont ver buiten Haarlem). Mijn dochter woont nog steeds thuis (28 jaar) daar er in Haarlem geen woning voor haar is te krijgen, zij heeft de auto nodig voor werk en moet nu een behoorlijk bedrag hiervoor betalen. Vereenzaming, verjaardag vieren kost geld voor ons en als het gekochte bedrag op is heeft ons bezoek pech. Canadees parkeren mag niet, hoe komt bv de vuilniswagen dan in onze smalle straat. Ondernemers in Haarlem zijn de dupe, daar in bv Velsbroek gratis parkeren is en gaan veel daar hun boodschappen halen. Ook winkelen in Haarlem is voor mensen buiten Haarlem niet te betalen. Sportscholen, verenigingen, e.d. zijn allemaal de dupe. Personeel buiten Haarlem, kan zijn auto niet meer gratis parkeren. Zoals bv onderwijs personeel. Dan hoor ik u denken dan gaat u toch met OV. Ja zeker een goede optie, maar als ik een half uur s'avonds op de bus wacht en twee keer een melding die avond krijg, komt geen bus i.v.m. te kort personeel. Dan wordt dat ook niet aantrekkelijker erop. Ouderen die afhankelijk zijn van het OV, die lang moeten wachten, wat vaak niet lukt i.v.m. gezondheid, (moeten langer thuis wonen) vereenzamen ook door slechte OV. Als ik binnen Haarlem verhuis, dan kom ik op een wachtlijst voor een vergunning. Zo is de doorstroom naar een kleinere woning voor veel een no go, i.v.m. geen parkeerplaats. Je gaat verhuizen naar een kleinere woning omdat je bv ouder wordt. Geen parkeerplaats, betekent ook isolement. Planetenwijk is nog niet betaald parkeren. Wat gaan de omliggende bewoners van de wijken betaald parkeren doen, in deze wijk parkeren en komt er overlast, en komen jullie ook daar op betaald parkeren i.v.m. de straten staan vol. Ook bij de Orionzone worden minder parkeerplaatsen gebouwd. En wordt de Planetenwijk zone C! Wat inhoudt meer betalen! Er wordt naar mijn inzicht niet gekeken naar de bewoners. Wijk achter de Florisstraat werd toegezegd geen betaald parkeren en nu wordt die wijk toch betaald parkeren. Ik vraag mij af of Haarlem nog wel aantrekkelijk is om te wonen! Het plezier gaat er op deze manier af.

Al met al blijf ik de hoop houden dat het niet naar betaald parkeren toe gaat, het woon genot wordt er niet fijner op.

Beste Gemeente Haarlem, luister naar uw mede bewoners, de meerderheid is erop tegen.

Ik vertrouw erop, dat u voor uw bewoners van de stad een WIJS besluit gaat nemen!!!

**Reactie college: D, G, I, P, Q**

Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Er wordt geparkeerd op stoepen en op kruispunten. Hierdoor is de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en de leefbaarheid serieus in het geding. Dit doordat bijvoorbeeld een rolstoelgebruiker de trottoirs niet kan gebruiken en de doorgang voor hulpdiensten wordt belemmerd. Oude oplossingen zoals het verbreden van wegen en toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte bieden hierop geen afdoende antwoord meer. Er is ook simpelweg geen ruimte voor beschikbaar. Om de situatie niet verder te laten verslechteren, de parkeersituatie te normaliseren en op termijn ook ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten is het noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.

Naar aanleiding van de inspraak wordt het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024–2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Ja

0467 Tegen

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0468 Hierbij laat ik u weten dat wij bezwaar maken tegen de plannen om betaald parkeren in te voeren in onze wijk.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0469 Beste gemeente,

Om maar meteen duidelijk te zijn: ik ben tegen het voorgestelde plan voor dit parkeerbeleid.

Als u mij vraagt of ik het ermee eens ben dat er teveel auto's in Haarlem zijn, is mijn antwoord volmondig: ja. Prima als daarop dan beleid ontwikkeld wordt maar pak het probleem aan de voorkant aan (de rijdende auto) en niet aan de achterkant (de stilstaande auto).

Ik woon in een wijk (Oosterduin) waar geen winkels meer zijn, vrijwel geen OV is, geen deelauto's zijn en ik ben dus volledig op eigenvervoer aangewezen.

Meestal de fiets, soms de auto, maar ik heb dat stuk blik echt niet voor de lol voor de deur staan. Als er iets aan het autobezit gedaan moet worden, ontwikkel dan beleid dat ik hier zonder auto kan wonen, maar ga niet in een wijk waar geen parkeerprobleem is, een parkeerheffing invoeren.

**Reactie college:** A, C

In Nederland is het niet mogelijk om vanuit de overheid het autobezit te beperken. De gemeente kan wel het autobezit beïnvloeden met parkeerregulering. Dit onder andere door kosten in rekening te brengen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij kunnen per adres maximaal twee parkeervergunningen worden aangevraagd.

Naar aanleiding van de inspraak voert het college een wijziging door op het vlak van de zone-indeling. De Westelijke randweg (N208) vormt een fysieke barrière. Als gevolg van deze barrière vindt het college het verantwoord om Oosterduin (ten westen van de N208) onderdeel van parkeerzone D te laten zijn.

**Aanpassing:** Ja

0470 Ik ben het roerend eens met onderstaande argumenten (Vanaf (1)). Uitgebreide eigen ervaring in Amsterdam: het is gewoon een geldkraan voor de gemeente. Helaas zal het er daarom toch wel komen en uitbreiding en tariefsverhoging zijn dan onvermijdelijk. Het wordt een olievlek met telkens meer parkeerdruk in omliggende wijken, die dan ook 'ineens' hoge parkeerdruk hebben. Daar moet het dan ook maar betaald worden. Zo is het niet bedoeld (misschien ook wel) maar dat is het effect bij uitstek.

Écht goed openbaar vervoer kan veel meer doen. Dit zowel lokaal als naar buiten. De verbindingen van Haarlem (bijvoorbeeld van Schalkwijk, hoeveel forensen komen daar te wonen..) naar A'dam moet nog veel beter. OV reizen nu naar grote delen van Amsterdam jaagt mensen de auto in, zelfs met de filedruk.

(1)U wilt parkeerregulering toepassen bij een parkeerbezetting van 85% op het drukste moment. Dit is niet druk. Er is pas sprake van parkeerdruk als de vraag naar parkeerplekken structureel het aanbod overschrijdt. De norm die nu wordt gesteld als acceptatie voor parkeerregulering is te laag.

Het verschijnsel parkeerregulering bevat veel nadelen. Alle objecten die hiervoor nodig zijn in de openbare ruimte zoals parkeerautomaten en inzinkbare palen zijn kostbare investeringen die ook aan andere doeleinden kunnen worden besteed (2). De genoemde objecten in de openbare ruimte vervuilen het straatbeeld (3). Kenmerk van de openbare ruimte is juist dat deze voor iedereen toegankelijk is. Bij invoering van vergunningen wordt die ruimte exclusief toegankelijk voor degene die over een vergunning beschikken. De openbare ruimte wordt minder openbaar (4). Bij elke parkeerstop de portemonnee of de smartphone moeten pakken geeft stress en creëert digitale afhankelijkheid (5). Handhaving van zinloze regels geeft stress en belichaamt de onderdrukkende overheid (6). Het vergunnen en beprijzen van parkeermogelijkheden leidt tot prijsstijging van alle producten die thuis worden bezorgd en diensten die aan en in de woning worden verricht (7). Het vergunnen en beprijzen van parkeermogelijkheden werkt drempelverhogend voor mensen die graag bezoeken afleggen of bezoeken ontvangen (8).

Kortom: parkeerregulering is niet het sociaal uit uw leuze "aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad", het is stress verhogend en verstikkend en werkt uitsluitend en isolerend, behoorlijk asociaal dus.

De invoering van parkeerregulering wordt gecombineerd met het instellen van een aanpasbaar vergunningenplafond. Hiermee wordt niet alleen bewust schaarse in parkeerplekken gecreëerd (9). Het beïnvloedt de mogelijkheid tot het in bezit of gebruik hebben van een auto op directe wijze op elk moment dat de gemeente dat wenst (10).

Voor veel mensen is bereikbaarheid en bewegingsvrijheid een voorwaarde om te kunnen werken en te functioneren in de maatschappij. Autobezit en -gebruik hoort daarbij. Immers, openbaar vervoer is niet overal aanwezig en niet iedereen is (altijd) even fit of heeft veel tijd om alle trajecten met het openbaar vervoer af te leggen.

#### Reactie college: D, F, M, O, P

Uit de richtlijnen en aanbevelingen van het kennisplatform CROW blijkt dat een parkeerdruk van 85% een omslagpunt vormt waarop de parkeersituatie in een gebied verslechtert. Automobilisten moeten langer zoeken naar een vrije parkeerplaats. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen en meer uitstoot van schadelijke stoffen. Dit zijn de negatieve gevolgen van een hoge parkeerdruk op de leefbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid in een wijk. Ook andere gemeenten passen dit percentage toe, of een percentage dat iets hoger of lager is. De toegepaste percentages variëren veelal tussen de 80% en 90%. Het invoeren van parkeerregulering in uw wijk heeft tot doel om de parkeerdruk te verlagen. Er wordt geparkeerd op stoepen en op kruispunten. Hierdoor is de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en de leefbaarheid serieus in het geding. Dit doordat bijvoorbeeld een rolstoelgebruiker de trottoirs niet kan gebruiken en de doorgang voor hulpdiensten wordt belemmerd. Oude oplossingen zoals het verbreden van wegen en toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte bieden hierop geen afdoende antwoord meer. Er is ook simpelweg geen ruimte voor beschikbaar. Om de situatie niet verder te laten verslechteren, de parkeersituatie te normaliseren en op termijn ook ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten is het noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.

Met parkeerregulering kan het college het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders tegengaan en parkeren op eigen terrein stimuleren. Daarnaast komen adressen voor maximaal twee parkeervergunningen in aanmerking. Bij de voorziene uitbreiding van parkeerregulering voert het college een vergunningenplafond in, voor de bestaande en nieuwe wijken. Het plafond speelt in combinatie met wachtlijsten (op termijn) een belangrijke rol in het verlagen van de parkeerdruk.

#### Aanpassing: Nee

- 0471** Betaald parkeren in de Vogelenbuurt? Te gek voor woorden!! Ja, het klopt dat er veel auto's in onze wijk staan geparkeerd maar dat is alleen in de avonden. Ik woon zelf in de Havikstraat. Daar staan geen auto's op de stoep geparkeerd want wij hebben parkeerhavens. Overdag staan er bijna geen auto's in onze straat geparkeerd en dan is er voldoende ruimte om te parkeren. Dat houdt in dat de mensen in onze buurt overdag aan het werk zijn en afhankelijk zijn van hun auto's. Denken jullie nu echt dat wanneer er betaald parkeren ingevoerd gaat worden dat men de auto weg gaat doen? Nee, natuurlijk niet!! Wat een domme gedachte. Mensen hebben een auto om bv. naar hun werk te gaan. Hoe anders te gaan? Openbaar vervoer?? Laat mij niet lachen. Met de fiets? Jazeker, ik ga soms met de fiets maar soms met de auto omdat ik voor mijn werk moet doen. Bestaat er een gevaarlijke situatie in de Vogelenbuurt/ Dietsveld omdat er in de avond auto's staan geparkeerd. Welnee! In de avonden is het juist heel rustig in onze buurt. Iedereen zit lekker thuis uit te puffen na een dag school of werk. Overdag is er iets meer reuring in de buurt maar ja, dan staan er bijna geen auto's geparkeerd. Onze buurt is

ook geen doorvoerweg naar een middelbare school dus er zijn weinig fietsende kinderen. Alleen kinderen die thuis komen van school. En dst zijn er niet veel. Daarbij de mensen die in onze buurt wonen, kennen alle straten. Niemand rijdt te hard door onze straten. Zijn er ongelukken geweest in onze buurt? Ook niet, kijk het maar na....geen ongelukken geweest tussen fietsers/voetgangers en auto's in de Vogelenbuurt/Dietsveld in 2022. Ook niet in 2021, 2020, 2019, 2018...moet ik verder gaan? Dus de conclusie is: onze buurt is een hele veilige buurt. Waarom betaald parkeren dan invoeren? Want dat was de uitslag van het onderzoek wat jullie hebben uitgevoerd. Oja, dat onderzoek is ook nog in de coronatijd uitgevoerd...we waren toen verplicht om thuis te werken. Wat raar dat er toen veel auto's geparkeerd stonden in onze wijk.....Hebben jullie aan de inwoners van onze buurt ooit gevraagd wat wij van betaald parkeren vinden? Van de veiligheid in onze buurt? Nee!! Misschien eerst aan de bewoners denken en daarna pas aan jullie zelf? Betaald parkeren geeft juist veel meer problemen. Denk aan bv. mantelzorgers, zij kunnen niet naar hun dierbaren op elk uur van de dag want er is betaald parkeren. Wat te doen als de parkeerminuten op zijn? Je kan niks bijkopen....op deze manier worden er mensen verwaarloosd, worden eenzaam want men krijgt geen bezoek meer want je moet betalen voor het parkeren in Haarlem Noord!! Ik kan nog veel meer redenen bedenken....is hier over nagedacht? Is hier met ons (bewoners) over gepraat?

Oja, de reden dat er auto's gedeeltelijk op de stoep geparkeerd staan, is omdat er op deze manier verkeer door de straten kan rijden...dus ook de vuilniswagens, ouderenvervoer, gehandicapten vervoer, ambulances, brandweer, politie auto's etc.

Denk dus niet dat door de invoering van betaald parkeren, het aantal auto's verminderd....dat blijft gewoon hetzelfde. Het is gewoon een excuus om meer geld binnen te harken en de hardwerkende medemens mag hiervoor opdraaien. Schande, gemeente Haarlem. Ik ben een geboren en getogen Haarlemmer maar op deze manier is mijn plezier in het wonen in Haarlem Noord verminderd. Dus ik zeg nee tegen betaald parkeren!!!!

#### Reactie college: **A, B, E, F, J, P**

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het de Vogelenwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Daarmee voldoet deze wijk aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier parkeerregulering ingevoerd.

Bewoners die mantelzorg ontvangen hebben recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als zij een officiële indicatie of verklaring heeft. De bewoner die mantelzorg ontvangt krijgt dan extra tegoed gestort op de parkeervergunning voor bezoekers. Zodat de mantelzorger gratis in de buurt kan parkeren. Voor meer informatie zie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers).

Het gebruik van de digitale bezoekersregeling om bezoekers voordelig te kunnen laten parkeren is in Haarlem voor het aantal bezoekers tegelijkertijd of de maximale parkeertijd niet gelimiteerd. Het parkeertegoed dat een bewoner per jaar heeft is dit wel. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, is het aantal bezoekersuren circa 800 uur per jaar. Uit de praktijk blijkt dat deze regeling in praktisch alle gevallen toereikend is.

#### Aanpassing: Nee

- 0472** Ik ben het totaal oneens met de uitbreiding betaald parkeren in Haarlem. U geeft een aantal redenen: parkeren op stoepen en kruispunten, de brandweer die niet altijd erdoor kan en dat iemand met een rolstoel of kinderwagen niet op de stoep past. Als ik kijk naar mijn straat en buurt (Vogelbuurt zuid/Dietsveld) dan zijn uw redenen niet van toepassing. Ja er wordt met 2 wielen op de stoep geparkeerd maar er blijft ruim voldoende ruimte over voor zowel de weg als op trottoir. Trottoirs zijn hier breed en er is voldoende wegbreedte immers de vuilniswagens van Spaarnelanden passen er ook altijd doorheen. Wat betreft uw onderbouwing zie ik meer winst in betere handhaving op parkeren. Ook vind ik het in deze tijd ongehoord dat de gemeente dit systeem wil doorvoeren waarbij 1. de meeste bewoners tegen zijn en 2. bijna iedereen financiële problemen heeft door oorzaken die ik niet hoeft toe te lichten. Niemand heeft een dure auto de hele week voor de deur staan om er 1x per week mee naar de supermarkt te rijden. Die auto is nodig om efficiënt naar het werk te gaan (niet iedereen kan op loopafstand werken) of op familiebezoek. Want vergeet niet, doordat de huizenprijzen in Haarlem zo absurd hoog zijn geworden, zijn onze kinderen helaas genooddaakt om ver weg te gaan wonen. In Haarlem is het voor de Haarlemmers sowieso al lastig om een woning te vinden. Vele Amsterdammers verkopen hun in waarde gestegen woningen om in Haarlem te gaan wonen waardoor de prijzen in Haarlem tot absurde hoogten reiken. Er zijn hier ook woningen waar de kinderen graag het huis uit willen maar doordat dat niet lukt blijven ze thuis wonen waardoor er gedurende enige tijd tijdelijk extra auto's in de straat staan. Dat is niet de schuld van de bewoners maar van de overheid die voor onvoldoende betaalbare woningen heeft gezorgd. Daar helpt betaald parkeren ook niet tegen. Ook iets wat het leven in Haarlem duurder maakt, de WOZ. We gaan er langzaam

maar zeker naartoe dat het mooie Haarlem voor Haarlemmers onbetaalbaar wordt. Ik begreep ook dat we min of meer verplicht worden om voor visite die bij verjaardagen het aandurft om met de auto te komen, we een parkeerkaart moeten kopen. Dat betekent dat wij het hele jaar moeten betalen voor een parkeerkaart terwijl we daar weinig gebruik van zullen maken. En we onze visite van buiten Haarlem deels moeten verplichten om met het OV te komen, hopen dat er 's avonds nog voldoende treinen en bussen rijden zodat ze toch nog thuis kunnen komen. Los van onze visite die op hoge leeftijd is en slecht ter been maar nu nog auto rijdt. Die moeten dan maar met een taxi komen met dank aan gemeente Haarlem. En vergeet ook niet dat er mensen zijn zoals ik met vlieg angst. OM die reden hebben wij een caravan en dus een wat sterkere auto in eigendom. Want het alternatief, bij noodzakelijk vervoer gebruik maken van deelauto's kan wel maar die kunnen vrijwel nooit een caravan trekken. 's Zomers 3 à 4 weken een auto huren die de caravan kan trekken is enorm duur. Op dit moment maak ik trouwens voor mijn werk regelmatig gebruik van Greenwheel auto's, ik vind het geen onverdeeld genoeg. Regelmatig storingen in de software waarmee de auto's worden uitgegeven, maar ook de gebruikers laten de auto's vaak vies en smerig achter. En elke keer als je instapt moet alles opnieuw worden ingesteld: spiegels, stoel, check of degene voor je er wel heeft getankt, zit er geen schade aan de auto etcetera. Ik ga hier privé zeker geen gebruik van maken. Dan hebben we nog de elektrische GO deelscooters in de wijk die overal asociaal op de hoeken worden geparkeerd en waartegen de gemeente niet optreedt. Onbegrijpelijk. Met betrekking tot het gebruik van onze eigen auto kan ik u nog het volgende meegeven: voor elke 'reis' die mijn vrouw of ik maak wegen we af: lopend, de fiets, het OV of de eigen auto. Waarbij de auto alleen wordt gebruikt als andere alternatieven niet efficiënt of onbruikbaar zijn vanwege reistijd of beschikbaarheid. Onze auto rijdt immers 1:11 en is daarom de laatste keuze. Ik heb met bovenstaand mijn frustratie even geuit, ik ervaar in onze straat/ wijk onvoldoende redenen om met door gemeente voorgestelde vergunningensysteem met bijbehorende kosten van start te gaan. Zet meer in op handhaving en beperk zondig het opdelen van huizen in appartementen. De namen van de politieke partijen die deze keuze willen maken zijn bij mij bekend en neem ik mee bij de volgende gemeenteraadverkiezing.

**Reactie college:** [A](#), [H](#), [L](#), [O](#)

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het de Vogelenvijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Daarmee voldoet deze wijk aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier parkeerregulering ingevoerd.

Bij de invoering van parkeerregulering hebben bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling. Met deze regeling kunnen zij hun bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. U koopt parkeertegoed waarmee uw bezoek kan parkeren. De werkelijke kosten worden achteraf per kwartaal gefactureerd. Deze regeling is er al voor huidige betaald parkeergebieden en gaat ook gelden voor de wijken waar betaald parkeren wordt uitgebreid. Meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek).

**Aanpassing:** Ja

- 0473** Ik ben blij met het initiatief om autogebruik en autobezitters te ontmoedigen in Haarlem. Meer ruimte voor groen en buiten zijn lopend of fietsend draagt bij aan je prettig voelen en gezond blijven. Ook het klimaat vaart dat wel bij. Ik ben voor verminderen van autogebruik en voor in stand houden van bereikbaarheid en veiligheid in de stad.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0474** Vraag het aan de bewoners zelf. Voor bezoek van buitenaf wordt betaald parkeren niet gestimuleerd. Voor veel mensen is openbaar vervoer geen alternatief. Als je kinderen een nachtje willen slapen gaat door niet lukken. Probleem wordt groter in plaat van op lossen. Laat mensen extra betalen voor een 2e auto of die buiten de stad parkeren

**Reactie college:** [B](#), [J](#), [O](#), [P](#)

Parkeerregulering geldt in parkeerzone C tot 23.00 uur en in zone D tot 20.00 uur. Op de momenten dat het betaald parkeren wel geldt, kunt u uw bezoekers tegen een lager tarief laten parkeren door gebruik te maken van de bezoekersregeling. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

**Aanpassing:** Nee

**0475** Eindelijk komt er structuur in de straten met name de smalle straten. Het inperken van busjes voor de uitgang van de voordeur.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0476** Ik woon in Vondelkwartier, en wat mij betreft mag het worden ingevoerd. Misschien helpt het om 's avonds minder druk te maken in de wijk. Volgens mij zullen daardoor de grote bestelwagens ook verdwijnen die hier regelmatig staan geparkeerd.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0477** Ik vind het een prima idee om betaald parkeren uit te breiden. Nu staan er in onze straat heel veel auto's van mensen die in stad werken en van mensen uit het vergunningen gebied, die geen vergunning willen. In onze straat hebben veel mensen twee of drie auto's dus prima idee

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0478** Graag GEEN betaald parkeren in de vogelbuurt en aanliggende wijken

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0479** Wat een puinzooi, hardwerkende Haarlemmers zijn hier de dupe van. Mensen die vanuit elders hierheen verhuizen doen dat veelal uit luxe en niet om een stapje terug te doen, deze mensen zullen niet opkijken van die paar honderd euro parkeervergunning. Welke macht geile, over het paard geheven ambtenaren willen hier invloed uitoefenen ipv dringende zaken oppakken. Haarlem onwaardig.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0480** Prima plan om voor de haarlemmerhout dit in te voeren. Verkeerssituatie wordt steeds onveiliger door toenemend aantal parkeerders die geen bewoner zijn.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0481** Voor betaald parkeren, omdat er vaak gevaarlijke situaties en ergernis ontstaan door verkeerd geparkeerde auto's en bestelbussen.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0482** Prima plan!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0483** Ik steun het plan voor uitbreiding van betaald parkeren in aanvullende wijken van Haarlem van harte. Het is niet meer van deze tijd om auto's gratis zo'n prominente plek in de wijken te geven. Ruimte die noodzakelijk is voor andere doelen zoals groen, waterberging, ruimte voor fietsers en wandelaars en een betere aanblik op onze mooie historische straten. Daarnaast zullen we allemaal ons autogebruik moeten minderen om klimaatverandering tegen te gaan. Daar past dit plan goed bij.  
Het bezet houden van publieke ruimte voor auto's kan niet meer gratis. Mensen zullen dus (meer) moeten gaan betalen en door die druk wellicht overwegen hun (tweede of derde) auto weg te doen. Dat zal voor sommigen een bittere pil zijn maar het is niet anders in zo'n volle stad als Haarlem. Ik betaal voorlopig graag voor een parkeervergunning voor onze (enige) auto en hoop op termijn de auto de deur uit te kunnen doen als OV en/of autodeelmogelijkheden voldoende ontwikkeld zijn.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0484** Ik ben TEGEN dit besluit.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0485** Tegen uitbreiding betaald parkeren! Bewoners willen dit niet!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0486** goede zaak, eindelijk!!!!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0487** Tegen uitbreiding regeling betaald parkeren

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0488** Het is een illusie om het parkeerprobleem (die volgens jullie bestaat) op te lossen in een bestaande wijk en zeker niet als er voor 2 auto's een vergunning kan worden aangevraagd  
Als er betaald moet worden voor parkeren vinden mensen ook dat ze recht hebben op een parkeerplaats, dat zal veel ruzie en irritaties veroorzaken als de 2e grote auto, van de mensen verderop in de straat, bij jou voor de deur wordt geparkeerd.  
Laat onze rustige wijk zoals het is, bij fout parkeren een boete en maak wat nieuwe parkeerplaatsen erbij ipv eraf, bv. Dietsveld en Batavierenplantsoen: langs het plantsoen de stoep gebruiken voor parkeerplaatsen schuin of loodrecht op het plantsoen dan kunnen er met dezelfde ruimte veel extra plaatsen gecreëerd worden, deze stoep dient nu ook al voor parkeren. Of een stukje hekslootpolder ervoor inrichten.  
Als de gemeente geld nodig heeft, doe dat dan via de belasting en niet door parkeergeld te vragen voor een "probleem" dat niet op te lossen is.  
Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** A, B, F, K, L

Het aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte is in de meeste Haarlemse wijken en buurten niet mogelijk, omdat hiervoor onvoldoende

ruimte beschikbaar is. Daarbij past dit ook niet bij onze plannen voor een Haarlem dat minder gericht is op de auto; de mobiliteitstransitie.

**Aanpassing:** Nee

- 0489** Ik ben het niet eens met de uitbreiding betaald parkeren. Graag wil ik dan ook benadrukken dat ik tegen betaald en/of gereguleerd parkeren ben in het Vondelkwartier. Na de bijeenkomst georganiseerd door de Wijkraad ben ik van mening dat er geen goed onderzoek is gedaan naar de urgentie van dit plan, eventuele alternatieven en gevolgen. Er is eerst meer informatie nodig, betere argumenten en een interactie met de bewoners waarin er daadwerkelijk wordt geluisterd, vragen inhoudelijk worden beantwoord en eventuele ideeën voor alternatieven serieus worden genomen.

**Reactie college:** J

Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0490** Goed plan. Mooi begin om de stad verder autoluw te maken. Steden worden leefbaarder naarmate het aantal auto's in de stad afneemt. Haarlem is ook niet zo'n grote stad dat alternatieve manieren om te verplaatsen onmogelijk zijn. En bedenk dat een parkeerplaats ruimte inneemt en wat die ruimte kost (vergelijk het met de huizenprijzen).

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0491** Ik ben tegen de invoering van betaald parkeren in Haarlem.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0492** Goed idee, betaald parkeren. Het reguleert de parkeerdruk, stelt grenzen aan het eigen autobezit en het aantal de door de buurt geparkeerde busjes van aannemers zal ook afnemen.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0493** Ik ben vóór de invoering van betaald parkeren in onze wijk (Dietsveld). Niet omdat ik zo graag wil betalen voor het parkeren van mijn eigen auto of die van mijn gasten, maar omdat ik hoop dat de parkeerdruk in onze wijk hierdoor op den duur afneemt. Ik reageer omdat ik het belangrijk vind dat de stem vóór ook gehoord wordt. De meeste mensen die betaald parkeren prima vinden zullen niet de moeite nemen om te reageren, waardoor de tegenstemmers al gauw de meerderheid lijken te vormen.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0494** Stem tegen uitbreiding van betaald parkeren

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0495** Geen betaald parkeren aub.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.



	<a href="#">Aanpassing: Nee</a>
0496	<p>tegen uitbreiding betaald parkeren</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing: Nee</a></p>
0497	<p>TEGEN BETAALD PARKEREN</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing: Nee</a></p>
0498	<p>Wat ons betreft vinden wij dit een totaal zinloze actie van de gemeente Haarlem .</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing: Nee</a></p>
0499	<p>Ik ben tegen het betaald parkeren in Haarlem noord.!!</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing: Nee</a></p>
0500	<p>Wij zijn het er absoluut niet mee eens!</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing: Nee</a></p>
0501	<p>Ik woon in Haarlem Noord, in de Planetenbuurt, in de Dutrystraat. Mijn wijk wordt straks (nog) geen parkeervergunningen-gebied, terwijl alle omliggende wijken dat juist wel worden. Ik voorzie hier veel problemen door. Wij hebben nu al veel overlast van de parkerende bezoekers van de Sauna van Egmond. Ook zijn er al veel gewone parkeerplaatsen ingeruild voor laadpaal-plaatsen, maar daar mag je niet onbepaald staan en die zijn dus ook niet altijd bezet. We hebben veel appartementen in onze straten gekregen, in de oude Overtonschool, maar ook het oude schoolgebouw en gymzaal (project toen van TV programma Het Blok) aan de Dutrystraat en Van Egmondstraat. Verder worden er aan de Rijksstraatweg 174, vlakbij ons in de buurt 17 nieuwe appartementen gebouwd, in (nieuw) vergunningengebied. En waar Van Meeuwen zat komen straks ook zes appartementen. Het is een bekend gegeven dat als er in omliggende wijken parkeervergunningen worden ingevoerd, de naastgelegen wijk de overlast daar van krijgt, omdat iedereen met twee of meer auto's uitwijkt naar het nog gratis toegankelijke deel. Ik zou dan ook graag zien dat ook mijn wijk betaald parkeren wordt en niet als eiland in parkeervergunningengebied overblijft.</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> In het Te Zaanenkwartier (waar de Planetenwijk onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.</p> <p><a href="#">Aanpassing: Nee</a></p>
0502	<p>Ik maak bezwaar tegen invoering uitbreiding betaald parkeren in Zuiderhout</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing: Nee</a></p>

- 0503** Ik ben tegen betaald parkeren.  
Vr gr  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0504** Ik wil onder geen voorwaarde betaald parkeren in mijn straat.  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0505** Het zou ons enorm helpen als de parkeervergunning in werking wordt gesteld. Dagelijks rijden wij meerdere rondjes in de buurt, op zoek naar een parkeerplekje.  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0506** Ik zou heel graag betaald parkeren zien in de wijk en ben voor een parkeervergunning. Wij balen al jaren van alle auto's die onze straat gebruiken om gratis te parkeren voor een dagje of weekendje Haarlem. Auto's komen soms op vrijdag aan, mensen stappen met hun koffertjes uit om naar hostel/hotel te gaan en dan zondagavond pas komt er weer een plek.  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0507** I have neighbors with 3 or 4 cars on my street. There a lot of vans parked here and they block the view from the windows on the ground floor, every evening I see only the commercials painted on the side of their vans. Additionally they take a lot of space, much more compared to a regular passenger car, so it's always difficult to park even a small hatchback city car.  
**Reactie college:** The municipality of Haarlem gives a maximum of two parking permits for residents per adress. Paid parking will reduce the amount of parked vans because not all vans are eligible for parking permits.  
**Aanpassing:** Nee
- 0508** Ja wij willen betaald parkeren zodat de mensen wie op de straat wonen kunnen parkeren.  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0509** Ik ben tegen betaald parkeren in Haarlem noird  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0510** Ik ben voor de uitbreiding van betaald parkeren. Dit is al heel lang nodig, de oude Amsterdamse buurt wordt gebruikt als parkeerplek voor mensen die naar het centrum willen. Hotels en B&B's hebben deze locatie zelfs op de websites staan als optie voor gratis parkeren. Betaald parkeren zal er aan bijdragen om te stimuleren minder met de auto naar de stad te komen en parkeergelegenheid voor bewoners van de wijk te behouden.

- 
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0511** Voor uitbreiding betaald parkeren.
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0512** Ik ben het niet eens met het betaald parkeren
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0513** Ik ben voor het plan betaald parkeren en een bewonersvergunning in de Amsterdamse buurt. Zuidpolderstraat e.o. Is een crime. Wij zijn ook bereid een jaarlijks bedrag voor parkeren te betalen. Tevens goed om meerdere auto's per huishouden te ontmoedigen. Niet meer van deze tijd!
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0514** Ik ben het hier totaal niet mee eens !!! Echt belachelijk voor woorden !!!!!!!!
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0515** Ik ben tegen betaald parkeren in Haarlem
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0516** Het was al fijn geweest als de gemeente had ingegrepen bij alle hotels die reclame maken om gratis in onze buurt te parkeren. Of de parkeer apps die verwijzen naar onze buurt voor gratis te parkeren. Nu moeten wij gaan betalen om onze auto kwijt te kunnen. Maar ja, het is ieder geval iets, dus graag.
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0517** Wij willen géén invoering van betaald parkeren in Haarlem noord
- Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0518** Als de besluitvorming voortkomt vanuit democratisch proces ( waar ik mijn vraagtekens bij zet) dan ben ik tegen betaald parkeren.
- Reactie college:** Het besluit om parkeerregulering in te voeren in elf wijken is gebaseerd op het objectieve criterium parkeerdruk. Bij een parkeerdruk van 85% of hoger wordt in een wijk parkeerregulering ingevoerd. Het besluit wordt genomen door de gemeenteraad die daartoe bevoegd is.
- Aanpassing:** Nee

- 0519** Wij zijn tegen betaald parkeren!  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0520** Ben heel erg tegen  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0521** Erg tegen  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0522** Heel graag vignetten in de Amsterdamse wijk kan ik eindelijk als bewoner mijn auto parkeren. Ook geen forenzen meer die hun vouwfiets uit de achterbak halen auto hele dag staat!!!  
Ik stem dus ja.  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0523** Wil de Raad nog alle bezwaren meenemen in de besluitvorming?  
Zoveel tegenstemmen zeggen iets. Ik ben een gemiddeld zwiigende burger. Maar wie is gediend met uitbreiding van betaald parkeren als de burgers het zelf niet willen? Niet doen!  
**Reactie college:** De Raad neemt bij de besluitvorming over de Nota uitwerking parkeerregulering kennis van de Nota van beantwoording en alle zienswijzen die zijn ingediend.  
**Aanpassing:** Nee
- 0524** Ik zal blij als betaald parkeren is ingevoerd dan ben ik van rondjes rijden af voor een parkeerplaats. Dus parkeer vignetten ja!!!  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0525** ik ben het hier niet mee eens. Eerst een onderzoek doen en dan met het resultaat niet doen!!!!  
**Reactie college:** De eerder uitgevoerde draagvlakonderzoeken staan los van de Nota uitwerking parkeerregulering. In deze nota staan drie beleidswijzigingen centraal, waarvan één beleidswijziging is dat parkeerregulering wordt ingevoerd als de parkeerdruk in een wijk op 85% of hoger ligt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0526** Geen betaalparkeer plaats voor mijn deur!!  
**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
**Aanpassing:** Nee
- 0527** Het nieuwe parkeer beleid is absurd en er is geen fatsoenlijk alternatief.

Als inwoners van Haarlem hebben we ook rechten.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0528** Met deze nieuwe parkeerplannen ben ik heel erg blij: Meer ruimte voor groen en minder auto rijden lijkt me toch echt gezonder voor iedereen. Daarnaast ben ik het ook zat dat er van die grote bedrijfswagens/mini vrachtwagens voor mijn huis lang geparkeerd worden (terwijl de bestuurders zelf ergens anders wonen). Vragen dat alsjeblieft niet iedere keer te blijven doen, hielp niets. Met parkeervergunning is dat gelukkig geen probleem meer.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0529** L.s.,hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.In onze wijk - de Vogelenwijk - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd goed onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de gekende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.ad. 2.1De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen groot probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!ad 2.2 De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)ad 3.1De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders. In het ruime aantal jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen acht van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.ad 3.3Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kostenloos.ad. 4.1.2Nogmaals: in de Vogelenwijk is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel(s) zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)ad 4.2.3Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds een van de slechtst bereikbare stad van Nederland.ad. 5.2Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.2. De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.3. Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een (zeer) groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking

c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college:** [A, E, F, I, J, Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Vogelenwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Daarmee voldoet deze wijk aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0530** Geachte Heer/Mevrouw, Hierbij maak ik bezwaar tegen de invoering van betaald parkeren in de zone D.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0531** Waar kan ik bezwaar maken tegen het invoeren van parkeerzones De gemeente zou dit toch wel veel duidelijker moeten weergeven op de site van de gemeente In afwachting van reactie

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0532** Tegen!!!(

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0533** Bij deze wil ik graag aangeven dat ik TEGEN het invoeren van parkeervergunning ben. Ik woon in de bomenbuurt en zie de noodzaak niet in van de vergunningen en voor ons als gezin zijn er alleen maar nadelen hier voor te bedenken.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0534** Heel blij na het lezen van het bericht dat in 2024 het betaald parkeren wordt uitgebreid met 11 wijken. Het is me al jaren een doorn in het oog dat de straat waar ik woon als afvalputje wordt gebruikt voor mensen die werken of wonen in een betaald parkeren heb gebied, of voor mensen die willen shoppen in de binnenstad. Wel veel geld betalen voor wonen in of dichtbij de binnenstad of voor shoppen, maar niet om de auto te parkeren. En op die manier overlast creëren voor bewoners in het gratis parkeren gebied. Ik zie met regelmaat fietsen uit de auto's gehaald worden (of sterker: de fiets wordt hier gestald als ze weer met auto richting huis gaan). De irritatie hierover groeit en groeit en zorgt voor ongewenste situaties. Bewoners hier blokkeren een parkeerplaats door bv afvalcontainers op de straat te plaatsen, linten te spannen en/of asociaal ruim te parkeren. Ik hoop van ganser harte dat de tegenstanders niet (weer) de overhand krijgen en de plannen weer worden bijgesteld!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0535** U zult wel veel bezwaren binnen krijgen, maar ik wil u op persoonlijke titel laten weten volledig voor het voorgenomen parkeerbeleid te zijn in de gemeente

Haarlem en in onze wijk. (Ramplaan)

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0536** . Ik wil graag mijn steun uitspreken voor dit parkeerbeleid. Ik wil graag een paar praktische aanbevelingen geven bij de uitwerking die straks bij jullie komt te liggen en het kan mij eigenlijk niet streng genoeg, ook al heb ik een auto. Ik zit hier dus omdat ik het eens ben met het parkeerbeleid. Parkeren is het begin en het einde van een autoreis, dus als je minder parkeert, komen er minder auto's op straat en hebben we minder congestie in Haarlem. Over de paradox daarvan is dit prachtige boek geschreven, Het recht van de snelste. Jullie zijn leken, dit is lekenbestuur. Ik raad jullie aan deze winnaar van de journalistieke boekprijs 2021 eens even te lezen, want die zal die paradox haarfijn uitleggen. Dan ga ik over naar mijn aanbevelingen. Huishoudens die nu een particuliere auto delen en die straks wonen in twee zones. Worden die gestraft of worden die beloond? Krijgen die slechts een vergunning op één adres of krijgen die twee vergunningen op twee adressen, moeten ze daar twee keer voor betalen of moeten ze daar één keer voor betalen, want die huishoudens zijn natuurlijk goed bezig. Mijn volgende aanbeveling is hoe, is eigenlijk een vraag, hoe worden huishoudens beloond die geen auto hebben en in die zin de openbare ruimte vrijhouden van geparkeerd blik? Ik vraag me af of er voor die mensen ook wat in het vat zit en dat kan, want het parkeertarief blijkt hoog genoeg te zijn om daar, als we allemaal naar zone C tarief gaan ook de mensen uit te betalen die geen auto hebben en tot slot, qua vraag en aanbevelingen, hoe ga je om met huishoudens die lage inkomens hebben en in het bijzonder die huishoudens met essentiële beroepen die avond en nachtdiensten hebben, zoals er zijn, brandweerlieden, verpleegkundigen en wat er dus meer zijn? Nou daar ben ik al bijna aan het eind van mijn stuk, maar ik heb nog 58 seconden dus ik denk dat ik die helemaal ga vol praten, want ik ben gewoon blij dat ik hier ben. Ik hoop dat eindelijk het fout parkeren wordt aangepakt. Bij mij in de buurt kan je met een rolstoel of een rollator je eigenlijk niet verplaatsen. Ik vind het echt een schande naar de mensen, waarvan we ook graag willen dat ze meedoen in de maatschappij. Ik hoop dat de baten van het parkeren terugvloeien naar langzaam verkeer, openbare ruimte en OV en dat jullie in staat zijn om aan de Haarlemse burger uit te leggen dat je dit doet voor een betere leefomgeving, een beter klimaat, meer biodiversiteit en meer bereikbaarheid. Volgens mij ligt daar nog een opgave en tot slot, ik ben van mening dat er een einde moet komen aan station Bloemendaal en dat station Bloemendaal gelijk moet worden hernoemd in station Bloemendaal-Haarlem-Noord. Dan hebben we drie treinstations en dan is het duidelijker dat we uitstekend te bereiken zijn met treinen in vier richtingen. Dank u wel voor uw aandacht.

**Reactie college:** Het college juicht deze manier van particulier autodelen toe (het zogenoemde peer to peer autodelen). Bezien wordt of het mogelijk is om voor deze vorm van autodelen een nieuw soort parkeervergunning in te stellen.

De gemeente Haarlem heeft, voor bewoners woonachtig in betaald parkeren gebied zonder auto, op dit moment geen regeling waarmee zij worden beloond. De gemeente Haarlem heeft voor huishoudens met een lager inkomen geen regeling voor een financiële tegemoetkoming.

**Aanpassing:** Nee

**0537** Ik heb twee stukken gelezen, uiteraard dit stuk gereguleerd betalen en het stuk parkeernormen en ik heb daar voor mezelf een samenvatting van gemaakt en die heb ik dan ook ingestuurd bij de griffie. Eerst wat aandachtspunten, gereguleerd parkeren voor de raadsleden en burgers die geen nota's lezen en dat zijn er nogal wat. We hebben zeventigduizend auto's en er zijn niet zeventigduizend mensen op de tribune. Ik vroeg me af, prijsverhogingen. We starten natuurlijk met een tarief en een uurtarief, maar hoe zit het straks met de jaarlijkse prijsverhogingen? Ik zou het fijn vinden als jullie daar iets van op papier zetten wat we kunnen verwachten. Meestal zal dat samengaan met het prijsindexcijfer, het inflatiepercentage, maar ja wat doe je dan in het geval van hoge inflatie? Dit jaar misschien tussen de tien en zeventien procent per jaar. Worden de parkeertarieven dan zeventien procent per jaar duurder? Dat is nogal wat. Ik vroeg me af, hoe gaan we om met bedrijfsbusjes en kleine campers die toch het hele jaar in de straat staan. Vallen die nou onder dezelfde regelingen als personenauto's of wordt daar misschien een andere regeling voor bedacht? Dan die arme nieuwe, die tienduizend mensen of tienduizend woningen die bezet of bewoond gaan worden straks, die gebouwd worden door ontwikkelaars. Die bouwen daar een parkeergarage onder. Ik vroeg me af, zijn die bewoners, die mensen zijn ook overgeleverd aan jaarlijkse prijsstijgingen of kan de gemeente dit alvast reguleren voordat ze de bouwvergunning toekennen? Ik denk dat u daar de burgers ook sociale, mensen in de sociale woningen een plezier mee zou kunnen doen. Parkeernormen, die gelden natuurlijk voor de auto's. Ik heb niet helemaal zicht op de vrachtauto's en grote bestelbusjes, maar hoe zit het eigenlijk met motoren, scooters, snorfietzen, fietsen, bakfietsen, deelscooters? Ik zeg niet dat die allemaal moeten betalen, maar dat is wel onderdeel van de overlast. Hoe zit het met personeel die

's avond in de avonden door onze wijken moeten, door de hele stad, bijvoorbeeld thuiszorgpersoneel en andere zorgmedewerkers? Kunnen die een ontheffing vragen of is dat echt heel moeilijk en onmogelijk? Een wijkbewoner die vroeg mij van goh mijn dochter die woont thuis, die werkt in de thuiszorg. Die moet bij, in de avond in nacht en ontij moet ze de wijk in. Ze woont nog thuis, want ze kan geen woning vinden. Krijgt zij dan geen parkeervergunning? Bewoners met een private leaseauto. Die auto staat misschien geregistreerd in Lelystad, terwijl je hier in Haarlem woont. Krijgen die wel of geen parkeervergunning? Het zijn gewoon wat praktische zaken. De gemeente stelt dat het betaald parkeren geen melkkoe is. Dat is een hele geruststelling voor een aantal mensen in Haarlem. Een aantal daarvan die zullen daar toch vragentekens bij zetten. Ik stel voor, wanneer er toch geld overblijft nadat over tien jaar al die apparatuur is afgeschreven en na aftrek van de jaarlijkse beheerkosten, stel nou dat er toch een paar grijpstuivers overblijven, dan stel ik voor om dat in een apart fonds te stoppen en met als doelstelling wat jullie ook in de nota leest, dat wordt al geïnvesteerd in groen, in cultuur, ontmoeten in de buurt en spelende kinderen. Lijkt me prachtig en dat wij dat als Haarlemmer dan bij elkaar sparen en dat we dan in de app kunnen zien hoeveel erin zit. Mensen zonder auto, die op dit moment dus geen auto hebben. Die moeten we natuurlijk op handen dragen, maar ik kreeg de vraag van iemand die zegt van mogen wij dan straks ook voor onze bezoekers die wel met de auto komen, kunnen wij dan die parkeermuntjes kopen in de app of worden wij daarvoor uitgesloten? In mijn bijdrage die ik heb geüpload naar de griffie, die staat nog meer ter lering en de vermaak, maar daar wil ik het mee afronden. Dank u wel.

**Reactie college:** Het college kiest ervoor om de bewonersvergunningtarieven te bevroren tijdens de uitbreiding van het betaald parkeren (2024-2026).

Overigens is het gebruikelijk dat de parkeertarieven jaarlijks worden geïndexeerd in lijn met de inflatie.

Voor bedrijfsauto's kan, afhankelijk van de grootte van het voertuig, een parkeervergunning worden aangevraagd. De vergunningvoorwaarden zijn hier leidend in.

De gemeente heeft geen invloed op de tarieven die private partijen hanteren voor een parkeerabonnement in een parkeergarage.

De gemeente Haarlem hanteert in haar Nota parkeernormen fietsparkeernormen waarmee in ruimtelijke ontwikkelingen ruimte wordt gereserveerd voor fiets, brom- en snorfietzen en bakfietsen.

Voor zorgmedewerkers heeft de gemeente Haarlem een parkeervergunning voor hulpverleners ingesteld. Meer informatie over deze vergunning vindt u op de website van de gemeente ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

Een bewoner met een leaseauto moet bij de aanvraag voor een parkeervergunning een werkgeversverklaring hebben.

Ook bewoners zonder eigen auto houden recht op het gebruik van de digitale bezoekersregeling.

Op dit moment gaat het positieve saldo van de parkeerexploitatie in Haarlem naar de algemene middelen. Het is vervolgens aan de gemeenteraad hoe deze middelen worden besteed. Het is nog onzeker hoe de effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering exact zullen zijn op de parkeerbaten en -lasten. Daarom stelt het college voor om tot en met 2026 een tijdelijk parkeerfonds in te stellen.

**Aanpassing:** Ja

- 0538** De Nota Uitwerking Parkeerregulering ligt voor u ter beoordeling voor inspraak. Bij het lezen van de nota viel het mij op dat er een drietal documenten ontbrak, zonder welke het onmogelijk is voor insprekers de effecten van de nota te beoordelen. Onderstaand vind u de betreffende documenten en de reden waarom deze relevant zijn. GROF-lijst. De gemeente Haarlem houdt een lijst bij van adressen welke geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning, genaamd de GROF-lijst ('Geen Recht Op Parkeervergunning'). De GROF-lijst betreft alle adressen in Haarlem van welke de bewoners geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning. Sommige adressen op de GROF-lijst vallen nu nog niet onder betaald parkeren en zouden daar met vaststelling van deze nota wel onder komen te vallen. Deze lijst is wel online te vinden, maar voor de volledigheid is het beter deze lijst als bijlage van de Nota online beschikbaar te stellen. POET-lijst (pagina 16, 4.4.1, lid 2). De gemeente Haarlem houdt een POET-lijst bij. POET staat voor 'Parkeren Op Eigen Terrein'. De POET-lijst betreft adressen waarvan de gemeente heeft bepaald of vastgesteld dat zij de mogelijkheid hebben een auto op eigen terrein kwijt te kunnen. Adressen op de POET-lijst kunnen volgens de Nota de 1ste auto op eigen terrein kwijt, waardoor de eerste parkeervergunning meteen in het hogere tarief zit (zie pagina 16). De POET-lijst is online niet beschikbaar en veel inwoners weten waarschijnlijk niet of hun woning op de lijst staat. Zodoende kunnen zij ook niet inschatten welk effect deze Nota op hen heeft. Parkeerdruk metingen van de firma Trajan (verwijzing op pagina 16). De parkeerdrukmetingen vormen de basis waarop bepaald is welke wijken in aanmerkingen zouden moeten komen voor betaald parkeren. Voor inwoners is het zonder deze parkeerdrukmetingen niet mogelijk te bepalen hoeveel officiële parkeerplaatsen er zijn en hoeveel parkeervergunningen er straks per wijk uitgegeven



kunnen/zullen worden. Daarmee is ook onmogelijk te bepalen hoeveel auto's er op termijn moeten verdwijnen. Oftewel, zonder de parkeerdrukmetingen van Trajan is niet in te schatten wat deze Nota per wijk voor de inwoners betekent. Op verzoek zijn de parkeerdrukmetingen van de firma Trajan op te vragen bij de gemeente Haarlem, maar voor de transparantie zouden deze parkeerdruk metingen vrij beschikbaar moeten via de website. Mocht u besluiten de Nota Uitwerking Parkeerregulering vrij te geven voor inspraak, verzoek ik u het college te vragen bovengenoemde stukken bij te voegen als bijlage en online beschikbaar te stellen bij de Nota.

**Reactie college:** De GROEP-lijst (Geen Recht Op Parkeren) en de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein) zijn beiden te raadplegen via de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/adressen-waar-geen-parkeervergunning-mogelijk](http://haarlem.nl/adressen-waar-geen-parkeervergunning-mogelijk)). Dit is één lijst met zowel GROEP als POET adressen. De onderzoeksrapportages die horen bij de parkeeronderzoeken zijn beschikbaar gesteld op de website van de gemeente ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](http://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)).

**Aanpassing:** Nee

0539 Geweldig, heel blij mee! Hopelijk gaat het door!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0540 Geen goed idee!!!!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0541 IK BEN TEGEN !

Het kan niet zo zijn dat beleidsmakers niet inzien dat er de afgelopen 50 jaar alleen maar auto's bijgekomen zijn in de wereld. In de voorgestelde buurten wonen niet veel rijke mensen die je weer verder belast. Hiermee maak je de arme mensen weer een stukje armer....  
Faciliteer eerder MEER parkeer ruimte voor de inwoners van onze stad. Meer ruimte zorgt voor een veiligere openbare ruimte voor bijvoorbeeld, spelende kinderen, fietser en andere weggebruikers.  
Duidelijk dat de makers van het beleid er niet onder lijden.

**Reactie college:** **K**

Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0542 Ik maak bezwaar tegen deze plannen van uitbreiding betaald parkeren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0543 Niet mee eens.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0544 NEE DAT WILLEN WIJ NIET !!!!

- [Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
[Aanpassing:](#) Nee
- 
- 0545** Voorstander betaald parkeren!!!!!!  
[Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
[Aanpassing:](#) Nee
- 
- 0546** Ik heb geen enkel probleem met het invoeren van betaald parkeren. Het is fijn als er minder ruimte gaat naar auto's en meer ruimte voor bijv groen, spelende kinderen, voetgangers en fietsers.  
[Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
[Aanpassing:](#) Nee
- 
- 0547** Heel goed. We zitten in de klimaatcrisis en moeten op zoek naar manieren om minder te vervuilen. We zullen op zoek moeten naar oplossingen.  
[Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
[Aanpassing:](#) Nee
- 
- 0548** Stop gemeente Haarlem en Zandvoort met dit beleid! Ik stem tegen!  
[Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
[Aanpassing:](#) Nee
- 
- 0549** Belachelijk, totaal tegen dit plan!  
[Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
[Aanpassing:](#) Nee
- 
- 0550** Belachelijk als dit wordt doorgezet ik zeg GEEN BETAALD PARKEREN!  
[Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
[Aanpassing:](#) Nee
- 
- 0551** Stoppen met de uit/ ( in ) voering van betaald parkeren !!  
[Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
[Aanpassing:](#) Nee
- 
- 0552** Ik ben tegen!!!  
[Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.  
[Aanpassing:](#) Nee
- 
- 0553** Against paid parking.  
[Reactie college:](#) Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

	<p><a href="#">Aanpassing:</a> Nee</p>
0554	<p>Tegen uitbreiding</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing:</a> Nee</p>
0555	<p>Dit is toch niet normaal meer</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing:</a> Nee</p>
0556	<p>nee tegen betaald parkeren.</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing:</a> Nee</p>
0557	<p>Ik ben tegen betaald parkeren invoeren in Haarlem</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing:</a> Nee</p>
0558	<p>Absoluut tegen uitbreiding betaald parkeren maar heb er eerder tegen gevochten de gemeente Haarlem doet toch wat ze willen en luisteren echt niet maar de inwoners</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing:</a> Nee</p>
0559	<p>Ik wil graag vrij blijven parkeren in de vogelenwijk, omdat ik werk op de eksterlaan.</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing:</a> Nee</p>
0560	<p>Ja doen hoe eerder hoe beter!</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p> <p><a href="#">Aanpassing:</a> Nee</p>
0561	<p>Ben tegen betaald parkeren</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt. Bedrijven kunnen, onder bepaalde voorwaarden, een bedrijfsparkeervergunning aanvragen. Op de website van de gemeente Haarlem vindt u meer informatie over deze vergunning (<a href="https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven">haarlem.nl/parkeervergunning-voor-bedrijven</a>)</p> <p><a href="#">Aanpassing:</a> Nee</p>
0562	<p>Ik ben tegen de uitbreiding betaald parkeren.</p> <p><a href="#">Reactie college:</a> Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.</p>

**Aanpassing:** Nee

**0563** Aantal auto's zal er niet minder op worden. Per adres 1 auto gratis parkeerkaart.

**Reactie college:** **B, G**

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid. De gemeente maakt kosten om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Volgens het huidige beleid worden deze kosten bij de gebruiker neer gelegd. Dit gebeurt d.m.v. betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Vanuit dit uitgangspunt kan het college geen gratis 1e bewonersparkeervergunning verstrekken. Daarnaast zou een nultarief ook niet in lijn zijn met het gemeentelijke beleid inzake mobiliteit en de daarin opgenomen mobiliteitstransitie. Wel wordt naar aanleiding van de inspraak het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden dan niet jaarlijks geïndexeerd).

**Aanpassing:** Nee

**0564** Het is wel even mooi met dat betalen overall, wat krijg ik er nou netto voor terug waar ik daadwerkelijk wat aan heb of de mensen op mij heen.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0565** Absoluut tégen de uitbreiding van betaald parkeren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0566** Vanwege de hoge parkeerdruk ben ik voor invoering betaald parkeren

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0567** De auto's in de Stalpaert van der Wielenstraat staan nu deels op de stoep, maar het smalste deel van de stoep is van de erfgrans voortuin tot de lantaarnpalen, dit verandert niet door het Canadees parkeren te verbieden! Het is dus totale onzin om dit hier aan te passen.

**Reactie college:** Het terugdringen van Canadees parkeren verbetert in algemene zin de begaanbaarheid van stoepen. Het klopt dat de locatie van de lantaarnpalen in sommige straten meer bepalend is voor de breedte van de stoep dan de geparkeerde auto's.

**Aanpassing:** Nee

**0568** Beste mensen,

Lijkt me heel verstandig dat de gemeente het parkeren gaat reguleren.

In onze buurt (planetenbuurt) nog niet, maar dat lijkt een kwestie van tijd: bij invoering van gereguleerd parkeren buiten onze wijk zullen mensen al snel hun auto in onze wijk gaan parkeren.

Lijkt me wel verstandig om flankerend beleid in hetzelfde tempo in te voeren:

- plekken voor deelauto's (misschien Haarlemse variant, marktpartijen als GreenWheels zijn niet heel klantvriendelijk)

- laagdrempelig elektrische laadpalen plaatsen (niet pas "bij voldoende aanvragen"). Het reactieve beleid is voor ons een belangrijke factor geweest om vooralsnog geen elektrische auto te kopen/leasen
- ruimhartige bezoekersregeling
- bewonersvriendelijke ingroei: zeker voor de 1e auto maar ook voor de 2e auto beginnen met lage tarieven en een 5-jarige ingroei. Dit is lange termijn beleid, wat echt wel gaat werken: geef het de tijd. Sterk sturen door op op korte termijn met tarieven de parkdruk te verlagen zal voor veel mensen een grote reden tot zorg en boosheid zijn.

#### Reactie college: **M, P, Q**

In het Te Zaanenkwartier (waar de Planetenwijk onderdeel van is) is geen sprake van een parkeerdruk van 85% of hoger. Daarom komt deze wijk op dit moment niet in aanmerking voor parkeerregulering. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. Hier wordt in paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering op ingegaan.

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

Laadpalen voor elektrische voertuigen worden in Haarlem (naast vraaggestuurd) ook geplaatst op basis van het gebruik van bestaande laadpalen. Naar aanleiding van de inspraak wordt het tarief voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D per 1 januari 2024 verlaagd met 15%. Daarbij worden de tarieven voor de 1e en 2e bewonersparkeervergunning in de zones C en D niet verhoogd in de periode 2024-2026 (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

Bij de invoering van parkeerregulering kunnen bewoners per woonadres een digitale bezoekersregeling aanschaffen. Met deze regeling kunt u uw bezoek tegen een lager tarief laten parkeren. Meer informatie over deze regeling vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-uw-bezoek)).

#### Aanpassing: Ja

**0569** Ik schrik behoorlijk van de plannen. Het is gewoon niet leuk meer om in deze stad te wonen op deze manier. Iedere keer worden wij wel overvallen met ideeën van de gemeente. (Asielzoekers flat, Skaeve huize, indeling nieuwe Slaperdijkweg) Het is heel vervelend allemaal waar wij als bewoners erg veel last van ervaren. De simpele criminaliteit die zich voordoet op de parkeerplaatsen op het van der Aart sportpark is de gemeente niet is staat om dit op te lossen. En dan gaan jullie het over parkeren hebben?

Onze dijk moet opnieuw gerenoveerd worden, er is sprake van onteigening van inritten ten behoeve van meer parkeerplaatsen, de bewoners hebben hier zelf een vergunning voor gekregen. Maar de stukken hiervan zijn onvindbaar. Ik stel het op prijs dat er volledige duidelijkheid komt over de indeling van de nieuwe Slaperdijkweg. Ik ben tegen het voorstel van betaald parkeren, dit omdat wij geen centrum gebied zijn en de omliggende gemeenten ook geen betaald parkeren hanteren. Ik vind het een achterlijk beleid eerlijk waar.

Ik stel voor dat er binnenkort weer een bijeenkomst met de spreekbuis van de gemeente Remco Clemens. Dit is bij de jeu de boules vereniging, hier zullen alle bewoners aanwezig zijn en hun beklag doen over de plannen omtrent betaald parkeren.

Wij willen weten wat de nieuwe indeling wordt van onze straat. Het idee van een fietsstraat gaat niet werken hier, dit is al ondervonden door het open breken van de stoep. Zolang er geen duidelijkheid komt over het parkeren alhier en de nieuwe indeling van de dijk, kan ik u verzekeren dat geen schep in de dijkweg wordt gezet. En dat wij als dijk gezamenlijk 1 blok vormen tegen de plannen.

Met vriendelijke groet,

#### Reactie college: **N**

Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

- 0570** Dit plan ziet er genuanceerd uit en wij begrijpen dat dit logisch is. De hogere prijs voor een tweede vergunning is ook redelijk. De bestaande bezoekersregeling moet wel echt hetzelfde blijven, dat is wel van belang. Anders gaat dit eenzaamheid creëren. We begrijpen dat er geen ontkomen aan is. Eigenlijk hadden wij het ook in de planeten buurt verwacht. In de wijken is geen plaats voor zoveel autos. (Daarnaast worden de autos veel te groot voor de smalle jaren 20/30 straten.

**Reactie college:** P

Met de Nota uitwerking parkeerregulering voert het college de beleidswijziging door dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd. De parkeerdruk in de volledige wijk vormt het uitgangspunt. De Planetenbuurt behoort tot het Te Zaanenkwartier. De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt over 2020 en 2022 op gemiddeld 80%. Daarmee voldoet deze wijk niet aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier op dit moment dus geen parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de invoering van parkeerregulering kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk. In paragraaf 4.3 van de Nota uitwerking parkeerregulering is beschreven hoe het college met deze situatie omgaat.

**Aanpassing:** Nee

- 0571** I think this is ridiculous. We bought in this area as the parking is free. The gemeente wants to limit this as they are planning massive new housing blocks which will obviously increase the traffic in these areas. Rather include more parking spaces in your 11 story monstrosity that you are planning on building.

**Reactie college:** The board of mayor and aldermen has taken note of your point of view.

**Aanpassing:** Nee

- 0572** Geachte lezer  
Hierbij teken ik bezwaar aan tegen betaald parkeren in de wijk Duinwijk.  
De gemeenteraad wil autoverkeer terugdringen. Zolang er geen goed openbaarvervoer in de wijk, is het geen doen om je auto weg te doen. Helaas kan niet iedereen fietsen en lange afstand lopen naar bushalte brouwerskolk, maar gelukkig wel werken.  
De 1 e bus van lijn 14 vertrekt pas om 6.44 uur vanaf de vijver naar het station. En dan moet je dus via station Heemstede Aerdenhout naar station haarlem !!!  
En de laatste bus vanaf station haarlem naar de vijver is om 20.43 uur . Langer doorwerken of naar theater oid in de avond is niet mogelijk  
Daarnaast werkt betaald parkeren de eenzaamheid van veel mensen in de hand. In ramplaankwartier is nergens in de buurt onbetaald de auto neer te zetten. Mensen kunnen dus niet meer op bezoek komen .  
Ja de jonge mensen kunnen overal heen met hun fiets, maar de senioren en de mensen met beperking kunnen stikken .  
Heel triest om dit te zien gebeuren.  
Je hoort dit nu al regelmatig in buurten waar betaald parkeren is. Familie of vrienden komen niet meer langs als je door budget heen bent. En dit gaat sneller dan je denkt als je afhankelijk bent van anderen voor huishoudelijke hulp, fysio aan huis en, mensen die boodschappen voor je doen .  
Uren die dan nog overblijven voor bezoek etc , daar ben je dan snel doorheen.  
Niet iedereen kan 12 euro aan parkeergeld betalen om op bezoek te komen. Met de bus , is dus ook een ramp.  
Als je goed ter been bent of geen pijn hebt, kun je lopen vanaf brouwerskolk of station Overveen of pak je de fiets . Kun je dit niet, dan ben je de pineut.  
Misschien goed voor het milieu maar heel slecht voor de solidariteit en sociale omzien naar de medemens .

**Reactie college:** B, M, O, P

Zorgverleners kunnen een parkeervergunning voor zorgverleners krijgen. Deze vergunning is binnen Haarlem geldig in alle parkeerzones. Zorgverleners hoeven met deze vergunning niet telkens opnieuw te betalen. Meer informatie over de parkeervergunning voor zorgverleners vindt u op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-hulpverleners)).

U hebt recht op een parkeervergunning voor mantelzorgers als u een officiële indicatie of verklaring hebt. U krijgt dan extra tegoed gestort op uw digitale bezoekersregeling. Zie voor meer informatie: [haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers](https://haarlem.nl/parkeervergunning-voor-mantelzorgers)

**Aanpassing:** Nee

**0573** Te belachelijk voor woorden. Dit is niet relevant voor de wijken die genoemd worden zoals de Indische buurt en Vondelkwartier. Er zijn genoeg mensen afhankelijk van hun auto en een invalide plek en dan alsnog dit doorvoeren. Geld trekkerij is dit!

**Reactie college:** **A, E, O**

De invoering van parkeerregulering verandert niets aan de aanwezigheid van gehandicaptenparkeerplaatsen.

**Aanpassing:** Nee

**0574** Wij willen dit niet zeker niet voor de bewoners.  
Doe iets aan de bedrijfsauto bussen dat zijn hier de boosdoeners!  
En van mensen die hier niet eens wonen !

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0575** Ik maak bezwaar tegen het betaald parkeren in 2024, ik lees ook dat de auto's niet op stoep mogen parkeren, hoe willen jullie dat doen in de straat waar ik woon, dan kan er geen brandweer auto door of vuilniswagen. en ik vindt dat dit weer een melk koe is voor de gemeente. Ik woon in de Roemer Visscherstraat

**Reactie college:** Uitgangspunt bij de invoering van parkeerregulering is dat Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op de stoep) zoveel als mogelijk verdwijnt. Daar waar het Canadees parkeren noodzakelijkerwijs nog (tijdelijk) in stand gehouden moet worden, zal dit zodanig worden gedaan dat de situatie voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Auto's die nu op deze manier staan geparkeerd verplaatsen we naar de rijbaan. Als de rijbaan hierdoor te smal wordt, kan het nodig zijn om bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen. Het kan ook noodzakelijk zijn om parkeren aan één kant van de rijbaan te verbieden. Het is niet zo dat de stoep wordt versmald.

**Aanpassing:** Nee

**0576** Ik ben geen voorstander van het invoeren van de uitbreiding betaald parkeren omdat:

- geen alternatief wordt geboden in de regeling. Hoe lossen bewoners het op als ze hun auto de deur uit doen? Gaan we deelauto's meer faciliteren door daar juist een premie op te zetten? Ik lees daar nu niet iets over terug en zie het daarom als een pressie middel om mensen uit hun auto te drijven zonder dat er goede alternatieven ontstaan.
- op de lange duur accepteren de bewoners de hogere kosten als een gegeven en blijven ze toch hun auto behouden. Dit leidt daardoor niet tot de gewenste vermindering en alleen maar tot bureaucratie waar we met z'n allen niet beter van worden.
- met handhaving de overlast zoals parkeren op hoeken van de straat ook kan worden teruggedrongen
- een parkeerterrein ontbreekt als uitwijkmogelijkheid
- we kort geleden nog massaal tegen hebben gestemd wat blijktbaar nu wordt genegeerd

**Reactie college:** **A, B, I, K, L, M**

De gemeente Haarlem ziet extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt in 2023 haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

**Aanpassing:** Nee

0577 Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk – de Jan Gijzenkade- vogelenbuurt - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren.

Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders. In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.



ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Vogelenbuurt Dietsveld is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV? Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.
2. De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
3. Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.  
Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen garne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Vogelenwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Daarmee voldoet deze wijk aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

worden om dit probleem op te lossen?

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

0579

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In mijn wijk – het Houtvaartkwartier / Haarlem Zuidwest- wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd onze auto kwijt. In onze wijk is vorig jaar een draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij was een meerderheid van de bewoners tegen en is het invoeren van een parkeervergunning niet gerealiseerd. Maar nu staat dat toch weer te gebeuren!

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen groot probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de – vaak oudere of minder valide – buurtbewoners staat niet onder druk.

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een onjuiste extra inkomstenpolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dat klopt. Maar evenmin is met de bouw van die wijken rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleed OV systeem dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Dat is graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd

kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die niet worden gebruikt voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Houtvaartkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 88% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing: Nee**

0580

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk - Vondelkwartier wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleed OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in het vondelkwartier is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van

Beantwoording.

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de wijk Vondelkwartier over 2020 en 2022 op gemiddeld 98% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing: Nee**

0581

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Vogelenwijk, wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd.

**Reactie college: A**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Vogelenwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 129% ligt. Daarmee voldoet deze wijk aan het criterium van een parkeerdruk van tenminste 85% en wordt hier parkeerregulering ingevoerd. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn.

**Aanpassing: Nee**

0582

Hierbij dien ik mijn zienswijze en tegelijkertijd bezwaar in op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk - Duinwijk, wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen dan wel niet altijd onze auto voor de deur kwijt, maar iets verderop in de straat lukt prima. In onze wijk is tot op heden bij mijn weten geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Parkeren is in onze wijk geen groot probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat zeker niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in.

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Evenmin is met de bouw van die wijken rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2)

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin twee procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#), [F](#), [I](#), [Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Duinwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0583** Bij deze maak ik bezwaar tegen betaald parkeren en betaalde parkeervergunningen in de wijk Oosterduin.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0584** Wij zijn tegen betaald parkeren in het Oosterduinkwartier!

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0585** Ik ben tegen de uitbreiding van van het parkeerplan naar de Oosterduin.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0586** Geen betaald parkeren in wijk Zuiderhout/Haarlemmerhout In Tuinwijklaan/Spaarnelaan.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0587** De wijk Ramplaankwartier leek eerst niet meegenomen te worden in het "betaald parkeren". Nu wordt genoemd Duinwijk. Hier valt kennelijk ook het Ramplaankwartier onder. Ik woon hier 35 jaar en wist niet eens dat wij onder Duinwijk vielen. Dit geldt voor velen. Het lijkt wel opzet! Ik ben tegen betaald parkeren. Het is hier ook niet nodig. Overdag is er plaats genoeg ( uiteraard niet als er wegen opgebroken zijn, maar dat telt niet). In de avond soms een stukje verder parkeren maar het betreft voornamelijk bewoners. (bezoekers kunnen trouwens met bezoekersparkeren ook gewoon een aantal uur parkeren. Geen enkele noodzaak dus; voor mij is dit geldklopperij. Voor onze elektrische auto's zijn inmiddels ook plekken. Een tip: voortaan een wijk benoemen zoals hij bij een ieder bekend is. In ons geval Ramplaankwartier.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [F](#)

Het college kiest voor de invoering van parkeerregulering in complete wijken. Om deze reden wordt in de Nota uitwerking parkeerregulering en de communicatie gebruik gemaakt van de officiële wijknamen. De gemeente heeft meerdere reacties ontvangen dat niet altijd duidelijk is welke buurten in welke wijken vallen. Op de website van de gemeente Haarlem is daarom de kaart van Haarlem met de wijk- en buurtindeling toegevoegd aan de pagina over de uitbreiding van betaald parkeren. Daarnaast hebben wij dit in de aangepaste beleidsnota nader verduidelijkt. In het vervolg is hier extra aandacht voor

**Aanpassing:** Ja

**0588** Toch altijd fijn dat jullie doen alsof jullie de bewoners met dit prachtige idee helpen en daarnaast de bewoners het gevoel geeft ook nog iets in te brengen hebben, terwijl dat niet zo is. Want anders was dit helemaal niet naar boven gekomen. Een groot deel van de bewoners heeft tenslotte tegen gestemd. Dit plan is alleen om jullie eigen kas te spekken want er komt geen groen en ook geen speelplek voor kinderen (en anders is dat weer zo'n lullig pleintje waar zelfs een 2-jarige zich al verveelt). Als jullie echt serieus een probleem op willen lossen als het gaat om auto's in het algemeen dan zorgen jullie voor meer werkgelegenheid in de stad (en niet weer een restaurant of koffietentje), betere ov verbindingen en passen jullie hier ook het wegennet op aan. Iedereen die de stad uit moet in de ochtend moet namelijk over dezelfde weg, tegenwoordig sta je met de bus al vast bij de stadsschouwburg om bij de a9 te komen. Zolang hier geen verbetering in komt, gaan mensen nog steeds met de auto en blijft het parkeerprobleem bestaan... maar o wacht dat is alleen in jullie voordeel ;-)

**Reactie college: F, I, M**

Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening.

**Aanpassing: Nee**

**0589** Geachte heer/mevrouw,

Hierbij mijn punten waarom ik persoonlijk niet inzie hoe betaald parkeren gaat bijdragen aan een groenere wijk:

- De Gemeente stelt als voorwaarden voor de invoering van betaald parkeren: de wijkbewoners moeten het willen (draagvlak) en 85% van de parkeerplekken in die wijk is permanent bezet (parkeerdruk).
- De wijkbewoners geven in een draagvlakonderzoek en masse (>75%) aan dat ze geen betaald parkeren in hun wijk willen.
- De gemeente veegt die cijfers onder het kleed.
- Er is in geen van de betreffende wijken sprake van een parkeerdruk 85%+. De bewoners geven dit ook bij herhaling aan.
- Het parkeerdrukonderzoek blijkt (op aanvraag lazen we dit) in coronatijd te zijn uitgevoerd: Iedereen werkte toen thuis, de scholen waren gesloten.
- De Nota is een overheids Besluit. De Gemeente moet dit Besluit allereerst als Ontwerpbesluit ter inzage leggen ingevolge de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Wat houdt dit in? Als wijkbewoners/direct belanghebbenden hebben wij het recht om zienswijzen (= bezwaren) in te dienen die de Gemeente moet meenemen in de considerans (= overwegingen) om het Besluit al of niet door te voeren.
- Zijn wij, de direct betrokken wijkbewoners daarover aanstonds niet tevreden, dan kunnen wij een bezwarenprocedure aanspannen bij de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State (RvS). Het gaat hier immers om een geschil tussen belanghebbende burgers en hun bestuur.
- Naast dit alles, zijn er voldoende gronden om ook een klacht over Onbehoorlijk bestuur bij de RvS neer te leggen wegens:
  - o Het negeren van de resultaten van draagkrachtonderzoek en daaruit volgende toezeggingen (zwart op wit);
  - o Het niet eens meer laten uitvoeren van zo'n onderzoek (zoals in de Bomenbuurt en de Planetenbuurt);
  - o Het in corona/lock down tijd laten uitvoeren van een onderzoek naar parkeerdruk;



- o Het schimmig zijn in publicaties/aankondigingen (Ter Cleeffkwartier i.p.v. de wijknamen die iedereen kent).
- o Het vooruitlopen op de Awb-procedure door nu reeds te stellen dat de plannen zullen worden doorgezet.

**Reactie college: A, E, I, J**

Het college kiest voor de invoering van parkeerregulering in complete wijken. Om deze reden wordt in de Nota uitwerking parkeerregulering en de communicatie gebruik gemaakt van de officiële wijknamen. De gemeente heeft meerdere reacties ontvangen dat niet altijd duidelijk is welke buurten in welke wijken vallen. Op de website van de gemeente Haarlem is daarom de kaart van Haarlem met de wijk- en buurtindeling toegevoegd aan de pagina over de uitbreiding van betaald parkeren. Daarnaast hebben wij dit in de aangepaste beleidsnota nader verduidelijkt. In het vervolg is hier extra aandacht voor.

**Aanpassing: Ja**

0590

L.s.,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Indischebuurt Noord, onderdeel van de Indische Buurt- wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is eerder al een draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers hierbij aangaven dat in de Indische Buurt de bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken, botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de jaren dat ik hier woon, werden steeds meer busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen vele buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren, stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos. Dit lijkt mij het meest voordelig en betaald parkeren dus absoluut niet.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Indische Buurt is het draagvlak reeds gemeten. In de wijkcentra, de buurtwinkels en in gesprekken met buurtbewoners zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

Ondergetekend,

Reactie college: [A](#), [E](#), [F](#), [I](#), [J](#), [Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Indische Wijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 132% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn. De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

0591

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Indischebuurt Noord, onderdeel van de Indischewijk- wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is eerder al een draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers hierbij aangaven dat in de Indischewijk de bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken, botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de jaren dat ik hier woon, werden steeds meer busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen vele buurtwinkels en – daarmee – een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren, stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos. Dit lijkt mij het meest voordelig en betaald parkeren dus absoluut niet.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Indischewijk is het draagvlak reeds gemeten. In de wijkcentra, de buurtwinkels en in gesprekken met buurtbewoners zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak – Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen garne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

Ondergetekend,

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Indischewijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 132% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn. e mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen)

middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

0592

Ls,  
hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Bomenbuurt West, onderdeel van het Ter Cleeff kwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar de Bomenbuurt onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0593** Mobiliteitsbeleid: "Dit beleid is mede tot stand gekomen met input vanuit participatie en inspraak."

Als u inspraak en participatie zo hoog in het vaandel heeft staan, was er geheel GEEN sprake geweest van invoeren van betaald parkeren. Het lijkt er meer op dat uw college alleen luistert naar 'mee-praters' en niet luistert naar valide argumenten van tegenstanders.

Met diverse Draagvlakonderzoeken is duidelijk geworden dat desbetreffende wijken GEEN behoefte hebben aan betaald parkeren; o.a. de Koninginnebuurt (onderzoek uitslag juni 2022 en uw besluit dat betaald parkeren NIET wordt ingevoerd).

Uw college toont zich met dit besluit als een onbetrouwbare overheid. De burgers verliezen keer op keer met deze manier van besluitvorming het vertrouwen in de overheid c.q. politiek.

Beter is de wantoestanden en wildparkeerders aan te pakken. Uw gedoogbeleid van parkeren met 2 wielen op stoep kan ik volgen maar als dit tot gevolg heeft dat er geen rolstoel of kindervanagon meer langs kan, dient te worden gehandhaafd. En dat dit geld kost, het zij zo. Boetes brengen ook geld in het laatje. Het kan niet zo zijn dat door wangedrag van enkelen de hele gemeenschap daarvoor moet boeten. Want zo komt het wel over.

Bezint eer gij begint! Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!

#### Reactie college: I, J, L

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

#### Aanpassing: Nee

0594

Zienswijze Nota Uitbreiding betaald parkeren

L.S.,

Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw Nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt ingevoerd indien:

- De parkeerdruk op meer dan 85% ligt
- Er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk, de Bomenbuurt onderdeel van het Ter Cleef kwartier, wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken en mijn eigen ervaringen met de invoer in de Leidse Buurt zijn ook niet positief), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan "Haarlem wordt een beter bereikbare stad" zou moeten luiden: "Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad". De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: Je mag niet liegen, en je mag niet stelen.

Punsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan:

Ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor eenieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de –vaak oudere of minder-valide- buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt op te lossen, bestaat niet. Daarom de vraag: De Gemeente komt met een oplossing, maar hoe kwam de gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

Ad. 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewoners vriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.).

Ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV- systeem (zie

5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders. In de 32 jaren dat ik hier woon werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming, en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en daarmee een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

Ad. 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren, stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

Ad. 4.1.2

Nogmaals: In de Bomenbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak – Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1).

Ad. 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: Bij niet invoeren loopt de Gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland!

Ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft erover voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan, maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de AWB.
2. De Gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
3. Ik verwijt de Gemeente "Onbehoorlijk bestuur": Zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarden op het gebied van Draagvlak, en onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels worden gebruikt voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor een beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen garne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording. Hoogachtend

#### **Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in wijk Ter Kleefkwartier (waar de Bomenbuurt onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 100% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%). De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

#### **Aanpassing: Nee**

#### **0595 Parkeerbeleid Haarlem 2022**

Recent werd bekend dat de gemeente Haarlem haar parkeerbeleid drastisch wil gaan aanpassen door middel van uitbreiding van het betaald parkeren in elf Haarlemse wijken. Gemeente Haarlem stelt dat het op straat parkeren inmiddels een gevaar voor de veiligheid en leefbaarheid is geworden en wil door middel van het uitgeven van parkeervergunningen en een bijbehorend vergunningenplafond de parkeerdruk verlagen. Is betaald parkeren nu echt de oplossing voor de huidige problematiek? Of zijn er andere opties?

In 2021 is er onderzoek gedaan naar het draagvlak van de uitbreiding van het betaald parkeren onder de bewoners van Haarlem. Een groot deel van de stemmers oordeelde negatief over het op handen zijnde beleid. De gemeente heeft de uitkomst van dit onderzoek echter naast zich neer gelegd wegens het niet behalen van de kiesdrempel. Waarom is er



zo weinig gestemd? Wellicht omdat het referendum midden in de zomervakantie werd gehouden? Was de inhoud van het referendum duidelijk? Bewoners waren misschien niet op de hoogte dat het ook hun directe woonomgeving betrof en niet alleen de binnenstad en het centraal stedelijk gebied. Er is slechts summiere informatie verstrekt over de wijken die in aanmerking zouden komen voor betaald parkeren. Met de inmiddels beschikbare “nota parkeernormen” is de omvang van het nieuwe beleid duidelijk. Een herhaling van het referendum is daarom wenselijk. willen zien op de volgende vragen:

- De parkeerdruk is gemeten in coronatijd, een tijd waar alles “anders dan anders” was. Veel mensen werkten thuis, gingen niet op visite, uit logeren of op vakantie. Is een parkeerdrukmeting in deze periode representatief? Of zou het herhalen van de meting in de huidige tijd situatie een meer representatief beeld geven van de situatie?
- Hoe kan er in wijken (Indischewijk, Vogelenvijk, Amsterdamsewijk, Transvaalwijk, Oude Stad) een wijk een parkeerdruk van meer dan 100% bestaan? Bijvoorbeeld in de Amsterdamse wijk is een parkeerdruk van meer dan 100% gemeten. Staan er dan voertuigen buiten de bestaande parkeervakken, dubbelgeparkeerd of stil op het wegdek of is de parkeercapaciteit een inschatting en niet de werkelijkheid? Bijvoorbeeld In de in dit voorbeeldde genoemde Amsterdamse wijk is er niet voldoende ruimte om nog eens 30% van de openbare ruimte te vullen met geparkeerde auto's. Enige toelichting op de gebruikte methodiek zou op zijn plaats zijn.
- Op het moment dat er in de nacht een parkeerdruk van 85% wordt gemeten, wat maakt het dan noodzakelijk om in die betreffende wijk betaald parkeren in te voeren? In de nacht is de verwachting dat alle bewoners thuis zijn. Voor welke gebruikers van parkeerplaatsen moeten de extra 15% parkeerplaatsen vrij zijn?
- Kan de gemeente onderbouwen waarom betaald parkeren zal leiden tot een lagere parkeerdruk? Is hier onderzoek naar gedaan?

#### Energietransitie

Binnen de gemeente staan nog veel woningen met een laag energielabel. Vaak is een ingrijpende verbouwing nodig om deze woningen aan de eisen van de huidige tijd aan te passen. De maximale parkeerdruk is voor aannemers en vakmensen bij lange na niet voldoende om een verbouwing van een aantal weken uit te voeren. Doordat de parkeerkosten doorbelast moeten worden aan de woning eigenaren wordt de verbouwing kostbaarder. Dit gaat ten kostte van de verduurzaming van de stad. Daarnaast is de noodzaak van verduurzaming van woningen in wijken waar het gemiddelde inkomen lager ligt groter dan in andere wijken en worden parkeerkosten een structurele aanslag op het budget van deze inwoners. Het door de gemeente voorgestelde vergunningenplafond wordt op basis van een in de “nota parkeernormen” berekende norm per stadsdeel bepaald. Per woningsoort wordt er een parkeerbehoefte bepaald. De prijs van een woning in Haarlem is de afgelopen jaren explosief gestegen. Ook de kleinere woningen zijn van een dusdanig prijsniveau dat er een grote waarschijnlijkheid bestaat dat deze woningen in het bezit zijn van twee verdieners. Door het beperken van het vergunningenplafond kunnen bewoners van deze wijken problemen gaan ondervinden met woon-werk verkeer. Dit veroorzaakt een verstoring van de demografische bevolking. Wonen en werken in Haarlem is met het voorgestelde vergunningenplafond voor de in de samenleving zo belangrijke op MBO niveau of lager opgeleide vakmensen niet langer haalbaar.

Is er wel rekening gehouden met de toenemende vergrijzing, de OV armoede, de demografische bevolking en de afhankelijkheid van vervoer op tijden dat het OV geen optie is wegens onveiligheid en of onbereikbaarheid van locaties. In Haarlem en de directe omgeving is er onvoldoende werk voor alle Haarlemmers. Er bestaat dus een noodzaak om elders te werken. Inwoners zijn niet altijd in de gelegenheid hun werkplek via het openbaar vervoer of op de fiets te bereiken. Ook inwoners die op tijden werken waarop er beperkt openbaar vervoer en/of een veilige fietsroute beschikbaar is worden geconfronteerd met hoge extra lasten. Zoals recent gesteld in de nota “Toegang voor iedereen?” van het PBL (<https://www.pbl.nl/publicaties/toegang-voor-iedereen>) wordt beleid vaak gemaakt tegen congestie en voor het beter laten functioneren van openbaar vervoersstromen en wordt er weinig aandacht besteed aan

de mate waarin verschillende groepen mensen hun bestemmingen en activiteiten kunnen bereiken. Wonen in Haarlem wordt met het nieuwe parkeerbeleid stevig ontmoedigd en de parkeerproblematiek wordt verlegd naar randgemeenten. Is er nog wel plaats voor een gemengde samenleving of zijn alleen nog WO afgestudeerde welkom?

De effecten van het voorgestelde beleid zijn onvoldoende aangetoond. Het doel lijkt het weren van auto's uit de stad met alle ongewenste effecten van dien.

Hoe moeten we dan verder?

De gemeente Haarlem heeft als onderdeel van het parkeerbeleid een verduurzaming van de stad voor ogen. Door bezit van een tweede auto te ontmoedigen en extra fietsparkeerplaatsen te realiseren wordt op termijn een duurzamere stad gerealiseerd. Deelmobiliteit wordt ook gezien als een duurzame oplossing. Wat houdt de gemeente tegen om niet ook binnen het huidige parkeerbeleid te verduurzamen? Er zijn een aantal oplossingen te bedenken om te verduurzamen:

- Stimuleren van gebruik van elektrische auto's

Vanaf 2035 komen er geen nieuwe auto's die gebruik maken van fossiele brandstoffen op de markt. Voor een stad als Haarlem met weinig parkeercapaciteit op eigen terrein brengt dit nogal een uitdaging met zich mee. Het is vrijwel onmogelijk om op deze korte termijn voldoende oplaadsystemen in de openbare ruimte te realiseren. Bewoners die dat willen zou de mogelijkheid geboden kunnen worden hun vergunning op een parkeerplaats voor de eigen woning vast te leggen. De bewoners kunnen die specifieke parkeerplaats zelf voorzien van een aansluiting voor een elektrische auto zodat de eventueel aanwezige eigen zonnepanelen de auto op kunnen laden. Deze werkwijze heeft een aantal voordelen; ontlasting van het stroomnet op zonnige dagen, verduurzaming van de stad door toename elektrische auto's, minder kosten voor de gemeente ten behoeve van de aanleg van oplaadpalen.

- Faciliteiten voor ouderen in de eigen wijk

Een groot aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt gebruikt voor senioren die feitelijk "scheef" wonen. Deze inwoners zouden graag binnen de wijk verhuizen naar een voor hun levensfase meer geschikte woning. In praktijk worden er echter weinig projecten binnen een bestaande wijk gerealiseerd waar deze bewoners voor in aanmerking komen. Een voorbeeld is de recent verbouwde MBO school, het project "De Meester van Haarlem". Na verbouwing voorziet "De Meester" slechts mensen met een hoog inkomen van woonruimte. Er zijn geen sociale appartementen gevestigd die geschikt zijn voor senioren. Het de ligging

van het pand met de eronder gelegen parkeergarage zou wel geschikt zijn voor huisvesting van deze groeiende groep. Doorstroming binnen de woningmarkt schept ruimte voor verduurzaming van woningen en het aantal op straat geparkeerde auto's.

- Bonus-malus regeling

Binnen het parkeerbeleid zou er een bonus-malus regeling opgenomen moeten worden om het bezit van minder auto's te stimuleren en tweeverdieners tegemoet te komen. Bijvoorbeeld een gratis familie OV kaart voor de regio (Groot Amsterdam) uitgegeven bij bezit van slechts 1 auto. De gemeente heeft verzuimd aan te tonen dat betaald parkeren zal leiden tot een veiliger, duurzamer en leefbaarder Haarlem. Het draagvlak onder de bewoners is laag en de onderzoeksmethodiek leidt slechts tot vragen. Het voorgestelde beleid lijkt op een belastingmaatregel, zonder dat het de inwoners iets brengt. De inkomsten van het nieuwe beleid

worden volgens de gemeente gebruikt voor de benodigde bebording en handhaving. Per saldo komen er met het nieuwe beleid dus geen gelden vrij voor werkelijke verduurzaming van de stad. Een gemiste kans.

Er zijn waarschijnlijk nog veel andere ideeën van inwoners om het voorgestelde beleid vriendelijker voor mens, milieu en portemonnee te maken. Als het doel is het verduurzamen en leefbaarder maken van de stad dient er samen met de bewoners van de wijken veel dieper en breder naar het beleid gekeken te worden. Het is aan de Gemeente Haarlem om het voorgestelde parkeerbeleid opnieuw te toetsen aan de nut en noodzaak, met aandacht voor de vele verschillende inwoners. En om innovatief om te gaan met de ambitie tot verduurzaming van de stad.

Ik heb mijn reactie in 6 delen opgeknipt. U kunt het gehele stuk ook even opvragen via de email. Dit ivm leesbaarheid.

**Reactie college: B, D, E, I, O**

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering. Het college heeft op dit moment geen regeling voor het belonen van bewoners zonder auto.

**Aanpassing: Nee**

0596

L.s.,

Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - de Indische Buurt Noord, onderdeel van de Indischewijk - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1 De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor eenieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of mindervalide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2 De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1 De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft ov-systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3 Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2 Nogmaals: in de Bomenbuurt West is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3 Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2 Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft erover voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1. De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.
  2. De gemeente zet in op doorvoer vóór de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.
  3. Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.
- Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

#### Reactie college: [A](#), [E](#), [F](#), [I](#), [J](#), [Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in de Indischewijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 132% ligt. Het college realiseert zich dat de parkeerdruk in de beleving van de bewoners anders kan zijn. e mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering. Het aanpasbaar vergunningenplafond voorkomt (op termijn) dat in een vergunningengebied sprake is van een ongewenste parkeerdruk.

#### Aanpassing: Nee

0597

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk - het Ramplaankwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad.' De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een een uitgekleed OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 18 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/ betrouwbaarheid van het OV drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in het Ramplaankwartier is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [I](#), [J](#), [Q](#)

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Duinwijk (waar Ramplaankwartier onderdeel van is) over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering

**Aanpassing:** Nee

**0598** Als lid van wijkraad Overduin, ben ik erop tegen de uitbreiding van het betaald parkeren.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Nee

**0599** Ik sluit mij geheel aan bij de vijf pagina's tellende zienswijze van de wijkraad Oosterduin die vandaag in persoon op het gemeentehuis is afgegeven.

**Reactie college:** Het college heeft kennis genomen van uw standpunt.

**Aanpassing:** Ja

**0600** L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren met datum 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt

doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk - de Slachthuisbuurt- wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad.' De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtfaciliteiten en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad. 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren.

ad. 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

ad. 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos. Ik mis de onderbouwing wat blijkbaar als basis heeft gediend waarom welke wijk in welke parkeerzone is geplaatst. Mijn inziens is er geen rekening gehouden met het gemiddeld inkomen van een wijk. Het gemiddeld inkomen van de Slachthuisbuurt is behoorlijk lager dan bijvoorbeeld de Vogelenbuurt ( Haarlem in cijfers 2019). Toch is het plan om de vergunning in de Slachthuisbuurt duurder te maken dan de Vogelenbuurt.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Slachthuisbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurt zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet.

ad. 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Met vriendelijke groet,

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering

**Aanpassing:** Nee

0601

L.s.,

hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - Ramplaankwartier, onderdeel van Duinwijk - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad.' De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de bekende tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente ueberhaupt



aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te schrappen, gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in de bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleed OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid van het OV drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren, stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in het Ramplaankwartier is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

Hier komt de aap uit de mouw. De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking c.q. Nota van Beantwoording.

**Reactie college: A, E, F, I, J, Q**

De parkeeronderzoeken op basis waarvan de parkeerdruk in de wijken is vastgesteld, zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem ([haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://www.haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren)). Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in het Duinwijk over 2020 en 2022 op gemiddeld 90% ligt. Dit betekent dat de parkeerdruk aanleiding vormt om parkeerregulering in te voeren (deze is namelijk hoger dan 85%).

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering

**Aanpassing: Nee**

0602

L.s.

Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagkracht bestaat.

In onze wijk - Sterrenbuurt, onderdeel van het Te Zaanenkwartier - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren en wordt betaald parkeren nog niet ingevoerd. Dit zal niet lang duren nadat betaald parkeren in de overige 11 wijken is ingevoerd.

Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd en vraag mij af of dit nog gaat gebeuren. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspreken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

De slogan 'Haarlem wordt een beter bereikbare stad' zou moeten luiden: 'Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de tien geboden: je mag niet liegen en je mag niet stelen.

Puntsgewijs voer ik de volgende zienswijzen/bedenkingen aan.

ad. 2.1

De druk van 85% heb ik tot op heden niet ervaren. Dit geldt voor een ieder die ik hier spreek. Parkeren is in onze wijk geen enkel probleem. De bereikbaarheid van de buurtwinkels en de mobiliteit van de - vaak oudere of minder valide - buurtbewoners staat niet onder druk. Het probleem dat de Gemeente voor ons zegt te willen oplossen, bestaat niet. Daarom de vraag: de Gemeente komt met een oplossing. Hoe kwam de Gemeente überhaupt aan het probleem? Onderbouwing met cijfers en methodiek, data, graag!

ad 2.2

De parkeerdruk doen afnemen door parkeerplaatsen te scheppen gaat tegen elke logistieke logica in. Het is window-dressing om onder een bewonersvriendelijk sausje een knalharde graaipolitiek te voeren (zie 3.3 e.v.)

ad 3.1

De Gemeente stelt dat in bouw van de voor- en naoorlogse wijken geen rekening is gehouden met autobezit. Dit is een goedkoop axioma! Evenmin is met de bouw van die wijken namelijk rekening gehouden met de scheiding van wonen en werken, het grootschalig forensen en een uitgekleeft OV systeem (zie 5.2) dat geen publieke zaak meer dient en waarin bereikbaarheid het aflegt tegen winst- en verliescijfers, c.q. dividend voor de aandeelhouders.

In de 23 jaren dat ik hier woon, werd ruim de helft van de busdiensten geschrapt, werd Haarlem een tweederangs treinbestemming en is de kwaliteit/betrouwbaarheid drastisch verminderd. Met de slechte bereikbaarheid verdwenen zes van de tien buurtwinkels en - daarmee - een stuk leefbaarheid in de wijk. Invoering van betaald parkeren zal de laatste buurtwinkels de wijk uitjagen.

ad 3.3

Als bewoners zouden wij voordeliger betaald kunnen parkeren., stelt de Gemeente. Dat is belachelijk! Thans parkeren wij probleemloos en kosteloos.

ad. 4.1.2

Nogmaals: in de Sterrenbuurt is het draagvlak niet gemeten. In de buurtwinkel zijn de gesprekken vooral anti. Er lijkt geen draagvlak - Gemeente: meet dit dus! Wij ervaren de door de Gemeente geschetste parkeerdruk van 85% niet (zie 2.1)

ad 4.2.3

De Gemeente stelt dat zij veel geld DERFT door betaald parkeren in onze wijken NIET in te voeren. Dit is omkeren van oorzaak en gevolg: bij niet invoeren loopt de gemeente geld mis. Schandalig graai-denken, want wie brengen de kosten op? Wij, de bewoners van de (op basis van ANWB-cijfers) reeds slechtst bereikbare stad van Nederland.

ad. 5.2

Met de aldus vergaarde extra parkeerinkomsten gaat de Gemeente vooral extra handhavers (BOA's) inzetten en haar ambtelijk apparaat uitbreiden. Wat blijft er over voor het geafficheerde groen in de openbare ruimte en voor de betere bereikbaarheid met OV?

Tot besluit: in algemene zin drie procedurele opmerkingen, te weten:

1.

De Gemeente plant reeds de invoering van het plan maar de nota ligt pas per heden ter inzage conform de Awb.

2.

De gemeente zet in op doorvoer VOOR de aanstaande Gemeenteraadsverkiezingen in 2026. Het tekort aan draagvlak zal zich vertalen in gewijzigd kiezersgedrag. De zittende regenten weten dit en willen die bui voor zijn.

3.

Ik verwijt de Gemeente Onbehoorlijk bestuur: zij gaat voorbij aan de door haarzelf gestelde randvoorwaarde op het gebied van Draagvlak, en is onder een groen sausje vooral uit op de verruiming van haar inkomsten, die goeddeels voor het eigen ambtelijk apparaat worden gebruikt en niet voor beter OV, kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en klimaatdoelstellingen.

Ik zie mijn zienswijze/bedenkingen gaarne onverkort en zorgvuldig behandeld terug in de considerans van de (ontwerp)beschikking.

M.v.g.

**Reactie college: A, D, E, F, I, J, Q**

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening. Vraagstukken rond openbaar vervoer maken geen onderdeel uit van de Nota uitwerking parkeerregulering.

**Aanpassing:** Nee

**0603** Ik ben tegen dit plan! Ten eerste: De parkeerdruk is opgemeten in Coronatijd waardoor een onjuist beeld is verkregen vd huidige werkelijke parkeerdruk! Op basis daarvan komen met deze verre gaande maatregelen vind ik pure misleiding en machtsmisbruik. Ten tweede; natuurlijk ben ik voorstander van meer groen in de wijk maar dit betaald parkeren plan geeft daarvoor geen enkele garantie.! In straten waar door auto-stoepparkeerders rolstoelers en rollator-gebruikers gevaar lopen is ingrijpen, uiteraard, noodzakelijk! Iedereen moet mee kunnen doen en zich veilig door de wijk kunnen voortbewegen! Betaald parkeren levert de Gemeente per definitie veel geld op maar de leefbaarheid voor de burgers gaat niet per definitie omhoog!. Elke wijk heeft zijn eigen infrastructuur die eigen oplossingen verdiend. Ik ben ervan overtuigd dat er betere oplossingen zijn daar waar de parkeerdruk hoog is.

Ik ben tegen dit Betaald Parkeren plan!!!!

**Reactie college: A, B, E, F, K**

De mate waarin parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats kunnen maken voor extra groen, is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Financieel heeft het college (zoals in het coalitieakkoord terug te lezen) middelen gereserveerd voor vergroening.

**Aanpassing:** Nee

**0604** Mensen krijgen in spraak niemand wil het en toch wordt het door je neus geboord.ik ben een Amsterdammer en verhuisd omdat betaald parkeren maar voor 1 auto geld of te betalen is.nu zijn mijn kinderen Haarlemmers en gebeurt er weer het zelfde.ook zij kunnen niet blijven wonen .er is altijd wel een tweede auto in een gezin wat werkt.dus gaat ook de woning markt weer op slot want je gaat niet samen wonen als je weer veel meer moet betalen om te mogen parkeren.en bijna iedereen heeft de auto nodig voor werk.je moet dus wel.

**Reactie college: J, O**

**Aanpassing:** Nee

**0605** Hierbij stellen wij u in kennis van ons bezwaar tegen het invoeren van betaald parkeren in onze wijk. Het is voor ons niet acceptabel dat zowel wij als bewoners als onze visite moeten betalen voor parkeren in onze eigen straat. Er is in onze straat geen enkele sprake van parkeeroverlast dus dat is geen

argument voor invoering. Bovendien voelt het als eenzijdige lastenverhoging, waar alleen de gemeente Haarlem beter van wordt. In Haarlem betalen wij al erg hoge gemeentelijke lasten en dat is niet terug te zien in de ruimtelijke omgeving: de stoepen en straten verkeren in zeer slechte staat; als er werkzaamheden aan de stoepen zijn worden er lukraak stukken opgebroken en slordig teruggelegd of er worden lelijke, goedkope tegels geplaatst, hetgeen tot gevaarlijke situaties leidt. Het voelt zeer onrechtvaardig hier extra voor te moeten betalen. Wij vertrouwen erop dat de geluiden uit de buurt serieus worden meegenomen in uw overwegingen.

**Reactie college:** [A, C, E, P](#)

**Aanpassing:** Ja

**0606** Hi Gemeente Haarlem!

Ik ben [naam inspreker] van Voetjebal Haarlem waarbij wij sporten met peuters van 2 tot en met 5 jaar samen met hun papa of mama in de gymzaal. Wij zitten momenteel op 3 basisscholen in Haarlem waar wij voetballen. Wij Voetballen elke zaterdagochtend van 9 tot 12.15. Sommige ouders komen inderdaad wekelijks met de auto omdat ze anders te ver moeten fietsen. Het zou zonde zijn als die ouders niet meer met hun kind kunnen komen sporten omdat het simpelweg te duur wordt om contributie te betalen en parkeergeld. Misschien is het mogelijk om in het weekend vrij te parkeren? Of vanaf 12 uur pas betaald?

Ik denk dat wij allemaal voorstander zijn voor meer sporten en bewegen en dat wij deze ouders en peuters daarmee zo min mogelijk willen belasten en juist willen stimuleren om te blijven bewegen!

Bedankt en hopelijk komen er mooie oplossingen!

Met sportieve groeten,

**Reactie college:** [Q](#)

**Aanpassing:** Nee

**0607** Niet door laten gaan van het betaald parkeren! Er is al eerder een onderzoek gedaan waaruit is gebleken dat de meerderheid niet wilt dat het parkeren betaald wordt, en toch wordt het door gezet! Ik heb een eigen zaak en een deel van mijn klanten dreigt niet meer te komen als het parkeren betaald wordt. Daarbij wordt in onze straat vaak gesproken over betere oplossingen. Interesse?

**Reactie college:** [IQ](#)

**Aanpassing:** Nee

**0608** Vreselijk om te horen, dat parkeerbeleid  
Dat ik na 34 jaar zelfstandig te zijn met mijn bedrijf in Haarlem noord Weer op de blaren moet zitten na 3 keer een lockdown te hebben gehad en met de dure energieprijzen van nu  
En dan nu weer betaald parkeren voor klanten  
Word steeds minder leuk in deze stad waar ik geboren en opgetogen ben

**Reactie college:** [H, Q](#)

**Aanpassing:** Nee

**0609** Ik ben tegen het uitbreiden van betaald parkeren, het is al duur genoeg in de stad en mijn prive omgeving + mijn salon net buiten het centrum zullen hieronder gaan leiden!

Ik zou dan eerder voor blauwe zone kiezen.

**Reactie college:** [K](#), [Q](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0610** Ik ben hier absoluut op tegen, wij wonen aan de stadsgrens tegen Heemstede aan en hebben in de buurt geen parkeer probleem. Dit is volgens ons gewoon een extra verdien / inkomsten model voor de Gemeente Haarlem. Ook hebben wij een bedrijf waardoor wij dus 2 auto's moeten hebben en dus op extra kosten gejaagd worden.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0611** Als eigenaar van een gezondheidscentrum in deze wijk kan ik niet achter dit besluit staan. Ik heb juist mijn praktijk hier gevestigd aangezien het niet betaald parkeren is. Dit klinkt voor mij echt gewoon als geld willen verdienen voor de gemeente. De situatie is er totaal niet naar en we zitten ver weg van het echte centrum. Het is gewoon een afgelegen woonwijk. Ik verzoek jullie dringend hier niet mee verder te gaan. Op deze manier kan ik hier niet met het gezondheidscentrum blijven zitten en ben ik genoodzaakt een ander pand te zoeken (na jaren een klantenkring opbouwen). Ik ga er van uit dat de gemeente hier nogmaals naar wilt kijken en heroverwegen. Mij helpen zoeken naar een ander geschikt pand zonder parkeer problemen met dezelfde huur mag natuurlijk ook!

**Reactie college:** [F](#), [N](#), [Q](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0612** Weer een aanslag op de benarde financieel situatie van de bewoners Dank u GL

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0613** L.S.,  
De uitbreiding van de zones betaald parkeren lijken mij geen goede beslissing en zeker niet met de al sterk dalende koopkracht van dit moment. Mijn ouders zijn op leeftijd en wonen in de Slachthuiswijk, een wijk waar meerdere mensen wonen met een minimaal inkomen. Een parkeerbeleid als deze zorgt dat hun koopkracht nog verder zal dalen en dat ontvangen van visite (ook op leeftijd en ook met de auto en niet altijd van binnen de regio) zal daardoor afnemen ivm de kosten. Dus naast minder inkomen ook minder sociale contacten, erg kwalijk. En dat geldt niet alleen voor mijn ouders maar zal voor meerdere mensen zo gelden in deze vergrijsde wijken waar de parkeeroverlast echt enorm meevalt. Dus nee, geen goed idee Gemeente Haarlem.

**Reactie college:** [A](#), [H](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0614** Betaald parkeren zal het probleem niet oplossen. beter kan er gekeken worden naar braakliggend terrein en hier een grote parkeerplaats maken die gratis is. De vergunningen zijn te duur. Naast de hoge gemeentelijke belasting is dit echt teveel. Beter word er gekeken naar de hoeveelheid niet woon verkeer die in de wijk staat. In geval van wel een vergunning zou de Vergunning voor bewoners zou goedkoper moeten zijn.

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [G](#), [K](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0615** Ivm sociale contacten

	<p><a href="#">Reactie college: P</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
0616	<p>Ik ben tegen het invoeren van betaald parkeren. Ik heb de petitie ondertekend. Betaald parkeren verlegd het probleem.</p> <p><a href="#">Reactie college: D</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
0617	<p>Ik ben het er absoluut niet mee eens. Er is al amper parkeer gelegenheid in onze buurt. Alles word al duurder. Wij kunnen dit niet eens bekostigen.</p> <p><a href="#">Reactie college: H</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
0618	<p>Wij zijn het niet eens met dit besluit.we ondervinden geen problemen om de auto te parkeren.weer een actie om de bewoners op kosten te jagen.</p> <p><a href="#">Reactie college: A</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
0619	<p>Alles wordt duurder , mensen kunnen nauwelijks rond komen. Dit is echt niet nodig.</p> <p><a href="#">Reactie college: H</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
0620	<p>Belachelijk! Wij als burgers moeten overal voor betalen! Laat de gemeente een beter en schappelijker oplossing vinden voor dit probleem. Maar niet deze oplossing! De gemeente en de regering denkt alleen aan hij schatkist, maar niet aan de burgers met een oude geld sok onder de kussen!!</p> <p><a href="#">Reactie college: F</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
0621	<p>Tegen! Waarom de eerste auto belasten? Die zou kosteloos een vergunning moeten krijgen en dan hogere kosten voor auto nr 2(of meer auto's in het bezit)</p> <p><a href="#">Reactie college: G</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
0622	<p>Ik ben TEGEN het uitbreiden van betaald parkeren, bij ons in de buurt (Transvaal ) zijn er op dit moment geen problemen die je met betaald parkeren wel gaat maken. Bij ons in de buurt zijn wij al begonnen met parkeerplekken vervangen door fiets/plant plateaus en dit is voldoende</p> <p><a href="#">Reactie college: A</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
0623	<p>De kosten van het leven zijn allemaal al zó hoog! Het is al pittig genoeg om alles te kunnen betalen. En wij voelen geen overlast in onze buurt qua parkeren!! Er is altijd plek!</p> <p><a href="#">Reactie college: A, H</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>

**0624** Dit is ronduit belachelijk. Er is van jullie kant een schrijven geweest waarop we onze mening konden geven over betaald parkeren in de wijk. Onze wijk, de Transvaalbuurt, stemde met 72% tegen betaald parkeren in de wijk. Lijkt mij een ruime meerderheid. Op grond daarvan is destijds besloten geen betaald parkeren in te voeren. Dit leggen jullie nu gewoon naast je neer. Wij, de burgers, hebben jullie gekozen op grond van dat jullie voor onze belangen opkomen. Dat doen jullie niet. Is dit de nieuwe belofde bestuurscultuur? Daarnaast zijn de kosten voor een tweede parkeervergunning op hetzelfde adres ronduit belachelijk en schandelijk hoog. Sommige gezinnen hebben nu eenmaal 2 auto's nodig en kunnen daar echt niet zonder. Jullie zien ons als een melkkoe om de tekorten aan te vullen. Willen jullie wat aan het parkeerprobleem doen, begin dan eerst eens met het aanspreken en beboeten van de personen die hun auto ronduit schandelijk parkeren. Ik hoop dat er dit keer wel eens naar de uitgesproken mening van de burger wordt geluisterd. En kom de volgende keer ook niet meer met iets waar we onze mening over mogen geven.....jullie luisteren toch niet en leggen het gewoon naast je neer. Misschien wordt het tijd om de burgers die er voor gezorgd hebben dat u in het gemeentebestuur zit een keer serieus te nemen. Bij deze teken ik dan ook bezwaar aan tegen het/jullie voorgenomen besluit van uitbreiding betaald parkeren in de Transvaalbuurt/Indische Buurt te Haarlem.

**Reactie college:** [F](#), [G](#), [I](#), [J](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0625** Beste mevrouw/mijnheer,

Wij wonen in het Oosterduinkwartier en wij verbaasten ons zeer dat wij een van de wijken zijn waar een parkeervergunning nodig zal zijn in de toekomst. Wij zijn komen wonen in dit buitengebied voor de rust en de ruimte, aan de andere kant van de randweg waar we geen last hebben van drukte van de stad.

Wij hebben geen hoge parkeerdruk! En wij wonen al in een sociaal, groen en leefbare stukje Haarlem. En er is hier meer dan genoeg ruimte voor kinderen om te spelen. Daarom verbaast het me zeer dat hier ook het nieuwe parkeerbeleid zou kunnen worden toegepast. Er is hier alleen bestemmingsverkeer en niemand heeft daar last van, er komt hier geen hond. We hebben dan ook het gevoel dat hier om de verkeerde reden dit nieuwe parkeerbeleid is bedacht, om de kas te spekken.

Wij hebben gekozen om buiten te wonen, zodat we geen gedoe hebben met parkeren en vrienden die op bezoek komen. Worden we nu weggejaagd om nog verder van de stad te gaan wonen?

In deze tijd waarin we als tweeverdieners van een gezin heel hard moeten werken om alle zeilen bij te zetten is dit toch ook wel een heel ongepast moment.

Bovendien, bewoners die 2 autos hebben, hebben dit nodig om op hun werk te komen, die 2e auto zullen wij echt niet wegdoen als we hiervoor moeten betalen.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [C](#), [F](#), [H](#)

**Aanpassing:** Ja

**0626** Goedemiddag, ik ben het niet eens om betaald parkeren in te voeren in onze buurt Vogelenbuurt/Delftwijk. In onze straat Kievitstraat staat niemand op stoep geparkeerd en zijn er vaak nog plekken over. De argumenten dat de brandweer er niet door kan en dat auto's op de stoep geparkeerd staan kloppen dus zeker niet en de parkeervergunningen hakken voor veel mensen weer in hun krappe budget. Ik ben het dus oneens met de parkeervergunningen in onze wijk en maak er hierbij bezwaar tegen.



**Reactie college:** [A](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0627** In de Vondelbuurt is geen parkeerplekken tekort, hier is altijd plek genoeg. Betaald parkeren is hier niet wenselijk

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0628** Ik woon al jaren op het plantsoen. Nooit problemen met auto. Word het betaald parkeren dan moet je maar afwachten of er plaats voor de deur is, en je moet ook nog betalen. Geldwolven.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0629** Ik ben tegen betaald parkeren. Dit gaat de genoemde problemen niet oplossen. Ook iemand die naar zijn werk (ver weg) met een auto moet komen gaat heus niet voor dure openbare vervoer kiezen of fietsen. Bovendien ondervind ik persoonlijk geen hinder van geparkeerde autos. Gemeente kan beter vakken tekenen zodat mensen beter kunnen parkeren. Op deze manier passen er meer autos in de straat. Ook bestraffen van asociaal parkeren zou misschien problemen oplossen zoals bijv. genoeg ruimte op de stoep voor voetgangers.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0630** Gezien het feit dat het openbaar vervoer afneemt vanaf Haarlem, en regelmatig te maken heeft met verstoringen in de dienstregeling, zijn bewoners van Haarlem werkend buiten Haarlem wel genoodzaakt het woon-werkverkeer af te leggen met eigen vervoer, zeker met onregelmatig werktijden als medewerker op Schiphol of in de zorg. Vanuit de wijk waarin ik woon, ga ik nooit met de auto de stad in, altijd lopend of op de fiets. In onze wijk is geen sprake van een parkeeroverlast door de eigen bewoners, echter aanliggende wijken beschikken over minder parkeerplekken dan benodigd en zij zijn degene die bij ons parkeren en daar zouden wij in uw plannen dan voor moeten gaan betalen. Uiteraard kunt u vergunningen voor parkeren binnen de eigen wijk bewerkstelligen, echter waarom dat de tweeverdieners (en dat moet wel gezien de huizenprijzen) €532,00 moeten kosten. Dat is toch een beetje krom.... Daarnaast wilt u dat auto's niet meer op de stoep parkeren, maar doen we dat niet, dan kunnen de hulpdiensten er niet meer langs. Zo lang mensen met de stalling van hun bakfiets geen oneigenlijk gebruik maken van de stoep door hem daar te stallen, kan je prima met rollator, rolstoel of kinderwagen over de stoep lopen ondanks het feit dat men wellicht met twee wielen op de stoep staat. In deze wijk beschikt vrijwel iedereen over een voortuin, dus het voorstel om parkeerplaatsen voor auto's te vervangen door fietsenrekken, levert nagenoeg geen ruimtewinning op, sterker nog, het doel om de straat overzichtelijker te maken, wordt hiermee niet bevorderd.

**Reactie college:** [G](#), [O](#)

**Aanpassing:** Ja

**0631** Betaald parkeren daar hebben we hier in de buurt tegen gestemd, dus we worden gewoon weer overruled net Zo als met de euro waarom worden er dan referendum's gehouden dus onze nee is jullie ja met alles mensen zo als ik met gezondheidsproblemen zijn al blij als ze ergens kunnen komen en niet afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. zelfstandigheid en dat wordt ons afgenomen om dat de auto te duur gaat worden mensen met aow en een pensioentje van niks. Waar is de Democratie gebleven er word van alles door onze strot geduwd de euro die we niet wilden het betaald parkeren. ook niet het leven is al duur genoeg,

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Ja

**0632** Als inwoner van Duinwijk (Ramplaankwartier), waar ik al 25 jaar woon, heb ik nog NOOIT enig probleem ervaren met parkeren. Mijns inziens is dit dan ook een cash-cow van de gemeente. In het centrum snap ik dat er gereguleerd dient te worden, maar in een rustige buitenwijk, volslagen belachelijk. Een nieuw referendum (voor elk van de 11 wijken), zou op zijn plaats zijn.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#), [J](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

**0633** Als bewoner van de Bos en Hovenstraat, ben ik TEGEN het voorgenomen besluit om betaald parkeren in te voeren, zolang er geen betaalbaar alternatief voor bewoners is.

**Reactie college:** [M](#)

**Aanpassing:** Nee

**0634** Wat een onzin, de gemeente Haarlem wil gewoon nog meer geld binnen harken. Wij hebben geen probleem met parkeren in de Vogelenbuurt. Het probleem is dat mensen niet kunnen parkeren (extra rijlesje nodig), egoïstisch parkeren (meter ruimte voor en achter de auto open laten) of op plekken parkeren waar dat niet mag. Ga daar op handhaven!

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0635** Ik ben het niet eens met de uitbreiding van het parkeerbeleid in het Vondelkwartier (en omliggende wijken). Het is verschuiving van een probleem. Er is niet aan de buurtbewoners hier gevraagd naar onze mening hierover. Fijn dat de stad bezig is met het aanmoedigen van fietsen en wandelen, mindere belasting voor het milieu enz enz, maar hier wordt echt een stap overgeslagen.

**Reactie college:** [D](#), [J](#)

**Aanpassing:** Nee

**0636** Oneens met betaald parkeren in de Beukenstraat. Doodlopende straat waar alleen de bewoners parkeren. Er is altijd plaats. In de stad snap ik het wel maar in de bomenbuurt is het echt onzin.

**Reactie college:** [A](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

**0637** Wij zeggen nee tegen betaald parkeren ons is niets gevraagd hier door zijn wij genoodzaakt te stoppen met werken en uitkering aan te vragen

**Reactie college:** [J](#)

**Aanpassing:** Nee

**0638** Hierbij maak ik bezwaar tegen hwt betaald parkeren,we hebben al genoeg kosten

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0639** Parkeervergunning voor bewoners vind ik prima, maar dan wel kosteloos! Ik woon in de Slachthuisbuurt (Karolingen buurt) en er staat hier nauwelijks een auto in de straat. Echt onzin dat 85 vd 100 plekken bezet zijn!

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [G](#)

**Aanpassing:** [Ja](#)

**0640** Het invoeren van betaald parkeren vind ik onnodig in mijn wijk Bos en Vaart omdat ik geen parkeerplekschaarste ervaar. Als betaald parkeren wordt ingevoerd om het aantal auto's te verminderen dan zal dit weinig helpen verwacht ik.

**Reactie college:** [A](#), [B](#)

**Aanpassing:** [Nee](#)

**0641** Ik vind het echt zo'n ontzettend stom idee, tuurlijk is het soms druk, maar echt nooit zo druk dat betaald parkeren ingevoerd moet worden. Een goed begin zou zijn, om de handhavers hier meer op te laten letten en tegen op te treden, ipv fietsen in het centrum. Wat als je met z'n 4en in een huishouden woont, en allemaal 18+, omdat de huizenmarkt zo lekker goedkoop is. Moet iedereen dan bakken met geld gaan betalen omdat ze nergens anders heen kunnen.

**Reactie college:** [A](#), [L](#)

**Aanpassing:** [Nee](#)

**0642** Belachelijk. Helemaal gezien alle stijgende kosten voor iedereen, is dit weer een geweldig melkkoetje voor de overheid. Het moet nu maar eens over zijn met het uitknijpen van de burgers.

**Reactie college:** [E](#), [H](#)

**Aanpassing:** [Nee](#)

**0643** Ik ben tegen de uitbreiding van betaald parkeren...Alles is al duur genoeg. Ik woon zelf op de grens van betaald parkeren nml De pijlslaan...Laat het zoals het is.

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** [Nee](#)

**0644** Er is geen enkel argument uit het beleids plan wat invoering van betaald parkeren in de wijk Bos en Vaart rechtvaardigt.

- 1) Er is in deze wijk geen tekort aan parkeerplaatsen iedereen kan zijn 1 of 2 auto's met gemak kwijt.
- 2) Er is in deze wijk geen toestroom van externe auto's overdag. Er zijn nl geen aanzuigende voorzieningen zoals kantoren/bedrijven/uitgaansgelegenheden.
- 3) Het parkeren op de stoep wordt hiermee niet opgelost , men parkeert nl ook in een straat met voldoende vrije plekken op de stoep juist om ander ( groot) verkeer ruim baan te geven. ( een parkeer plek op de stoep neemt evenveel straatlengte in beslag als op de weg )
- 4) Op de stoep parkeren zorgt er niet voor dat wandelwagens en minder validen er niet langs kunnen. De auto's met 2 wielen op de stoep staan zodanig op de stoep dat de bomen op de stoep een grotere inperking op de wandel ruimte hebben, en deze is nu ruim voldoende
- 5) Door de geschetste gehoopte vermindering van auto's in de straat (wat dus niet van toepassing is in Bos en vaart) wordt de straat niet/nooit breder.
- 6) Het absurde argument dat de auto in deze geen melkoe zou zijn en dat de parkeer tarieven louter kosten dekkend zouden is onzin. Alleen al voor de nieuw toegevoegde wijken komen de tarieven samen op minimaal 3 miljoen extra inkomsten voor de gemeente. Terwijl het geautomatiseerde systeem aanmeld betaal/systeem al bestaat en het eventuele toezicht nauwelijks extra inspanning/mankracht vergt.
- 7) Het argument dat het hip is om met de (electrische)fiets naar de stad te gaan en dat auto's binnen 15min fiets afstand van het centrum helemaal niet nodig zijn klopt, alleen daar gebruiken de wijkbewoners de auto ook helemaal niet voor!!!!, woon werk verkeer is hier nr1.
- 8) Vanuit de buurtbewoners is het absurde idee om de inspraak procedure over te slaan zeker een argument om het vertrouwen in de politiek naar een nieuw dieptepunt te laten glijden. Waarom worden er geen gesprekken gehouden, waarom worden bewoners niet voor vol aangezien.

Altijd bereid tot overleg en nadere toelichting, met vriendelijke groet.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [E](#), [J](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0645** Hierbij protesteer ik tegen de uitbreiding van het betaald parkeren in Bosch en Vaart. Er is bij ons in de wijk absoluut geen sprake van een hoge parkeerdruk en kan altijd probleemloos parkeren. Verder getuigt dit van een bepaalde minachting van het college voor de Haarlemse burger om deze lastenverhoging in deze dure tijd door te voeren.

**Reactie college:** [A](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0646** Ik ben er niet mee eens je brengt alleen de mensen op onkosten het is al duur genoeg als je betaald parkeren in voer schuift naar eenander buurt daar schiet je niets mee oppik ben vel tegen

**Reactie college:** [D](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0647** Als inwoner van Duinwijk (Ramplaankwartier), waar ik nu 7 jaar woon, heb ik totaal geen problemen met parkeren. Ik snap best dat er in het centrum gereguleerd dient te worden, maar in een rustige buitenwijk, echt schandelijk. Een nieuw referendum (voor elk van de 11 wijken), zou op zijn plaats zijn.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [J](#), [N](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0648** beste gemeente, bij mij in de straat zijn veel vragen over waarom betaald parkeren wordt ingevoerd als we net tegen hebben gestemd? Waarom onze stem vragen als er toch niet wordt geluisterd. Dat vind ik een relevante vraag zeker gezien t toch al zeer lage vertrouwen in de politiek. Graag antwoord dus.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0649** Ik ben TEGEN het betaald parkeren invoeren in de 11 wijken. Mensen komen nu al niet rond en dan dwingt de gemeente, die er voor de inwoners hoort te zijn, alle huishoudens tot een jaarlijkse extra kostenpost van enkele honderden euro's per auto. Dit lost het probleem niet op, creëert wel nóg meer problemen!

**Reactie college:** [B](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0650** Het is te zot voor woorden dat het wederom uitgebreid wordt. Wat schiet je er mee op om betaald parkeren in te voeren. Wanneer je een auto hebt moet je hem ergens kwijt kunnen. Je betaald je helemaal suf door de stijgende inflatie. Nog even en het wordt voor niemand meer betaalbaar om te kunnen ademen. Schaam je diep om dit te verzinnen terwijl de huidige kosten de pan uit schieten.

**Reactie college:** [B](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0651** Er zijn echt wel andere manieren te vinden voor het oplossen van het probleem wat jullie aandragen. Handhaving, betere en meer parkeerplekken bewerkstelligen. Nu leggen jullie het probleem neer bij de buurtbewoners. In plaats dat de gemeente echt met een oplossing komt vanuit de gemeente om de buurt en inwoners te steunen en te helpen.

**Reactie college:** [K](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0652** Ik ben bewoner. Ja ik erken dat er een parkeerprobleem is. Waar ik het niet mee eens ben is de kosten die erbij komen kijken, om een vergunning te kunnen krijgen. Ik vind dat de kosten voor bewoners goedkoper moet. Niet iedereen kan die kosten kwijt. In deze enorm dure tijden moet dit echt anders! Gun het volk wat ademruimte. Het is teveel!

**Reactie college:** [G](#), [H](#)

**Aanpassing:** Ja

**0653** Betaald parkeren waarom in onze buurt? Steekproef is genomen tijdens corona tijd toen waren er veel mensen thuis aan het werk dus geen representatieve metingen

**Reactie college:** [E](#)

**Aanpassing:** Nee

**0654** Ik maak bezwaar tegen betaald parkeren, momenteel is alles al veel duurder.. gas licht water boodschappen. Doen ons best om ons hoofd boven water te houden. Ik smeed u om dit niet te gaan uitvoeren.. anders zou ik mijn auto helaas weg moeten doen.. wordt het wereldje wel erg klein.. openbaar vervoer ook veel te duur. Vriendelijke groeten

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0655** Ik ben er helemaal optegen. Dit is echt zakken vullen voor de ambtenaren. Echt te gek voor woorden.

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0656** Niet zo lang geleden heeft de gemeente Haarlem een enquête gehouden en meer dan de helft stemde tegen parkeer vergunningen. En nu ineens word het wel ingevoerd en beperkte oplage ook nog eens. Ik vind het echt schandalig en het is als enige een melk koe voor de gemeente!

**Reactie college:** [FI](#)

**Aanpassing:** Nee

**0657** Wat een belachelijke maatregel ik woon in het Vondel kwartier en nooit overlast van auto's die geparkeerd staan alleen als de school begint maar die verantwoordelijkheid ligt bij de ouders misschien daar handhaven met de start en eindigen van de school maar mijn auto niet kwijt kunnen of geen parkeerplaats kunnen vinden is echt niet aan de orde in onze wijk ik ben dus tegen betaald parkeren in het Vondel kwartier alleen om de gemeente kas te spekken

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0658** Belachelijk! Als dat nou gebeurt vanaf het tweede of derde/vierde voertuig op èèn adres..maar voor je enige auto betalen..nee!

**Reactie college:** [G](#)

**Aanpassing:** Ja

**0659** Belachelijk. Pure geldklopperij. En de mening van de Haarlemmer, die tegen gestemd heeft, wordt aan de kant geschoven. Dat de politiek nog verbaasd is dat inwoners geen vertrouwen hebben in de politiek .... heel vreemd.....  
Dit lost niets op. Ik mag straks betalen om mijn auto te mogen parkeren, maar er is geen garantie dat er plek is. Waar betaal ik dan voor? Een paarse olifant ???

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0660** Geachte Gemeente,  
Tijdens de renovatie van onze straat zijn er minder parkeerplaatsen terug gekomen wat meermaals is aangegeven tijdens de vele vergaderingen/ bijeenkomsten. Met minder bedoel ik minder parkeerplaatsen dan dat er huizen zijn.  
In de jaren hierna zijn er huizen bij gekomen maar geen parkeerplaatsen.  
Daar wij onze auto vaak niet voor de deur kunnen zetten wordt deze elders geparkeerd. De kans dat dan in een andere zone geparkeerd moet worden is niet onwettelijk. Betekend dit dan dat ik op visite ben in een andere buurt?

De argumenten die u als gemeente geeft slaan werkelijk nergens op;

- Auto's staan op de stoepen (2 wielen) en kruispunten

-----Zou dit komen doordat er te weinig parkeerplekken zijn? Zou dit komen door de smalle straten?

-Zo maken we op termijn ruimte voor groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten.

-----Is dit nu werkelijk een argument?? Dit geloven jullie toch zelf niet.

-Door de uitbreiding van betaald parkeren verslechtert de situatie per direct niet verder.

**Reactie college:** [D](#), [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0661** Voelt als een niet goed doordacht plan en weer een melk koe om (jullie) inefficiënte manier van werken en vergader tijd mee te financieren. Zonde. Want laten we eerlijk zijn, hoeveel van het geld wat dit oplevert gaat iets goeds brengen. Ik ben mijn vertrouwen in overheidsinstanties al een tijdje kwijt. En we betalen al genoeg.  
Ben het dus niet eens met dit plan. Mss voor mensen die niet in de buurt wonen. Maar niet voor buurtbewoners en deze mogen ook bezoek ontvangen (tot een bepaald maximum) zonder dat deze parkeer kosten hebben.  
Ga please jullie tijd (lees overheids/belastinggeld door ons allen betaald) steken in zinnige zaken, bv het verbeteren van de zorg (ouderen) of groen ideeën die wel zin hebben.

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0662** Ik ben tegen het uitbreiding van het betaald parkeren! Het is goed dat een vergunning komt, maar dat zou op zijn minst gratis moeten zijn voor de bewoners van de straat. 2 auto's per woning. Er moet beter gehandhaafd worden op verkeerd parkeerders. Met een vergunning los je niets op. Ook moet er gehandhaafd worden op woninhen waarbij het groen half op de stoep van de gemeente staat. Ik kan hier zo veel foto's van maken. Dat groen van bewoners half over de straat vind ik erger dan de auto's die keurig geparkeerd staan. Dat ze half over de stoep staan is niet verkeerd, want er zijn geen parkeervakken aangegeven. Ik zou zeggen, verbreedt de weg en maak parkeervakken. Vooral in het Van Het Hoffstraat. Die bewoners moet je een waarschuwing geven, zo nodig een boete! Stop met het duurder maken van het leven! Het is al duur genoeg!!

**Reactie college:** [G](#), [H](#), [K](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0663** Dit lijkt meer een plan om de kas te spekken en niet om 'het probleem op te lossen'. Overigens merk ik hier weinig van een probleem (behalve dat jullie bij nieuwbouw te weinig parkeerplaatsen maken, waardoor je zelf overlast veroorzaakt!). Er wordt NIET geluisterd naar bewoners. Wij wonen in de Indische wijk. De auto's die er staan zijn van de bewoners zelf. En wij kunnen altijd onze auto kwijt, hoe laat we ook op de dag thuis komen. Ondertussen is Haarlem een te dure stad aan het worden. Jullie gooien alle kosten omhoog en daar komt dit nog eens bij. En wat een belachelijk bedrag! Waar is dat voor nodig dan? Gelukkig wordt het leven al steeds duurder. Mede door de gemeentelijke belastingen etc. Geen onderscheid tussen een huishouden van 3 of 7. Het begint steeds vervelender te worden en het lijkt wel alsof de mensen steeds minder gehoord worden in Haarlem terwijl er juist werd aangegeven meer naar de inwoners te luisteren. Over het besluit van het betaald parkeren; Kom kijken in de straten en doe wat met de uitslagen van jullie eigen onderzoek. Ga in gesprek en doe hier ook daadwerkelijkers mee. Minimaal 75% stemt tegen. En ik wist niet eens dat we konden stemmen net als velen met mij.... Anders was die 75% nog hoger geweest. Als jullie het vertrouwen van de inwoners willen en willen zorgen voor tevredenheid, dan is dit niet de manier van werken en zeker niet de manier van besluiten.

**Reactie college:** [A](#), [F](#), [G](#), [H](#), [I](#), [J](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0664** ik vind het absurd dat er in mijn wijk ( haarlemmerhoutkwartier) ik woon aan de prins mauritslaan 2 betaald parkeren ingevoerd gaat worden immers er is hier helemaal geen parkeerprobleem dus is het invoeren alleen voor het spekken van de stadskas. Ik dring er op aan dat de beslissing ter heroverweging wordt genomen.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0665** Wij willen niet zoveel geld betalen om gewoon je auto neer te kunnen zetten. Wij hebben geen oprijlaan waar alle visite en bewoners gratis hun auto neer kunnen zetten . Stop met die betaalde parkeerplekken neer te zetten dit is uitbuitelij . Zeker in deze tijd waar alles duurder wordt.Dit is echt schandelijk !!!geen uitbreiding dus van betaald parkeren

**Reactie college:** [F](#), [G](#), [H](#), [P](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0666** Het meest relaxte aan deze wijk is dat er altijd plek is en dat we gratis parkeren. Ook onze visite parkeert gratis. Dit is één van de redenen om naar Haarlem en specifiek deze wijk te verhuizen. Dit voelt voor mij als extra inkomsten voor de gemeente waar zij die nodig heeft maar dit geen probleem oplost. Wellicht kan het liquiditeitsprobleem van de gemeente ook op andere manieren worden opgelost. Zonder er een parkeerprobleem bij te verzinnen waar die niet bestaat. In mijn vorige woonplaats moest ik soms wel 30 min rondrijden voor ik een parkeerplek had. Hier kom ik aanrijden en parkeer mijn auto. Werkelijk, ik zie geen parkeerprobleem of parkeerdruk.

Door Corona stonden er veel auto's in de straat. Die van ons ook. Want we mochten niet naar het werk. Onze werkgevers willen ons nog steeds niet vaker dan 1 keer per week zien dus de auto en de auto's van de burens staan vaker in de straat. Maar dat betekent geen parkeer probleem. Iedereen kan zijn / haar auto gewoon kwijt meestal nog op de plek voor je huis ook.

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0667** Jullie zijn allemaal oplichters. Niemand heeft hiervoor gestemd. Het is verdomme onmogelijk en onbetaalbaar om een auto te hebben, of om bezoek te ontvangen.

**Reactie college:** E, J, P

**Aanpassing:** Nee

**0668** Ik ben fel tegen betaald parkeren in de leidsevaart/ natuurkundigen buurt. De parkeerdruk valt hier echt mee. Ik kan altijd mijn auto kwijt en laat m vaak staan als ik m niet nodig heb. Als ik naar andere wijken ga neem ik de fiets. Het is een van de weinige wijken waar je nog niet hoeft te betalen om te parkeren en zou als bewoner van deze wijk dat graag zo houden.

**Reactie college:** A

**Aanpassing:** Nee

**0669** I think that families with two cars should be penalized but if you only have one car then not! We pay high taxes already! Why must we now pay to park outside our house

**Reactie college:** G

**Aanpassing:** Ja

**0670** Ik ben tegen dit voorstel om betaald parkeren in het ramplaankwartier in te voeren. Ik ervaar geen parkeerdruk en kan altijd gewoon voor de deur mijn auto kwijt. Ik vermoed dan ook andere motieven zoals extra inkomsten voor de gemeente of met geld afdwingen of mensen al of niet een auto mogen volgen onze bestuurders

**Reactie college:** A, C, F

**Aanpassing:** Nee

**0671** Ik woon sinds 3 jaar in Haarlem zuid-west en ik heb nog nooit mijn auto niet binnen een straal van 30m van mijn huis kunnen parkeren, niemand ervaart last van de zogenaamde parkeer druk, zelfs niet tijdens de races in Zandvoort. Lijkt mij compleet onnodige actie om betaald parkeren door te voeren anders dan dat de gemeente een extra inkomsten bron wil aanboren. Dus mijn vraag: is de parkeerdruk leidend of gaat het puur om het genereren van extra inkomsten?

**Reactie college:** A, F

**Aanpassing:** Nee

**0672** Ik ben niet voor het uitbreiden van het betaald parkeren. Mede omdat ik er niet in geloof dat dit het aantal auto's verminderd. Betere fietspaden en openbaar vervoer is wel de oplossing.

**Reactie college:** B, M

**Aanpassing:** Nee

**0673** Ik maak ernstig bezwaar tegen deze plannen van uitbreiding betaald parkeren. Het leven is met een inflatie van 17% !!!! Al duur genoeg en bijna onbetaalbaar en dan wil de gemeente ons ook nog uitkleden en als cash cow gebruiken. Het is een belachelijk plan wat de plank volledig mis slaat. Investeer liever in andere duurzame maatregelen want dit plan gaat niet werken.



Het kan en mag niet doorgaan en dat de hardwerkende burger daar de dupe van wordt.

**Reactie college:** [E](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0674** Ik ben tegen betaald parkeren!

**Reactie college:** [H](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

**0675** Goedemiddag,

tegen beter weten in schrijf ik dit bericht.

ik ben al 34 jaar in Haarlem woonachtig, en heb zeker in de laatste 10 jaar ervaren, dat hoewel de gemeente bij iedereen polst hoe er over bepaalde zaken gedacht wordt, de beslissing toch vaak een volledig andere kant op valt.

Maandag 17.10 j.l. werd er nog een fantastisch stuk gepubliceerd in het Haarlems Dagblad, waar deze vraag omtrent parkeren ook aan de bewoners is voorgelegd.

72% van de bewoners/ondervraagden gaf aan tegen de plannen te zijn, en de invoering van betaald parkeren niet te zien zitten.

de argumenten om betaald parkeren in te voeren slaan natuurlijk ook als een tang op een varken. een straat wordt niet overzichtelijker als mensen braaf 3 euro per uur in de meter gooien...

dit zal identiek verlopen aan de herindeling/herinrichting van Meerwijk, waar ook verscheidene handtekeningenacties, petities en inspraak avonden zijn gehouden.

op al deze avonden is door de buurtbewoners aangegeven dat ze een halvering van het aantal parkeerplekken niet zien zitten, en dat 700meter van je parkeerplaats naar je huis wandelen met 2 volle boodschappentassen ook geen leuke gedachte is....

u raad het echter al, de buurt gaat op de schop, en de parkeerplaatsen moeten plaatsmaken voor groenstroken.

dit zal ook het lot zijn van de andere wijken waardoor het probleem zich slechts verplaatst, en er ongetwijfeld alleen maar onveiligere situaties zullen ontstaan.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [B](#), [D](#), [J](#)

**Aanpassing:** Nee

**0676** Ik ben tegen de uitbreiding van meer betaald parkeren. Het verplaatst het probleem in plaats van dat het iets oplost. Kijk liever naar hoe 30km zones veiliger gemaakt kunnen worden in de huidige situatie

**Reactie college:** [B](#), [D](#)

**Aanpassing:** Nee

**0677** Ik ben het absoluut niet eens met het nieuwe parkeerbeleid. Mijn man en ik hebben beiden onze auto nodig voor ons werk. De kosten rijzen al de pan uit

door inflatie en energiekosten. Dit gaat niet leiden tot vermindering van het aantal auto's, aangezien mensen niet voor hun lol een auto hebben, daar is ie veel te duur voor. Dus nóg meer kosten voor mensen die al elke cent om moeten draaien. Totaal nutteloos, behalve om de kas van de gemeente te spekken. Als je toch meer ruimte wilt creëren, zorg dan dat al die 'werkbusjes' ergens anders parkeren. De straten in de Indische buurt Noord staan vol met aannemersbusjes, die de plek van 2 kleine auto's innemen.

**Reactie college:** [B](#), [F](#), [H](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0678** Parkeervergunning en een mogelijkheid om bezoekers te laten parkeren dmv registratie oid of een schijf. Daar zou ik nog een voorstander voor kunnen zijn. Geld betalen hiervoor? Waarvoor? Ik woon hier en heb geen oprijlaan waar ik mijn auto kwijt kan. Er geldt voor vragen is dus geldklopperij. Niet doen, gaat voor veel problemen zorgen. Als het niet gratis voor bewoners zal zijn, stem ik absoluut tegen

**Reactie college:** [F](#), [G](#), [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0679** Belachelijk plan. Luistert u wel naar de bewoners? Niemand heeft blijkbaar overlast gezien de duizenden die de petitie ondertekenen.

**Reactie college:** [J](#)

**Aanpassing:** Nee

**0680** Ben tegen betaald parkeren zet handhaving maar in zodat de overtreeders ervoor moeten betalen en niet de welwillende En de bedrijfswagens bij het bedrijf parkeren

**Reactie college:** [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0681** Waanzin actie van de gemeente Haarlem. Vorig jaar een onderzoek gedaan voor wijk Indische buurt voor betaald parkeren met als resultaat een dikke nee. Nu toch lekker doorvoeren om de gemeentekas te spekken. Maar de stoepen en straat fatsoenlijk herstellen en de bomen in de Molukkenstraat snoeien is niet mogelijk. Ga jullie schamen.

**Reactie college:** [FI](#)

**Aanpassing:** Nee

**0682** Goede middag,  
Het collegebesluit om in meer wijken betaald parkeren in te voeren bij meer dan 85% parkeerdruk heeft mij verbaasd en ook enigszins geïrriteerd. Immers in mijn Koninginne buurt-zuid is na een onderzoeksperiode 11 april tot 28 april 2022 negatief gestemd mbt bet parkeren. Hierover is door wijkbewoners, ondanks hoge parkeer druk, goed nagedacht. Dat een democratisch genomen besluit daarna overruled wordt, is niet goed te verdragen. Ik wil deze beslissing van de wijk bewoners: tegen betaald parkeren gerespecteerd zien.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0683** Veel bewoners hebben in onze wijk 2 auto's daarom staat de straat vol, dat probleem los je niet op met betaald parkeren. Nu gaat dit gewoon zijn gangetje en parkeer je op de openstaande plekken.

**Reactie college:** **B**

**Aanpassing:** Nee

- 0684** Dit is een slecht plan omdat door de huizen crisis veel kinderen inwonend zijn en dan heb meer dan 1 auto's voor de deur staan en niet elke straat heb je parkeer vakken dus dan krijg je dat je zeker meer dan 30 min moet lopen voor dat je auto kan bereiken. En Veel zpz kunnen de bedrijf bussen nergens kwijt dus je maakt meer parkeer problemen en verhoogt je de woz met om

**Reactie college:** **B**

**Aanpassing:** Nee

- 0685** Auto weer als verkapte melkkoe om gaten in de begroting te dichtten ipv mobiliteitsoplossingen aan te bieden!  
Als iedereen massaal zijn auto verkoopt zoals de gemeente wilt is het OV ontoereikend om alle stroom reizigers aan te kunnen.  
Ik ben verhuisd uit het centrum om bezoek en familieleden te kunnen ontvangen zonder gedoe.  
Door invoering van de nieuwe zone D in het Vondelkwartier ontnemt u mij het woonplezier voor dat stuk.  
Tevens is het ondoordacht wat het effect op (uitspelende) sportclubs is die hiernaartoe moeten komen en/of verzamelen om buiten haarlem te spelen en genoodzaakt zijn met de auto te komen omdat nu eenmaal niet iedereen naast een station woont en met een heel elftal op pad kan met de trein.  
Kortzichtig en ondoordacht zonder alternatief binnen de gestelde termijn.

**Reactie college:** **F, K, M, N, O, P, Q**

**Aanpassing:** Nee

- 0686** De gemeente is gek geworden, kom eens kijken in de transvaalbuurt, overdag staat het leeg en waar stroomt het s avonds mee vol,met busjes van bedrijven en buitenlandse auto's. Regel daar wat voor, sommige van mijn burens hebben geen eens een auto, dus kan ik vaak wel of niet parkeren. Ook heb ik de gemeente eens gevraagd om vakken te maken zodat mensen netjes parkeren zodat er voor iedereen plek is maar dat kon ook niet. Staan ze dubbel of op de stoep dan fietst de handhaving gewoon voorbij zag ik laatst, gezellig kletsend, fietsers die continu tegen het verkeer in fietsen wordt ook niets mee gedaan, dus dacht deze linkse rakkers, dan pakken we de hard werkende burger, in deze moeilijke tijd. Mijn kinderen willen ook straks een auto want zij kunnen geen woning kopen/huren oh ja de gemeente, daar zit ook geen schot in, een woning wacht maar tot je 40e hoor.... jeetje man, ik zou nooit durven te zeggen dat ik daar werkte. Zou me rot schamen wat een zootje!

**Reactie college:** **A, F**

**Aanpassing:** Nee

- 0687** Op deze manier heeft een referendum geen zin. Dit is absoluut geen democratie zo. Jullie zijn de volksvertegenwoordiging....dit is niet wat het volk wil maar wat jullie zelf willen! Beschamend. In de plaats van je begrotings te kort willen verkleinen kunnen jullie ook gaan handhaven op het gene waarvan er gezegd wordt dat het een onveilige situatie is. We gaan de oorzaak weer niet oplossen maar er een verdienmodel van maken.

**Reactie college:** **B, E, I, J, L**

**Aanpassing:** Nee

- 0688** Hierbij vraag ik u geen betaald parkeren in te voeren in de Amsterdamsewijk.  
Er zijn betere oplossingen dat betalen voor parkeren. U kunt bv mensen motiveren om beter aan te sluiten tijdens parkeren. Of gezamenlijk in de straat te overleggen wat er wel of niet beter kan. Geregeld zie ik bij een late thuiskomst enorme ruimtes tussen de verschillende auto's waardoor als men had aangesloten zo nog drie a vier auto's in de straat hadden kunnen parkeren. Ook ligt er aan de Teding van berkhoustraat een grote groenstrook die voornamelijk bestaat uit gras en heel veel hopen hondenstront. Hier kan makkelijk een gedeelte parkeerplekken gemaakt van worden. Ook de extra brede stoep langs de Teding van Berkhoustraat kan makkelijk aangepast worden naar meer parkeergelegenheden.

Vraag aub de burgers naar meer ideeën en initiatieven voordat u ons opzadelt met onnodige kosten waarbij alleen de gemeentekas baat van zal hebben. Heeft u dan ook ideeën nl waar de beste burens hun auto's moeten gaan laten die zij hebben indien zij niet de kosten kunnen betalen of een vergunning krijgen? Zij gaan echt niet bv hun bedrijfsbus opgeven. Het parkeerprobleem zal dan alleen maar verplaatst worden naar de wijken waar geen vergunningsplicht geldt.

Maak aub van de burger geen melkkoe!!

**Reactie college:** [D](#), [E](#), [J](#), [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0689** Eén gratis vergunning voor elk huishouden en 112 euro voor een tweede auto, dat zou sympathiek zijn. Nu is het gewoon grof verdienen aan de hard werkende Haarlemmer.

**Reactie college:** [E](#), [G](#)

**Aanpassing:** Nee

**0690** Belachelijk!  
Haarlem wordt echt vreselijk wonen.  
Bahhh ik ben hier geboren en getogen en ik kan niet meer zeggen dat ik een trotse Haarlemse ben.  
In deze tijden mensen nog meer op kosten jagen.  
Kinderen kunnen steeds later uit huis en hebben ook een auto die ze kwijt moeten...de prijzen zijn schrikbarend.  
Gemeente Haarlem ga jullie schamen.

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0691** Belachelijk!! Zorg eerst voor fatsoenlijke parkeerplaats. Waar ga je anders je auto parkeren?

**Reactie college:** [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0692** Echt niet door voeren , alles is al duur genoeg .. mensen kunnen hun rekeningen al niet betalen , dan ga je dit niet ook nog in rekening brengen.

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0693** Tegen invoering betaald parkeren. Dit is slechts een cashcow van de gemeente en lost het probleem niet op. Het probleem op niet betaalde plekken zal hierdoor veel extremer worden.  
Handhaven van huidig parkeersysteem zal eerder het probleem oplossen.

**Reactie college:** [B](#), [D](#), [E](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0694** Belachelijk beleid, met veel te hoge kosten, juist nu in deze tijd!

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0695** Wat een complete onzin dit besluit. Je gaat er geen cm ruimte mee winnen. Dit is gewoon uitmelken van de bewoners....  
**Reactie college:** [B, F](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0696** Ik woon zelf in de Indische buurt. Wat ik nu lees dat wij als C gebied bestemd worden is puur geldklopperij. Helemaal nergens voor nodig behalve extra inkomsten te generen. Er is hier nooit een probleem met parkeren. Grotendeels is de wijk leeg en staat er helemaal geen auto. De afgelopen jaren hebben er gemiddeld 10 stortbakken per 2 straten gestaan voor alle verbouwingen en nog steeds was het geen probleem. Ik ben dan ook zeker tegen dit plan en ik kan me niet voorstellen dat er zoveel vraag naar is vanuit de bewoners.  
**Reactie college:** [A, F](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0697** Als bewoner van de naburige gemeente Heemstede heb ik bezwaar tegen de uitbreiding van het betaald parkeren naar met name Zuiderhout. Dit zal namelijk tot gevolg hebben dat met name de bezoekers van de voetbalclub HFC massaal in Heemstede zullen gaan parkeren. Vervolgens zul je zien dat Heemstede dan ook weer genoodzaakt wordt om ook betaald parkeren in te voeren om die overlast tegen te gaan waardoor iedereen op kosten wordt gejaagd. De gegeven beweegreden van overal geparkeerde auto's die de doorgang belemmeren herken ik, zeker in het gebied Zuiderhout, niet. Meest voor de hand liggend is dat, onder het mom van veiligheid/bereikbaarheid, het vullen van de gemeentekas op kosten van de automobilist de achterliggende reden van deze maatregel is.  
**Reactie college:** [C, D, F, Q](#)  
**Aanpassing:** Ja
- 
- 0698** Het invoeren van betaald parkeren lost niks op in de Delftwijk. Alsof mensen ineens de auto weg gaan doen of eind gaan lopen na een lange werkdag. Betalen lost niks op, maar zorgt alleen maar voor frustratie en een nog legere portemonnee bij de burgers. Het is hier al zo volgebouwd dat er sowieso geen ruimte meer is voor meer groen op den duur. Zorg er voor dat bedrijfsbussen hun grote bussen niet meer in de straten waar ze wonen mogen parkeren maar gewoon bij het bedrijf. Dat scheelt enorm in de parkeergelegenheid. Wij hebben er soms 5 in de straat staan, die ieder 1,5 parkeerplek in beslag nemen. Wij zijn dus tegen dit idee!  
**Reactie college:** [B, H](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0699** Het volk stemde tegen. Jullie zijn volksvertegenwoordigers, dus oefen je beroep uit. Volg de stemming van het volk, dit is toch een democratie? Nee is nee.  
**Reactie college:** [I](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0700** Wij waren totaal verrast door deze nota en ervaren als gezin geen enkele "overlast" van parkerende bezoekers van onze stad. Het problematische karakter waarop de nota is gebaseerd herkennen wij totaal niet. In onze contacten met onze buurtgenoten is dat ook werkelijk nooit onderwerp van enig gesprek. Ook een bijdrage aan vergroening zien wij niet, integendeel. Invoeren van betaald parkeren zou juist overlast, extra rijbewegingen en extra kosten (gemeentelijke belasting ?!) betekenen. Mocht er twijfel zijn en als deze maatregelen er echt op gericht zijn om problemen van bewoners op te lossen, dan zou een gericht referendum passend zijn. Maar zelfs dat zou verpilde tijd en energie zijn. Er zijn toch werkelijk wel echte en bestaande problemen in onze gemeente om op te lossen.  
**Reactie college:** [A, C, E, J](#)

**Aanpassing:** Ja

**0701** Goedemiddag.  
Ik vind het belachelijk dat de bewoners gestraft worden voor 'het wonen in de verkeerde buurt'. In plaats van dat er meer handhaving gaat controleren laten jullie nu duizenden mensen een hoop geld per jaar betalen. Dat is toch geen oplossing!?

Als auto's nu op de stoep parkeren gaan ze dat alsnog doen wanneer men betaalt, misschien zijn er te veel voertuigen of te weinig parkeerplaatsen?

Nogmaals, ik vind dit een belachelijke 'oplossing'.

**Reactie college:** [B](#), [K](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0702** Goedemiddag,  
  
Ik ben het absoluut niet eens met dit soort regels. Wij wonen in Haarlem, met 1 auto(!), parkeren altijd netjes in de straat en ik heb hier nog nooit een blokkade oid. gezien.

Wij gaan nu gestraft worden voor het feit dat wij in Haarlem wonen. De koop/huurprijzen schieten al door het plafond, en dan zijn wij zometeen ook nog verplicht voor het betalen om een auto voor de deur te hebben?!

Het verplichten van betalen lost namelijk de genoemde problemen niet op, het enige wat dat oplost is genoeg handhaving daarop. Bewoners verplichten te betalen, is alleen maar een manier om aan geld te komen. Laat het handhaven en boete's uitschrijven, wanneer dit nodig is, dan komt er ook geld binnen.

Ik hoop dat deze maatregel niet wordt doorgezet en dat er meer gehandhaafd zal gaan worden.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [E](#), [H](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0703** Helaas zijn er geen (goede) alternatieven voor mensen die buiten haarlem werken. OV rijdt niet altijd naar de plek van bestemming, met flink langere reistijd en veel overstappen, of niet op tijden dat iemand moet reizen voor woon-werk verkeer. Daarnaast moet ook op de plaats van bestemming goed ov beschikbaar zijn en niet alleen in haarlem. Werkgelegenheid in haarlem is ook onvoldoende, getuige de grote verplaatsing elke ochtend- en avondspits.

**Reactie college:** [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0704** Wat een belachelijk beleid willen jullie voeren. Dat dit op sommige plekken zoals rond scholen gebeurt begrijp ik nog wel, maar er zijn zoveel buurten waar plek zat is. Ik zie dit alleen maar als geldklopperij. Alsof het leven nog niet duur genoeg is

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0705** Het idee om in de wijk Zuiderhout betaald parkeren te gaan instellen heeft naar mijn idee geen enkele zin en is absoluut niet gebaseerd op feiten van

“85% parkeer drukte”. Er is geen parkeeroverlast, soms staan er wat extra auto’s overdag, nooit ‘s avonds. Om dit extra parkeren overdag tegen te gaan zou er eerder een 4 uurs parkeer termijn o.i.d. gegeven kunnen worden. In de avonduren zou er gewoon vrij geparkeerd moeten kunnen worden. Het slaat nergens op dat de ruime woonwijk Zuiderhout/Vredenhof een betaald parkeren zone zou worden, dit past totaal niet in deze wijk. Eerder zou de ondergrondse garage bij de oude Maria stichting gebruikt moeten gaan worden voor passanten, het parkeertarief moet dan wel omlaag gaan.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

**0706** Belachelijk dat er betaald parkeren wordt ingevoerd. Het zal het probleem niet oplossen, maar de gemeente heeft weer extra centjes . Mensen met een laag inkomen die een auto nodig hebben voor hun werk krijgen hier nog meer problemen door. Overdag is er echt genoeg parkeerplaats en is er geen gevaarlijke situatie voor schoolgaande kinderen. Fietsen op de stoep leveren veel meer problemen op voor voetgangers met name oudere mensen, mensen met een rolstoel of die slecht ter been zijn en mensen met kindervagens. Zo ook de bestrating die echt slecht en gevaarlijk is. Laat de gemeente daar eens iets aan doen. Pas na werktijd wordt het wat lastiger om een parkeerplek te vinden, maar niet onmogelijk. Een ander punt is dat de huizen belachelijk duur zijn dus starters blijven langer thuiswonen en daardoor zijn er vaak meerdere auto’s per adres. Gemeente moet stoppen mensen voor niks geld uit hun zak te kloppen. Als alle wijken betaald parkeren hebben , zijn we weer net zover als voor het betaald parkeren alleen heeft de gemeente een schatkist erbij. Schandalig; ga je schamen gemeente Haarlem!

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [E](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0707** Ik vind het niet een goed plan dat het helemaal door getrokken wordt tm vogelbuurt. Wij wonen rond Dietsveld en er is altijd genoeg parkeerplek in onze woonwijk omdat er rondom de groen velden dubbele parkeer gelegenheid is. Ik woon hier dus zelf en ben het niet eens met dat er aangegeven wordt dat er te weinig ruimte is voor alle auto’s. Er is hier ruimte genoeg.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0708** Betaald parkeren lost het parkeer probleem niet op. Ik lees NIKS over alternatieven zoals aanleg van extra parkeergelegenheden of garages. Kijk in steden als Amsterdam, Leiden of Den Haag, volop betaald parkeren en nog steeds overvolle straten. Het wordt gewoon een ‘ordinaire melkkoe’ voor de gemeente!

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0709** Ik ben voor een groene en leefbare stad, dus voor het mobiliteitsbeleid, met als gevolg dat ik voor betaald parkeren ben. Hoop wel dat er een regeling komt voor onze gasten (kinderen met kleinkinderen) zoals in de andere wijken waar al betaald parkeren is.

**Reactie college:** [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0710** Ik woon nu sinds een jaar in de Sperwerstraat, en er is altijd genoeg plek om te parkeren. Geen auto’s op de stoep en ruimte zat voor de rolstoel of kindervagen. Snap best dat er wijken zijn met problemen zoals mijn oude buurtje de Amsterdamse buurt maar vind het hier echt niet nodig. Zitten ook best ver van de stad of Cronjestraat vandaan dus wordt er hier ook niet geparkeerd om te gaan winkelen of voor een restaurant.

Met vriendelijke groet,

[Reactie college: A](#)

[Aanpassing: Nee](#)

0711 Ik ben voor vrij parkeren voor bewoners !!! Ook met 2 auto's !!

[Reactie college: G](#)

[Aanpassing: Nee](#)

0712 Ik wil bezwaar maken tegen de uitbreiding betaald parkeren. In mijn wijk Indische buurt Noord is het beter om te handhaven op het fout parkeren. De stoepen zijn ruim genoeg om toegankelijk te zijn. De extra kosten zijn voor een hoop mensen lastig op te brengen, zeker in deze onzekere tijden wat betreft hoge energieprijzen en inflatie. Door de druk op de woningmarkt worden veel kinderen verplicht langer bij hun ouders te wonen, omdat een eigen woning niet te krijgen is. Het openbaar vervoer is niet voor alles een geschikt alternatief. Door personeelsgebrek zijn treinen en bussen overvol om over de kosten maar niet te spreken.

[Reactie college: A, H, L, O](#)

[Aanpassing: Nee](#)

0713 Betaald parkeren in je eigen woonstraat of directe omgeving waar ook in Haarlem, vind ik een buitensporige doorvoering. Dat je wilt voorkomen dat men 2 of meer autos per woning wenst, dat kan ik begrijpen. Maar geef dan op zijn minst voor de 1e auto de vergunning kosteloos.

Of alternatief idee, creer diverse ondergrondse bewaakte parkeergarages in woonwijken met meerdere ingangen, dus redelijke loopafstand, dan begrijp ik laag tarief parkeren wel beter. En zo creëer je nog meer groene uitstraling in haarlem. Maar denken dat door betaald parkeren mensen opeens geen auto meer willen hebben of wegdoen, is niet reëel bedacht. Dan is deze introductie louter bedoeld om meer geld in het laadje te brengen van de gemeente.

[Reactie college: B, F, G, K](#)

[Aanpassing: Ja](#)

0714 Geacht college,

Zoals ongetwijfeld heel velen, ben ik ook tegen dit voorstel. Mijn woning valt onder de Vogelenbuurt en ik ben nogal verbaasd dat zelfs deze wijk straks onder het betaald parkeren valt.

Ik begrijp dat een uitbreiding van de zones zorgt dat men steeds op zoek zal gaan naar plekken waar het nog niet betaald parkeren is, maar een wijk die zover van het centrum ligt, waar veel gezinnen wonen mag daar mijns inziens niet de dupe van worden.

In deze wijken wonen veel gezinnen, gezinnen die - waarschijnlijk - vaak over een of twee auto's beschikken en misschien wel voor Haarlem-Noord gekozen hebben vanwege de bereikbaarheid en de mogelijkheid tot gratis parkeren. In tijden van hoge energieprijzen, hoge brandstofprijzen, dito huizenprijzen en almaar stijgende inflatie vind ik het niet gepast van een gemeente om haar bewoners met nog een extra last op te zadelen.

Ondanks (verkiezingen)beloften en gevraagde inspraak - waar duidelijk tegen werd gestemd - wordt het plan toch gepresenteerd. Ik begrijp dit niet. Het is heerlijk om in Haarlem te wonen en ik voel mij een gelukkig mens hierdoor, maar het moet niet zo zijn dat we als inwoners de speelbal worden van een gemeente als het om dit soort zaken gaat.



Kortom: ik ben tegen de uitbreiding van de Betaald Parkeren zones en hoop dan ook, geacht College, dat u mijn mening serieus neemt.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [H](#), [I](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0715** Beste gemeente,  
Bij deze willen wij bezwaar maken tegen de uitbreiding betaald parkeren. Wij wonen in de rivierenbuurt (delftwijk) in Haarlem-Noord. In onze wijk zijn genoeg parkeerplaatsen voor bewoners. Er wordt in onze buurt niet geparkeerd door winkelend publiek, dus er hoeft geen parkeer verkeer geweerd te worden. In onze beleving is de maatregel in onze wijk totaal overbodig en dient het alleen om extra belasting te heffen bij bewoners en visite.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0716** Iedereen die ik gesproken heb in de wijk is tegen deze maatregel en in een referendum hebben we zelfs recent nog massaal tegen gestemd. En dan wordt het tóch doorgedrukt... We hebben helemaal geen probleem met parkeren in de wijk en bezoekers komen nu juist graag langs omdat dat nu zonder gezeik kan. Dus ons sociale leven gaat hier ook onder lijden. Dit heeft duidelijk puur en alleen met geld te maken...

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [I](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0717** Onze wijk had tegen gestemd en nu voert u betaald parkeren alsnog door. U toont zich onbetrouwbaar. En dan vinden overheden en gemeenten het vreemd dat haar burgers hen de rug toekeren.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0718** Beste,

Betaald parkeren zien wij totaal niet zitten in de wijk. Haarlem wordt steeds minder aantrekkelijk om te wonen op deze manier. Erg jammer.

Het leven is al duur genoeg

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0719** Ik maak bezwaar tegen de uitbreiding betaald parkeren. In mijn straat/wijk (Indische buurt Noord) is overdag voldoende ruimte om te parkeren. Een 2e vergunning is veel te duur. De kosten zijn niet meer op te brengen door de enorme inflatie.

**Reactie college:** [A](#), [G](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0720** Beste gemeente,

Ik ben tegen het besluit van betaald parkeren in de buurten om de stad(van zeggelenbuurt). Toen er allemaal appartement gemaakt werden in huizen binnen de wijk was er geen beleid voor om het te handhaven een aantal jaar terug. Nu beweren jullie dat het "te druk" is daar heb ik totaal geen last van in mijn straat en verder parkeren hier nooit mensen die de stad in gaan want het ligt er namelijk te ver vandaan. Ik hoop dat er iets mee gedaan word want mensen kunnen soms de energierekening al niet betalen en hebben moeite om benzine te kopen en dit kan de druppel zijn voor dit soort gezinnen. Dus hier is slecht over na gedacht in de tijd van inflatie en crisis.

**Reactie college:** [A, H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0721** Je kunt ook een vergunning gratis verstrekken, voor de eerste auto. Als statement dat je burgers niet onnodig wil belasten.

**Reactie college:** [G](#)

**Aanpassing:** Nee

**0722** Geen betaald parkeren.  
Dit zal de situatie niet verbeteren, en de mensen Op nog meer kosten jagen in deze dure tijden...

**Reactie college:** [B, H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0723** Ik heb nooit gevraagd om betaald parkeren. De linkse gemeente Haarlem die beslist over verbod vleesreclame 🤔 vind nu dat er nog meer geld in het laatje moet komen. Ik ben tegen

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0724** Belachelijk dat men er nu meekomt.  
In deze tijd dat iedereen het financieel Erg moeilijk heeft. En nu al niet meer weet om de maand door te komen.

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0725** Wij wonen zelf in de Slachthuiswijk. Een van onze kinderen zit op rugby in Haarlem Noord. Dit betreft een andere zone. Openbaar vervoer is geen optie ivm reistijd van 1 uur. Fietsafstand ook niet. Ik breng hem met de auto en blijf daar wachten. Dit zodat ik niet heen en weer hoef te rijden. Dit met het oog op duurzaamheid. Met dit nieuwe plan moet ik straks voor 9 uur parkeergeld gaan betalen per week. Hierdoor wordt sporten helaas onbetaalbaar.

**Reactie college:** [Q](#)

**Aanpassing:** Nee

**0726** Hierbij stem ik tegen. Zelf woon ik in het ramplaankwartier (Duinwijk) en merk ik zelf op dit moment geen problemen met het parkeren. Daarnaast wordt alles op dit moment steeds duurder vanwege inflatie en zal hierdoor weer een extra kostenpost van ruim 530 euro per jaar worden gerekend. Helaas zie ik geen voordelen van het invoeren van betaald parkeren.

**Reactie college:** [A, C, H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0727** Belachelijk! Ik ben dus zwaar zwaar zwaar tegen!...betaald parkeren is prima in de binnenstad maar niet in dit soort wijpjes.  
**Reactie college:** [N](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0728** Betaald parkeren in deze buurten is belachelijk en geld klopperij. Stop met de hard werkende inwoners op hoge kosten te jagen  
**Reactie college:** [F](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0729** Totale onzin. In het het ramplaankwartier is er geen parkeerprobleem. Dit is gewoon weer een manier om aan extra geld te komen. Kansloos!  
**Reactie college:** [A, C, F](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0730** Ik heb niet de illusie dat deze mogelijkheid om te reageren ook maar enig effect heeft op het besluit om het betaald parkeren in Haarlem uit te breiden. Maar voor het geval dat u door het overweldigende aantal reacties toch van mening verandert, hierbij ook mijn reactie. Ik woon zelf momenteel in Parkwijk en ga nooit met de auto naar het centrum, maar wel naar andere delen van Haarlem. De bus komt nu eenmaal lang niet overal en een eind lopen of fietsen is met een kind simpelweg vaak niet praktisch. Ik ben het dan ook zeer oneens met dit beleid. Ouders met jonge kinderen worden hiervan de dupe. Vooral omdat er geen alternatieven zijn. Er is niet eens een P+R om het bezoekers van buiten de stad gemakkelijk te maken. Als er ook maar iets van waar is dat u de stad groener, aantrekkelijker en beter bereikbaar wil maken, en niet simpelweg meer geld wil binnenharken en meer huizen wil bouwen, dan moet eerst daarvoor een goed plan komen ipv nu een nieuw parkeerbeleid door te voeren waarvoor een grote weerstand is onder de bewoners.  
**Reactie college:** [F, K, O, P](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0731** Geachte gemeenteraad,  
 Betaald parkeren gaat de autodruk in de bomenbuurt niet verminderen. Vrijwel iedereen die daar parkeert woont daar zelf of is op bezoek. Er zijn vrijwel geen winkels; er is geen station of andere places of interest die mensen van buiten de bomenbuurt aantrekt om daar te parkeren. Het gevolg zal zijn dat bewoners op kosten worden gejaagd om alsnog gedwongen te zijn in de zijstraat te parkeren omdat er voor de deur geen plek is. Het komt daarom over als verkapte belasting voor de gemeente. Derhalve ben ik tegen de invoering van het betaald parkeren. Ik hoop dat de gemeente ons bezwaar wederom serieus neemt en niet over twee jaar weer een poging doet om het betaald parkeren er door te krijgen. Alvast bedankt voor uw begrip.  
**Reactie college:** [BF](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0732** Beste lezer,  
 Ik ben het niet eens met de parkeernota. -De parkeerdruk is gemeten in Coronatijd, veel thuiswerkers, dus niet representatief;  
 - Er is een enquête geweest en in onze wijk was de meerderheid tegen betaald parkeren, hoezo wordt dit zomaar van tafel geveegd?  
 - Betaald parkeren is geen oplossing tegen parkeerdruk, maar creëert een olievlek richting naastliggende wijken;  
 - De vergunning is alleen te betalen voor vermogende mensen;  
 - Wanneer er meer gehandhaafd gaat worden op correct parkeren, zijn er nog minder parkeerplaatsen en verhoogt dit de druk;

- Wanneer projectontwikkelaars toegestaan wordt projecten op te leveren met weinig of onbetaalbare parkeerplaatsen (lees Plaza West en plannen Spoorzijde) lijden de omliggende wijken. Zij krijgen nu de parkeerdruk en dankzij deze nota betaald parkeren. Mijn voorstel: houd je aan de uitslag van de enquête en geef de bewoners een vergunning (gratis of tegen een echt kleine bijdrage) en weer zo parkeerders van buitenaf.

**Reactie college:** [B](#), [D](#), [E](#), [G](#), [I](#), [K](#)

**Aanpassing:** Ja

**0733** Ik ben hierop tegen. Wij wonen express buiten het centrum en hebben geen financiële middelen met alle stijgende kosten om ook nog te moeten betalen voor het parkeren. En hoe zit het met visite. Ook visite wordt op kosten gejaagd. Ik ben hier echt op tegen en op deze manier wordt de leefbaarheid in Haarlem niet beter. Het is een verdienmodel

**Reactie college:** [F](#), [H](#), [N](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0734** Er is al tegen gestemd door de meerderheid van de bewoners in Haarlem en toch gaat het door? Bijdeze geef ik aan dat ik tegen betaald parkeren ben!!!

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0735** Schandalig en kansloos idee!!! Misschien dat de degene met dit idee,eens moet gaan bedenken waarom de meeste mensen een auto hebben. Dat is namelijk om op het werk te komen!!!

**Reactie college:** [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0736** Ontvangen op 19-10-2022: Gemeente moet besluiten om niet de focus te leggen op vergunningen maar om manieren om vloeiend het gebruik van de auto in de stad te verminderen . Aanleggen van parkeergebouwen buiten de stad waarmen de auto kan stallen wanneer men er geen gebruik van maakt . Verplichten van schonere auto's en daarmee de tijd het laat oplossen. De mensen hebben al lasteverwaringen genoeg . Op=op en als mensen geen geld meer hebben nemen andere problemen weer toe in de stad . Ik zal actief gaan demonstreren met onze medebewoners.

Ontvangen op 4-11-2022: Er is absoluut geen meerderheid voor dit plan . Er is geen parkeerprobleem in de meeste wijken. Parkeerhufters blijf je houden, wel of géén vergunning. En juist in deze dure tijden met de perfectstorm moet je dit ook niet gaan doen . Het zou wel fijn zijn om algemene parkeergebouwen te creëren.

Ontvangen op 18-11-2022: Wij wonen in de van zeggelenstraat [huisnummer inspreker], wij ervaren helemaal geen parkeerprobleem. Ik kan mijn bedrijfsbusje altijd kwijt. Dus waarom dit invoeren. We zitten in een crisis met een ( energie) inflatie van 20% . En de gemeente Haarlem wil de kosten nog ondragelijker maken. Ik schaam mij enorm voor dit beleid . Ik hoop dat nieuwe verkiezingen deze conservatieve gemeentebestuur de laan uit stuurt . Tevens hoop en verwacht ik enorme tegenwerking van de bewoners . Ik stem tegen dit plan . !!!

**Reactie college:** [A](#), [H](#), [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0737** Ik ben tegen betaald parkeren. Het lost niks op en komt alleen ten gunste van de gemeente. Nog niet zolang geleden heeft de meerderheid Transvaal en Indische buurt ook al tegen gestemd. Jammer dat er niet naar de inwoners van Haarlem wordt geluisterd.

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0738** Mijn buurt valt in zone D. Ik denk persoonlijk niet dat er iemand is wezen kijken naar deze buurt en het zogenaamde parkeerprobleem. Ik heb in de 8jaar dat ik hier woon altijd mijn auto in de straat, zelfs voor de deur kunnen parkeren. Dat geldt hier in de gehele wijk. Zoals het voorstel er nu ligt zou ik moeten gaan betalen om mijn auto op de precies dezelfde plek neer te zetten waar ik mijn auto nu ook al elke dag neerzet. Indien er nog wordt gekeken naar een gratis parkeervergunning voor bewoners + bezoekers zou ik dit nog kunnen accepteren. Echter vind ik het voorstel van nu onacceptabel, ik moet geld gaan betalen om mijn auto op de zelfde plek te zetten zoals ik nu ook elke dag kan doen. Er zijn in deze wijk, net als vele wijken die nu worden aangemerkt, geen parkeerproblemen door de auto's van bewoners. Er worden veel plekken verbouwd waar de huidige parkeer plekken weg vallen en geen nieuwe voor in de plaats komen. Tevens dreigt dat ook te gebeuren langs de Jan Gijzekade. Kortom, nee ik ben het niet eens met het uitbreidingsplan betaald parkeren

**Reactie college:** [A](#), [G](#), [N](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0739** Goedendag. Ik woon 6 jaar in de Kamerlingh Onnesstraat. Ik heb nog nooit meer dan 8 auto lengtes bij mij huis vandaan hoeven te parkeren. In mijn ogen, bekeken vanuit mijn persoonlijke situatie, probeert u een probleem op te lossen dat ik totaal niet herken.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0740** Het plan is in strijd met de normen van democratie. Wij hebben in de Indische buurt TEGEN de invoering gestemd in een 72% tegen 28%. Het zou werkelijk beschamend zijn als de gemeente dit niet serieus neemt. In de Floresstraat waar de donderdagmarkt is ontstaat een groot probleem hierdoor. Het spellencentrum aan het Spaarne zorgt voor een grote parkeeroverlast juist op wangen en invalideplekken alsmede voor de inritten omdat er niets geregeld is qua parkeren. Hier hoeven de bewoners niet voor te boeten.

De gemeente besluit en wacht af wat de reactie wordt dat is onder meer gebleken bij het plaatsten van de boten aan het Spaarne op de hoogte van de Floresstraat. Brieven volgde op de dag zelf of na de ligging.

De inwoners zijn nu een petitie gestart en ik hoop dat het bestuur de aantallen serieus neemt en niet aan de kant schuift. Aan de acties in Den Haag is te zien dat de bevolking de overheid onbetrouwbaar vind en dat niet meer accepteert. Ik hoop voor Haarlem dat het niet zover komt.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0741** Ik ben heel erg tegen de uitbreiding van betaald parkeren in Delftwijk-Noord!!!!Ten noorden van Marsmanplein is zeker parkeerruimte genoeg. Al de hele week kijk ik voor mijn huis Rijksstraatweg en achter op Dr. De Liefdehof. Telkens zijn er echt meerdere plekken beschikbaar. Wij kunnen onze auto altijd makkelijk kwijt. Ik vind dit voornemen zo onterecht en niet eerlijk. Hoop dat er nu eens echt gekeken wordt en dat mijn bericht de gemeente op andere gedachten zal brengen. Dus Gemeente: grijp die kans om naar bewoners te luisteren en daardoor het lef te hebben om plannen aan te passen.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0742** Te belachelijk voor woorden dit beleid. Betaalt parkeren zal de autodruk niet wegnemen. Mensen moeten nou eenmaal naar hun werk als tweeverdiener,

met de auto. Soms ver weg, zodat ov geen optie is, of baan met veel reisverkeer. Meer leefbaarheid en speeltoestellen? Waar dan in de Kruistochstraat? Totaal geen ruimte voor, maar wel voor de brandweer hoor, hele brede weg en genoeg parkeerplaatsen voor iedereen, met de stoep vol fietsen,. Stoep geen plek voor fietsenstalling, tenzij de bomen gekapt werden. Oh nee, iets met vergroening. Haarlemmers hebben hiwr al massaal op tegen gestemd, waar is de democratie.

**Reactie college:** [B](#), [I](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0743** Amsterdamse wijk. Beste gemeente. Wij vinden de kosten veel te hoog. Er is altijd een plekje te vinden, dus nooit te druk om te parkeren. Onze wijk hoeft dan ook niet hiervoor in aanmerking te komen. Bovendien is het niet perse een wijk met mensen met veel inkomsten. Deze bedragen, voor 1e en 2e vergunning komen dan ook hard aan. En zeker ook voor bezoek. Doe het in de wijken die je autovrij wil hebben, zoals dichtbij het centrum, maar niet in de armere wijken waar het al zwaar genoeg is financieel, tegenwoordig.

**Reactie college:** [A](#), [G](#), [H](#), [P](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0744** L.S.
- Hierbij willen wij graag aangeven dat we serieuze bezwaren hebben tegen de uitbreiding van parkeerzones. Met name voor onze wijk (Houtvaartkwartier). Over de overige delen kunnen wij niet oordelen.
- Wij vinden het een overdreven ingreep voor een relatief klein probleem, er is altijd wel plek. En hebben nooit langer dan 2 minuten moeten lopen naar de auto.
- Als je dat opweegt tegen het gemak voor bezoekers - en het niet hoeven betalen van een vergunning voor de bewoners - dan is voor ons duidelijk wat het beste is voor de bewoners van deze gebieden. Enkel de gemeentekas zal mijns inziens echt profijt hebben van de invoering.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0745** Ik ben niet tegen betaald parkeren. Ook wij zien dat er veel auto's staan en het te druk is. Maar het verschil tussen een eerste en tweede vergunning gewoon te groot met alle maandelijkse kosten die al omhoog zijn gegaan (energie, boodschappen etc). Maak er dan een flat rate van, want dit komt over als verkapte belastingmaatregel om extra inkomsten te genereren. En een vergunning zou theoretisch al een beperkende maatregel hebben (niet de rekening die erbij hoort).

**Reactie college:** [F](#), [G](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0746** Jullie moeten heel gauw kappen met jullie onnodige parkeer voorstel. Deze keuze werkt alleen in jullie voordeel. De burger moet zichzelf straks suf betalen om een auto voor de deur te kunnen parkeren. Alsof het leven al niet duur genoeg is!

Er is al eerder tegen gestemd , dat de inwoners van Haarlem het hier niet mee eens. Dus wat begrijpen jullie niet?

Dus denk maar even 2 keer na voor jullie wat invoeren.  
Want wat jullie van plan zijn is gewoon de mensen bestellen niet meer niet minder!

**Reactie college:** [F](#), [H](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0747** Ik ben tegen betaald parkeren in onze wijk. Er zijn voldoende plekken. Dit lijkt een nieuwe melkkoe voor de gemeente van honderden euro's per huishouden per jaar. Wanneer is gemeten dat er 85 plekken of meer van de 100 bezet zijn? Door Corona werken er meer mensen thuis (nog steeds). Dus zijn de plekken voor hun deur bezet. Dat betekent niet dat er teveel auto's zijn.

Wat krijgen we hiervoor terug? Bredere stoepen? Minder parkeerplekken? Dit is probleem verschuiven. Mensen hebben een auto nodig om naar hun werk/ etc. kunnen gaan. Je betaald al wegenbelasting, verzekering, hoge benzineprijzen aan de pomp voor een auto. Straks ook nog rekeningrijden als het aan Den Haag ligt. Lijkt me genoeg belasting innen bij de burgers. Haarlem is anti-auto. Het OV is een onbetrouwbaar alternatief, met veel uitval. En ook niet voor iedereen haalbaar en betaalbaar.

En wat met bezoekers? Gaan we geld betalen om mensen langs te laten komen? Wat als je een verjaardag hebt? Kan niet iedereen langskomen?

Ik woon al mijn hele leven in Haarlem en het wordt steeds drukker/er komen meer mensen wonen. Waarom zouden deze mensen geen auto mogen hebben? En waarom springt de gemeente dan niet in op meer parkeerplekken ipv minder?

Als je woningen gaat bouwen, kun je verwachten dat mensen een auto hebben. Dus zal je daarop moeten anticiperen ipv bestraffen. Niet iedereen woont op loop-fiets afstand van zijn werk/familie/hobby/vrienden/kinderopvang.

Daarnaast hebben veel huishoudens het al lastig zat met de inflatie van 17% en de energienota.

Ik ben tegen het betaald parkeren!

**Reactie college:** [A](#), [D](#), [E](#), [F](#), [H](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0748** Wij zijn woonachtig in het Vondelkwartier, de uiterste punt van Haarlem. Wij ondervinden in onze straat en omliggende straten geen hinder van parkeren. Ook niet van winkelend publiek wat bij ons de auto komt stallen. Dat er bij ons dan vergund parkeren, tegen forse tarieven, en zelfs betaald bezoekersparkeren ingevoerd zal worden hebben wij geen begrip voor en stemmen wij dus ook op tegen. Begrip voor de problematiek rondom her centrum, maar invoer in een wijk als de onze is werkelijk onzin. Geen enkele noodzaak toe.

**Reactie college:** [A](#), [G](#), [N](#), [P](#)

**Aanpassing:** Ja

**0749** Achterlijk plan. In tijden van hoge prijzen (inflatie) hardwerkende burgers nog meer laten betalen. Tevens is en blijft Haarlem een forenzen stad. Daar horen auto's nou eenmaal bij. Tuurlijk kan fietsen / ov gepromoot worden. Automobilist pesten is echter geen optie. Dit lijkt een plan te zijn om Haarlem nog voller te kunnen bouwen zonder voor fatsoenlijke infrastructuur te hoeven zorgen.

**Reactie college:** [H](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0750** Ontvangen op 19-10-2022:  
 Wat is dit van onzin wij kunnen in het Vondelkwartier gewoon zonder problemen parkeren overdag zelfs ruimte zat alleen laat in de avond moet je soms even iets verder parkeren maar kan hem altijd kwijt dus degene die dit nagekeken heeft dat is gewoon natte vinger werk schandalig gewoon hier wordt bewust een probleem gecreëerd enkel en alleen maar met als doel om geld te cashen nogmaals schande en dan ook nog de eerste auto ook laten betalen werkelijk te zot voor woorden ja dat GroenLinks is zowel in de gemeente als landelijk lekker bezig. Nogmaals dit is een schandelijk bizar plan!!

Ontvangen op 29-11-2022: Schandelijk zoals jullie omgaan met de stem van het volk dit hele betaald parkeren verhaal slaat kant nog wal en is gebaseerd op getallen die niet kloppen. Jullie creëren doelbewust een probleem die er niet is enkel en alleen maar om te cashen en Groen links de drammers hun zin te geven het is echt te gek voor woorden ik zou zeggen zorg eerst maar eens dat de stoepen bijvoorbeeld op de Vergierdeweg goed te belopen zijn want zoals die erbij liggen is gewoon gevaarlijk in plaats jullie bezig te houden om op een linke manier geld binnen te halen!!

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [G](#)

**Aanpassing:** Nee

**0751** Ik vraag me af wat het effect is van het steeds uitbreiden van vergunning gebieden. Het lijkt er niet op dat er minder auto's komen alleen dat er steeds meer auto's buiten het gebied geplaatst worden. Als de gemeente minder auto's wil dan zal er gezocht moeten worden naar een andere oplossing (bv gratis deelfietsen en/of auto's, goedkoop openbaar vervoer).

Uit de enquêtes blijkt dat de bewoners tegen de vergunningen zijn, dat kan dus geen reden zijn om ze in te voeren.

Waar gaan de parkeervergunningen eindigen?? En wat is dan nog het nut?!

**Reactie college:** [B](#), [D](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee

**0752** Ik vind dit bijzonder raar dat er na een stemming waar het merendeel tegen de invoering van een vergunninggebied/betaald parkeren was. Dit toch ingevoerd gaat worden. wordt er dan ook een grote parkeerplaats in de Waarderpolder gemaakt met gratis bus vervoer naar de bewoonde wereld?. Wat mij ook op valt is dat we tegenwoordig in de Indische"wijk" en de stransvaal "wijk" wonen terwijl dit altijd gewoon een buurt was.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0753** Ik ben er als Inwoner van Haarlem niet mee eens om heel Haarlem betaald parkeren te maken. Ik vind dat er voorbij gegaan wordt aan het woongenot in juist de omliggende wijken waar juist geen betaald parkeerbeleid is. Ik ervaar ook helemaal geen problemen met parkeerproblemen in mijn woonomgeving. Daarnaast is het ook niet netjes om de inwoners op kosten te jagen in deze toch al moeilijke financiële tijden.

**Reactie college:** [A](#), [H](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

**0754** Werkelijk belachelijk! Vorig jaar hebben we in mijn wijk massaal tegen gestemd en toch wordt het nu doorgezet. Wat een walgelijk iets!

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee



- 0755** In een woonwijk zonder industrie is het helemaal niet nodig om de bewoners op te schepen met betaald parkeren. Iedereen kan de auto kwijt in de wijk waar hij of zij woont. En er zijn geen auto's geparkeerd die niet in de wijk horen. Anders dan in het Centrum waar dat wel het geval is. De WERKELIJKE REDEN van de gemeente is mij niet helemaal duidelijk VOOR DEZE WIJKEN.
- Reactie college:** [A](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0756** Woonachtig in Duinwijk (deel Oosterduin), een wijk aan de westkant van de Randweg tegen Aerdenhout.
- Gebied van 22 hectare met 1.639 adressen per km2, 995 inwoners in 2022 en 380 huishoudens.
- Ter vergelijking:  
 Ramplaan - 14 hectare , 3.429 adressen per km2, 2.010 inwoners in 2022 en 875 huishoudens.  
 Houtvaartkwartier (gebiedschrijversbuurt) - 35 hectare, 2.841 adressen per km2, 8.630 in 2022 en 3.855 huishoudens.
- Oosterduin is dus een zeer ruim opgezette wijk, wat ook nog eens op ruime afstand van centrumgebieden en verkeersdrukte ligt.
- Wij ervaren nooit parkeerdruk. Er parkeren hier louter bewoners. Daar waar geparkeerd wordt op de stoep (enkele straten), zijn het overwegend bewoners.
- Betaald parkeren lost daarmee niks op. Overigens kunnen vrachtwagens, bestelbusjes, Spaarnelanden ed prima door de straten rijden, omdat de straten recht toe recht aan aangelegd zijn met weinig ingewikkelde bochten.
- Ik teken bezwaar aan tegen betaald parkeren, daar het m.i. enkel en alleen de stadskas spekt en geen probleem oplost, waar uberbaabt geen sprake van is.
- Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0757** Beste gemeente Haarlem, treurig om te lezen dat de wijk waarin wij net wonen (vondelkwartier) nu betaald parkeren wordt! Ik vind het niet kloppen dat er teveel auto's geparkeerd worden hier, op de stoep ook niet. Ik ben dan ook tegen dit besluit. Ik begrijp niet goed waar het voor nodig is. Behalve dat ik denk dat de gemeente centen wil vangen, waar jullie al genoeg centen vangen vind ik al persoonlijk. Het hier gaan wonen zo buiten de stad, was ook aantrekkelijk vanwege geen parkeerkosten, wij hebben 1 auto en ontvangen af en toe bezoek. Het is natuurlijk ook jammer, mochten we eens ons huis verkopen, dat er dan betaald parkeren bij de verkooptekst komt te staan. Ik hoop toch echt dat we betaald parkeren hier tegen kunnen gaan. Ik vraag jullie dit te heroverwegen.
- Reactie college:** [A](#), [E](#), [N](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0758** Ik zie echt geen reden om in het ramplaankwartier betaald parkeren door te voeren. Er is ruimte zat en ik hoor nooit klachten. Kan mij niet voorstellen dat de gemeente dit doet om extra geld te beuren. Zou echt te triest voor woorden zijn. Kortom stop met dit plan en ga ajb werken aan zaken waar burgers beter van worden.
- Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0759** Woonachtig in Duinwijk (deel Oosterduin), een wijk aan de westkant van de Randweg tegen Aerdenhout.

Gebied van 22 hectare met 1.639 adressen per km<sup>2</sup>, 995 inwoners in 2022 en 380 huishoudens.

Ter vergelijking:

Ramplaan - 14 hectare , 3.429 adressen per km<sup>2</sup>, 2.010 inwoners in 2022 en 875 huishoudens.

Houtvaartkwartier (gebiedschrijversbuurt) - 35 hectare, 3.657 adressen per km<sup>2</sup>, 2.375 inwoners in 2022 en 1.240 huishoudens.

Oosterduin is dus een geïsoleerde zeer ruim opgezette wijk, wat ook nog eens op ruime afstand van centrumgebieden en verkeersdrukte ligt.

Wij ervaren nooit parkeerdruk. Er parkeren hier louter bewoners. Daar waar geparkeerd wordt op de stoep (enkele straten), zijn het overwegend bewoners.

Betaald parkeren lost daarmee niks op. Overigens kunnen vrachtwagens, bestelbusjes, Spaarnelanden ed prima door de straten rijden, omdat de straten recht toe recht aan aangelegd zijn met weinig ingewikkelde bochten.

Ik teken bezwaar aan tegen betaald parkeren, daar het m.i. enkel en alleen de stadskas spekt en geen probleem oplost, waar uberbaubt geen sprake van is.

(Aangepaste cijfers Ramplaankwartier tov eerdere bericht, bron allecijfers.nl)

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#)

**Aanpassing:** Ja

**0760** Ik ben tegen het invoeren van een parkeerzone in onze wijk, alle auto's die er staan zijn van ons bewoners, en ja we hebben veel auto's maar waar moeten we heen dan met onze auto's? Ik woon hier gewoon en dan wordt ik verplicht om geld te betalen om in mijn eigen straat te parkeren, ronduit belachelijk, ik betaal meer dan genoeg belasting aan de gemeente, en hier los je helemaal niks mee op alleen het tekort in de kas van de gemeente Haarlem

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0761** Het invoeren van betaald parkeren lost het probleem in de indischebuurt niet op en het lijkt er op dat dit alleen is gebaseerd op meer inkomsten voor de gemeente. De argumentatie dat de buurt veiliger en beter bereikbaar wordt raakt kant noch wal, want dit zal het "probleem" niet verhelpen. Beter parkeerplekken of bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer zou het "parkeerprobleem" veel beter kunnen oplossen. Of zorg er voor dat er beter gehandhaafd wordt. Daarnaast staat onze auto netjes op een parkeerplaats dus die zorgt niet voor hinder.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [F](#), [K](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0762** Ik ben tegen betaald parkeren in deze 11 wijken. Ook voor de minima die een goedkoop autootje hebben kunnen dan niet meer van hun auto gebruik maken omdat ze er weer een kosten post bij krijgen. Haarlem wordt op deze manier ook steeds ongastvrijer voor mensen van buiten Haarlem, mensen die op visite komen bij familie enz enz. Ook de hele dure parkeergelden die de gemeente rekent. En het parkeren tot 23.00 uur is echt belachelijk in onze gemeente.

**Reactie college:** [G](#), [P](#)

**Aanpassing:** Ja

**0763** Graag wil ik bezwaar maken tegen de nota uitbreiding betaald parkeren in Haarlem. Aangezien de bewoners van de Indische buurt met 78% tegen hebben gestemd, begrijp ik niet dat er gesteld wordt dat dit beleid mede tot stand is gekomen

met input vanuit participatie en inspraak. Ik voel mij totaal niet gehoord en vele medebewoners met mij. Er zijn hier naar mijn weten in de straat geen onveilige situaties door geparkeerde auto's en ik heb ook geen berichten ontvangen dat er meer ongelukken gebeuren door geparkeerde auto's. Als dat het geval zou zijn kunnen jullie er ook voor kiezen meer te handhaven en duidelijker aan te geven waar er niet geparkeerd mag worden. Verder hebben wij altijd plek vlakbij of voor de deur en zelfs op woensdagavond (donderdag markt) lukt het uiteindelijk iedereen een parkeerplek te vinden. Wij ervaren geen overlast van mensen die naar de stad gaan en hier parkeren, daar is het centrum ook net te ver weg voor.

Het aller ergste vind ik dat dit plan de bewoners weer geld gaat kosten! We betalen wegenbelasting, benzine kosten zijn hoog en alles is duurder. Ik werk in de gehandicaptenzorg en ik weet zeker dat mijn salaris niks is vergeleken dat van de meeste onder jullie.

Ik vraag jullie; Luister naar de bewoners en DOE HET alstublieft NIET, het is niet nodig!  
(Of zorg op zijn minst dat het de bewoners niks gaat kosten)

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [A](#), [G](#), [H](#), [I](#), [J](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0764** Te gek voor woorden om betaald parkeren in te voeren je zou meer parkeerplekken bij moeten komen nu krijg je overal oplaadpunten voor elektrische auto's weer minder plekken voor de normale auto's

**Reactie college:** [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0765** Geachte mevrouw/meneer,

Tegenwoordig zijn de prijzen van benzine al aardig hoog. We leven tegenwoordig met een behoorlijke inflatie. Het zou enorm fijn zijn als jullie voor de bewoners het jaar tarief kwijtschelden. Ik begrijp dat jullie er veel geld aan kunnen verdienen maar het is best wel oneerlijk. Ik woon zelf in de slachthuis buurt. Ik heb nu geen problemen met te veel auto's. Maar hoe meer jullie alles opschuiven hoe meer auto's zullen opschuiven naar andere wijken. Dus het probleem zal niet zo snel opgelost zijn. Stel jullie maken het betaald parkeren laat de bewoners dan alsjeblieft met rust.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [D](#), [F](#), [G](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0766** Ik maak graag bezwaar tegen het betaald parkeren in de Bomenbuurt. Ja, de parkeerdruk is hoog en na een nacht- of avonddienst een plekje zoeken zorgt af en toe flink voor frustraties. Maar uiteindelijk is er altijd wel ergens een plekje te vinden en zo erg vind ik het niet om een stukje te lopen. Door dit onregelmatige werk hebben mijn man en ik allebei een eigen auto nodig en het is voor ons helaas onmogelijk om terug te gaan naar 1 auto. Met het betaald parkeren zou dit heel erg duur voor ons worden (naar wat ik gehoord heb meer dan 500€ per jaar). Hier ben ik het niet mee eens, vandaar mijn bezwaar! Hopelijk komt het op deze manier goed aan. Bedankt alvast voor het lezen!

**Reactie college:** [A](#), [G](#), [O](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0767** Waarom betaald parkeren in een rustige wijk tussen Pijlslaan en Haarlem hoog? Het gevoel bekruipt dat het toevoegen van parkeervergunningen alleen maar opbrengsten genereert voor gemeente Haarlem. Bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid in de wijk is prima. Wel verbeteringen mogelijk bij toegang en uitgang wijk, maar is op te lossen met juiste verkeersmaatregelen.
- Reactie college:** [A](#), [F](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0768** Met verbazing las ik het bericht over de betaald parkeerplannen voor het Ramplaankwartier. U heeft het over parkeerdruk, hier in de Ramplaan is geen parkeerdruk. Het betreft een klein wijkje wat zeer afgelegen ligt van het centrum. Grote onzin om in deze wijk betaald parkeren in te voeren. En dan zulke hoge parkeerkosten vragen ook nog. Ik stem absoluut tegen deze plannen!
- Reactie college:** [A](#), [C](#), [G](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0769** Bewoners straffen met met een parkeervergunning waarvoor betaald moet worden gaat mij te ver. Voor een 2e auto begrijp ik het, maar de 1e auto is voor velen toch een basisbehoefte. Daarbij zal het parkeren met 2 wielen op de stoep vaak de enige optie blijven. Er is in de nauwe straten simpelweg geen ruimte om een auto voor ieder huis geheel op de rijbaan te parkeren. Tot slot is het niet uitnodigend om gasten van bewoners een parkeertarief te laten betalen. In woonwijken zie ik liever op zijn minst een tarief van 0 euro voor de eerste 2 uur.
- Reactie college:** [G](#), [O](#), [P](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0770** Ik begrijp dat vergroening noodzakelijk is. Echter ben ik van mening dat betaald parkeren in onze wijk niet bij zal dragen aan vergroening. Ik verwacht niet dat mensen hun auto weg zullen doen, omdat er betaald parkeren in wordt gezet. Ik denk dat bewustmaking meer effect zal hebben op de langere termijn. Voorbeeld, laat zien wat je bespaart wanneer je een keer de fiets pakt ipv de auto. Laat zien wat je aan vervuiling bespaart door iets 2e hands te kopen of wat je kunt bezuinigen door een keer een to good to go te bestellen. Ik ben het dan ook totaal niet eens met het naar aller waarschijnlijk inzetten van betaald parkeren in onze wijk.
- Reactie college:** [B](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0771** Goedendag, het invoeren van betaald parkeren is niet de oplossing voor een door de gemeente bedacht parkeerprobleem. Er is voldoende plek in de buurt. En ook met een parkeervergunning kan de hele regio komen blijven parkeren, daar wordt niets in verbeterd. Mensen worden onnodig op kosten gejaagd. En nog het belangrijkste, kort geleden is de vraag in de wijk gesteld en daar is duidelijk tegen gestemd. Waarom luistert Haarlem niet naar haar inwoners?
- Reactie college:** [A](#), [B](#), [I](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0772** Ik denk niet dat het betalen van geld voor een 1e en 2e auto het aantal auto's zal verminderen in de welvarende buurten. Hooguit zal het de gemeente kas spekken. Het maken van correcte parkeerplaatsen zal mijn inziens meer helpen om juist overzichtelijke situaties te creëren en ruimte voor brandweer, rolstoelen en kinderwagens te garanderen.
- Reactie college:** [B](#), [E](#), [K](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0773** In smalle straten moet je wel met 2 wielen op de stoep parkeren, anders kan er niets meer langs. Dat moet de gemeente toch ook beseffen. Zorg voor

fatsoenlijke parkeer gelegenheid in de buurt.

**Reactie college:** [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0774** Totaal debiel en slechts geldklopperij, aan het besluit ligt niets vanuit enige hulpverleningsinstantie ten grondslag. Ook van het parkeren op kruisingen etc. is hier in het Ramplaankwartier weinig tot geen sprake. Van stoep-blokkerende bakfietsen des te meer. We nemen hier in H'lem iets teveel A'damse denkbeelden (en bevolking) over, snel laten varen dit onzinnige plan, onderbouwd met non-argumentatie.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0775** Goede beslissing. Max 1 auto per huishouden zou de norm moeten zijn. Staan toch 80% van de tijd stil. Je zou wel per adres 1 gratis vergunning kunnen doen. Hopelijk verdwijnen er wat autos uit straatbeeld. Graag dan ook écht meer groen terug, meest versteende stad van Nederland!

**Reactie college:** [G](#)

**Aanpassing:** Nee

**0776** De bewoners van onze zeer leefbare wijk hebben in meerderheid duidelijk gemaakt tegen betaald parkeren te zijn. Er is hier geen te hoge parkeerdruk.

**Reactie college:** [A](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0777** Ik ben tegen betaald parkeren in Haarlem, omdat ik weet dat dit een plan is dat al jaaaren op de plank ligt. Maar dan wel om het verkeerde argument... om een extra inkomstenbron te creëren. Dit heb ik gemeenteraadsleden in het verleden letterlijk zo horen vertellen. Nu de parkeerdruk toeneemt in Haarlem komt het de gemeente dus wel erg goed uit om dit stoffige plan maar weer eens van de plank te halen. Als dit eenmaal gelanceerd is, heb je de controle over de kraan die je op z'n tijd lekker open kunt draaien. Te vaak meegemaakt zulke grapjes vanuit overheid. Wil je de burgers echt helpen met het parkeerprobleem? Wees dan zo moedig en geef bewoners een gratis vignet voor hun eerste auto. En mensen die dus geen vignet hebben, hebben daar dan niets te zoeken. Ik word werkelijk vreselijk opstandig van dergelijke plannen met een dubbele agenda. Oh en Haarlem is voldoende groen, dus kom niet met die onzin aanzetten over groen en grondwater wat niet weg kan. Geen klein Amsterdam aub!!

**Reactie college:** [F](#), [G](#)

**Aanpassing:** Nee

**0778** Oplossing voor niet bestaand probleem (Vondelkwartier)

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0779** Uitbreiding is niet noodzakelijk, beperk het tot de centrum en winkelstraten. Uitbreiding voorstel is te groot en hierdoor belast je alleen huis eigenaren in moeilijke energie crisis tijden (bizar)

**Reactie college:** [H](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

**0780** Ik geef mijn inspraak tegen uitbreiden van betaald parkeren in haarlem. Het is absurd dat dit doorgevoerd gaat worden in haarlem noord.. en waarom..

wat er van jullie van verwacht wordt gaat toch niet gebeuren.. mensen gaan hun auto's niet weg doen.. de problemen rondom parkeren gaat in deze wijk niet beter worden door dit in te voeren, het enigste wat jullie er mee gaan bereiken is dat gezinnen die het door deze belachelijk dure tijden al niet breed hebben hun auto weg moeten doen omdat ze het dan helemaal niet meer kunnen betalen en terwijl ze wel die auto heel hard nodig hebben met hun gezin! Er komt zo alleen maar geld binnen voor de gemeente haarlem, maar de mensen die niet keer zonder kunnen wordt niet over na gedacht.. misschien moeten jullie eerst eens beginnen met sommige straten in noord een richtings verkeer te maken en auto's die lang op de straat staan uit te laden en de hele buurt ophoud te beboeten..

Hopelijk zal het jullie tot na denken zetten.

**Reactie college:** [B](#), [F](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0781** Echt niet nodig in Haarlem Zuid West. Al stemming gehad paar jaar geleden en toen afgewezen door ruime meerderheid. Nu weer een nieuwe poging om gemeentekas te spekken!  
Schandalig.

**Reactie college:** [A](#), [F](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0782** Ik wil geen betaald parkeren. Er zijn nu geen problemen met het parkeren van onze auto's, er is geen parkeermisbruik. Het parkeertarief zou gewoon een andere belasting zijn. Bovenop de inflatie wilt u dat wij nog een belasting betalen.

**Reactie college:** [A](#), [F](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0783** U heeft onderzoek gedaan naar draagvlak voor en behoefte aan uitbreiding van de parkeerzone. Daaruit kwam heel duidelijk naar voren dat bewoners tegen een uitbreiding zijn. En nu gaat u het TOCH doorvoeren? Lachwekkend.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0784** Onzinnig dit. Er is geen probleem. Dit kost de burger weer geld. Voor wat? Nog meer belasting en bureaucratie?

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0785** Heb geen auto, maar ben tegen betaald parkeren, voor genoemde problemen althans. Wat is de rationale achter het idee dat parkeertarieven zullen leiden tot minder auto's en oplossing van genoemde problemen? Ik vat 'm niet. Mensen zullen voor 100+ euro's per jaar toch niet hun auto weg doen? Ov jaarkaart kost paar duizend euro p.p. dus is geen alternatief. De auto's zijn al klein in mijn wijk, geen aso-bakken. En er zullen diverse auto's van de zaak tussen zitten, die heus niet weggedaan worden. De wijken zijn nu eenmaal oud met kleine straten, en veel mensen hebben auto nodig, vooral als ze kinderen hebben (school, sport, opa/oma visite, uitjes). Waarom niet een alternatieve parkeerplek maken, zoals een (ondergrondse?) parkeergarage per wijk?

**Reactie college:** [B](#), [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0786** Betaald parkeren is NIET NODIG in het RAMPLAANKWARTIER! Niet gastvrij voor bewoners en hun vrienden/familie. Bovendien verplaatst een vergunning

stelsel het probleem want waar gaan deze (extra) auto's heen? Precies! Naar omliggende wijken. Het schiet dus niet op. Bovendien valt de overlast vaak mee want het zijn piekmomenten waarop het echt druk is (mooie zomeravonden of bij evenementen). Ik heb op geen enkele manier eerder gehoord dat er maatregelen zouden worden genomen en ook geen goede reden waarom dat zou moeten gebeuren. Ik hoop dus dat deze niet doorgaan!

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [D](#), [P](#)

**Aanpassing:** Ja

**0787** Ik ben tegen het idee dat Haarlem steeds meer betaald parkeren krijgt. Dit is immers geen oplossing voor het probleem. Het mooie idee van de gemeente Haarlem is dat we dus meer te voet, fiets of OV gaan doen. Je kunt niet van werkende mensen (vaak ook tweeverdieners) verwachten dat ze hun auto dan maar weg gaan doen om vervolgens als alternatief het OV te pakken; met de huidige stakingen rondom het OV en steeds meer buslijnen die wegvallen is dit immers echt geen alternatief. Daarnaast is het OV nog steeds uitermate duur tov van een elektrische auto bijvoorbeeld en is overigens voor veel huishoudens een tijdrovend vervoersmiddel. Om maar even een voorbeeld te noemen: als men in Alkmaar werkt ben je met het OV bijna een uur onderweg, terwijl dit met de auto 30 minuten is. We kunnen immers niet van iedere Haarlemmer verwachten dat zij ook een baan hebben in Haarlem?! Dat is voor iedereen de meest ideale situatie maar hoe realistisch is dat beeld; niet dus! Nogmaals: de Haarlemse burger bestaat veelal uit tweeverdieners met beiden een baan. Helaas heeft niet iedereen het geluk om zijn of haar baan te vinden in Haarlem. Dus zijn mensen genoodzaakt een auto aan te schaffen om op zijn/haar werk te komen en hierbij ook snel op werk en/of thuis te zijn; jullie kennen het wel 'tijd is geld'. Dus please gemeente Haarlem wordt wakker en kom met echte oplossingen, want met dit idee ben je je eigen burger nog meer kosten aan het opjagen. Ik dacht dat de gemeente er altijd was voor haar burgers, maar de afgelopen jaren heb ik nog niet veel goeds gezien helaas. Erg jammer.

**Reactie college:** [B](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0788** Ik ben tegen het betaald parkeren in de Vogelwijk. Deze wijk is ver van de binnenstad en zou gratis moeten blijven. Ik woon zelf al sinds 2006 in de Nachtegaalstraat, en 1 van de redenen dat ik in een (verre) buitenwijk woon is het gratis parkeren. Ik heb zelf 1 auto en heb deze nodig en ga hem dus niet wegdoen. Er zijn wel veel auto's in de wijk dus een oplossing is om vanaf de tweede auto te laten betalen.

**Reactie college:** [G](#), [N](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0789** Betaald parkeren in Indische buurt noord is ten eerste onnodig aangezien er altijd voldoende plekken zijn. Als er auto's uit de buurt verwijderd moeten worden vind ik 2e auto belasten een goed idee. Het heffen van 110 euro per eerste auto doet mij echter vermoeden dat de echte reden het ophalen van meer gemeentelijke belasting is. Dit is lasten verzwaren en maakt de kloof tussen gemeente en burger nog groter. In deze buurt spelen veel urgentere problemen waar de gemeente helaas wel belasting heft maar daar geen verbeteringen voor terug brengt. Stuitend voorbeeld hiervan is hondenbelasting maar nauwelijks prullenbakken in de buurt. Meeste gemeentes schaffen deze belasting af maar gemeente Haarlem doet dit niet en heeft nu een andere manier gevonden nog extra te kunnen heffen. Onacceptabel!

**Reactie college:** [A](#), [F](#), [G](#)

**Aanpassing:** Ja

**0790** Allereerst wil ik zeggen het eens te zijn met ontmoediging van auto gebruik. Maar de huidige invoer van betaald parkeren valt totaal verkeerd en brengt te veel kosten voor een specifieke doelgroep in Haarlem met zich mee.

Daarnaast is het vreemd dat een aantal jaar geleden parkeerplaatsen zijn opgeofferd voor plantenbakken en je dan nu zeg dat er te weinig plek is.

Waarom zijn die plantenbakken dan geplaatst als daar al geen plek voor was.

Tevens zul je eerst moeten zorgen voor een degelijk plan om alternatief vervoer zoals fiets en ov aan te moedigen en stimuleren.

Het risico bestaat nu dat mensen uitwijken naar wijken aan de rand en je het probleem alleen maar verplaatst.

**Reactie college:** [D](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee

**0791** In Vondelkwartier we hebben geen probleem met parkeren. Ik en mijn burens willen niet betalen voor parkeren. Het enige doel van deze actie is dat de gemeente extra inkomsten int bij ons burgers. Ik ben het er niet mee eens!

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0792** Ik ben hier totaal tegen. Dit is een geld klopper rij. De gemeente heeft zeker geld nodig en dan doen ze dit. De tweede auto is vaak een werk auto. Je wordt gewoon gestraft omdat je werkt. Alles is al zo duur geworden. Als ik ga oppassen bij mijn dochter wordt je gestraft omdat zij werkt. Je doet voor het geld en nu moet je dan parkeergeld betalen. Wat denk je aan bezoek ontvangen. Moeten ze ook parkeergeld betalen. Hoe krijg je eenzame mensen. Jullie werken er aan mee.

**Reactie college:** [F](#), [H](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0793** Recentelijk verhuisd van een wijk met parkeervergunning naar een wijk zonder parkeervergunning. We merken een groot verschil, elke dag is meer dan genoeg parkeerruimte in de straat beschikbaar. Nu lees ik dat onze nieuwe wijk aangeduid is als zone D en dat toch weer een vergunning verplicht wordt. Jammer en onnodig. Hopelijk kan het besluit nog worden gewijzigd.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0794** Ik vind het belachelijk dat er betaald parkeren wordt ingevoerd. In onze buurt (Dietsveld) is voldoende parkeergelegenheid. Daarnaast, vanwege de smalle straten, moet de auto half op de stoep worden geparkeerd. En daar moet dan 75 euro voor worden betaald? De veiligheid zal niet worden verbeterd door betaald parkeren in te voeren. Plaats liever meer spiegelborden op de Jan Gijzenkade zodat de veiligheid daar wordt verbeterd, en verander de fietsoversteekplaatsen aan beide kanten van de Jan Gijzenkade. Dat zijn gevaarlijke plekken voor fietsers. Ik zie geen toegevoegde waarde van deze maatregelen behalve geldklopperij van de gemeente. Er is genoeg plek, de straten zijn smal en rustig. Kinderen spelen volop in onze buurt.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0795** Op de Muiderslotweg zijn er overdag veel meer plaatsen leeg dan bezet en kan mijn hoogbejaarde vriend vrijwel altijd voor mijn deur parkeren. Hij blijft dagelijks dan eten en tv kijken. Alleen s nachts zet weleens een bewoner die laat thuiskomt zijn auto teveel op de hoek hoewel 100m verderop bij het van Erpplantsoen nog plek is. Juist als er plek genoeg is zou dus betaald moeten worden. Heel onlogisch. Ook bij de sportschool op de Eksterlaan en winkelcentrum marsmanplein (het vondelkwartier zelf heeft nauwelijks een winkelcentrum of buurthuis) geeft betaald parkeren meer ergernis dan dat het ergernis wegneemt. Betaald parkeren in het Vondelkwartier en Delftwijk vind ik een heel slecht plan, een oplossing voor een niet-bestaand probleem en betuttelend. Ik ben een 72jarige GL stemmer (want ik ben vóór een prettige woonomgeving maar dat krijg je juist niet op deze manier) PS zorg in elk geval



voor beter OV langs de Delftlaan en het Spaarne en naar Spaarndam (Bij 1x per uur een bus ben je op een auto aangewezen)

**Reactie college:** [A](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee

**0796** Goedendag,  
Ik ben tegen betaald parkeren in onze buurt. Er zijn plekken genoeg en ik denk niet dat invoeren van het betaald parkeren de druk zal verminderen. Heb het idee dat het gewoon een verdienmodel vd gemeente is.

Groeten,

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0797** Geen verplicht betaald parkeren. Misschien goed voor de gemeente Haarlem maar voor burgers levert het geen extra parkeerplaats maar slechts extra kosten op. Ik woon in een gebied met betaald parkeren dus spreek uit ervaring.

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0798** Wij hebben twee auto's nodig vanwege werktijden die niet met OV zijn op te lossen. Je kan niet allemaal gebruik maken van deelauto's, daarvoor zijn er geen deelauto's genoeg beschikbaar. Juist doordat wij geen alternatief hebben worden we geconfronteerd met extra kosten zonder mogelijkheid hier iets aan te doen. Een goede oplossing zou zijn om in elk deelgebied een grote collectieve gratis parkeergarage te plaatsen. Dan heb je wel een alternatief voor de auto betaald in de wijk te plaatsen.

**Reactie college:** [K](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0799** Belachelijke niet door de inwoners ondersteunde actie. Alleen maar gericht om centen uit de zak van de toch al zwaar onder financiële druk staande burgers te kloppen.

**Reactie college:** [F](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0800** LS

Allereerst geheel begrijpelijk dat er gekeken wordt naar een oplossing om het autoverkeer te ontmoedigen en naar een groener Haarlem te gaan. Echter om zelfs tot zone D uit te breiden is onnodig en onredelijk. Op dit moment zijn de alternatieven voor velen niet toereikend. Zo is er een grote druk op het ov - NB Connexion rijdt een hoogzomer rooster om überhaupt te blijven rijden. De verwachting is niet dat dit met alle personeelstekorten in de komende jaren opgelost is. Kortom wanneer de maatregelen ingevoerd worden, zal dit probleem alleen maar groter worden. En ligt het mobiliteitsvraagstuk eigenlijk op z'n gat. Nog los van de verschillende redenen die mensen kunnen hebben om nog wel met de auto te gaan (ouderen, meerdere thuiswonende kinderen gezien de hoge kosten) en nog los gezien van of er voldoende draagkracht is voor een subgroep die dit nodig heeft voor hun werk.. Dit maakt de verhouding tussen invoeren en het effect onredelijk scheef.

Om nog maar te zwijgen over hoe complex het kan zijn, bijv. hoe de gemeente in Haarlem Noord om zal gaan met de sportclubs zoals bij de Vergierdeweg... Mijns inziens: investeer als basisvoorwaarde eerst in een fatsoenlijk en betrouwbaar OV netwerk waarbij er regelmatige bussen rijden die goed op de

treinverbindingen aansluiten, evt met deelfiets concepten of deelauto concepten alvorens dergelijke maatregelen in te voeren! En als het oneerbiedig gezegd om de centen gaat, gooi dan de uurtarieven in het centrum en de eerste zone eromheen omhoog in plaats van een extra zone D erbij te doen. Zodoende komen we ook eerder bij een autoluw of autovrij centrum.  
Hartelijk dank voor het lezen van mijn reactie.

**Reactie college:** [M](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0801** Ik ben tegen de invoer van betaald parkeren in onze buurt. Het invoeren van een dergelijk systeem is zeer anti-sociaal voor het ontvangen van bezoek en andere sociale contacten. Vooral voor gezinnen met minder inkomen is dit een grote strop waardoor het soms niet meer mogelijk wordt om familie of vrienden op bezoek te laten komen. Terwijl dit bezoek noodzakelijk kan zijn voor de gezondheid van de bewoners. Trein en bus is momenteel geen alternatief, omdat dit vaak nog duurder is dan reizen met de auto en vaak nog steeds niet goed aansluit bij het bereiken van de woning.

Als er een gratis parkeer alternatief zou zijn binnen loopafstand van de wijk (om de auto's uit de wijk te halen) zou dat misschien een ander verhaal worden, maar ook dit lijkt niet in de plannen te zijn opgenomen.

Daar komt bij dat de regeling ook weer administratief verhogend werkt voor ons als bewoners, het is weer een druk die bij de bewoners wordt neergelegd.

Ook heb ik het gevoel dat er niet serieus gekeken is naar de mogelijkheden voor het creëren van (meer)parkeerruimte in de buurt, ik denk dat er nog veel te winnen is met een betere inrichting van het bestemmingsplan, dan deze "oplossing". Het is natuurlijk vreemd dat in een buurt die voornamelijk bestaat uit woningen en waar geen groot horeca of winkelgebied is te weinig parkeergelegenheid is.... Waarom is hier met de bouw/inrichting geen rekening gehouden?

Ik ben er van overtuigd dat er veel andere bewoners in de buurt wonen die deze mening delen en dat niet de paar mensen die gestresst zijn omdat ze niet altijd voor hun woning kunnen parkeren denken dat deze problemen met deze regeling opgelost worden.... Daarbij vindt ik het maatschappelijk oneerlijkheid dat afhangt van hoeveel je verdiend bepaald wordt of je wel of niet een dag lang bezoek kan ontvangen....

**Reactie college:** [K](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0802** Wij zijn tegen het betaald parkeren omdat wij er geen toegevoegde waarde inzien. Er zijn bij ons in de buurt helemaal geen parkeer problemen. Er is altijd genoeg plek voor iedereen. Ook is er op het trottoir genoeg ruimte voor rolstoel of rollator. Wij zien dit beleid dan alleen maar als een manier om geld binnen te halen.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0803** Beste lezer,

Is het misschien een idee om alleen een 2e auto vergunning plichtig te maken. Met deze regeling treft u namelijk de hard werkende burgers die hun auto heel hard nodig hebben voor werk, maar ook de oudere burgers die misschien iets minder mobiel zijn en daarom ook een auto nodig hebben voor hun dagelijkse boodschappen. En daarbij is het openbaarvervoer ook nog eens heel erg duur, en is het soms niet mogelijk.

**Reactie college:** [G](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0804** Ik ben tegen uitbreiding van het betaald parkeren. Wonen in Haarlem is voor vele al onbetaalbaar, een vergunning a 120eu per jaar zal daar niet aan bijdragen. Bovendien is rijden in de stad al dermate onaantrekkelijk gemaakt dat de auto's die men nog voor de deur heeft staan waarschijnlijk nodig zijn voor woon-werk verkeer buiten haarlem en dus nodig. Werk je in Haarlem, weet je wel beter dan met de auto naar werk. Ik denk niet het woonplezier hoger wordt met minder parkeerplekbelasting (in kwantitatieve zin), ik denk dat woonplezier wel verhoogd wordt als mensen in deze dure tijden geen extra kostenpost krijgen en gewoon het geld kunnen besteden aan bv de woning zelf.  
Nogmaals; graag hoop ik dat er tegen dit beleid wordt gestemd.

**Reactie college:** **B, G, H**

**Aanpassing:** Ja

- 0805** Ik ben recentelijk vanuit de Bomenbuurt (beoogde zone C) naar de Planetenbuurt (nog geen beoogde zone) verhuisd. In de Bomenbuurt zagen we vooral dat er auto's in de buurt stonden van mensen die 200 meter verderop (huidige zone C) niet wilden betalen en dus verderop parkeerden. Desondanks hadden we altijd een parkeerplek in de buurt.  
Die verschuiving gaat dadelijk natuurlijk ook gebeuren. Auto-eigenaren gaan gratis parkeren in aangrenzende gratis zones en wandelen een paar minuten. Dat het Te Zaanenkwartier gratis blijft, maakt het alleen een opvangplek voor alle omliggende zones.  
Geen oplossing van het "probleem", maar een verschuiving.

**Reactie college:** **D**

**Aanpassing:** Nee

- 0806** In de van zeggelenbuurt - zelf wonende in de Van Koetsveldstraat- acht ik betaald parkeren niet noodzakelijk. Er parkeren geen bewoners uit andere buurten in onze buurt omdat zij plekken te kort komen. Er parkeren geen bezoekers die buiten Haarlem vandaan komen, in onze buurt, om de stad te gaan bezoeken. De meesten hebben 1 auto en ik kan altijd in mijn eigen staat parkeren en 9 van de 10 keer voor mijn eigen huis. Dit geldt ook voor de omliggende straten en de buurt als geheel.  
Parkeerkosten invoeren in onze buurt gaat het doel van de gemeente voorbij! En hierdoor onnodige kosten voor de buurtbewoners zelf.

**Reactie college:** **A**

**Aanpassing:** Nee

- 0807** In onze bomen buurt Marnix straat totaal niet nodig .meer dan voldoende parkeer plaatsen.  
Alleen maar melkkoe gemeente

**Reactie college:** **A, F**

**Aanpassing:** Nee

- 0808** Ik vind het totaal onnodig om betaald parkeren in te voeren in het Vondelkwartier, dit omdat er genoeg ruimte is.  
Dan wordt er ook nog geschreven, dat als de parkeerdruk (welke parkeerdruk) is afgenomen, er bomen en parkeerplekken voor fietsen in de plaats komen.  
Hoe kun je dit verzinnen.

**Reactie college:** **A**

**Aanpassing:** Nee

- 0809** Er zijn niet tot nauwelijks 'wildparkeerders' in de Amstersamse buurt! Wij hebben 2 auto's en ervaren altijd plek. Tja, s'avonds parkeren betekent dat je soms 1 tot 2 maal een hoek om moet. Nooit 5 minuten lopen om tot aan je eigen voordeur te komen. Schandalig daarom deze geldkloppende maatregel in deze

dure en onzekere tijden!

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0810** Kunt u mij uitleggen wat hiervan de logica is? De gemeente wil t auto gebruik in de stad terugdringen.. er wordt straks aan iedereen met een auto een p-vergunning uitgegeven. Dus het aantal auto's blijft hetzelfde.. probleem volgende de gemeente dus niet opgelost. Verder zijn t de mensen van buitenaf die met de auto de stad in gaan en niet de Haarlemmers zelf. Kijk maar naar t aantal fietsen in de stad. In onze wijk is er altijd genoeg P ruimte. Wij wonen niet voor niets aan de rand van Haarlem. Het is onzin om hier betaald parkeren in te voeren. Mocht dit ingevoerd worden, waar ik niet vanuit ga, is dit écht alleen om de gemeente kas te spekken. De gemeente kan heel mooi andere redenen opgeven maar dat is een wassen neus! Kom maar eens bij ons in de buurt kijken, jullie zijn van harte uitgenodigd.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [E](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0811** Dit is echt bijzonder slecht. Volgens mij hebben de bewoner al advies gegeven. Waarom gaan jullie daar tegen in?

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0812** Belachelijk dit voorstel. Kwam naar een entigete uit dat niemand het wilde werd toen ook doir de gemeente gezegd. Dat het corona wss waren veel mensen thuis. Als je nu kijk zijn er genoeg plekken als mensen op de hoek of stoep staan komt dat mensen te lui zijn om een stukje te lopen. En belachelijke prijzen willen jullie doen. En ook tot avonds elf uur te gek voor woorden dit. Julle weten dat mensen dit niet willen. Is gewoon de gemeentekas spekken Dit is toch niet op te brengen naar alle lastenverhoging. Jullie moeten beter naar de burgers luisteren en.niet alles door drukken

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [G](#), [H](#), [I](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0813** En alweer een lastenverhoging! En dat terwijl het in het Vondelkwartier helemaal niet nodig is om betaald parkeren in te voeren. Wij regelen het als echte buurtbewoners allemaal zelf en er is altijd een legaal plekje waar je je auto kan parkeren. Geen last van "vreemde langparkeerders" die hier hun auto neerzetten omdat ze boodschappen in de stad willen doen en niet in de dure parkeergarages willen parkeren. Kortom: geheel onnodig in het noordelijkste deel van Haarlem!! Het is puur een maatregel om de kas van de gemeente Haarlem te spekken. NIET DOEN DUS !

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0814** Omgeving Dietsveld voldoet volgens mij niet aan de norm hoge parkeerdruk. Ik begrijp daarom niet waarom betaald parkeren hier moet worden ingevoerd.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0815** De gemeente Haarlem heeft geld nodig, normaliter wordt er dan naar de OZB gekeken, maar daar is de grens bereikt, dus dan maar betalen om te parkeren. Gemeente Haarlem als ik geld te kort kom, kijk ik eerst naar mijn uitgaven, voordat ik bij anderen aanklop, als daar de rek uit is moet ik dingen doorstrepen, niet meer doen. Bezuinigen in je uitgaven om meer te kunnen uitgeven zou een goed voorbe3eld ook voor de inwoners van Haarlem zijn.

---

**Reactie college:** **F**

**Aanpassing:** Nee

---

**0816** Geen betaald parkeren in houtvaartkwartier en haarlemmerhoutkwartier. Op de prinsessekade is zeer veel parkeerruimte beschikbaar duswaarom hier betaald parkeren? Dus geen betaald parkeren in deze wijken

---

**Reactie college:** **A**

**Aanpassing:** Nee

---

**0817** LS,

Met verbazing heb ik uw plannen gelezen over betaald parkeren in 11 wijken in Haarlem. Ik woon zelf in de Timorstraat. Eerder dit jaar is er een referendum gehouden over de invoering van betaald parkeren in de Indische buurt. De uitkomst van dit referendum was, dat het merendeel van de buurt hiertegen was en geen bezwaar zag in het huidige parkeerbeleid. Kennelijk telt de uitslag van het door u gehouden referendum niet voor u. Een zinloze actie dus? Ik vind dit van weinig respect getuigen t.o.v. de bewoners. Immers zij worden door de gemeente voor de gek gehouden. Hoezo is het vertrouwen van de burgers in de overheid zo laag?!

Behalve dat het invoeren van betaald parkeren voor de gemeente kennelijk lucratief is, is het een onevenwichtige lastenverzwaring voor de bewoners, zeker met het oog op de zware tijden die er aan komen.

Ik maak hierbij bezwaar tegen de plannen die de gemeente heeft m.b.t. het betaald parkeren in de Indische buurt. Daarnaast verwijt ik de gemeente onbehoorlijk bestuur. Een referendum houden maar de uitslag niet respecteren.

Misschien moeten alle garages in de buurt worden verplaatst naar het industrieterrein. Zij houden vele parkeerplaatsen bezet met autos die gerepareerd moeten worden. Dat zou een mooie eerste stap zijn.

Ik wacht uw beslissing in deze af en ben benieuwd of inspraak ook echt door uw college wordt gehoord.

met vriendelijke groet

---

**Reactie college:** **F, H, I**

**Aanpassing:** Nee

---

**0818** Geachte gemeente,

Met grote verbazing las ik over de invoering van het betaald parkeren in verschillende wijken van Haarlem noord! Waar is dit op gebaseerd? Waarom geven jullie de bewoners nu in deze crisistijd nog een extra trap na? Wat een totaal belachelijke beslissing die ook totaal geen nut heeft. Er is geen parkeer te kort in het vondelkwartier! Hoop echt dat iedereen flink in verzet gaat tegen deze onnodige maatregel. Echt dit is puur geldklopperij vd Gemeente Haarlem! Schande 🙄!!!

---

**Reactie college:** **A, E, F, H**

**Aanpassing:** Nee

---

**0819** Beste college,

Het stelt mij teleur dat het betaald parkeren wordt ingevoerd nadat het meerendeel van de bewoners "tegen" heeft gestemd. Waarom wordt er niet naar oma geluisterd of een compromis gesloten? Zoals bijvoorbeeld eerste auto gratis en tweede auto een betaalde vergunning. Het zijn de tweede en derde auto's die een probleem vormen met het parkeren in de straten. Niet de eerste auto van bewoners. Hoe kunnen jullie ons op extra kosten jagen gezien de inflatie, benzine, gas en stroom prijzen. Dan gaat ook nog eens de gemeente belastingen omhoog komen jaar. Willen jullie ons helemaal leeg trekken zodat we geen boodschappen meer kunnen doen en in de schulden komen? Jullie plicht is voor de bewoners te zorgen, niet om ze uit te melken tot hun laatste cent.

**Reactie college:** [F](#), [G](#), [H](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0820** Ik stem tegen.  
Schandalig dat in deze dure tijd waarin veel mensen al niet hun hoofd boven water kunnen houden dit ingevoerd gaat worden. Er wordt niet echt door de gemeente Haarlem meegedacht hoe men het leven van de inwoners in deze financieel moeilijke tijd wat zou kunnen verlichten. De gemeente Haarlem doet nl het tegenovergestelde en doet er juist nog eens een tandje bovenop om het financieel nog moeilijker te maken voor zijn inwoners! Jullie moeten je schamen!!

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0821** Goedendag,wat een belachelijk voor stel ,hier worden er echt niet minder auto's door geparkeerd,het brengt geld in het laadje,lang leve groen links beleid bah!!!Altijd de gewone man pakken!!!

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0822** SLECHT PLAN!! Dit lost niet het probleem op, maar klinkt als een snelle en makkelijke manier om geld te verdienen over de rug van de bewoners.

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0823** Bijzonder als 72% van de Indische buurt tegen betaald parkeren stemt, dat er dan een beleid wordt gevoerd vanuit participatie en inspraak dat volledig een andere uitkomst biedt. Dat noem ik geen participatie, maar een hele slechte actie!

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0824** Belachelijk dit voorstel, weer geldklopperij van de gemeente. Ze kunnen beter hun geld besteden aan betere bestrating in Haarlem.

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0825** Een heel ambtenaren apparaat opbouwen voor een niet bestaand probleem en hierdoor de burger weet laten opdraaien voor de kosten. Hier wordt niemand blij van. Extra regeltjes die veel geld kosten en niet nodig zijn

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0826** Dit parkeerbeleid zal weinig bereiken. Het komt bij mij de indruk dat de gemeente geld nodig heeft en hierdoor dit kan realiseren. De drukte in de straten zal blijven alleen moet je hiervoor betalen .

**Reactie college:** **B, F**

**Aanpassing:** Nee

**0827** In ons Vondelkwartier regelen wijzelf graag onze parkeerplaats..dit wordt altijd met volle tevredenheid gedaan. Dus betaald parkeren hoeft, aangezien en geen parkeerplaats krijgt toegewezen. Stem dus TEGEN betaald parkeren...

**Reactie college:** **A**

**Aanpassing:** Nee

**0828** Er wordt al genoeg parkeergeld gevraagd in Haarlem. Alle mensen rondom het centrum betalen enorm veel aan parkeervergunningen, alles is al duurder geworden en dan nu nog meer vragen aan de burgers, belachelijk. Ik woon hier a mijn hele leven, maar Haarlem wordt steeds minder leuk om te wonen!

**Reactie college:** **H**

**Aanpassing:** Nee

**0829** Wat een absurd idee om betaald parkeren in te voeren. Overdag is er helemaal geen parkeer probleem. Wat een hoge prijzen ook, en wat ga je daar dan voor krijgen? Een vaste parkeerplek voor mijn deur? Niet aan beginnen slaat helemaal nergens op.

**Reactie college:** **A, G**

**Aanpassing:** Ja

**0830** Deze wijk toegankelijk houden en hiermee dus niet betaald parkeren. We liggen ver van het centrum vandaan.

**Reactie college:** **N**

**Aanpassing:** Nee

**0831** Slecht plan in de Amsterdamse buurt Zomerkade het gedeelte tegen de prinsbernard laan hebben we totaal geen last en is ook te ver van de stad voor bezoekers van onze stad!

**Reactie college:** **A**

**Aanpassing:** Nee

**0832** Beste Lezer,

Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het uitbreiden van parkeervergunningen.

Inwoners zullen echt niet minder auto's kopen of behouden zodra jullie vergunningen gaan rekenen. Dit is dus puur een vetpot voor de gemeente om meer geld te verdienen. Indien jullie de stoepen vrij willen voor brandweer, rolstoelen en kinderwagens ga dan meer controleren en boetes uitdelen op fout parkeren. Maar niet over de financiële rug van brave Haarlemmers die al jaren met plezier generaties lang in de stad wonen. Ik heb al van burens vernomen

dat zij door deze nieuwe vergunningen van plan zijn te verhuizen.

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0833** Voor wijken dermate ver van het centrum afgelegen met veelal kleinere/goedkopere wooneenheden en veelal bewoond door minder kapitaalkrachtigen is deze maatregel een te zware belasting. Gemeente zou eerst meer kunnen (nee, moeten) doen aan handhaving op (technisch) verkeerd parkeren (op hoek van straat/kruispunt) en vooral op enorme hoeveelheid rolcontainers, (bak-)fietsen, scooters, etc. die rijen dik bij mensen voor de deur op de stoep worden geplaatst. Dat zijn de echte obstakels die het minder mobielen moeilijk maakt om veilig van de openbare weg gebruik te maken. Er worden veel woorden gebruikt om te beargumenteren dat deze maatregel geenszins tot doel heeft (extra) inkomsten te genereren. Echter overwegingen als "eerste parkeervergunning per huishouden kunnen we niet gratis maken" en "we onderzoeken wat we kunnen doen aan het door de Hoge Raad gecreëerde probleem van de verplichte boete (Rijk) in plaats van naheffing (Gemeente) bij overschrijden parkeerduur" ademen wel degelijk uit dat het vooral om geld te doen is. Natuurlijk wordt het nobele doel van de "mobiliteitstransitie" aangehaald, wat een enorme farce is als de vormen van vervoer waar naar zou kunnen worden uitgeweken, verre van ideaal zo niet abominabel zijn. Niet iedere Haarlemmer woont én werkt binnen de stadsgrenzen. En voor de minder mobielen die in de argumentatie naar voren worden geschoven als belanghebbenden bij beter bereikbare stoepen, is de bereikbaarheid van en met het openbaar vervoer bepaald geen eenvoudige opgave. Zij zullen aangewezen blijven op een auto voor de deur. De toename van parkeerdruk in de voorgenomen 11 wijken kan niet los worden gezien van het waterbed-effect dat in eerste aanleg begint bij het invoeren van betaald parkeren en/of vergunningenparkeren in en (direct) rond het centrum. Inwoners van die wijken, vooral die met een bedrijfsauto/bestelbus, weten heel goed waar ze nog wel gratis kunnen parkeren. Als het echt alleen om regulering te doen is, zorg dan dat elk huishouden waarvoor "parkeren op eigen terrein" geen optie is, de parkeervergunning voor de eerste (en vaak enige) auto in het gezin gratis is. Dan hebben alle inwoners, ook de minder kapitaalkrachtigen, ten minste de mogelijkheid om met 1 auto in de eigen wijk te kunnen parkeren. De overlast van auto's van niet-inwoners van de wijk lost zich dan vanzelf op.

**Reactie college:** [E](#), [G](#), [L](#), [M](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0834** Slecht idee. Het moet het parkeren op parkeerterreinen bevorderen i.p.v. in je straat. En die zijn er bijna niet. Verder woon ik bijna op de hoek van de Jan Gijzenkade. Steek ik die over dan is het parkeergeld aan de andere kant 1.75 euro duurder per uur, dan in mijn buurt. Je weet nu al dat er mensen dus bij ons gaan parkeren en het dus een stuk drukker wordt.

**Reactie college:** [K](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0835** In plaats van de uitbreiding naar betaald parkeren in onze buurt, zou het beter zijn om te gaan handhaven m.b.t. fout parkeren in de buurt, zoals op de hoeken van de straten. Of in de groen strook.

**Reactie college:** [L](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0836** Ik heb bezwaar tegen deze actie wegens de verjaagde leef kosten in de omgeving Haarlem op dit moment komt er steeds meer bij om even te betalen per jaar/maand. Met een huishouden van 5 is het erg lastig om een auto van de zaak + privé auto's te hebben

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee



- 0837** Met de prijsstijgingen waar we nu al te maken hebben (levensmiddelen, gas, ziekerekosten, etc. etc.) maakt de gemeente Haarlem het voor haar inwoners het leven nog duurder.
- Reactie college:** [H](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0838** Heel vreemd,als je het doet,doe het dan alleen savonds.Overdag staan er bijna geen auto's,dit is alleen maar geld binnen harken!!!
- Reactie college:** [F](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0839** De Gemeente Haarlem biedt geen enkele oplossing of verbetering van het parkeerprobleem en de bewoners gaan veel betalen voor een soms niet te vinden plek. De buurt heeft democratisch gekozen geen betaald parkeren te willen. Houdt u eraan!
- Reactie college:** [B](#), [I](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0840** €112,00 per jaar voor 1 auto beetje belachelijk voor de Indischewijk pak gewoon de mensen met aanhangers werkbusjes aan want ze hebben en een personenauto en parkeren graag het hele weekend hun werkbus voor je deur.  
Ik ben afhankelijk van een auto voor naar mijn werk wordt je weer zoals met alles op nog meer kosten gejaagd mensen die nu buiten een personenauto hebben ook een bedrijfsbus hebben worden niet geraakt zij kunnen het bedrag aftrekken bij de belastingdienst dus in mijn wijk zal het probleem daardoor niet opgelost worden als je een vergunning kunt krijgen voor 2 auto's zij betalen 112 euro voor de 1ste auto voor de 2de auto de zo gezegde bedrijfsbus maakt de prijs niet uit zorg eerst ervoor dat bedrijfsbusjes geweerd worden in een woonwijk
- Reactie college:** [B](#), [G](#), [O](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0841** Wat een geldklopperij, betaald parkeren voor mensen die niet woonachtig zijn in de wijk is tot daar aan toe maar de bewoners ook nog 75 euro per jaar laten betalen om hun auto voor hun eigen huis te mogen parkeren is echt van de zotte. Dit is voor de gemeente weer een mooie mogelijkheid om nog meer geld binnen te harken. Eén gratis parkeervergunning per huishouden zou meer op zijn plek zijn maar dat levert de gemeente natuurlijk niks op.....Of denken jullie dat mensen die in de wijk wonen hun auto gaan verkopen omdat jullie nu 75 euro per jaar in rekening gaan brengen? Nee!!! Dus los je daar het probleem ook niet mee op. Dit is gewoon weer een manier om nog meer geld uit de zakken te kloppen van de bewoners. Ik ben namelijk heel benieuwd hoe jullie het probleem denken op te lossen door de bewoners te laten betalen om hun auto voor de deur te mogen parkeren!? Belachelijk!!!!
- Reactie college:** [B](#), [F](#), [G](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0842** Ik maak bij deze bezwaar tegen het voornemen om betaald parkeren in te voeren. Dit gaat ten koste van de gastvrijheid van de wijk(en) en lost geen probleem op. De hoge parkeerdruk kan een gegeven zijn, het is dubieus of betaald parkeren een oplossing zal bieden. Het vergunning systeem werkt nu niet omdat er teveel vergunningen worden versterkt, zo schrijft u. Een vergunning plafond (zoals u zelf schrijft) heeft wel zin, zo beperk je het aantal auto's. Betaald parkeren schiept bewoners en hun bezoek wel op met kosten maar doet niets aan de hoeveelheid auto's in de wijk.  
Groet
- Reactie college:** [B](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0843** Wij wonen in Haarlem en hebben de auto nodig voor woon- werk verkeer, en vinden het schandelijk dat er betaald moet worden als inwoners. Het parkeervignet plus de bezoekersschijf hebben ook geen enkele zin meer, als jullie een paar jaar later weer parkeerautomaten plaatsen, zodat iedereen weer betaald parkeren kan! Jullie moeten in oplossingen denken en niet in geld! Als ik nu opnieuw mocht kiezen zou ik tegen betaald parkeren/het vignet stemmen. Het wordt voller en drukker in Haarlem, dus moeten jullie net als voor meer woningen, ook voor meer gratis parkeerplaatsen zorgen! Want hey de werkende inwoners, ook die niet naast de deur werken, hebben de auto of werkauto hard nodig, en wij betalen het meeste aan belastingen en meer, dus werk ons niet tegen maar steun ons! Weg met de PVdA , groenlinks en D66 we moeten vooruit niet achteruit! Wij willen niet terug naar paard en wagen en autoloze zondagen, er moet brood op de plank komen!

**Reactie college:** [K](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0844** Wij zijn het ermee eens dat het te druk wordt in de straten met auto's en werkbussen. Ook gezinnen hebben soms 3 auto's omdat de kinderen geen betaalbaar huis vinden is de genoemde reden. De prijs van 532 euro per jaar voor twee auto's vinden bij buitenproportioneel. Velen zullen noodgedwongen, die ook niet zonder een tweede auto kunnen, deze weg moeten doen , omdat het onbetaalbaar wordt. Ik verwacht zelf ook dat veel gezinnen, ipv een tweede auto een bakfiets aan zullen schaffen, wat nog meer blokkades op de trottoirs zullen veroorzaken. Wij vliegen beide bij de KLM en moeten op ongebruikelijke tijden naar Schiphol. Met omwegen zouden we een tweede auto overwegen weg te doen, MITS er wordt gekeken naar een betere OV verbinding vanuit de van Zeggelenbuurt naar Schiphol Plaza. Hoe kan een stad waar zoveel mensen op Schiphol werken, zo'n slechte OV verbinding hebben?

Tot slot hopen wij, dat de vergunning van een tweede auto lager zal uitvallen.

En dat de OV verbindingen naar Schiphol vanuit Haarlem (de van Zeggelenbuurt voor ons), meerdere directe lijnen naar Schiphol Plaza zullen krijgen.

**Reactie college:** [G](#), [M](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0845** Ontvangen op 20-10-2022: Tegen betaald parkeren , kosten verhogend voor de inwoners Haarlem

Ontvangen op 21-11-2022:

Tegen betaald parkeren miv 01-01-2024.

Dit lost het parkeerprobleem zoals de gemeente voorstelt beslist niet op. Inkomen voor de gemeente genereren dat is helaas de opzet.

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0846** Tegen invoering betaald parkeren, geen parkeerdruk in onze wijk

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0847** In onze wijk (Oosterduin) is absoluut geen sprake van hoge parkeerdruk. In een enquête die gehouden is in onze wijk heeft het merendeel ook tegengestemd tegen deze plannen.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

**0848** Bij deze maak ik bezwaar tegen het betaald parkeren. Na een referendum waar bij de meerderheid tegen het betaald parkeren stemde word het nu als nog doorgevoerd. In mijn ogen niet correct. Tevens is het betaald parkeren in vele andere gemeenten goedkoper. Maak de 1e auto gratis en belast de 2e auto dan zwaarder.

**Reactie college:** **G**

**Aanpassing:** Nee

**0849** Dit beleid is niet terecht en mag er niet komen. Er is steeds om de mening van de buurtbewoners gevraagd en het grote merendeel stemde tegen. Er was geen probleem tot er nieuwbouw kwam, zorg dat daar ondergrondse parkeerplekken komen. Het gaat ook niet helpen ihkv groen en duurzaam want mensen hebben gewoon hun auto nodig. Wij kwamen uit Amsterdam in deze straat, mede omdat het gratis parkeren zo belangrijk is voor ons. Wij zien dit massaal niet zitten. Zorg aub voor een andere oplossing.

**Reactie college:** **B, I, O**

**Aanpassing:** Nee

**0850** Beste,

Ik ben het NIET eens met de uitbreiding van betaald parkeren in Haarlem. De kosten rijzen de pan uit en iedereen doet hun uiterste best hun hoofd boven water te houden in deze tijd en dan wil de gemeente deze uitbreiding ook gaan invoeren in haar wijken buiten de binnenstad? Ik vind het schandalig. Laat de woonwijken toegankelijk en vriendelijk naar de bewoners en hun bezoek. Ik hoop van harte dat er nu écht geluisterd wordt naar wat wij als Haarlemmers te zeggen hebben want het tegen stemmen was blijkbaar niet voldoende.

**Reactie college:** **H, I, P**

**Aanpassing:** Nee

**0851** Ik ben tegen uitbreiding betaald parkeren omdat het in die buurten niet gaat helpen om auto's uit de straten te weren. Die mensen wonen daar en moeten toch hun auto kwijt. Ik woon rondom de cronjestraat en daar is het een ander verhaal. Jaarlijkse kosten zijn hoog, het is natuurlijk een melkkoe..

**Reactie college:** **B, F**

**Aanpassing:** Nee

**0852** Dit word zwaar overdreven het parkeergebrek. Ik woon in vogelenbuurt en kom pas om half 2 s'nachts thuis van werk. Heb altijd parkeerplek binnen 100 meter van huis. Dus dit lijkt mij op geldklopperij en daar ben ik op tegen. Hoop dit u dit meeneemt!

**Reactie college:** **A, F**

**Aanpassing:** Nee

**0853** Druk is het altijd maar er is altijd plek om te parkeren waar wij wonen. Deze manier van invoeren zorgt voor een extra inkomsten voor de gemeente terwijl alle kosten enorm oplopen. Buiten dat ik hier niet achter sta is het ook een totaal verkeerd moment om dit überhaupt te overwegen. Ik sta hier dus niet achter en verzoek de gemeente hier niet mee door te gaan.

**Reactie college:** **A, E, H**

**Aanpassing:** Nee

**0854** In de van Zeggelenbuurt is er nauwelijks sprake van pakeerdruk, hier benadeel je vooral bewoners mee (veel oude Amsterdammer waaronder ik zelf). Ik ben zelf een fulltime werkend docent in het onderwijs in Amsterdam, ik wilde daar kopen (starter op mijn 50e want eerder lukte eenvoudigweg niet!), In Haarlem kon ik 5 jaar geleden wel ternauwernood kopen, ga dagelijks op en neer naar Amsterdam en parkeerkosten zouden mijn maandlasten onevenredig benadelen.

Als de gemeent ehet toch wil /moet invoeren doe het dan alleen om de leefbaarheidsargumennt maar NIET als stiekeme mellkkoe voor de gemeente, Haarlem is al duur genoeg of willen jullie er soort Haarlem open museum voor toeristen van maken, of alleen maar rijke expats of buitenlandse inversteerders en dergelijke aantrekt . En stel het ajb zo lang mogelijk uit!

**Reactie college:** [A](#), [F](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0855** Ik vind het vreemd dat als er een stemming wordt gehouden in de desbetreffende wijken, hier niet naar geluisterd wordt. Wat heeft een dergelijke stemming dan nog voor nut? De wijken waren grotendeels oneens met het voorstel en nu wil de Gemeente dit alsnog invoeren. Daarnaast verwacht ik dat meer mensen hun auto nu gaan parkeren in de wijk waar ik woon, die buiten deze nota valt.

**Reactie college:** [D](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0856** Goedemorgen,

Het enige verschil wat u bereikt met geld vragen voor de geparkeerde auto's is geld ontvangen. de op de stoepen en kruispunten geparkeerde auto's en de onveilige situaties waar u het over heeft worden hier niet mee weg genomen. Mensen gaan/ kunnen hun auto hier niet voor weg doen. We zitten dus met zijn allen weer eens in de tang van het overheid-systeem. Luistert u eigenlijk wel naar uw burgers? Ziet u uw burgers eigenlijk wel? En heeft u wel in de gaten op welke rand van de afgrond sommige mensen hangen financieel? Heel veel burgers proberen het ene eindje aan het andere te knopen en dan krijg je van je gemeente er gewoon weer een rekening bij.

Ik krijg namelijk het gevoel dat de gemeentekas leeg raakt ook oa door de opvang van asielzoekers waar we nergens mee naar toe kunnen en dat de burgers het dan maar op moeten gaan hoesten via een omweg die betaald parkeren heet. Leuk ook voor opa en oma als ze een keer met de auto op visite komen, lekker gastvrij Haarlem, maar niet heus! En nog vragen ze zich af bij de overheid waarom iedereen rechts gaat stemmen? voor mij dus een dikke NEE! voor betaald parkeren in onze woonwijken.

Bovendien heb ik vernomen dat de telling van de geparkeerde auto's in de "Corona periode"plaats vond.

Zaten we toen niet met z'n allen verplicht thuis opgesloten? met alle auto;s voor de deur?

Je gaat toch ook niet 's nachts naar een speeltuintje om te tellen hoeveel kinderen er komen spelen?

Als u dit betaald parkeren doorzet heeft u letterlijk maling aan uw burgers.

met vriendelijke groet;

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [F](#), [H](#), [J](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0857** Waarom aan ons vragen of we betaald parkeren willen hebben als de gemeente toch niet van plan is om zich er wat van aan te trekken? Een zinloze aktie was het dus die ook nog veel belastinggeld heeft gekost. Zonde!

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0858** Ontvangen op 11-10-2022:  
 L.s., hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb). In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien: - de parkeerdruk op meer dan 85% ligt; - er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat. In onze wijk – Slachthuisbuurt – wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is vorig jaar een draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarvan was de uitkomst dat meer dan de helft van de bewoners GEEN betaald parkeren wil in de buurt/wijk. Daarbij teken ik ook aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast. De slogan ‘Haarlem wordt een beter bereikbare stad’ zou moeten luiden: ‘Haarlem wordt een voor haar bewoners nog moeilijker te bereiken stad’. De Gemeente zondigt tegen minimaal twee van de kende tien geboden: je mag niet liegen.

Ontvangen op 21-10-2022:

Waarom niet een bewonerspas zodat geen mensen van buitenaf gaan parkeren in de straten. Dit zou al een heleboel overlast kunnen verminderen. Als deze maatregel doorgaat worden Haarlemmers uit Haarlem weggepest en op meer kosten gejaagd terwijl het leven al zo duur is.

**Reactie college:** [A, H, I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0859** Er is in de Amsterdamse wijk geen draagvlak onderzoek uitgevoerd. Betaald parkeren prima, maar dan in ieder geval 1 vergunning voor iedere huidige bewoner met een auto die geen mogelijkheid heeft om hun auto in een parkeergarage te zetten, omdat die er eenvoudig weg niet is in de buurt. Ook geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein te parkeren. Dat de afname van parkeerplaatsen de parkeerdruk doet afnemen is natuurlijk je reinste kolder. Ook dat fietsers of andere weggebruikers worden gehinderd is flauwekul. Kijk eens naar de groene kliko's die pardoos op stoepen zijn geplaatst. Geen rolstoeler of iemand met een kinderwagen kan hierlangs! En de brandweer: die ramt gewoon een auto die in de weg staat opzij.

**Reactie college:** [B, O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0860** Zoals door het grote merendeel van de bewoners van de wijken in Haarlem Noord al is aangegeven: het is totaal niet nodig om betaald parkeren in te voeren. Dit wil de gemeente slechts om weer eens geld op te halen, ten koste van de burgers.

**Reactie college:** [A, F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0861** Ik ben tegen dit besluit.  
 We hadden eerder tegen gestemd en voor mijn gevoel komt dit besluit zo uit de lucht gevallen. Dit invoeren heeft gevolgen op allerlei vlakken bijv. ook voor het parkeren van busjes van werklui en grote vuilcontainers. Wie gaat dit betalen?  
 Ik vind de tarieven ook te hoog, als je het al gaat invoeren, begin eerst eens met een lager tarief en kijk wat er gebeurt.

**Reactie college:** [G, I](#)

**Aanpassing:** Ja

**0862** Ik ben tegen het verder invoeren van betaald parkeren. Dit zorgt niet voor minder parkeer druk, het is alleen een middel om meer geld binnen te harken

**Reactie college:** [B, F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0863** kort gezegd, belachelijk. geldklopperij. niemand gaat hier aan meewerken. groenlinks doe uw oogkleppen af  
**Reactie college:** [F](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0864** Belachelijk, het invoeren van betaald parkeren lost niet het "probleem" op. Ik zie het probleem ook niet.  
**Reactie college:** [A, B](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0865** Ik ben tegen betaald parkeren in onze wijk. De problemen worden veroorzaakt door geparkeerde fietsen en bakfietsen op stoep en niet door de auto's. Het zijn gewoon een ordinaire inkomsten om de auto als melkkoe te gebruiken. De gemeente raad heeft geen aandacht voor mensen die slecht ter been zijn en veelal ook nog alleen aow en/of een klein pensioentje hebben. Dus deze kunnen straks alleen nog op houtje bijten.  
**Reactie college:** [F, H](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0866** Ik ben tegen het invoeren van betaald parkeren bij de Jan Gijzenkade. Hier is nooit een parkeerprobleem. Totaal overbodig hier. Het voelt eigenlijk als verkapt geld innen..  
**Reactie college:** [A, F](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0867** Ik ben tegen betaald parkeren in de Rijnstraat in Haarlem noord. Er is hier geen parkeer probleem. Er is altijd plaats om te parkeren. Ik wil dus niet onnodig gaan betalen in een straat waar geen parkeerprobleem is.  
**Reactie college:** [A](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0868** Middels deze reactie wil ik bezwaar maken tegen het nieuwe parkeerbeleid. In de Bomenbuurt ervaren we op dit moment geen hinder danwel parkeeroverlast. Daarnaast staan de tarieven niet in verhouding met de voordelen die wij daaruit halen en gezien de hoge energie- en woonlasten zal dit de bestedingsruimten van gezinnen nog verder doen verslechteren.  
**Reactie college:** [A, G, H](#)  
**Aanpassing:** Ja
- 
- 0869** Betaald parkeren / parkeervergunningen - graag! Niets mis mee om het bezit van een (tweede) auto te ontmoedigen. We wonen zelf in de Planetenwijk, de enige wijk waar het niet ingevoerd zou worden. Ik vrees daarom juist voor explosieve toename van de parkeerdruk in onze buurt en straten. Graag zou ik daarom (op termijn) ook betaald parkeren in deze wijk zien.  
**Reactie college:** [D](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 0870** Allemaal wollige ambtenaren-taal. Ten tijde van verkiezingen weten ze je te vinden. Daarna ben je een gebruiksartikel. Openbaar vervoer wordt afgeschaald vanwege personeels-tekort. Kortom je bent op je eigen vervoer aangewezen. Doen alles binnen Haarlem op de fiets. Familie en vrienden buiten de stad met de auto, vanwege falend OV. Even naar Alkmaar-centrum naar familie; 15 cent per uur om te parkeren.

Haarlem? Het volle pond. Verjaardagen worden prijzig voor een bezoek aan ons. Parkeerdruk? Al onze visite kan de auto kwijt binnen 50 meter van onze woning, ongeacht het tijdstip. Doe ons iemand die tegen dit absurde plan, en betrouwbaar is, die krijgt onze steun.

**Reactie college:** [A](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0871** Wij willen geen betaald parkeren in het Houtvaartkwartier. Hiervoor is er eerder (1 jaar geleden) al eens een enquête / stemming voor rond gegaan namens de Gemeente. De uitkomst was helder, het merendeel van de bewoners is tegen een betaald parkeerbeleid in onze buurt. Graag de uitkomst accepteren en respecteren.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0872** Betaald parkeren/vergunningen in alle wijken die niet klagen over parkeerproblemen is niet conform hoe het zou moeten zijn. De bewoners die buiten de stad werken moeten vaak met eigen vervoer naar het werk komen dus daarom zijn er veel gezinnen en huishoudens met meerdere autos per adres. Na alle kosten die al verhoogd zijn in het afgelopen jaar zijn dit nog meer belastingen die wij als bevolking maar weer eens moeten slikken. Ik zeg nee tegen vergunningen in alle niet centrum wijken van Haarlem. En nee tegen dit bestuur die de inwoners enkel het leven moeilijk maakt ipv makkelijk. Zie hier het algemeen beleid met betrekking tot de bereikbaarheid van Haarlem. Het doorvoeren van deze wet heeft niks meer met democratie te maken, vele wijken hebben in de afgelopen jaren laten weten het niet eens te zijn met de auto vergunningen in hun wijk. Toch word dit nu doorgevoerd. Het lijkt Rusland wel te worden hier. De staat bepaald en wij slikken.

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [H](#), [I](#), [N](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0873** Er is geen enkele logische motivatie voor betaald parkeren in onze wijk. We wonen niet in de binnenstad waar het vanzelfsprekend is dat auto's daar geweerd moeten worden.

**Reactie college:** [C](#), [N](#)

**Aanpassing:** Ja

**0874** Ik ben woonachtig in de Raafstraat in de Vogelbuurt. Wanneer ik thuis kom met de auto kan ik deze ongeacht het tijdstip zeer regelmatig gewoon voor de eigen deur parkeren of in de eigen straat. In onze straat hebben de meeste bewoners namelijk maar één auto, waardoor in onze straat geen parkeerdruk wordt ervaren. Ondanks dat er regelmatig tweede auto's en bedrijfswagens van mensen uit omliggende straten in onze straat geparkeerd staan. Een goede optie zou naar mijn idee dan ook zijn om de eerste vergunning gratis te laten zijn en voor de tweede een hoge prijs te vragen. Pas dan zal er meer plek in de omliggende straten gaan ontstaan zodat er niet meer in onze straat geparkeerd hoeft te worden. Daarnaast wordt er gesproken over het parkeren op hoeken. Naar mijn mening is er altijd wel een plekje te vinden maar mensen zijn te lui om een stukje te lopen en parkeren waar ze denken dat het ook maar enigszins kan. Parkeervergunningen zullen er niet voor gaan zorgen dat dit verbeterd. Net als dat mensen een tweede auto en bedrijfsauto blijven behouden. Er zullen geen plekken vrij gaan vallen maar ondertussen kan de gemeente wel wat extra geld in de gemeentekas verwachten. De bewoners met één auto worden op kosten gejaagd dankzij de bewoners met twee auto's en bedrijfsauto's. Ook het idee om fietsenstallingen te gaan plaatsen is in onze straat echt onnodig. Iedereen heeft een achterom of voortuin waardoor er geen fietsen op de stoep staan. Ik vraag mij echt af wat de werkelijke reden is voor het invoeren van betaald parkeren in onze wijk. Al met al kunt u wel opmaken uit mijn verhaal dat ik geen voorstander ben van de invoering van betaald parkeren in onze wijk, en velen met mij.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [E](#), [G](#)

**Aanpassing:** Nee

**0875** De invoering van parkeervergunningen in Haarlem is op zich nog te verantwoorden. Wel vind ik dat bewoners kosteloos voor de eerste auto hun vergunning dienen te verkrijgen. De tweede auto mag uiteindelijk best voor betaald worden. De opbrengst van de parkeergelden zouden kostendekkend moeten zijn. Daarnaast lijkt het me logisch dat er een goede bezoekersregeling komt.

**Reactie college:** [G](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0876** Vondelweg ondanks tegenover het ziekenhuis alrijd volop parkeergelegenheid nooit zoeken geen parkeerdruk

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0877** Goedemorgen,

Parkeerbelasting in een wijk ver van het centrum vandaan? Waar veel oudere mensen wonen die hun autootje de hele dag voor de deur hebben staan. Of de mensen die thuiswerken?

Er is hier nooit een parkeerprobleem, sterker nog een overschot aan vrije plekken. Zeker overdag 60% leeg. Het zijn alleen auto's van bewoners of hun visite. Gaat u deze mensen belasten?

Wij kunnen onze auto altijd voor de deur parkeren.

De stoepen zijn altijd toegankelijk voor rolstoel of rollator (Martha Flora huis hier in de straat).

Kinderen spelen vrij op straat, want er rijdt bijna geen verkeer.

Je creëert op deze manier juist een probleem van. Het parkerende publiek verplaatst zich naar het eind vd straat, daar begint Aerdenhout (gemeente Bloemendaal), onbetaald parkeren. Dat wordt daar vast erg druk met parkerende visite of tweede auto's van bewoners uit de Duinwijk of sporters van Alliance22. En dan zijn er nog meer parkeerplekken vrij in onze wijk en een overschot aan parkeerdruk in Aerdenhout.

De enige meerwaarde is dus de meerwaarde voor de gemeente Haarlem, geld in de lade.

Hartelijke groet,

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [D](#), [E](#), [N](#)

**Aanpassing:** Ja

**0878** Goedemorgen Gemeente Haarlem,

In plaats van voor de bewoners zijn jullie momenteel Haarlem aan het verloochenen. De gemeente geeft disinformatie aan de bewonder over haar beleid. Betaald parkeren is niet de oplossing van het lokaal probleem, echter zorgt voor het verschuiven van het probleem, tot het moment dat de gehele stad betaald parkeren is. Dit is niet ten gunste van de bewoners, zelfde aantal parkeerplekken, zelfde aantal voertuigen, echter je moet er nu voor betalen, zodat de gemeente kas gevuld wordt en er weer meer Boa's kunnen worden aangenomen om het betaald parkeren te handhaven. Men vergeet de vereenzaming van bewoners, minder bezoek, verarming van de MKB, men gaat niet meer naar de winkel, nog meer ambtenaren ipv verbeterde leefbaarheid van de bewoners.

Foutief vooraf gecoördineerde schijn onderzoeken hebben geleid dat er in Haarlem echt een opstand komt als betaald parkeren wordt uitgebreid. Mensen



accepteren deze praktijken niet meer !!

Verbeter de wegen, zorg voor meer parkeerplaatsen, zorg voor betere uitvalswegen vanuit Haarlem naar de A9. Het is een schande dat er iedere ochtend en avond zoveel files rondom de Waarderpolder zijn. Haarlem bestaat, omdat er mensen wonen en met name werken! Om dit in stand te houden, moeten we stoppen met de inhaligheid van de gemeente en de bewoners, die werken en een auto hebben, belonen in plaats van beboeten.

**Reactie college:** [B, D, E, F, K, P, Q](#)

**Aanpassing:** Nee

**0879** Waar ik woon je zit niet eens dicht bij de stad je moet minimaal 20 min lopen en dan betaald parkeren in voeren in heel haarlem ze zijn van de pot gerukt en maar halen maar als je zegt dat de bestrating helemaal kapot is gereden sturen ze iemand op een fiets om te kijken en dan word er gezegd er is geen schade de gemeente is gek aan het worden er zijn al genoeg auto's waar de schade aan onderkant beschadigd is

**Reactie college:** [N](#)

**Aanpassing:** Nee

**0880** Ontvangen op 23-10-2022: Als er bij deze mensen die geleerd hebben??? Belemmeren Nu dat velen niet bezoek krijgen hier door.BIJ deze bedankt Bestuur van Haarlem.OM eens zaam te worden helpen JULLIE goed mee .Maar je geleerd en weining op geslagen zal maar zeggen.denken Denken Denken leer dat eens wat door U nu DE OUDEREN geen of bijna geen aanloop meer krijgen Bedankt

Ontvangen op 21-11-2022: U laat de Oudjes stikken kunnen niet meer overal pakeren zo dat ze niet meer naar hen kinderen kunneen.Of anders om.met de fiets /bus /lopen gaan slecht.Auto gaat nog goed . Maar JULLIE Bedankt Bestuur van haarlem en dat dat ook niet meer kan.

**Reactie college:** [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0881** Onze reactie in één woord: schandalig!

Wij wonen in het Oosterduin en hier is helemaal geen sprake van een "parkeerprobleem". Het is gewoon een melkkoe voor de gemeente Haarlem, een schandalige manier van extra belasting gelden op te halen.

Ik denk dat het beste is dat de "Duinwijk" waar de wijk "Oosterduin" onder valt, gewoon naar de gemeente Bloemendaal overgaat. De Randweg is dan ook meer een logische grens tussen beide de gemeenten. Misschien moeten we hier maar een petitie voor opstellen en gewoon de grenzen verleggen!

Wij zullen verder de onderbouwing van dit onzinnige parkeerbeleid opvragen middels een WOB verzoek bij de gemeente Haarlem. Wij kunnen ons namelijk niet voorstellen dat de gemeente Haarlem een goed gemotiveerde onderbouwing kan geven voor het uitbreiden van betaald parkeren naar de wijk Oosterduin, anders dan het genereren van extra inkomsten voor de gemeente!

**Reactie college:** [C, F](#)

**Aanpassing:** Ja

**0882** Ik woon in het Vondelkwartier en kan in mijn eigen straat in 99 van de 100 keer parkeren. Wel staan aan 2 kanten de auto's met 2 wielen op de stoep maar er is voldoende ruimte voor rolstoelers en mensen met kindwagens om op de stoep te lopen. Daarmee zijn de argumenten vóór invoering naar mijn mening weerlegd.

Ik ben dus tegen de invoer van betaald paarkeren, temeer omdat de gemeente eerst bij bewoners peilt of ze betaald parkeren willen (niet dus!) en

vervolgens toch wil overgaan tot invoering! Waarom vragen als de uitkomst al van tevoren vastligt?! Dit is zeer ondemocratisch en mag daarom niet zo uitgevoerd worden!

**Reactie college:** [A](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0883** Wij zijn tegen de invoering van betaald parkeren. We geloven niet dat dit zorgt voor betere beschikbaarheid van parkeerplekken en dit het (huidige) of toekomstige autobezit zal beperken. Juist in deze tijden waarop alleen al zoveel duurder wordt en het besteedbaar inkomen afneemt voelt het onjuist dat de gemeente op deze manier hun inkomsten wilt vergroten.

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0884** Waarom zou je deze buurt betaald parkeren maken. Het is hier niet druk, is geen winkel gebied. Alleen mensen die hier wonen parkeren hier. Wat wil de gemeente hiermee bereiken? Extra inkomsten?

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0885** Ik maak me zorgen over het ontvangen van bezoek bij de nieuwe regeling. Ik heb veel vrienden en familie die niet in Haarlem wonen en aangezien openbaar vervoer bijna niet bestaand is hier ( ik woon op de Verspronckweg) kan ik dus geen bezoek meer ontvangen in mijn eigen huis, tenzij ik, of mijn bezoek, diep in de buidel tast.  
Ik ben weduwe en het ontvangen van bezoek is heel belangrijk voor mij.  
Als ik dit niet meer kan doen om financiële redenen, word ik min of meer gedwongen om te gaan verhuizen.....

**Reactie college:** [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0886** Beste burgemeesters en wethouders,  
Het is mij vrij onduidelijk waarom het betaald parkeren zou moeten worden ingevoerd in Delftwijk of in de Vogelenbuurt in Haarlem Noord (misschien nog wel meer wijken). In deze twee specifieke wijken worden namelijk alleen auto's geparkeerd van de bewoners die hier wonen. Wat het gevolg ervan is, is dat veel gezinnen veel geld moeten betalen om hun auto voor hun eigen deur te mogen parkeren!!!! En op het moment dat er iemand op bezoek komt of je geeft een verjaardag dat je hier heel goed op moet letten dat de auto van je gast(en) wordt aangemeld of dat er geld betaald moet worden, anders hebben zij een dikke boete!!!! Het leefgenot wordt er zo niet aangenamer op. Het is ook niet zo dat het dan minder druk zal worden met auto's, omdat het alleen om de auto's gaat van de bewoner zelf zoals ik al eerder aangaf. Betaald parkeren heeft naar ons idee alleen zin als een deel van de buurt gewild is om te parkeren om ergens te kunnen winkelen oid.  
Daarnaast zijn wij erg blij met de oppas van onze ouders op onze kinderen, zo hoeven wij geen kinderopvang te betalen. Straks zullen zij/wij! twee keer per week geld moeten betalen, omdat ze hun auto hier parkeren. Terwijl er op die momenten heel veel plek is om te parkeren?!  
Wij hopen dat dit onzinnige idee van de baan gaat!! Wij waren erg blij dat we ons huis kochten zonder betaald parkeren.

Ik zie u reactie tegemoet,

Met vr. groet,

**Reactie college:** [A](#), [B](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0887** Het is volstrekt onnodig betaald parkeren in onze buurt in te voeren. Geen parkeer problemen, alleen bewoners die parkeren. Hoezo? Slechts spekken van de gemeente kas!
- Reactie college:** [A, F](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0888** Ben benieuwd wanneer parkeerdruk onderzoek is gedaan. Tijdens lockdown wanneer iedereen thuis werkt? Volgens de gemeente is het parkeerbeleid 'kostendekkend'. Daar zou ik wel een financiële onderbouwing van willen zien. Kom in contact met de bewoners en vraag of zij ook parkeerdruk ervaren en betaald parkeren als wenselijke oplossing zien. Ik ben bang dat dit beleid een mooie dekmantel is om financiële gaten te dichten. Gemeenteraadsleden, zorg voor draagvlak bij de bewoners. U vertegenwoordigt de bevolking waar u door gekozen bent.
- Reactie college:** [E, E, J](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0889** Oneens met deze beslissing. Mensen hebben behoefte aan parkeerplaatsen. Waarom creëren jullie niet juist meer gratis parkeerplaatsen voor de inwoners? Het stukje over de weggefallen parkeerplekken invullen met een leuke bloempot vind ik helemaal absurd. Met dit soort beleid jagen jullie ouderen en gezinnen weg uit het centrum. Eveneens jagen jullie de shoppers weg. Ik vrees voor de toekomst van Haarlem. Wordt het een stad zoals Amsterdam? Het centrum een attractiepark voor toeristen en de echte bewolking die wegtrekt?
- Reactie college:** [K, Q](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0890** Niet nodig volgens mij. Geen winkels hier in de buurt.
- Reactie college:** [A](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0891** Is het gecontroleerd of er genoeg plekken zijn volgens mij is dat dan in de corona tijd geweest toen iedereen thuis werkte. En als er parkeer problemen zijn , worden die dan opgelost door parkeergeld te heffen? Volgens mij is het geldklopperij . Mag dat van de Nederlandse wetgeving ? Jos Wienen op sodemieteren met dit beleid!!!
- Reactie college:** [B, E, F](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0892** Hierbij wil ik laten weten tegen de uitbreiding van betaald parkeren in de Amsterdamse Wijk te zijn. Mede wegens de inschatting dat de parkeerdruk hier hanteerbaar is.
- Reactie college:** [A](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0893** Dit is belachelijk! In deze tijden van crisis wanneer alles al duurder wordt, geen optie om ook nog parkeer kosten te gaan rekenen. Schaam je diep je gemeente Haarlem. Voer alsjeblieft dit besluit niet uit.

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0894** Belachelijk geld klopperij

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0895** Ik heb begrepen dat de gemeente in 11 wijken betaald parkeren wil gaan invoeren, dit terwijl bewoners duidelijk hebben aangegeven hier geen behoefte aan te hebben. Met deze wens wordt door de bewoners dus niks mee gedaan. Het besluit om betaald parkeren is onder andere genomen aan de hand van het parkeersdruk onderzoek van Trajan welke is uitgevoerd in coronatijd. Dit geeft dus een vertekend beeld aangezien op dat moment iedereen op last van de overheid thuis aan het werk was.

Uitkomst van enquetes/referenda worden door te gemeente naast zich neergelegd.

Wij wonen zelf in het vondelkwartier (vergierdeweg) en daar is helemaal geen sprake van parkeersproblemen. Misschien als de gemeente wat doet aan de parkeerplaatsen er meer ruimte ontstaat om te parkeren. Vooral op de vergierdeweg is de stoep zo scheef dat parkeren niet mogelijk is.

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0896** Met het invoeren van betaald parkeren in de door u aangegeven wijken zijn de volgende punten totaal niet meegenomen!!!

- dat de bewoners duidelijk hebben aangegeven zelf geen betaald parkeren te willen.
- dat de gemeente daarmee de wens van de bewoners aan haar laars lapt
- dat het parkeerdrukonderzoek van Trajan is uitgevoerd in coronatijd - dus op een moment dat iedereen op last van de overheid thuis moest werken en de scholen gesloten waren - en geeft dus per definitie een vertekend beeld
- dit besluit is niet genomen om de parkeerdruk in de desbetreffende wijken te verlagen
- dat het betaald parkeren wordt ingevoerd om de gemeentekas te spekken, daar is uw bevoegdheid niet voor bedoeld.
- dat de gemeente misbruik van haar bevoegdheid door de uitkomst van de eerdere enquêtes/referenda naast zich neer te leggen en haar eigen zin door te drukken, daar is die bevoegdheid bovendien niet voor bedoeld (détournement de pouvoir).

en verzoeken

Het besluit om betaald parkeren in te voeren in de bedoelde 11 wijken te heroverwegen en in te trekken.

**Reactie college:** [E](#), [E](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0897** Het is ondemocratisch om het betaald parkeren in alle buurten door te drukken, ook in die wijken waar de parkeerdruk niet hoog is. Anders dan in die wijken waar de parkeerdruk hoog is en het merendeel van de bewoners hier om vragen.

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [J](#)

**Aanpassing:** Nee

**0898** Afgelopen jaar ontving ik als bewoner van de Indische buurt een enquête van de gemeente over betaald parkeren in mijn buurt. Uitkomst hiervan was dat een meerderheid van de bewoners tegen betaald parkeren is. U zult begrijpen dat ik erg verbaasd was toen ik las dat het toch ingevoerd gaat worden. Waarom is deze enquête dan gehouden als er schijnbaar ook al besloten was het in te voeren? De kosten en de moeite hadden uitgespaard kunnen worden. Bovendien komt het op deze wijze het -toch al niet groeiende- vertrouwen in de politiek niet ten goede.

Ik begrijp de argumenten dat de stad steeds voller wordt. Dit ervaren mijn burens en ik natuurlijk iedere dag. Vanuit dat oogpunt snap ik ook de wens vanuit de gemeente daar iets aan te doen. Echter is de wijze waarop niet constructief.

Zeker in deze tijden van alsmat stijgende kosten zit niemand te wachten op verdere lastenverzwaring. Ik kan mij ook voorstellen dat een parkeervergunning voor de eerste auto kosteloos kan worden afgenomen? Dit zou voor veel mensen een vergunningstelsel al acceptabel maken.

Vriendelijkste groet,

**Reactie college:** [G](#), [H](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0899** Oosterduin is een wijk zo ver van het centrum vandaan. Zo onnodig om hier betaald parkeren in te voeren. Komt mij alleen maar over als geld klopperij van de gemeente. Laat ons gewoon vrij wonen en bezoek ontvangen!

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#), [N](#)

**Aanpassing:** Ja

**0900** Ik ervaar in mijn buurt Oosterduin geen parkeerdruk. Er is nooit zoveel parkeerdruk dat de begaanbaarheid in het geding komt en er is altijd voldoende parkeerplek. Ik snap ook niet zo goed waarom onze wijk gelijk getrokken wordt met de wijken aan de andere kant van de randweg. Ik kan me niet voorstellen dat er in onze wijk mensen gratis gaan parkeren als hun wijk wel betaald parkeergebied wordt. Daarvoor ligt onze wijk te ver bij andere wijken vandaan. Ik ben het daarom ook niet eens met het voornemen om betaald parkeren in te voeren in Oosterduin.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

**0901** Ontvangen op 17-10-2022:  
Geachte heer/mevrouw, Erg teleurgesteld ben ik over dat we uit de krant moeten vernemen dat jullie toch betaald parkeren willen invoeren. Afgelopen jaar was 72 procent tegen het invoeren van parkeer vergunningen. En we kregen ook het nieuws dat het invoeren van de vergunningen van de baan was. Nu heb ik contact gezocht met mevrouw [naam], omdat ik had vernomen dat er een nieuw team is opgezet, en die in 2024 de vergunningen toch door willen drukken, want zo komt het bij ons als inwoners van Haarlem wel binnen. Waar zijn jullie in godsnaam mee bezig. Gas, electra, boodschappen alles wordt duurder. Ik spreek nu namens mezelf, maar ik weet honderd procent zeker dat jullie nog heel wat weerstand van andere bewoners krijgen. Ik verneem graag een reactie van jullie.

Ontvangen op 24-10-2022:

Het betaald parkeren geeft ons geen garantie dat wij voor onze deur kunnen parkeren, en waarvoor betalen? Het aantal parkeerplekken blijft gelijk, sterker nog het worden er minder omdat er laadpalen neergezet worden, ook zonder overleg. Het parkeer probleem komt niet van de bewoners zelf maar van mensen buiten af.

Sinds de cronje auto luv is gemaakt zijn hierdoor mensen genoodzaakt hun autos elders te parkeren, met als gevolg dat wij uit de Indische buurt de dupe ervan zijn.

Ik heb vernomen dat er na de vorige petitie een ander team is opgezet om het betaald parkeren toch door te drukken, rare gang van zaken, betaald parkeren nee, nee en nog eens nee

**Reactie college:** [B](#), [H](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0902** Wat is de reden van de betaaldparkeeruitbreiding? Alleen het geld? Ga dan maar bellen in auto en andere zaken handhaven. Lijkt me echt zinnig

**Reactie college:** [F](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

**0903** CAMPAGNE VOEREN EEN TEGEN EENZAAMHEID en dan dit !! Mijn broer woont in Haarlem Noord en heeft GEEN AUTO. Moet er voor bezoeker ook nog betaald worden. Hoeveel ouderen zullen nu nog minder of helemaal geen bezoek meer krijgen!  
En dan ook nog digitaal

**Reactie college:** [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0904** Betaald parkeren is niet de oplossing voor het probleem!

**Reactie college:** [B](#)

**Aanpassing:** Nee

**0905** Ik ben tegen betaald parkeren in het Haarlemmerhoutkwartier omdat er in de praktijk geen tekort aan parkeerplaatsen is maar eerder ruim genoeg. Wij zien het vooral als inkomsten voor de gemeenten. Voor onszelf is het kostenverhogend en ook voor bezoekers is het onnodig.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [F](#)

**Aanpassing:** Ja

**0906** Wij wonen aan de rand van Haarlem ver van het centrum. Ik snap werkelijk waar echt het nut niet van het invoeren van het voorgestelde parkeerbeleid. Alleen bewoners parkeren hun auto in de straat waar zij wonen er is geen overlast van bezoekers vanuit de stad.

Ik stel voor om eerst de stoepen goed aan te pakken omdat zeker niet overal geparkeerd kan worden omdat de stoep stuk is. Ook zijn er stukken waar parkeren wordt gehinderd door niet efficiënte opstelling van bomen en lantaarnpalen (lantaarnpaal verplaatsen?). Een andere optie is wellicht op andere plaatsen parkeerplekken te creëren. Een klein stukje lopen is voor mij geen probleem.

Betaald parkeren lost het probleem niet op aangezien er alleen bewoners parkeren ook zal dit beleid het hebben van een auto niet ontmoedigen maar alleen de gemeentekas spekken.

Ik hoop dat gemeente Haarlem dit keer wel naar zijn inwoners luistert en niet net als het project sleeve huize ook op de Vergierdeweg het uiteindelijk zijn zin doordrukt.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [F](#), [K](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

**0907** Ik ben het niet eens met de conclusie dat er sprake is van parkeerdruk als 85% van de parkeerplaatsen bezet is. Dan zijn er in een straat als de mijne nog 6 van de 40 plaatsen vrij. Dan hoeft ik nog geen 50 meter van mijn huis af te parkeren. Daarnaast is parkeerbeleid iets dat je prima kunt voorleggen aan de bewoners die er wonen. Hebben ze veel overlast door parkeerdruk dan zullen ze instemmen, maar aan onze wijk is niks gevraagd. Er wordt voor ons bedacht dat er overlast is.

[Reactie college: A, J](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0908** Geacht college, geachte leden van de Raad,

ik sta zeker niet afwijzend tegenover het invoeren van parkeervergunningen in 11 woonwijken van Haarlem. De parkeerdruk wordt alsmaar groter, en er wordt inmiddels zelfs schaamteloos voluit op trottoirs geparkeerd, op veel plekken. (dus niet met 2 wielen op de stoep, wat ik me nog wel kan voorstellen, soms, maar met 4 wielen, en ook rustig in het gras van een pleintje of plantsoen...te gek voor woorden) Dat dat laatste trouwens niet gehandhaafd wordt vind ik uiterst vreemd, maar dat even terzijde. De petitie tegen betaald parkeren die je nu om de oren vliegen zal ik dus NIET mede-ondertekenen. Wél hoop ik dat het ontmoedigen van autobezit, zeker als het tweede of zelfs derde auto's in één huishouden betreft, én het leefbaarder maken van de woonwijken de belangrijkste drijfveren voor de gemeente zijn om dit stelsel op uitgebreide schaal in te voeren. Verder zou ik erop willen wijzen dat het draagvlak wellicht wat groter zou worden als de gemeente i.p.v. het OV (stadsbussen) steeds verder in te perken juist zou uitbreiden. Het is natuurlijk wél raar dat je aan de ene kant autobezit (terecht) wilt ontmoedigen, maar aan de andere kant het meest voor de hand liggende alternatief, dus goed OV, inkrimpt. Misschien niet geheel de 'schuld' van de gemeente, maar ik zou me kunnen voorstellen dat een gemeente wél alles op alles kan zetten om voor goed OV binnen de stadsgrenzen te zorgen, en misschien zelfs daarbuiten (afspraken met de NS? er is ook wel e.e.a. uitgekleeft op dát gebied) Kortom, ik ben vóór betaald parkeren in ál die woonwijken die nooit gebouwd zijn op zóveel auto's. De openbare ruimte is van iedereen en niet alleen van autobezitters. Dus mijn zegen hebt u... voor de goed orde: wij hebben ook een auto en die kunnen we nog steeds meestal goed kwijt, in onze wijk, maar desondanks zie ik het aantal auto's ook hier toenemen, dus onleefbare situaties vóór zijn lijkt me een goede zaak!

met vriendelijke groet,

[Reactie college: M](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0909** Verschuiven van parkeergedrag door dit beleid naar wijken waar niet betaald wordt, en schandelijk in deze tijd waarin mensen al zoveel in moeten leveren, echt niet sociaal

[Reactie college: D, H](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0910** Ik vind dat de buurt beslist

[Reactie college: J](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0911** Dit lost totaal niets op, behalve een mooie extra inkomstenbron voor de gemeente Haarlem. Met een parkeervergunning ben je nog steeds niet zeker van een parkeerplaats. Ik stem dus tegen parkeervergunningen.

[Reactie college: B, F](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0912** Ik ben erop tegen om parkeergeld te vragen. Volgens mij creëert U geen extra parkeer plaatsen. het heeft geen zin om een. enquête te houden om vervolgens tegen de wil parkeer geld in te voeren.

[Reactie college: I, K](#)

**Aanpassing:** Nee

**0913** Ik vind dit geen goed idee. Zo wordt werken voor mij amper haalbaar. Mijn werkgever zegt "ga maar fietsen" ik kom met 20/25 minuten met de auto. Laat staan de fiets... ik hoop dat jullie daar rekening mee houden. Buiten dat is het belachelijk veel geld.

**Reactie college:** [G](#), [O](#)

**Aanpassing:** Ja

**0914** Het invoeren van betaald parkeren gaat vooral zorgen dat de inwoners meer geld betalen aan de gemeente, en mogelijk minder goed budgettair uit gaan komen einde maand. We zijn zelf bewust wat buiten het centrum gaan wonen met de reden van vrij parkeren.

**Reactie college:** [H](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

**0915** Voor het invoeren van betaald parkeren in onze wijk bestaat geen draagvlak. 72% stemde nog dit jaar tegen het invoeren ervan omdat breed wordt erkend dat het probleem daarmee niet wordt opgelost. Het is frustrerend te zien hoe geld bij de gemeente wordt weggegooid aan onderzoeken die worden genegeerd. Om dan vervolgens de burgers nog meer belasting te laten betalen met parkeergelden om dat soort kosten te dekken.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0916** prima actie om iets te doen aan de parkeerdruk. ik begrijp echter niet waarom voor de eerste auto op een huisadres betaald moet worden? op mij komt dit over als een nieuwe manier van de gemeente om baten te genereren over de rug van de inwoners van haarlem, we krijgen hier immers niets voor terug. daarom: hef geen kosten voor de eerste auto, en voer het betaald parkeren in voor adressen die meer dan 1 auto in de wijk willen parkeren.

**Reactie college:** [E](#), [G](#)

**Aanpassing:** Nee

**0917** Ik hoor dat er betaald parkeren komt in de Kamerlingh Onnesstraat e.o. en wil hier bezwaar tegen aantekenen. Als de reden is dat er teveel auto's zijn en daardoor parkeeroverlast ontstaat, klopt dat niet. In de ruim zes jaar dat ik hier woon, heb ik, ongeacht het tijdstip, precies twee maal niet in de eigen straat kunnen parkeren. Er is altijd een plek. Het lijkt mij dus volledig onnodig om bewoners in deze zware tijden met nog meer kosten op te zadelen.

**Reactie college:** [A](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0918** Oneens met deze maatregel. Er worden hier gigantische flats gebouwd zonder voldoende parkeergelegenheid (bijvoorbeeld eronder) te realiseren. Wij kunnen altijd parkeren, zelfs midden in de nacht (dan wel 2 straten verder). Er wordt niks gedaan aan alle scheef liggende stoeptegels of de snelheid waarmee mensen door de wijk rijden (Slachthuisstraat bijvoorbeeld) maar als het geld oplevert dan willen ze wel wat. Niks met veiligheid te maken. Het probleem van auto's met knipperlichten blijft altijd bestaan. Als je geen eigen parkeerplaats hebt dan zet je de auto even voor de deur met de alarmlichten aan zodat je even de boodschappen of wat anders kan laden en lossen. Dit zorgt amper voor hinder, laat staan dat het de veiligheid in het geding brengt. Onzin dus.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee



**0919** Ik vind het onbegrijpelijk dat een tweede auto per adres zo zwaar belast wordt. Dan moet mijn schoonzoon opeens ongelooflijk veel betalen. Hij woont zelfstandig op de bovenste verdieping

**Reactie college:** [G](#)

**Aanpassing:** Nee

**0920** Belachelijk plan. De auto is blijkbaar de sluitpost van de begroting. Laat de bewoners maar weer betalen of we nog niet genoeg overal al belasting moeten betalen. Schandalig dit beleid. ECHT WEER GROENLINKS OM IEDEREEN DE AUTO UIT TE KRIJGEN!!! 😡😡😡

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0921** Beste coalitiepartijen,

Ik verwonder mij ten zeerste over de invulling die u geeft uit de verworven inzichten als gevolg van participatie en overleg met de buurten waar u participatie en inbreng heeft gevraagd en waar de uitslagen van de referenda het tegenovergestelde laten zien van wat u nu als beleid wilt invoeren. Kwalijk acht ik het dat u doet voorkomen alsof betaald parkeren gelijk staat aan het oplossen van de inwoners die last ervaren van parkeeroverlast. Hiermee poogt u de nuance weg te nemen die tot mogelijke breedgedragen constructieve oplossingen kan leiden en zet u buurtgenoten tegen elkaar op. Door vrijwel direct na deze referenda in uw coalitie besprekingen het tegenovergestelde besluit door te voeren geeft u juist blijk van minachting van de mening die de betreffende inwoners hebben rondom dit vraagstuk. Dit is zeer kwalijk te noemen wanneer u zichzelf nog als volksvertegenwoordiger durft te beschouwen en tast de geloofwaardigheid van de gemeente ernstig aan. Ik hoop dat u de petitie en de kritiek van deze betrokken inwoners ter harte neemt en de uitslagen van de referenda respecteert en voortaan open, eerlijk en constructief met uw inwoners omgaat, zodat we met respect voor elkaar prettig kunnen samen wonen in onze mooie stad!

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0922** Ik geloof niet dat het aantal auto's gaat afnemen in mijn buurt. De auto's die bij mij in de straat staan zijn van de bewoners en nodig. Dit gaat geen ruimte opleveren behalve geld in de gemeente kas. Wij zijn beide afhankelijk van een auto vanwege ons werk. Ik ben koelmonteur en verhelp storingen aan apparatuur in Haarlem. Mijn vrouw werkt in verschillende wijken voor de thuiszorg als flexkracht. Maar ik geloof niet dat onze mening telt. Dit is een geld kwestie en linkse waanzin.

**Reactie college:** [B](#), [F](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0923** De redenen voor het invoeren van betaald parkeren slaat kant nog wal, ik zie het meer als wederom de burgers te laten opdraaien voor het begrotings tekort van de Gemeente. In Haarlem zijn er al een heleboel mensen die met pijn en moeite hun (noodzakelijke) auto kunnen rijden en daar komt dit (naast de enorme brandstofkosten) ook weet even bovenop. Het invoeren van betaald parkeren verschuift overigens het probleem, de auto wordt geparkeerd in de volgende 'vrij' parkeren wijk en het vouwfietsje kom net zo makkelijk weer uit de achterbak. Nee Gemeente Haarlem, jullie geven geen barst om jullie burgers.... Ik ga maar even uitzoeken welke waanzinnige partijen voor dit onzinvoorstel gezorgd hebben, weet ik in ieder geval waar ik de volgende verkiezingen NIET op moet stemmen !!!  
Hulde Gemeente Haarlem .....

**Reactie college:** [D](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0924** Geld geld geld. Allea om die ambtenaren te spekken. Lost het wat op helemaal niets. Ergernis en meer eenzaamheid bij de ouderen. Maar goed klagen heeft toch geen zin want de niet in haarlem wonende ambtenaar doet toch waar hij zelf zin in heeft. Verteoiwen in politiek is weg landelijk provinciaal en gemeentelijk. Dieven zij. Jullie. .

**Reactie college:** [F](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0925** Er zijn wijken bij waar totaal geen problemen zijn met parkeren. Over de rug van de inwoners geld verdienen om andere dingen te kunnen bekostigen. De stad word op deze manier heeeel onaantrekkelijk voor mensen om naar toe te gaan. Maak eerst het openbaar vervoer veel beter en goedkoper want dat is nu geen optie. Mensen raken steeds meer geïsoleerd omdat visite krijgen steeds moeilijker word gemaakt. Eerst maak je het mogelijk dat iedereen een auto aan kan schaffen en nu worden we ervoor gestraft. Kijk eens naar het parkeerbeleid bij moskeeën waar overal auto,s worden “geparkeerd” maar daar doen we niets aan. En dat lost het betaald parkeren ook niet op. Mensen rijden met auto tot rand van de stad (pakeren gratis) en gaan verder op de fiets. Het “probleem” word alleen maar verschoven en niet opgelost. Allemaal Hoge Piefen met een auto met chauffeur die dit beslissen en hier geen last van hebben

**Reactie college:** [A](#), [D](#), [E](#), [M](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0926** Geachte mevrouw, heer,

Met verbazing heb ik kennis genomen van het voornemen betaald parkeren in onze wijk, het Haarlemmerhoutkwartier.

Persoonlijk heb ik, op een enkel moment tijdens wedstrijden van HFC na, nog geen parkeeroverlast ervaren. Meer nog, ik ervaar het als erg prettig dat bezoekers vrij kunnen parkeren. Er zijn ook bijna altijd voldoende parkeerplekken beschikbaar.

Het invoeren van betaald parkeren lijkt me dan ook niet de belangen van de bewoners, maar het spijzen van de gemeentekas als doel te hebben. Een zoveelste verdoken belasting, net als alle kosten voor vergunningen, documenten etc die de gemeente in rekening brengt. Kosten die bij elkaar opgeteld zeker kunnen meetellen.

Mijn verzoek is dan ook om af te zien van betaald parkeren in onze wijk.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#)

**Aanpassing:** Nee

**0927** Laat het parkeren van de eerste auto vrij, begin met het belasten pas bij een tweede auto. Geef bezoekers een blauwe zone van 2 uur.

**Reactie college:** [G](#), [K](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0928** CAMPAGNE VOEREN EEN TEGEN EENZAAMHEID en dan dit !! Mijn broer woont in Haarlen Noord en heeft GEEN AUTO. Moet er voor bezoeker ook nog betaald worden. Hoeveel ouderen zullen nu nog minder of helemaal geen bezoek meer krijgen.! En dan ook nog digitaal aan en afmelden. Denkt U nu echt dat de ouderen onder ons het bedrag voor parkeren voor bezoek per jaar kunnen betalen en ook ook met het digitale gebeuren om kunnen gaan? Om over privacy niet te spreken als er per kenteken aangemeld moet worden. Ben zelf ook al op leeftijd en fietsen of te ver lopen is niet aan de orde. Op bezoek gaan kan nu nog met de auto voor die paar jaartjes. HARTELIJK DANK de ouderen aan de

kant te schuiven op,deze manier.

[Reactie college: P](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0929** Bezwaar tegen betaald parkeren in woonwijk Haarlem Zuid-West. Geen noodzaak toe. Alleen bewoners parkeren hier. Min. 1 auto en 1 bezoeker moet toegestaan zijn voor goede woonomgeving.

[Reactie college: A](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0930** Ik heb bezwaar tegen betaald parkeren in woonwijk Haarlem Zuid-West. Ik zie geen noodzaak toe. Alleen bewoners parkeren hier. Minimaal 1 auto en 1 bezoeker past prima - én moet zodoende toegestaan zijn vrij van parkeerregelingen - binnen een prettige woonomgeving.

[Reactie college: A](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0931** Ik woon in de Gijsbrecht van Aemstelstraat. Totaal geen probleem met parkeren. Ik ben dus tegen betaald parkeren in welke vorm dan ook. Belachelijk.!

[Reactie college: A](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0932** Wij hebben een enquête gehad over betaald parkeren in onze buurt(Indische buurt/Atjehstraat), daar heeft het merendeel van de bewoners negatief op gereageerd. Groot is onze verbazing dat er nu toch besloten is om betaald parkeren in de buurt in te voeren. Wordt er niet naar ons geluisterd en onze wensen gerespecteerd? Wat heeft het voor nut om deze enquête te houden als er toch niets mee gedaan wordt. Is het om ons zoet te houden en zand in de ogen te strooien? Is het alleen maar om geldelijk gewin om de gemeente kas te spekken? Het vertrouwen in de gemeenteraad wordt hier drastisch onderuit geholpen. Zijn het van die ego-trippers die hun zin willen doordrijven? Ik ben hier zeer verbolgen over en met mij vele buurtbewoners. Ik vraag u nog eens goed te kijken naar de uitslag van de enquête en uw mening bij te stellen, om het betaald parkeren hier niet in te voeren. Met vriendelijke groeten,

[Reactie college: F, I](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0933** Wij zijn tegen deze plannen! Herkennen ons niet in het beeld wat geschetst wordt en voelt als een manier voor de gemeente om flink geld te verdienen.

[Reactie college: A, C, F](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0934** Belachelijk. Dit is weer een vorm van geldklopperij. Belast alleen de tweede auto. Nu het ov steeds verder uitholt kan je bijna niet zonder eigen vervoer.

[Reactie college: F, G, O](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**0935** In de gedeelte van het houtvaartkwartier bij de Thomsonlaan, Prof. Van der Waalstraat, Kamerlingh Onnestraat, Faradaystraat, Ohmstraat, Snelliusstraat (vanaf de Pijlsaan t/m Haarlem hoog!) hebben wij geen last van parkeren overdag maar ook niet 's avonds/nachts, ondanks aanwezige school en

gezondheidscentrum! Er zijn dagelijks in deze straten lege parkeerplaatsen te vinden, ook zelf in de Lorentzkade!

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0936** Wij zijn tegen het invoeren van het betaald parkeren in het Ramplaankwartier. Er gaan echt niet minder auto's komen en voor eventuele bezoekers geeft het veel gedoe met vergunningen

**Reactie college:** [B](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0937** Persoonlijk begrijp ik de beredenering niet waarom er nieuwe parkeerzones van kracht moeten worden. Er wordt gezegd dat dit parkeeroverlast en drukte in de stad moet voorkomen, maar dat wordt hiermee niet bereikt. Dit neigt meer naar een melkkoe, dan dat het problemen oplost. Onze wijk (Amsterdamsebuurt) staat vol met foutparkeerders juist OMDAT er te weinig plekken direct voor de deur zijn en er geen handhaving is. Ik kan mij prima vinden om het aantal plekken te verminderen, als daardoor de veiligheid hoger wordt en meer plek voor groen en parkeerplekken voor fietsen komen, maar niet als het puur gaat om geld verdienen. Maar door plekken weg te halen en parkeervergunning in te stellen zie ik niet hoe die foutparkeerders opeens gaan verdwijnen. Onze wijk is overdag vrijwel helemaal leeg. Dat impliceert dat de bewoners overdag dus UIT Haarlem vertrekken. Dus een aanname zou zijn dat de wijken aan de oostzijde van Haarlem zijn niet de wijken die problemen veroorzaken in de stad of richting Overveen/Heemstede-zijde. Ik ben helaas de inlogcode van de enquête over veiligheid en verkeer kwijt geraakt die gisteren bij ons in de bus lag, maar dat sluit perfect aan bij dit. Als jullie auto's willen ontmoedigen dan zal je toch echt eerst moeten zorgen dat de fiets en loop infrastructuur heel veel beter is. De fietspaden zijn soms van erbarmelijke staat, de fietsroute naar Amsterdam west is ook nog lang niet zoals beloofd en fietsers staan vaak onnodig lang voor het stoplicht te wachten ten bate van auto's. Om over stoepen en versleten VOP's maar te zwijgen. Ik heb een paar jaar in Tilburg gewoond en verlang weer naar hoe het daar geregeld is qua infrastructuur (op andere vlakken scoort Haarlem een stuk hoger dan Tilburg overigens hoor :-)).

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [L](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee

**0938** Betaald parkeren in C is te duur.  
Wees nu verstandig in deze moeilijke tijden en komende tijden.  
Voorstel: C 70 per jr / D 50 per jr

**Reactie college:** [G](#), [H](#)

**Aanpassing:** Ja

**0939** Een recent uitgevoerd onderzoek heeft aangetoond dat het ov niet op orde is.  
Er zich meer eenzaamheid gaat voordoen als mensen niet normaal bezoek meer kunnen ontvangen  
Het is een inbreuk op de privacy en ga zo maar door  
Mensen die zich genoodzaakt voelen hun auto weg te doen omdat ze het zich niet meer kunnen veroorloven  
Waar zijn jullie mee bezig in plaats van geld binnen harken denk is aan jullie inwoners in plaats van inkomsten.  
We betalen al genoeg.

**Reactie college:** [E](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**0940** Wij zijn tegen betaald parkeren.

In de bomenbuurt is een parkeerplaats vinden geen probleem.  
Betaald parkeren geeft alleen maar kosten.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0941** Ik, wij, zijn absoluut tegen de invoering van 'betaald parkeren' in onze straat.  
Er is in onze straat voldoende parkeergelegenheid/-ruimte.  
Ook in de omliggende straten is er nimmer sprake van parkeerdruk.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**0942** Goedendag, wij zijn woonachtig in het Ramplaankwartier (deel uit makend van Duinwijk). Ik las op uw site dat er in onze wijk betaald parkeren komt. Het Ramplaankwartier ligt aan de rand van Haarlem. Alleen al hierom is het onnodig om hier betaald parkeren in te voeren. Wij ondervinden totaal geen overlast, ook niet van "vreemde" auto's vanuit andere wijken waar betaald parkeren een feit is. Er is 1 iemand in onze straat waarvan ik weet dat hij wel overlast ondervindt omdat hij soms 20 meter verder naar zijn auto moet lopen. De meesten hebben er volgens mij totaal geen moeite mee om, al was het maar 50 tot 100 meter, naar hun auto te moeten lopen. Dus graag GEEN betaald parkeren in onze wijk. Bovendien is door de (onbebouwde) Vlaamseweg een soort buffer tussen het Ramplaankwartier en de rest van de stad.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [N](#)

**Aanpassing:** Ja

**0943** Geacht gemeentebestuur,

Ik vind het ridicuul om het nieuwe parkeerbeleid in de wijk Oosterduin door te voeren. Er is hier namelijk helemaal geen parkeerprobleem en dat zal ook niet ontstaan want er gaat hier geen nieuwbouw plaatsvinden en we liggen te ver van het centrum, en achter de randweg, om overlast te kunnen krijgen van parkeeruitstraling van de stad. We willen het houden zoals het nu is en niet met oneigenlijke heffingen belast worden. Dat zou slecht bestuur zijn.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [N](#)

**Aanpassing:** Ja

**0944** Ik ervaar geen parkeeroverlast in de wijk, dus ik ben tegen invoering van betaald parkeren in de wijk Oosterduin.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

**0945** Ik ben tegen het plan.  
In onze wijk Oosterduin is geen enkel parkeerprobleem.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

**0946** Compleet verrassend dit beleid! We begrijpen er niets van! Waarom t oosterduinkwartier betaald parkeren? Heeft de gemeente geld nodig? Mensen die naar de stad willen komen écht niet in onze wijk parkeren!

---

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [F](#)

**Aanpassing:** Ja

---

**0947** Er is bij ons in de wijk (Oosterduin) geen parkeerprobleem. Ik vind een parkeervergunning bij ons in de wijk overbodig. Er is nl geen probleem.

---

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

---

**0948** Betaald parkeren waar nodig prima maar in onze wijk ervaren wij geen (te) hoge parkeer druk en ben daarom tegen invoeren van betaald parkeren.

---

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Nee

---

**0949** Geachte ontvanger,

In de wijk Oosterduin bestaat helemaal geen parkeerprobleem. Om nu betaald parkeren in te voeren in onze wijk is niet meer dan extra belastingheffing in een periode dat de lasten a.g.v. inflatie en energieprijzen de pan uit rijzen. Dit wordt dan door de Haarlemse politiek verkocht als 'mobiliteitsbeleid'. Heel bijzonder.

Dus tegen betaald parkeren in Oosterduin

---

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [F](#), [H](#)

**Aanpassing:** Ja

---

**0950** Ik ben tegen betaald parkeren in Oosterduin .  
In deze wijk is het beslist niet nodig!

---

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

---

**0951** LS,

In de wijk waarin ik woon (Oosterduinwijk) ervaar ik geen hoge parkeerdruk. Daarom vind ik invoering van betaald parkeren onwenselijk; het is een oplossing voor een niet bestaand probleem.

HG,

---

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

---

**0952** Ik ben woonachtig in de wijk Oosterduin. In deze wijk is totaal geen overlast van te veel parkerende auto's. De wijk is ook niet in trek om te parkeren en vervolgens de stad in te gaan. Mijns inziens is het voor deze omgeving totaal onwenselijk en onnodig om betaald parkeren en vergunningen in te voeren. Wellicht dat nader onderzoek in deze wijk ook zal laten blijken dat er van enig overlast of te grote bezetting aan auto's geen sprake is.

---

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0953** Wat een schande! Jullie houden een referendium en lappen het resultaat dan nadien aan jullie laars. Hoe wil je zo nog geloofwaardig overkomen? Ik voel mij als burger niet gehoord.
- Reactie college:** [I](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0954** Geen betaald parkeren Ramplaankwartier---  
Hierbij dien ik mijn zienswijze op uw nota Uitbreiding betaald parkeren d.d. 11 oktober 2022 in, met vertrouwen in een (alsnog) deugdelijke rechtsgang conform de Algemene wet bestuursrecht (Awb).  
Wij zijn met zijn 2en hebben momenteel twee auto's die wij ontzettend hard nodig hebben voor ons werk. Mijn vriendin werkt op een locatie in zonder enige vorm OV en ik moet dagelijks langs klanten en heb een zakelijke auto.  
Onze "hoofdauto" is zelfs 100% elektrisch, hier heb ik destijds 2 jaar geleden voor gekozen als kost dit mij 500 euro extra per maand aan bijtelling en leasekosten!!  
Voor ons zou het vergunningen systeem ervoor zorgen dat wij ineens 450 euro plus 120 euro per jaar extra moeten betalen! Dit terwijl er voor ons overduidelijk geen enkele parkeerdruk wordt ervaren. Dit kunnen wij niet bekroppen.  
Wij werken super hard, maar door de inflatie, alle olopende kosten e.d. kunnen wij de extra kosten voor parkeren straks niet meer betalen!  
In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:  
- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;  
- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.  
Kortom, In onze wijk - Het Ramplaankwartier - Duinwijk - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd.  
Qua parkeerdruk: mocht het zo zijn dat er aan de randen, bijv. bij Loetje, of het Wapen van Kennermerland, meer parkeerdruk ontstaat door passanten/gasten etc. dan kan ik mij dat uiteraard voorstellen. Mocht er dan kan toch geen reden zijn om vergunningen dermate duur te maken voor de bewoners zelf? Als het enkel gaat om de parkeerdruk te verminderen daar waar nodig, geef gratis of tegen een heel laag tarief de vergunningen uit aan de bewoners. In ieder geval voor de 1 of 2e auto!  
Alvast dank, en hopelijk kunt mijn zienswijze meenemen bij het herbeoordeling.
- Reactie college:** [A](#), [C](#), [G](#), [H](#), [O](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0955** Wij wonen in buurtschap Oosterduin.  
Hier is het absoluut niet noodzakelijk en ongewenst betaald parkeren in te voeren.
- Wij wensen U veel succes met het parkeer beleid in Haarlem.
- Reactie college:** [A](#), [C](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0956** Overdag is er totaal geen parkeer probleem in het houtvaartkwartier. Ik zou 2e auto's in een gezin wel laten betalen en verder niet betalen voor bewoners/gasten overdag
- Reactie college:** [A](#), [G](#), [P](#)
- Aanpassing:** Nee

- 0957** Onze wijk Oosterduin kent geen hoge parkeerdruk of parkeerprobleem. Ook verwacht ik geen problemen als betaald parkeren wel ingevoerd wordt in naburige wijken, omdat de Randweg als buffer dient. Dus ik ben tegen de invoering van betaald parkeren in Oosterduin.
- Reactie college:** [A](#), [C](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0958** Ik kan me er in vinden maar vind het tarief in het ruime Houtvaartkwartier echt bizar € 420.
- Reactie college:** [G](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 0959** Onzin om in onze wijk ten westen van de Westelijke Randweg (Oosterduinkwartier) betaald parkeren in te stellen. Er zijn hier geen bedrijven/supermarkten die de parkeerdruk vergroten. Er is geen parkeerdruk in onze wijk!
- Reactie college:** [A](#), [C](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0960** Beste gemeente, In mijn woonomgeving (houtvaartkwartier/oosterduinkwartier) is absoluut geen sprake van overvolle parkeerruimte. Er is wat dat betreft dus ook geen grond voor de gemeente om dit beleid in deze buurt door te voeren. Ik ben dan ook tegen de uitbreiding betaald parkeren in dit gebied. Het is een heel slecht uitmelk-plan.
- Reactie college:** [A](#), [C](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0961** In deze buurt is geen sprake van een hoge parkeerdruk.
- Reactie college:** [A](#), [C](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0962** Om in het Oosterduinkwartier betaald parkeren in te voeren is volstrekt ridicuul. Er is NUL aan overlast vanwege de ligging van de wijk, en de opzet van de wijk en aantal bewoners en auto's. Het Oosterduinkwartier is enkel en alleen een doorgaande wijk voor verkeer uit Aerdenhout.
- Reactie college:** [A](#), [C](#)
- Aanpassing:** Ja
- 
- 0963** Ik ben het er niet mee eens en ben bang dat het gemeentebestuur het er alsnog doordrukt, zoals ze met vele dingen.
- Was mijn hoop al aan het verliezen in Haarlem, maar als dit wordt doorgedrukt, dan weten we dat ze niet luisteren naar hun inwoners, maar laten leiden door inkomsten.
- Wat is dit nou weer, "Uitbreiding betaald parkeren", ook richting Houtvaartkwartier, terwijl we afgelopen jaar ene referendum hier over gehad en de wijk tegen betaald parkeren is. Dit is weer typisch gemeentebestuur Haarlem, waarin ze zelf de problemen creëren en vervolgens zijn bewoners ervoor laten opdraven, omdat ze zelf hun begroting niet op orde krijgen. Want het is ook niet het probleem oplossen, het is gewoon geld vragen voor een auto. Mocht je echt een goede gemeente zijn, kom dan met een oplossing (en dus niet geen parkeerplaatsen bij nieuwbouw), in plaats van geld aftroggelen van je



bewoners. Zo verdien je respect, dit is de makkelijkste weg, terwijl 90% een auto nodig heeft voor hun werk of andere dingen. Echt puur mismanagement en het negeren van een referendum is dus ook puur schijndemocratie. Lijkt op Poetin gedrag, door een referendum uit te schrijven, naar waar niet wordt geluisterd. Ik kan hier zo slecht tegen, voelt puur als onrecht en ook door je eigen gemeente. Ik kom niet veel in opstand, maar als dit wordt doorgezet, dan zorg ik ervoor dat de Gemeente hier zoveel mogelijk last van gaat krijgen, want ik ben niet de enige. Ik hoop dat er wat wordt gedaan met de respons, ander is het alleen maar bevestiging van wat Haarlem de laatste jaren doet. Vooral doen en niet luisteren naar de bezwaren, stelletje struisvogels!

**Reactie college:** [B](#), [F](#), [I](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0964** In het centrum van de stad is het niet meer te doen qua parkeerplekken. 's Avonds zijn er gewoon geen plekken meer. Ik denk niet dat je met betaald parkeren het probleem oplost, het levert alleen meer geld op. Zijn er geen andere oplossingen?

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0965** Geld nodig? Dit heeft totaal geen zin. Wij hebben maar een auto en altijd plek voor de deur. Voor sommige mensen die niet begrijpen hoe je een auto moet parkeren hebben een opvoeding nodig. Teveel jonge mensen wonen graag dicht bij het centrum en hebben totaal geen boodschap om te betalen voor hun parkeerplaats en sommige mensen kunnen niet zonder hun auto. Betalen is onnodig en heeft totaal geen zin!

**Reactie college:** [A](#), [F](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**0966** GEEN BETAALD PARKEREN!!!!!!  
Er is GEEN parkeerdruk in onze wijk.  
Een belachelijk voorstel dus.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

**0967** Werkelijk onbegrijpelijk dat een gemeente meerdere malen een onderzoek doet, maar niet luistert naar de bewoners. In het verleden is er onderzoek gedaan en werd er aangegeven dit niet meer te doen. Begin dit haar toch weer een onderzoek met ( in de transvaalwijk een meerderheid die tegen de invoering van betaald parkeren is). Maar dit worst volledig genegeerd!!! Blijkbaar is dit voor de gemeente een nieuwe manier om hun eigen beleid ( of liever een slecht beleid) en extra inkomsten te genereren, net als het extreem verhogen ieder jaar van de onroerendgoedbelasting. Werkelijk ongehoord! Stemmen heeft dus blijkbaar geen enkel nut en zin meer?

**Reactie college:** [F](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**0968** Wat een absurd en idioot plan! Dit soort wanbeleid past niet als een mooie gemeente Haarlem en is niet de wens van haar bewoners! Gemeente doe waarvoor je aangesteld bent en vertegenwoordig de stem van de bewoners!

**Reactie college:** [J](#)

**Aanpassing:** Nee

**0969** Ik ben tegen invoering van betaald parkeren in Oosterduin, aangezien wij geen parkeerproblemen ervaren.

Reactie college: [A](#), [C](#)

Aanpassing: Ja

0970 Betaald parkeren in Oosterduinkwartier is volstrekt belachelijk. Er is hier totaal geen parkeerprobleem!

Reactie college: [A](#), [C](#)

Aanpassing: Ja

0971 Geen parkeerprobleem in onze buurt. En zijn voldoende parkeerplaatsen, zowel overdag als 's avonds. Een vergunningstelsel of betaaldparkeersysteem is derhalve onzinnig.

Reactie college: [A](#), [C](#)

Aanpassing: Ja

0972 Ik ben als bewoner van t Bomanshof zeer verbaasd dat er in onze wijk betaald parkeren moet komen. ik vraag u om dit besluit te herzien. Er is namelijk helemaal geen parkeeroverlast. Aangezien er geen winkels en scholen zijn en we ver af zitten van bijvoorbeeld het openbaarvervoer verwacht ik ook niet dat mensen hun auto bij ons in de wijk gaan parkeren om vervolgens met een ander vervoermiddel verder te reizen.

Reactie college: [A](#), [C](#)

Aanpassing: Ja

0973 Beste gemeente , wij zijn tegen betaald parkeren in onze wijk Oosterduin. Er speelt hier geen parkeer probleem.

Reactie college: [A](#), [C](#)

Aanpassing: Ja

0974 Hierbij geef ik mijn reactie op uw nota uitbreiding betaald parkeren d.d.11 okt. 2022. mijn partner en ik zijn 78 jaar oud en wonen al 54 jaar tevreden en gelukkig in de Stuijvesantstraat. Wij hopen dat dat ook blijft als u de plannen voor betaald parkeren doorzet in onze straat. De pensioenen worden minimaal verhoogd, de AOW ook minimaal , terwijl door al onze vaste lasten, het leven steeds duurder wordt. En dan ook nog extra kosten om in de straat waar je woont je auto, of die van je bezoek te parkeren.

U, als college van B&W, wilt betaald parkeren uitbreiden in 11 wijken, waaronder de wijk Schoterveenpolder. U schrijft dat u dat gaat doen om een groeiend probleem aan te pakken. Uw eerste genoemde probleem: omdat in veel wijken zoveel auto's geparkeerd staan dat alle parkeerplaatsen bezet zijn. Daar zijn de parkeerplaatsen toch voor? Denkt u echt als u betaald parkeren gaat invoeren dat opeens de parkeerplaatsen leeg blijven? Uw als tweede genoemde probleem: veel auto's zouden vaak op de stoep worden geparkeerd. ( in onze straat geen last daarvan) .Dat is natuurlijk niet de bedoeling! Maar daarop moet gehandhaafd worden! Als de parkeerwachters daar goede boetes voor uitschrijven en ook voor op de hoek geparkeerde auto's, brengt dat de gemeente heel wat geld in het laatje en zouden die mensen voortaan wel uitkijken! Daardoor wordt het in onoverzichtelijke situaties fietsen voor scholieren en het niet overal door kunnen van de brandweer en het niet kunnen gebruiken van de stoepen door de rolstoelgebruikers en de kinderwagens ook al opgelost. U schrijft ook ergens dat u hoopt dat er met deze maatregel meer parkeerplekken overblijven voor de bewoners. Hoe dan? en dat is toch niet nodig? En voor meer groen in onze wijk hoeft u het ook niet te doen. Wij hebben hier De Haarlemmer kweektuin, Het Zaanenpark, het sportveld Kleverlaan, speelterrein bij De kazerne, pleintjes zoals Het Bleekenbergplein, het Stuijvesantplein, Het Metdoornplein, het Elzenplein alles in de buurt. eigenlijk alleen maar financiële belangen voor u als gemeente Haarlem. .

Reactie college: [A](#), [B](#), [E](#), [H](#), [L](#), [P](#)

Aanpassing: Nee

**0975** Als bewoner van Oosterduin ervaar ik helemaal geen parkeerdruk in onze wijk. Dit was zelfs een van de selectiecriteria waarom wij in deze wijk zijn komen wonen. Ook zal door de ligging van onze wijk de parkeerdruk naar verwachting niet significant toenemen als betaald parkeren binnen de randweg wordt ingesteld. Tenslotte vind ik de gestelde tarieven voor de vergunningen buitensporig hoog. Zeker als je afhankelijk bent van twee auto's. Derhalve ben ik tegen het plan betaald parkeren zoals voorgesteld door de gemeente.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [G](#)

**Aanpassing:** Ja

**0976** Ik ben tegen betaald parkeren in de wijk Oosterduin, omdat wij geen enkel probleem ervaren met parkeren. Er is hier zelfs ruimte over.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

**0977** Wij ervaren in deze wijk helemaal geen parkeerproblemen die door betaald parkeren opgelost zouden moeten worden. En hebben dan ook in de wijk enquête "tegen" gestemd zoals 95% van onze wijk.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Nee

**0978** Dit is een reactie met betrekking tot het voorstel om betaald parkeren ook in te voeren in Duinwijk. Ik woon zelf in Duinwijk en ervaar geen parkeerdruk. Er zijn altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar en ik heb niet de indruk dat er auto's geparkeerd worden van bewoners uit andere wijken. Ik ben derhalve tegen de uitbreiding van betaald parkeren in Duinwijk

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

**0979** hallo het is belachelijk dit is alleen voor de gemeente om de kas te vullen dat is het, het is niet in belang van de bewoners je moet al genoeg betalen aan de gemeente en zie het nut er niet van met vriendelijke groet

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0980** Graag wil ik te kennen geven dat ik dit beleid een slechte zaak vind. Ik zie er namelijk geen oplossing in; alleen een oplossing voor een tekort in de Haarlemse begroting. Het is niet zo dat de bewoners in onze wijken minder auto's gaan rijden doordat er nu een parkeervergunning vereist wordt. Bewoners die een auto hebben, kunnen niet zonder, voor werk, of wat voor reden ook. De autolast zal niet of nauwelijks afnemen. De lasten zullen toenemen: er moeten borden worden geplaatst, er moet gehandhaafd worden, er moeten vergunningen gemaakt en gekocht worden en bewoners worden verder op kosten gejaagd. Een zinloze actie dus, die alleen maar meer gedoe en meer werk oplevert, verzonnen door bureautijgers die tot weinig creatievers in staat bleken. (Voor de context: ik ben geen autoliefhebber, stem al jaren links en groen, maar hier zie ik geen heil in)

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**0981** Ik ben tegen de voorgenomen plannen om in mijn wijk Oosterduin betaald parkeren in te voeren omdat ik hier geen enkel parkeerprobleem ervaar zoals omschreven in de documentatie Mobiliteitsbeleid. Daarbij zitten we in onze wijk Oosterduin ook ruim onder de 85% bezettingsnorm en ik zie geen enkele samenhang op dit gebied met de mogelijke problemen in andere wijken zoals het Ramplaankwartier dat enkele km verder ligt.

Reactie college: C

Aanpassing: Ja

**0982** Ik maak bezwaar tegen het invoeren van het parkeerbeleid in Duinwijk. Dit omdat er geen sprake is van overlast, niet van de van gilseschool, Life fit of Alliance. Tevens geldt dat indertijd bij de nieuwbouw van deze wijk de verplichting is vastgelegd om 1 auto op eigen terrein te stallen. tot op heden is in deze wijk geen last van parkeerproblemen.

Reactie college: A, C

Aanpassing: Nee

**0983** Betaald parkeren in dietsveld-vogelbuurt: Wij hebben in onze wijk geen bezoekers voor het centrum oid. Het zijn dus de auto's van de bewoners. Betaald parkeren lost dus niets op, jullie willen alleen geld verdienen. De meeste adressen hebben 2 auto, betaald parkeren gaat niet oplossen dat een plek op de hoek van de straat gebruikt wordt, als alles vol staat. Wil je meer parkeerplek creëren? Maak dan eerder een parkeerplaats bij de heksslootpolder/bij de woonboten.

Reactie college: B, E, K

Aanpassing: Nee

**0984** Geachte, Dit gaat natuurlijk helemaal nergens over en is pure diefstal. U gaat betaald parkeren invoeren terwijl wij er niets voor terug krijgen. Het verhaaltje dat in de toekomst meer groen en dergelijke komen is ook grote onzin want daar is hier geen ruimte voor. Dit is weer puur automobilisten pesten en geld ophalen. Het water staat veel mensen tot de lippen en nu ook nog dit?

O ja, en het is al besloten lees ik dus wat heeft het eigenlijk voor zin om te reageren?

Reactie college: E, H

Aanpassing: Nee

**0985** Ik ben tegen betaald parkeren in Duinwijk (oosterduinkwartier). Ik ervaar geen parkeerprobleem dus zie niet in waarom betaald parkeren in deze wijk ingevoerd moet worden.

Reactie college: A, C

Aanpassing: Ja

**0986** Wij (bewoners Dusartstraat) zijn tegen de invoering van betaald parkeren. In deze buurt totaal overbodig, altijd plek in de straat dus waarom hier geld voor vragen voor de gemeente kas. Totaal ongunstig voor de bewoners aangezien hier nooit overlast is van parkeren om naar de stad te gaan oid. Met vriendelijke groet

Reactie college: A, F

Aanpassing: Nee

**0987** Ongelooflijk slecht idee deze uitbreiding. Is alleen om de kas van de gemeente te spekken. Bij ons in de wijk staan alleen auto's van bewoners. Autobezit

ontmoedigen is prima, maar alleen bij een goed, betaalbaar alternatief. Ik kan nu niet zonder auto binnen een aanvaardbare tijd op mijn werk komen, ook omdat ik niet binnen kantoor tijden werk. Dit geldt ook voor mijn echtgenoot. Dit zal ons dus zeer veel geld kosten per jaar! Echt idioot, zeker omdat wij ver genoeg van het centrum af wonen!! Ik snap er echt helemaal niets van.

De gemeente kan niet zomaar beslissen dat wij zonder auto kunnen.

Bezoek ontvangen wordt ook lastig, zeker gezien de beperkte mogelijkheid voor het openbaar vervoer in de wijk. Met name voor de oudere mensen wordt dit onmogelijk!! Ben zeer boos, bezorgd en teleurgesteld over dit voorstel!

**Reactie college:** [F](#), [N](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0988** Het uitbreiden van betaald parkeren is meer om de Gemeentekas te spekken en zal niet resulteren in minder auto's in de wijk. Degene die de auto nodig hebben zullen deze behouden. Het kost ze alleen een hoop extra geld. Gezien de enorm stijgende kosten waar alle burgers al mee te maken hebben is dit geen sociale maatregel. Zeker omdat het totaal niet zinvol is! Wij wonen niet in het centrum en zijn afhankelijk van onze auto voor werk en sociale contacten. Stimuleer de deelauto's. Dat is absoluut een goed initiatief!

**Reactie college:** [B](#), [F](#), [H](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0989** Uitbreiding betaald parkeren gaat niet het aantal geparkeerde auto's verminderen in de betreffende wijken. Het wordt louter en alleen een extra inkomensbron voor de gemeente. Momenteel heeft ieder huishouden in de aangegeven wijken meestal al minimaal 1 auto in bezit en bezet hierdoor dus al minimaal 1 parkeerplek. Wanneer je een vergunning per huishouden uit gaat geven dan wordt dat aantal dus niet minder. Zeker niet als er geen alternatieve plekken worden aangeboden. Indien de beweegreden is van de gemeente, veiligheid, dan zouden die plekken aangepakt dienen te worden, dusdanig dat er geen auto geparkeerd kan worden.

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0990** Er is een onderzoek gedaan mbt parkeerdruk in de Corona tijd. Ik stel voor dit nog een keer plaats te laten vinden. Er is in deze wijk geen enkel probleem met veiligheid voor kinderen door autos die op stoepen zouden staan, of hulpdiensten die niet op plaats van bestemming kunnen komen. Het betaald parkeren voelt voor velen in deze wijk om extra inkomsten te vergaren onder valse voorwendsels en een onderzoek die totaal niet in lijn ligt met de realiteit. In mijn en velen hier echt onacceptabel.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0991** In Oosterduin is een parkeerprobleem. Er wordt wel op sommige stoepen geparkeerd. Dat is nodig omdat de straten smal zijn. Betaald parkeren verandert daar niets aan.

**Reactie college:** [B](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0992** De parkeerdruk op een andere manier worden aangepakt. Door bijvoorbeeld alleen de tweede auto te belasten. Verder in deze tijden heeft de consument genoeg extra kosten.

**Reactie college:** [G](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**0993** Slecht idee. Geldklopperij van de gemeente.

**Reactie college:** F

**Aanpassing:** Nee

**0994** Geacht College,

Met betaald parkeren gaat u de genoemde problemen zoals veiligheid, bereikbaarheid en ruimte niet oplossen. De veiligheid in delen van de stad waar al betaald parkeren bestaat, is niet significant beter dan in Noord. De bereikbaarheid ook niet; er is op dat gebied nog altijd sprake van fietsen, bakfietsen, leenscooters, overhangend groen etc die toegang op de stoep belemmeren. Er zullen veel minder auto's kunnen parkeren. Qua ruimte zullen er dus wel veranderingen optreden maar ten koste van leefbaarheid voor mensen die lang moeten zoeken voor een plek. Bovendien zal er minder bezoek langskomen bij met name bewoners die zelf minder mobiel zijn; wat de leefbaarheid ook niet ten goede komt.

Ik vrees dat vrijgekomen ruimte opgevuld gaat worden met kleine perkjes welke weer veel huisdierpoep en zwerfafval gaan aantrekken. Geenszins dus ruimte om te spelen. Ook geen extra ruimte voor hulpdiensten.

Wat overblijft zijn financiële voordelen en een misplaatste route naar een ideaalbeeld van een autoluwe stad. Die werkt alleen voor de rijke upperclass en studenten. Niet voor hardwerkende middenklasse. Ik hoop dat u snel een andere oplossing bedenkt voor de genoemde 'problemen'. Het wegduwen van de middenklasse is op termijn veel duurder voor de stad dan dit voorstel opschorten. Probeer eerst een stevige handhaving op verkeerd parkeren en zet in op vrijhouden van stoepen.

Mvg

**Reactie college:** B, F, L, P

**Aanpassing:** Nee

**0995** Mijne heren,

Als langjarig bewoner van een van de betrokken wijken, wil ik graag de bezwaren van mijn gezinsleden en mijzelf tegen deze maatregel kenbaar maken. Allereerst sluit ik mij aan bij argumenten die velen al hebben geuit. De wijkgenoten waarmee wij contact hebben ervaren niet of nauwelijks parkeeroverlast, het onderzoek lijkt op een niet representatief moment te zijn gedaan, bewoners zijn daarbij niet of onvoldoende gehoord en de gemeente negeert de eerder getoetste mening van de bewoners. Het lijkt eerlijk en zinnig nogmaals en op een representatieve manier te toetsen of de gehanteerde norm van 85% ook daadwerkelijk van toepassing is én daarbij mee te nemen of die ook als zodanig door de bewoners wordt ervaren. En hoewel tarieven en tijdstippen nog niet definitief zijn vastgesteld, duiden die momenteel nadrukkelijker op maximaal financieel resultaat dan op reguleren ten gunste van de bewoners en hun kwaliteit van leven. Het gehele weekeinde (en dus niet alleen de zondag) vrijstellen is een bewonersvriendelijke aanpassing die n.m.m. nauwelijks gevolgen zal hebben op het terugdringen van het aantal regulier geparkeerde auto's. Onze wijk kent nauwelijks trekpleisters die in het weekeinde voor extra drukte zorgen; een veel soepelere opstelling naar bezoekers van de bewoners (in veel gevallen volwassen kinderen en hun gezin, familie en vrienden) tijdens die dagen zou getuigen van werkelijk gevoel voor het belang van die bewoners en vermoedelijk veel weerstand (én administratieve rompslomp aan beide zijden) wegnemen. Financieel gezien zou de gemeente er naar mijn mening beter aan doen het huishoudboekje kloppend te maken of houden middels maatregelen die álle inwoners van de stad eerlijk of tenminste naar draagkracht treffen. En wat is de opstelling/werkwijze van de gemeente wanneer ruim na invoering blijkt dat de parkeerdruk niet of nauwelijks afneemt. In dat geval zijn veel argumenten die nu doorslaggevend zijn - vooral die waar het belang van de bewoner en de (leef)kwaliteit van zijn omgeving - niet langer steekhoudend. Worden dan maatregelen ingetrokken of herzien?

Hieraan zou ik graag de volgende bezwaren toevoegen. In het plan beroept u zich op nodige niet (goed) getoetste aannames en (milieu)argumenten die elkaar tegenspreken of bij de (her)inrichting van onze wijk door de gemeente zelf zijn gecreëerd. Als geboren en getogen inwoner van uw gemeente stoort

dat me. Het betreft bijvoorbeeld enkele van de 'uitzonderingsregels' als vrijstellingen, parkeergarages, overloopvergunningen, etcetera. De Haarlemers kunnen hier slechts ongelijk en oneerlijk behandeld worden (en worden dat al zo lang betaald parkeren niet algemeen wordt ingevoerd).

Het stimuleren van parkeren op eigen terrein zal vergroenen en betere waterhuishouding van de wijk eerder tegenwerken dan verbeteren. En is dat niet juist ook in het belang van de bewoner én de kwaliteit en waarde van zijn woning? Aanbieden van deelmobiliteit is een uitstekende suggestie maar zou nmm wel breed en ruim vóór invoering van betaald parkeren gerealiseerd moeten worden. De ervaring leert dat de gemeente Haarlem in zulke zaken nauwelijks kapitaal- en daadkrachtigheid toont.

Bijzonder storend en opportunistisch vind ik ook het feit dat 'Canadees parkeren' als argument én doel wordt benoemd. Terwijl ik mij aansluit bij de bezwaren tegen deze wijze van parkeren voor de voetganger, met name in nauwere straten, maar die - al decennialang heel gangbare manier van parkeren - biedt juist wél ruimte aan die andere wenselijke verkeersdeelnemer: de fietser. In heel veel gevallen ook de kinderen van onze stad.

Daarnaast zou ik u er ook nadrukkelijk op willen wijzen dat bij de herinrichting van mijn eigen wijk (Dietsveld) enige jaren gelden - naar mijn mening zonder dat daarover in de informatievoorziening voorafgaand duidelijk is gecommuniceerd - doelbewust vrijwel alle trottoirs met enkele decimeters zijn verbreed en de tussenliggende rijbaan (dus) is versmald. Parkeren met twee wielen op het trottoir gebeurde ook daarvoor veelvuldig, maar was (bijvoorbeeld in onze eigen straat en de omliggende straten) níet nodig. En zorgde daardoor ook in veel mindere mate voor overlast. Na de reorganisatie is weliswaar meer ruimte ontstaan op de trottoirs waar Canadees wordt geparkeerd, maar de optie om dat níet te doen behoort tot het verleden. Als fietser voeg ik graag toe dat het passeren van een auto in de resterende ruimte veel méér voorzichtigheid vergt en onveiliger is dan voorheen. Belangrijkste vraag is wat betaald parkeren gaat verbeteren aan de 'parkeeroverlast'. Minder geparkeerde auto's verminderen in ons geval niet of nauwelijks deze concrete parkeeroverlast die deels door de overheid zelf is veroorzaakt.

Over het parkeerbeleid valt veel goeds te zeggen, maar met dit op te veel oneigenlijk gronden doordrukken schoffeert u betrokken Haarlemmers als ondergetekende.

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [G](#), [I](#), [J](#), [M](#)

**Aanpassing:** Ja

- 0996** De invoer van betaald parkeren is ongegrond. Onderzoek is gedaan ten tijde van corona en lockdown, dat mensen thuis zaten. De stelling van veilig fietsen klopt niet, fietsers moeten licht hebben en wat het deels onveilig maakt is dat er (werk)busjes geparkeerd staan op hoeken van straten, of te hoge struiken/planten zijn. N.a.v een referendum, waar de meerderheid gestemd heeft \*tegen\* de invoer van vergunningen te zijn, wil de gemeente nu dit doorduwen. Er is genoeg plek om te parkeren en zij halen parkeerplekken weg met de mening dat er 'meer groen' moet komen. De gemeente moet 'meer groen' op andere manieren vormgeven dan zij nu doen.

**Reactie college:** [E](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0997** Behalve het feit dat de meerderheid van de Haarlemmers hier tegen is zie ik met de beste wil van de wereld niet hoe het betalen voor parkeren in de woonwijken welk probleem dan ook oplost. Mensen blijven autorijden, zeker als er geen goed alternatief is. Ja, de ruimte is op sommige plekken beperkt maar daar zal een parkeervergunning geen verandering in brengen. Afgaande op reacties op social media voelen Haarlemmers deze maatregel als ordinaire geldklopperij en ik kan het ze niet kwalijk nemen. Er wordt geen alternatief geboden. Het is een zwak verhaal en bijna alle argumenten zijn te weerleggen. Kom met een beter plan (zeker als de gemeente Haarlem geloofwaardig wil overkomen wat betreft inspraak) want dit plan is niet goed genoeg.

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 0998** Wij hebben hier bijna nooit problemen met parkeren in de wijk. Alleen op vrijdag, biddag in de moskee is het vreselijk druk doordat autos van de

bezoekers van de moskee her en der parkeren op de stoep en op het gras. Moeten wij nu daarom gaan betalen? Ronduit belachelijk. Ga wat doen aan foutparkeerders, zet strepen op de parkeerplaatsen zodat mensen goed gaan parkeren en er dus altijd plaats is. De prijzen zijn ronduit belachelijk. Niet iedereen kan zonder auto en lopen naar een parkeergarage een paar kilometer verder. Wat nou instemming van de bewoners. Mij is nooit iets gevraagd. Heb nooit een enquête daarvoor ontvangen. Wat er ook gezegd wordt door de bewoners, jullie drukken het er gewoon doorheen. In haarlem betalen we al meer dan andere steden. Kijk ook eens naar de hondenbelasting. Gemeenten om ons heen betalen dat al jaren niet meer maar in haarlem wel. Dan wordt de zaij geld nog groter maar komt helaas niet ten goede aan de bewoners. Mooie nieuwbouw woningen die een normaal.mens niet kan betalen. Alleen maar voor de rijken onder ons. Was altijd vereerd een haarlemmer te zijn maar ik schaam mij diep voor het beleid in haarlem nu. Zakkenvullers, dat zijn jullie.

**Reactie college:** [A](#), [F](#), [G](#), [J](#), [L](#), [O](#)

**Aanpassing:** Ja

**0999** 72% heeft tegen gestemd, wij willen dit niet. Vergunningen kosteloos aan bewoners verstrekken, zo weer je de niet parkeerders uit de wijk. Volwassen kinderen wonen noodgedwongen bij de ouders in en hebben ook een auto.. dit kan echt niet zo

**Reactie college:** [G](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**1000** Mijn reactie is dat ik tegen dit besluit ben. Jullie argumenten hebben geen grond. Een eenzijdig besluit gemeente Haarlem. Niet ok. Tevens komt er dan wel een parkeerprobleem in de grens gebieden.

**Reactie college:** [D](#)

**Aanpassing:** Nee

**1001** Betaald parkeren is helemaal niet noodzakelijk in het Haarlemmerhoutkwartier, er zijn niet veel huizen en hier is meer dan genoeg plaats om te parkeren. Wij wonen in de Beelslaan en hier kunnen medewerkers en bezoekers van Zuiderhout nu fijn vrij overdag parkeren en de bewoners in de avond. Ook in vele straten rondom is veel plek, ook voor wandelaars voor in het bos. Groot vraagteken waarom we hier betaald parkeren zouden moeten hebben.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

**1002** Nu breekt mijn klomp, na het vervangen van het riool is onze straat twee stoeptegels smaller geworden, met als gevolg dat auto en fiets elkaar niet meer veilig kunnen kruisen. Hierdoor is er veel fiets verkeer op de stoep en ontstaan. Om maar over veiligheid te hebben het zou de gemeente sieren eerst te kijken naar andere oplossingen en bijvoorbeeld onder parkjes en pleintjes parkeer gelegenheid te creëren in plaats van een her herinrichting van het Stationsplein. Ik vind het erg kort door de bocht om extra belasting op te leggen aan bewoners met auto's.

**Reactie college:** [K](#)

**Aanpassing:** Nee

**1003** Wij wonen al sinds 2008 in de Reigerstraat en hebben twee auto's. Het komt nooit, maar dan ook nooit voor dat ik niet kan parkeren. Bij ons wordt er wel op de stoep geparkeerd, deels, maar omdat deze breed zijn levert dit geen belemmering op voor rolstoel- en kindergewagengebruikers. Het is hooguit irritant dat er op de hoeken van de straat geparkeerd wordt. Altijd door dezelfde auto's overigens. Daar zouden veel beter paaltjes geplaatst kunnen worden en het betaald parkeren achterwege te laten? Het is natuurlijk absurd dat er zo ver buiten het centrum nu betaald parkeren wordt ingevoerd, in een straat waar mensen geen parkeerproblemen hebben.

**Reactie college:** [A](#), [N](#)



**Aanpassing:** Nee

- 1004** Dag, betaald parkeren invoeren in Noord lost niets op, maar belast velen onnodig. Dat er zoveel plekke bezet zijn komt met name door toegenomen autobezit: in Noord wonen steeds meer tweeverdieners afkomstig uit Amsterdam, die vaak twee auto's hebben. Daardoor zijn er meer plekken bezet, door vergunningen. Niet door toegenomen winkel publiek dat met de auto komt De achterliggende redenering klopt gewoonweg niet. Betaald parkeren lost dus niets op, het zorgt alleen voor meer inkomsten voor de gemeente. Tevens zal het zorgen voor meer drukte in de gebieden waar al betaald parkeren is, want er is geen reden meer om richting Spaarne te parkeren waar het nu nog gratis is. Daardoor zal het voor bewoners steeds moeilijker worden om met een vergunning in de eigen straat te parkeren en neemt de druk en het ongemak dus alleen maar toe! Slecht plan, zeker als er verder ook stelselmatig te weinig inkomsten terugvloeien naar de wijken die meer belast gaan worden. Haarlem-Noord wordt steevast slecht gemanaged, waardoor leefbaarheid afneemt. Investeer!!

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1005** Betaald parkeren op zich ben ik niet tegen. Maar wat een schandalig bedrag voor de 2e auto, ( de melkkoe) nu veel mensen het toch al zwaar hebben. Hierdoor verliest de gemeente het vertrouwen!

**Reactie college:** [G](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1006** O.a. in mijn buurt, Transvaal, heeft de gemeente een enquête afgenomen over het parkeren. Een meerderheid heeft tegen betaald parkeren gestemd, omdat er voldoende parkeerplek is. We kregen zelfs de bevestiging dat er daarom geen betaald parkeren zou worden ingevoerd. Ik begrijp deze beslissing dan ook totaal niet. Ik ben absoluut voor meer groen in de wijk, maar dat hoeft niet op de plek van parkeerplaatsen. Dat zou de verkeerssituatie in mijn buurt ook zeker niet ten goede komen.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1007** Geld klopper rij het lost het pakeer probleem niet op ,als dat er al is volgens de gemeente was er geen pakeer probleem, Ongeveer 3 jaar geleden toch en vergunningen voor en splitsing van 1 naar 3 wooneenheden wert afgegeven door de gemeente Moet betalen voor lucht .

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1008** Voor mijn wijk (Koninginnebuurt, Tubergen) vind ik het een erg slechte plan. Wijkbewoners hebben dit jaar middels een - door de gemeente afgenomen enquête - in meerderheid aangegeven dat betaald parkeren ongewenst is. Er is simpelweg geen draagvlak voor. Luister naar de bewoners in de wijk!

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1009** Mijn mening is niet doen want het is zeer onredelijk ,we zijn met veel mensen en dus ook auto's U kunt ook handhaven door de voortuin en andere attributen die over of op de stoep zijn !En weet u dat de kinderen niet buiten spelen door auto's maar ouders die de kinderen binnen houden omdat makkelijk is en idee in de speeltuin of sport is veilig!Zorg verder voor goed openbaar vervoer!!!

**Reactie college:** [M](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1010** Misschien moet de gemeente Haarlem eens opzoek naar andere bronnen van inkomsten dan voor de zoveelste keer de automobilist. Ga eens geld halen bij de fietsers!! Want daar doen we het toch voor????

Misschien eens zuiniger aan doen net als de inwoners, het centrum aantrekkelijker maken voor wat betreft het winkel aanbod?? Parkeren en winkelen in Hoofddorp is veel aantrekkelijker en leuker dan in Haarlem...Luister eens!!!

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1011** Beste mensen van de gemeente, Vernieuwing/onderhoud is goed ! Maar niet te koste van de leefbaarheid. We moeten (bijna) allemaal nog normaal gebruik kunnen maken van onze auto`s i.v.m. werk enz. Het is daarom voor de gemeente niet de bedoeling om van die auto een melkkoe te maken. (is het nu al) Geef ons de kans om de auto een beetje in de buurt te parkeren. En dus zeker geen parkeerplaatsen weg te halen!

**Reactie college:** [F](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1012** Dat het parkeren in het kleverpark waar ik woon een probleem is is zeker duidelijk. maar dat je voor een jaarkaart zoveel moet betalen vind ik zeker niet wenselijk. Ieder jaar betaal ik al genoeg aan de gemeentebelasting, waterbelasting en de rest van alle belastingen. Door het parkeergeld te betalen heb ik nog niet altijd een parkeerplek. alleen de hoop dat er af en toe nog een plekje vrij is . Het zal een voordeel hebben dat auto,s niet meer maanden tot soms een jaar op het plein staan.

**Reactie college:** [B](#), [G](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1013** Ik woon in het vondel kwartier/roemer visscherbuurt, en heb zowel overdag als in de avond nog nooit een probleem gehad met het parkeren van mijn auto. Binnen 10 meter van mijn voordeur altijd mogelijk. Derhalve teken ik bezwaar aan tegen het invoeren van betaald parkeren.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1014** Geacht, Ik ben van mening dat de eerste auto een gratis vergunning zou moeten zijn. Tweede auto begrijp ik dat er kosten aan verbonden zijn. Er is namelijk geen parkeerprobleem en nu lijkt het meer op dat de gemeente geld wil binnenhalen. Met vriendelijke groet

**Reactie college:** [A](#), [F](#), [G](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1015** Deze bedragen zijn natuurlijk voor de eerste2 jaar , daarna zal het jaarlijks verhoogd gaan worden. Dan gaat de regeling melkkoe in werking . Je betaalt al wegenbelasting dus gaat het dubbel op

**Reactie college:** F

**Aanpassing:** Nee

- 1016** Graag wil ik de gemeente Haarlem verzoeken eerst alle reeds bestaande problemen rond de overvolle fietspaden, de logistieke problemen bij de regiorijder en de algehele bereikbaarheid van de gemeente Haarlem op te lossen voordat dit krankzinnige plan om overal betaald parkeren in te voeren. Kortom los eerst de bestaande problemen op voordat u nieuwe gaat creëren. Het is van de zotte dat in deze tijd, waarin de burgers al geen vertrouwen meer hebben in de politiek de gemeente Haarlem ervoor kiest om wederom recht tegenover de burger te gaan staan in plaats van er naast. Er is geen draagvlak onder de bevolking voor dit plan! Ik verzoek de gemeente Haarlem dit plan dan ook per direct in te trekken! De burgers verliezen alle vertrouwen in de democratie en dat is zeer en zeer schadelijk!!! Stop dit plan!!!!

**Reactie college:** J, M

**Aanpassing:** Nee

- 1017** Ik ben tegen uitbreiding van betaald parkeren. Het leven in Nederland is al duur genoeg. Ik ben voor een samenleving waarin meer respect en liefdevollere omgang met elkaar is. Heel belangrijk dat de nadruk op financiële druk wordt verlaagd!

**Reactie college:** H

**Aanpassing:** Nee

- 1018** Ik ben tegen het betaald parkeren in de slachthuisbuurt. Er is ruimte genoeg om te parkeren. Je kunt hier altijd een plek vinden en tevens de straten richting stad hebben voldoende plaats.waar is dit voor nodig? Het geeft weer zo'n slecht gevoel naar de burger toe, geld moeten betalen om op de openbare weg te staan. Je wordt gast in je eigen stad en straat. De gemeente kas wordt gespekt en er komt weinig moois voor terug. Erg vrijheid beperkend en niet inclusief.  
Ik zou graag een heroverweging zien voor de Amsterdamse buurt en slachthuisbuurt.

**Reactie college:** A, F

**Aanpassing:** Nee

- 1019** Ik zou het betaald parkeren niet willen in Haarlem. Ik vind het prijzig en niet nodig.

**Reactie college:** G

**Aanpassing:** Ja

- 1020** Onbegrip, boosheid maar bovenal de verbazing over de arrogante houding van de B&W om de wens van de bewoners, tegen betaald parkeren, te negeren. Indien een probleem te lastig is om aan te pakken dan is de makkelijkste pressiemiddel van de beleidsmakers om geld te laten betalen voor het zogenaamd verlenen van diensten of service. Meerdere mogelijke oplossingen uitwerken/toepassen is lastig en ingewikkeld. De woorden "milieu en duurzaamheid" als reden, geeft tegenwoordig het beleid een vrijbrief om geld te innen ongeacht het onderwerp. Zeker in deze tijd waarbij de meeste mensen de financiële eindjes aan elkaar moeten knopen komt de Haarlemse B&W met maatregelen die de druk op de financiën nog eens extra verhogen. Ik hoop voor alle inwoners van de getroffen gebieden dat de B&W terugkomen op dit besluit en met een beter, verstandiger en kostenloze oplossingen komt.

**Reactie college:** F, H

**Aanpassing:** Nee

- 1021** Ik vind het onzin om in de buitenwijken ver van een winkelcentrum om daar betaald parkeren in te voeren zo jaag je iedereen op kosten in deze tijd en er komt steeds meer onvrede als je overal voor moet betalen als iedereen zich aan de regels houdt dan kan het ook zonder betaald parkeren

	<p><b>Reactie college:</b> <a href="#">H</a>, <a href="#">N</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
1022	<p>Niet doen!! Alleen maar geldklopperij van de gemeente! Volksverlakkerij!</p> <p><b>Reactie college:</b> <a href="#">F</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
1023	<p>Ik ben tegen betaald parkeren omdat ik geen probleem heb met parkeren en dat het weer extra kosten zijn. Hoop echt dat het niet door zal gaan in de kleverpark buurt.</p> <p><b>Reactie college:</b> <a href="#">A</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
1024	<p>Er is onlangs nog een referendum (en meerdere eerder) in de Zeeheldenbuurt geweest over invoeren betaald parkeren, hier heeft de meerderheid TEGEN gestemd. Er is dus geen draagkracht voor deze plannen. Tevens de bewering over onvelige situatie zijn ongefundeerd. Gemeente probeert gewoon hun plannen door te duwen en luistert niet naar bewoners. Meeste zijn hier twee verdiemers omdat het anders niet te betalen is, en mensen moeten toch naar hun werk. Openbaar vervoer is hier nauwelijks en enige bus die soms rijdt is onbruikbaar vanwege lange reistijden en onmogelijkheid om optijd op werk te komen (zoals in zorg / schiphol enz..). Is gewoon een extra inkomsten bron!</p> <p><b>Reactie college:</b> <a href="#">A</a>, <a href="#">F</a>, <a href="#">I</a>, <a href="#">O</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
1025	<p>Betaald parkeren is iets wat je kan doorvoeren maar de bewoners de dupe laten worden is meer zoeken naar geld. De bedragen voor vergunningen zijn echt bizar. Wonen in Haarlem is niet zo vanzelfsprekend meer gezien de prijzen dus je kan ervanuit gaan dat huishoudens 2 auto's hebben omdat beide moeten werken om hun kosten te betalen. Dus denk goed na over de consequenties en de manier waarop.</p> <p><b>Reactie college:</b> <a href="#">G</a>, <a href="#">O</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Ja</p>
1026	<p>Er is niet veel veranderd echter wordt er momenteel excessief verbouwd en blijven containers onredelijk lang staan. Doe een zware lege op containers dan houd je parkeer plekken over. We zien tevens dat in de zomer periode lang aanhangers en caravans blijven staan. Er is nl niet heel veel veranderd qua auto's en ik zie dit dan ook als de zoveelste poging om geld uit de zak van de burger te kloppen om gaten in de begroting te dichten. Ben wel benieuwd wat er met dit geld gebeurt. Misschien kan de wethouder daar antwoord op geven</p> <p><b>Reactie college:</b> <a href="#">F</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
1027	<p>Tegen!!!! Ga eens handhaven op foutief parkerende voertuigen. Kijk eens naar de inrichting. Ik heb al 1,5 jaar 4 zeecontainers naast mijn huis stAan. Op parkeervakken.</p> <p><b>Reactie college:</b> <a href="#">L</a></p> <p><b>Aanpassing:</b> Nee</p>
1028	<p>Beste gemeenteraad en college,</p>

Ik ben tegen betaald parkeren in mijn wijk. Waarom lappen jullie de recente enquête aan jullie laars? De wijk is in grote getale tegen! Belachelijk zoals de gemeente met z'n eigen inwoners omgaat.

Mij is niet duidelijk welk probleem met betaald parkeren wordt opgelost. Het enige dat ik kan bedenken is extra inkomsten voor de gemeente.

M.vr.gr

**Reactie college:** [F, I](#)

**Aanpassing:** Nee

1029 Goedendag,

Vorig jaar is er een enquête uitgegaan en heeft de meerderheid tegen betaald parkeren gestemd. Ik vind het daarom ongelofelijk dat het lijkt te gaan gebeuren. Ik ervaar in het Houtvaartkwartier geen problemen en ben tegen.

**Reactie college:** [A, I](#)

**Aanpassing:** Nee

1030 Betaald parkeren in de vogelenbuurt vind ik alleen een manier om extra geld binnen te halen, de gemeente keurt het eerst goed dat er extra appartementen gebouwd worden waar eerst 1 appartement was (kanariestraat ) zijn er nu 5 daarna worden er bomen geplaatst in de Leeuwerikstraat op een dusdanige manier dat dit ten koste gaat van de parkeer gelegenheid en nu is de parkeerdruk te hoog .kortom een makkelijk manier om geld voor de gemeente te genereren en de burger die hard voor zijn geld werkt mag het weer betalen

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

1031 Ik ben tegen betaald parkeren, omdat hierdoor de parkeerdruk niet verminderd. Maar het gaat zich verplaatsen naar nabijgelegen gebieden. Dit is al jaren merkbaar in onze straat na invoering betaald parkeren in de Leidsebuurt.

**Reactie college:** [B, D](#)

**Aanpassing:** Nee

1032 Ik woon in de Leidse buurt en het betaald parkeren heeft niks bijgedragen aan het oplossen van de parkeerdruk. Het kost mij alleen maar meer geld. Parkeren is de melkkoe van de gemeente. Slecht idee

**Reactie college:** [B, F](#)

**Aanpassing:** Nee

1033 Ik ben tegen betaald parkeren omdat er naar mijn idee geen probleem is in onze buurt. Wat een probleem is is de bereikbaarheid en doorstroming in haarlem. Geen groene zone bij verkeerslichten. Signalering brug Droste op verkeerde plaats, (als je al in de file staat).

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

1034 Er zijn mensen die voor werk de auto nodig hebben. Om rond te kunnen komen. En er was genoeg parkeerplaats tot dat alle vuil en papier containers op de parkeerplaatsen werden gezet. Daardoor is er minder plek. Onze buurt heeft 75% tegen gestemd. En toch krijgen we het in on strot geduwd. Waarom dan

nog stemmen?

**Reactie college:** [I](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1035** Min partner en ik, wonende in het Ramplaankwartier in de Midden Tuindorpslaan, zijn fel tegen het ondemocratische plan om betaald parkeren in te voeren in onze wijk. Wij wonen in het westelijkste puntje van Haarlem, waar het erg rustig is. Natuurlijk staan er auto's geparkeerd, maar zeker geen auto's van bewoners uit aangrenzende wijken. Er is bij ons in de straat altijd voldoende ruimte om te parkeren, en er is in ons gedeelte dus geen sprake van een hoge parkeerdruk.

Wij verzoeken u dit plan in te trekken, en naar andere oplossingen te kijken. Dit is alleen maar een manier om de gemeentekas te spekken. Luister naar de inwoners! Dit soort besluiten kan alleen in samenspraak met de inwoners genomen worden, en niet van bovenaf worden opgelegd.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#), [J](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1036** Ik vind dit het meest stompzinige besluit ooit. Hoe kan je in deze tijd de bewoners op extra hoge kosten jagen. Straffen dat men 1 of 2 auto's heeft. Zelfs de gasten op hoge kosten jagen. Ook de mensen met elektrische suto's. Dit is gewoon een verkapte belastingmaatregel en geld klopperij en zal in mijn ogen niet werken. Ik ben het hier dus niet mee eens. En ik verzoek dus ook om deze maatregel niet door te laten gaan. Maar uit alles blijkt dat jullie maling aan de bewoners hebben en zullen er zelf wel geen last hebben van dit besluit

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [H](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1037** Redenering die gemeente volgt is niet logisch. A. Ik ervaar geen te hoge parkeerdruk, wij kunnen onze auto altijd makkelijk parkeren. (indische buurt). Zeker niet na opheffen covid lockdown maatregelen. B. Buurtbewoners hebben zich duidelijk uitgesproken tegen betaald parkeren. Gemeente zou er goed aan doen daar beter naar te luisteren, nu ondermijnen ze vertrouwen van burgers door eerst te vragen wat zij ervaren en willen en dan totaal tegenovergestelde te doen. Eventueel, 1e vergunning kosteloos, 2e vergunning wat duurder. Mensen werken nu eenmaal niet allemaal in eigen stad of op goed bereikbare plekken met ov (en ov rijdt tegenwoordig ook heel instabiel en is werkelijk overvol). Nu neigt dit hele plan vooral naar geld verdienen voor de gemeente en dat is niet goed voor het draagvlak. Dus terug naar de tekentafel svp!

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [G](#), [I](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1038** Ik ben tegen dit betaald parkeren plan. Allereerst ervaar ik in deze wijk geen problemen met het door u genoemde 'fout' parkeren (en een simpele markering dat er op bepaalde punten niet geparkeerd mag worden lijkt me in geval voldoende). Dus de eis dat alleen nog maar betaald parkeren mogelijk is zie ik als een verkapte geldklopperij van de gemeente.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1039** Tegen deze plannen! Buurtonderzoek was hier duidelijk tegen, dit zou nageleefd moeten worden.

Wellicht een beter idee om, voor de bewoners, 1 auto per adres een gratis vergunning te geven. Voor eventuele extra auto's zou gekeken kunnen worden

naar parkeerdruk per wijk/straat voor toekennen vergunning.

Voor mensen van buiten de wijken die er alleen parkeren en de fiets pakken wél betaald parkeren invoeren om dit sterk te ontmoedigen.

Eventueel kijken naar een parkeerbudget voor bezoek per inwoner om bezoek mogelijk te houden.

Er zijn te veel bewoners, waaronder ik, die ivm (onregelmatig) werk niet kunnen vertrouwen op het ov en hierdoor dus verplicht zijn een auto te hebben.

Tevens is de houding en zijn de uitspraken van de verantwoordelijke wethouders tenenkrommend en minachtend naar de Haarlemmers.

**Reactie college:** [G](#), [I](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1040** Ik ben tegen betaald parkeren in de wijk Oosterduin. Hier is geen parkeerprobleem. Hier komen geen auto's langdurig parkeren. Er staan nooit buitenlandse kentekenplaten langer dan 24 uur in de wijk. Er is genoeg ruimte om te parkeren en er is geen sprake van parkeeroverlast. Uiteraard is het op zaterdag en zondag druk bij Alliance (voetbalvereniging). Maar dat hoort bij uit en thuis wedstrijden. Ik snap dat Haarlem groen wil zijn en blijven. Dat vind ik een prima uitgangspunt. Maar Oosterduin is groen, rustig en is een voorbeeldwijk van hoe het ook kan, zonder betaal parkeren. Kom gerust eens een kijkje nemen.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1041** Voor ons is het onbegrijpelijk wat betaald parkeren noodzakelijk maakt in onze wijk. Er is geen parkeerdruk aangezien er prima in de omgeving van onze wijk geparkeerd kan worden en er nog meerder parkeerplekken vrij zijn (ook in de avond). En de ontwikkeling van elektrisch rijden heeft als effect dat er steeds meer en meer milieu bewust gebruik wordt gemaakt van auto's. De financiële prikkel van betaald parkeren zal wellicht de parkeerdruk beïnvloeden (tijdelijk) maar men zal de auto ook vaak buiten het betaaldparkeergebied gaan plaatsen waarmee het gebruik van de auto niet zal worden opgelost. Het stimuleren van elektrische oplaadplaatsen en fiets subsidies zullen eerder effect sorteren. Maar dat levert geen inkomsten op voor de gemeente. Om op deze manier met een verkapte lokale autotax de gemeentelijke inkomsten te verhogen is onevenredig. Wat staat hier tegenover vanuit de gemeente? Gratis lokaal OV of vrij parkeren in de stadsparkeergarages?

Wat een teleurstellende ontwikkeling waarmee Haarlem voor nog meer bewoners een elite stad wordt waarin het woongenot door gemeentelijk wanbeleid helaas aan het afkalven is.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [D](#), [E](#), [K](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1042** Beste Gemeente Haarlem,  
Ik ben hoogst verbaasd over het feit dat er toch betaald parkeren in onze wijk gaat komen. Een aantal jaar geleden heeft de gemeente de bewoners laten stemmen. Daar is toen uitgekomen dat de meerderheid van de bewoners tegen was. Ik was aangenaam verrast dat de gemeente daar toen gehoor aan gaf en het betaald parkeren bij ons niet zou invoeren.  
Helaas blijkt nu toch dat de gemeente een onbetrouwbare partner is. Het betaald parkeren wordt ons nu via een omweg alsnog door de strot geduwd. In tijden waarin het vertrouwen in "het bestuur" in Nederland ernstig onder druk staat een slechte zaak. De gemeente zwicht voor gewin op de korte termijn, En ondergraaft het vertrouwen in de democratie op de lange termijn?  
En die parkeerdruk? Die staat bij de jaarlijkse inventarisatie naar wat er speelt binnen Haarlem zeker niet bovenaan. Bovendien is het maar zeer de vraag of die werkelijk verlicht gaat worden door de invoering van betaald parkeren. Zo niet of andere maatregelen (een beter openbaar vervoer) niet effectiever

zouden zijn.

Overigens ben ik er helaas vrij zeker van dat dit bezwaar, samen met die van mijn medebuurtgenoten zonder pardon van tafel geveegd gaat worden. Dit kunt u vast opslaan onder het kopje, verlies aan vertrouwen.

**Reactie college:** [B](#), [I](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1043** Ik woon het Houtvaartkwartier en ik kan ALTIJD parkeren. Ik kan er ook altijd door, dus dat zal allemaal niet verbeteren. Als mijn vriend blijft slapen zal ik dus de hele tijd bezig moeten zijn om te zorgen dat hij aangemeld blijft in de parkeerapp. Dat is haast niet te doen. Ik ben dus echt tegen! Want het heeft geen toegevoegde waarde.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1044** Geachte lezer,

Ik woon zelf al sinds mijn geboorte in het ramplaan kwartier. Een prachtige wijk om in op te groeien en jezelf te ontwikkelen.

Helaas, net als het landelijk bestuur (2e kamer), worden er besluiten genomen die niet aansluit op de behoeftes van de inwoners van Nederland of in dit geval; het ramplaan kwartier.

Zelf ben ik, met vele andere uit de wijk, ontzettend tegen het invoeren van het parkeerbeleid.

Dit beleid heeft als fundering de parkeeroverlast in de wijk maar dat is al meer dan 20 jaar geen sprake van. Dit kan ik als ervaringsdeskundige van het ramplaan kwartier beamen met beide handen en hart.

Ik begrijp dat de gemeente geld nodig heeft om bepaalde dingen te kunnen financieren maar dit is geen oplossing.

Ik zal iedereen mobiliseren om op te treden tegen dit wanbeleid ( excuus voor de woordkeuze) zodat ook mijn kinderen maar nog belangrijker; visite en ander soort gezelschap, zonder moeite of stress dan wel frustratie kan genieten van onze brede straten, mooie natuur en gezellige burens zonder dat er betaald moet worden om in MIJN straat te kunnen parkeren.

Ronduit belachelijk.

Ik hoop dat de gemeente hiermee zal instemmen en tot zinnen kan komen want dit is onverklaarbaar.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1045** Ik ben tegen de invoering van betaald parkeren

Er is geen parkeer druk in onze wijk .

Meerdere huishoudens hebben hier zelfs twee auto's

**Reactie college:** [A](#)



**Aanpassing:** Nee

- 1046** Er is wel zeker een parkeerprobleem in onze buurt. Vooral doordat mensen uit de Leidsebuurt hier parkeren. Op het Ruijterplein is nog vaak parkeerplek maar daar moet men betalen. Dit geldt ook voor het Emmaplein. Verder parkeert personeel van de AH enz bij ons omdat de winkels een beleid hebben dat alleen personeel dat verder dan 10 km van het werk woont met de auto mag komen. Wat een slechte regeling. Er is op hun parkeerterrein plek zat.

Wij vinden het prima dat er voor de bewoners een parkeervergunning ingevoerd wordt, maar we vinden het onterecht dat de vergunning voor 2e auto zo duur is. Wij wonen hier nu 18 jaar en doordat mensen uit andere buurten hier parkeren en onze buurt te vol is moeten wij betalen.

Verder wordt er gezegd:

De uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied wordt kostendekkend ingevoerd. De verwachte inkomsten van de parkeervergunningen zijn evenredig aan de kosten die worden gemaakt voor de parkeerregulering aan bijvoorbeeld de parkeerapparatuur, bebording, vergunningverlening en handhaving.

Dat vinden we niet evenredig voor de 2e auto.

Helaas werken we beiden buiten Haarlem op plekken die zeer lastig met OV te bereiken zijn en dus 2 auto's hebben. Onze reiskosten vergoeding dekken de kosten voor de vergunningen niet, dus het is voor ons een flinke extra uitgaven. We hebben het al minder goed door de inflatie.

**Reactie college:** [G](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1047** Belachelijk  
Genoeg plek voor de auto en ruimte voor kinderwagens  
Groot schoolplein voor de deur voor spellende kinderen en genoeg grote bomen in de straat  
Dus waarom betalen geldklopperij  
Constantijn Huygens straat

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1048** Ik ben tegen dit voorstel. Er is geen te hoge parkeerdruk , wijk Dietsveld Vondelkwartier.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1049** Ik ben tegen de invoer van het betaald parkeren in het Haarlemmer Houtkwartier.

Groot deel van deze wijk ervaart het parkeerbeleid op het moment niet als storend, ongemakkelijk of onaanvaardbaar. De paar straten die dit wel ervaren staan niet in verhouding tot een extreme maatregel voor de gehele wijk zoals deze nu door Gemeente Haarlem wil worden opgelegd.

De invoer van een vergunningstelsel c.q. betaald parkeren beleid zal dan ook niet met open armen ontvangen worden door de buurt. Daarnaast zal het aantal auto's niet substantieel verminderen door de invoer van deze maatregelen. Wat mij betreft zijn er andere opties en mogelijkheden die niet de buurtbewoners direct in de portemonnee treft.

**Reactie college:** [A](#), [B](#)

**Aanpassing:** Nee

**1050** ik wil graag bezwaar maken voor het betaald parkeren in mijn wijk, en de reden die de gemeente aan voert kan ik mij niet in vinden en als AOW er ook bijna niet op te brengen nu ook de energie kosten al de pan uitreizen ik woon al 40 jaar in de willbrord straat nr 1 en heb nog nooit een parkeer probleem gehad dus heb meer het gevoel van geld klopperij

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**1051** Ik woon in het Bos en Vaart kwartier. Er is hier helemaal geen parkeerprobleem. Het is soms druk als het Sankta iets organiseert voor ouders, paar keer per jaar. Voorgestelde prijzen zijn bovendien geldklopperij. In Hoofddorp kost een vergunning € 30 per jaar... ook kostendekkend.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**1052** Belachelijk! Onze kinderen krijgen het steeds moeilijker, geen huis meer kunnen kopen hoge zorgpremie en nu ook nog eens per jaar honderden euro's betalen aan parkeergeld, het gaat nergens meer over!!!!

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**1053** Ik ervaar geen parkeerprobleem in het houtvaartkwartier

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**1054** Belachelijke toestand. Ik ben helaas chronisch ziek en de enige mensen die ik zie, komen (van buiten de stad) naar mij toe en kunnen in mijn straat en een paar er omheen gratis parkeren. Als zij dik moeten gaan betalen, vrees ik dat ik een heel stuk minder mensen zal gaan zien..

Het leven is al zo duur en als er voor een paar uur bezoek 20 euro betaald moet gaan worden..

**Reactie college:** [H](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**1055** Betaald parkeren in voeren voor wijken ver buiten het centrum lijkt een frustrerende exercitie voor gemeente en bewoners. Om de parkeerdruk te verminderen en dit gefaseerd in te voeren zou gedacht kunnen worden aan 1e auto bewoner gratis. Tweede auto betaald.

**Reactie college:** [G](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

**1056** Er is in Delftwijk geen enkele parkeerdruk. Ik heb het over de situatie van de Rijksstraatweg vanaf de Planetenlaan naar het Spaarnegasthuis. Daar is altijd, overdag en 's avonds meer dan voldoende ruimte om te parkeren. Zelf woon in in de Du Perronstraat, gelegen naast de Jan Campertweg en de P.C. Boutensstraat. Ook daar is in de parkeerhaventjes, op het parkeerplaatsje bij de Du Perronstraat ALTIJD voldoende plek. Het argument van hoge parkeerdruk die betoogd moet worden is echt absoluut niet aan de orde. Zeker in deze tijd dat alles maar dan ook alles voor mensen duurder wordt, vind ik het eigenlijk een schandelijk idee, Haarlem onwaardig, om dan ook nog betaald parkeren in te gaan voeren.

Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [A](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

1057

Beste,

Naar aanleiding van het onzinnig plan om betaald parkeren in te voeren wil ik graag het volgende kwijt.

Om even duidelijk te maken ben ik niet tegen geld uitgeven.

Wel ben ik tegen onzinnig geld uitgeven. En dat is het betaald parkeren in mijn wijk.

Betaald parkeren lost geen problemen op.

Argumenten zoals de trottoirs veilig houden in een mythe.

Daar staan fietsen, bakfietsen en scooters. Ga daar eens iets aan doen.

Totaal niet duidelijk is wat ik met mijn bedrijf bus moet doen.

Ik heb niet gekozen om die bus te hebben, maar omdat ik landelijk werk heb ik hem zeker nodig.

Is er een bewaakt parkeerterrein ergens in de stad met fatsoenlijk openbaarvervoer in de ochtend (rond 6.00 uur) waar ik gebruik van kan maken.

En kom niet met het argument dat fietsen ook kan. Ik heb namelijk geen fiets en ga er ook geen een aanschaffen.

Hoe moeten mijn kinderen parkeren die naar hun werk toe moeten.

De gemeente Haarlem kan niet zorgen dat mijn kinderen een fatsoenlijke en betaalbare woning kunnen krijgen en dus thuis moeten blijven wonen.

Wat moet ik dan met de auto van mijn kinderen.

Hoe kan het dat het college niet luistert naar een bewonersonderzoek in de Indische buurt waarvan 72% tegen is.

Hoe kan het dat er in de Vondelwijk geen bewonersonderzoek is geweest en kennelijk ook niet komt.

De stad vergroening is een argument, maar er zijn genoeg parken in de omgeving van het vondelkwartier.

Dit is dus een onzinnig argument.

De stoep begaanbaar maken voor voetgangers is ook een onzinnig argument omdat men niet tegen fietsen, bakfietsen en ander straatmeubilair doet.

Mijn conclusie is dat dit een ondoordacht plan is van mensen die in een ivoren toren zitten lekker dicht bij huis en elke dag op tijd zijn voor het eten en hobby's.

En dat dit een nieuwe melkkoel is van de gemeente die al zo weinig doet voor de hardwerkende personen in die gemeente.

**Reactie college:** [B](#), [F](#), [I](#), [J](#)

**Aanpassing:** Nee

1058

Goede dag u heeft de meting gedaan in corona tijd/ en geeft aan 85procent ,dit is overdag nu niet het geval en wij willen geen vignetten in deze buurt is ook een geld klopper ei vind ik een tweede auto kost 420euro ,is belachelijk hoog en voor ons niet op te brengen zou dit nog 230euro zijn dus TWEE KEER ZO DUUR IS dan nog te doen voor mensen met twee auto,s ik hoop dat u hiervoor begrip op kunt brengen ,met vr.gr.

**Reactie college:** [E](#), [F](#), [G](#)

**Aanpassing:** Nee

1059

In mijn wijk, de Transvaalbuurt, is momenteel geen probleem met parkeren: zelfs 's avonds laat is er altijd wel een plek, soms een straat verderop. Verder heeft de gemeente de wijk tot twee keer toe in een enquête gevraagd naar de mening over betaald parkeren en twee keer is er massaal tegengestemd.

Nu alsnog betaald parkeren invoeren, zonder nieuwe raadpleging, schaadt het vertrouwen van de burger in de lokale overheid, die schijnbaar haar eigen zin doordrijft, zelfs als de inwoners tegen de plannen zijn. Daarmee schaadt dit beleid het vertrouwen in de werking van de lokale democratie, en dát is in deze tijd veel gevaarlijker dan het bestuur lijkt te beseffen. Je kunt deze slag winnen, maar op de lange termijn – op een fundamenteeler niveau – doe je er onherstelbare schade mee, door het vertrouwen in de politiek uit te hollen.

In een interview met NH Nieuws zegt Van Leeuwen: “Als mensen zeggen ‘u heeft tegen ons gelogen’ omdat u een enquête heeft gehouden over het draagvlak voor gereguleerd parkeren, dan klopt dat feitelijk niet helemaal.”

‘Niet helemaal’ klinkt daar als “toch een beetje” en één ding zouden politici belangrijker moeten vinden dan hun eigen standpunt: goed bestuur waar mensen vertrouwen in kunnen hebben.

Reactie college: A, I

Aanpassing: Nee

1060 Als ik mag DROMEN, dan zie ik het volgende voor me:

Aan de randen van de diverse wijken grotere parkeerplaatsen (al dan niet ondergronds). Dit gebeurt in heel veel andere grote plaatsen ook, dus waarom het wiel opnieuw uitvinden?! Daar kunnen dan alle 2e en 3e auto's geparkeerd worden, tegen een vast bedrag per maand (vergunning). Eventueel met een apart deel voor bedrijfsbusjes en ook een rij oplaadpalen voor elektrische auto's. Belangrijk is wel dat er zicht op gehouden wordt door middel van bijvoorbeeld camera's of een beveiligingsbedrijf (goed om een lokaal bedrijf in schakelen, stimuleren van de lokale economie).

Daarnaast zie ik voor me dat daar een hub is voor pakketjes van DHL/PostNL/UPS, zodat die niet meer thuis bezorgd hoeven te worden (minder bezorgbusjes in de wijken, die voor nogal wat overlast zorgen: stilstaan met draaiende motor, de weg blokkeren, elke keer aanbellen bij die ene buur die wel altijd thuis is en pakketje van de hele straat moet aannemen, etc. Ook zie ik een Hub-afhaalpunt van een (of meerdere) supermarkten. Dat ik mijn boodschappen overdag online kan doen en daar kan ophalen, als ik mijn auto daar neerzet.

Hoe ik dan naar huis kom? Is het dichtbij, dan loop ik gewoon. Ik wil graag aan mijn 10.000 stappen per dag komen. Anders zou een deal met Swapfiets en/of Go-scooter mooi zijn. Zo help je deze ondernemers ook. Wel belangrijk dat ze fietsen/scooters niet lukraak op de stoepen neer gezet worden. Hier dus van te voren goede afspraken mee maken. Uiteraard dient er maatwerk geleverd te worden bij mensen die minder goed ter been zijn. Maar dat zal een minderheid zijn en kan wellicht gekoppeld worden aan de administratie van de gehandicaptenparkeerplaatsen.

Oudere mensen hebben volgens mij geen 2 auto's, hetgeen betekent dat zij dus gewoon de auto bij hun in de straat, waarschijnlijk zelfs voor hun deur kunnen parkeren.

Kijk ook goed naar alternatieven voor de bewoners. Het OV is nog steeds niet op orde, sterker nog er vallen meer bussen en treinen uit dan ooit. Dat motiveert zeker niet om met het OV te gaan. Ik zou persoonlijk best willen kiezen voor een deelauto (als 2e auto), mits ik zeker weet dat die van te voren te reserveren is voor de dagen dat ik boven het kanaal werk (anders is mijn baas zeker niet blij). Het belangrijkste is: maak het betaalbaar en toegankelijk, dan zijn er echt een heleboel mensen bereid op een andere manier het vervoer te gaan regelen. Alleen faciliteer het, zorg dat er goede alternatieven zijn, voordat je zo rigoreus het gereguleerd parkeren er doorheen duwt.

We hebben nu eenmaal te maken met een economie waar veel vrouwen en jongeren werken. En gezien de arbeidskrapte, lijkt me dat erg wenselijk ook. Dus kijk samen met de bewoners wat zij nodig hebben, praat met ze, laat jongeren meedenken (u zult versteld staan met welke goede ideeën zij kunnen komen!). Neem uw bewoners serieus en ze probeer niet op z'n Hollands gezegd iets 'door de strot te duwen'. Het zijn geen kleine kinderen, maar mensen die van hun stad en van hun eigen wijk houden. Kijk samen met ze naar wat er wél mogelijk is, in plaats van wat er niet mogelijk is. Het geeft zo veel meer positieve energie, als er gekeken wordt in mogelijkheden.

Wellicht een ondergrondse parkeergarage mogelijk onder het OG terrein (dat is werkelijk een voetbalveld met auto's) of op andere plekken. En kan dit bekostigd worden door het geld dat opgehaald wordt door de vergunningen. Kijk waar er parkeermogelijkheden zijn die nog niet of niet optimaal benut worden. Wellicht kun je daar ook zonnepanelen-daken plaatsen, zodat de auto's beschermd staan en 's zomer in de schaduw staan. Tegelijkertijd wordt er

stroom opgewekt waarmee de auto's opgeladen kunnen worden o.i.d..

Betrek hierin de bewoners en de wijkraden, die weten echt beter wat er speelt in hun wijk dan ambtenaren die van achter hun bureau plannen maken. Dus maak een werkgroep met de wijkraden en een aantal bewoners per wijk, zet die aan het werk en kijk waar ze mee komen. En op deze manier krijg je als gemeente ook veel meer draagvlak. Hoe mooi is het als de bewoners dan zelfs de gemeente tegemoet komen, wellicht met een beter plan komen. Dan krijg je artikelen in de krant dat de bewoners zo blij zijn met de gemeente en hun plannen, in plaats van de artikelen die nu geschreven worden over hoe ontevreden ze zijn.

Het mogen dan mijn dromen zijn, maar soms hoor je wel eens dat dromen uitkomen..... gemeente maak het waar!

**Reactie college:** [J](#), [K](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1061** Wat een onzin, er is GEEN parkeerprobleem in mijn straat/buurt. Verhoog belastingen ofzo maar ga nu niet dit parkeerbeleid doorvoeren en bewoners opzadelen met een hoop regels en gedoe.

If it aint broken, don try to fix it!

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1062** Ik ben tegen de uitbreiding van betaald parkeren in de Amsterdamse buurten, omdat met name de sociaal zwakkeren: ouderen en mensen met een lager inkomen hierdoor geraakt worden. Zij zijn vaak afhankelijk van hun vervoer voor werk, dokters/ziekenhuis bezoek en kunnen deze extra kosten er niet bij hebben. OV, uber en/of ouderenvervoer is vaak niet een reeel alternatief voor hen, vanwege de (on)betrouwbaarheid, veiligheid, frequentie en (gebrek aan) comfort

**Reactie college:** [H](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1063** Zonder verregaande acties aangaande prijs (=te hoog) en frequentie (=te laag) van openbaar vervoer, zonder acties ter uitbreiding (=te weinig) en handhaving 0 aan handhaving) van het stallen en wild neerzetten van fietsen zonder zichtbaarheid van handhavers, blijft het een zooi en wordt deze alleen maar groter, het zal U worst zijn, ondanks hoge WOZ penningen vind U kennelijk dat de Haarlemse burger geen auto meer mag bezitten, want dat is waar U zich op richt.

**Reactie college:** [L](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1064** Dit alles alleen maar om de gemeentekas te spekken. Dan kunnen ze er weer andere tekort komingen mee dekken.

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1065** Het voorstel voor uitbreiding betaald parkeren is in mijn ogen een wassen neus, jullie plannen zijn al klaar, het betaald parkeren komt er sowieso. Dat het geld te zijner tijd besteed zou worden aan een sociale, groene en leefbare stad geloof ik helemaal niets van, dat hadden jullie ook al jaren eerder kunnen bedenken. Ik ben geboren en getogen in Haarlem en zie de stad sterk achteruit gaan. Ik woon in een wijk met veel sociale huurwoningen, er komen steeds

meer statushouders in deze woningen waarvan het grootste gedeelte totaal niet geïntegreerd is en o.a. hun auto's op de stoep parkeert. Maar goed even terzake, is het niet mogelijk om per woning 1 parkeervergunning gratis te verstrekken, wat in andere gemeenten nu ook gebeurt en bijvoorbeeld de 2e auto wel een hoger tarief voor een parkeervergunning te geven.

[Reactie college: F, G](#)

[Aanpassing: Nee](#)

1066

Beste gemeente,

Via deze weg wil ik bezwaar maken op de nota Uitbreiding betaald parkeren.

Wij wonen op een plantsoen en hebben daardoor geen parkeergelegenheid voor de deur. We zijn aangewezen op de parkeergelegenheden in omliggende straten, waar parkeren nooit een probleem is. Veel omringende huizen en flatgebouwen hebben voldoende privé-parkeergelegenheid, die beter benut kunnen worden mochten jullie de parkeerdruk op staat willen verminderen.

Bovendien zijn er onderliggende problemen aan de parkeerdruk, en ben ik van mening dat die beter aangepakt zouden kunnen worden:

- het openbaar vervoer in Nederland wordt steeds slechter, waardoor het steeds moeilijker wordt om zonder auto op werk te komen. Hierdoor wordt een auto noodzakelijk, en schaffen mensen die hiervoor aan, of nemen ze hun bedrijfsauto mee naar huis.
- werkende jongeren kunnen geen woning kunnen krijgen en wonen daardoor nog steeds of weer bij hun ouders, waardoor het aantal auto's per huishouden toeneemt.

Ik vind het niet gegrond dat wij hier straks de dupe worden met de invoering van betaald parkeren in onze buurt. Betaald parkeren is onpraktisch in het dagelijks leven bij o.a. werkzaamheden in het huis, familie en vrienden die snel een boodschap komen afgeven, mensen die iets via Marktplaats komen ophalen etc. Ik vraag me daarnaast of of dit het probleem verhelpt of het alleen verschuift, bijvoorbeeld doordat mensen hun auto elders gaan parkeren.

In de planning lijkt te zien alsof de invoering van betaald parkeren plaats gaat vinden. Ik wil bij dezen nadrukkelijk bezwaar maken. Dit is niet de eerste keer dat er bezwaar wordt gemaakt en ik wil u vragen de invoering van betaald parkeren in onze wijk te heroverwegen. Daarnaast wil ik u vragen om na te denken over andere oplossingen waardoor de autodruk afneemt, zoals een groter aanbod van woningen voor jongeren en verbetering van het openbaar vervoer (wat sowieso wenselijk is voor het milieu).

Alvast bedankt.

[Reactie college: A, M, O](#)

[Aanpassing: Nee](#)

1067

Er is in onze buurt geen probleem met parkeren. Het invoeren van betaald parkeren heeft m.i. slechts tot doel om geld op te halen.

[Reactie college: A, F](#)

[Aanpassing: Nee](#)

1068

Hier in de Fredeik Hendriksan (zuiderhout) zijn niet te weinig parkeerplaatsen, lijkt dus een niet echt klopend argument om betaald parkeren in te voeren. Ook in de nabij gelegen omgeving is geen tekort aan parkeerplaatsen. Dus tegen dit voorstel.

Met vriendelijke groet,

[Reactie college: A, C](#)

[Aanpassing: Ja](#)

1069

Fel tegen de uitbreiding van betaald parkeren. De burgers worden niet gehoord. Waarom moeten bewoners zulke buitenproportionele tarieven betalen voor parkeren? Gewoon schandelijk!

[Reactie college: G, J](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1070** Ik ben tegen het betaald parkeren, omdat dit niets oplost aan het door de gemeente 'bedachte probleem'. Ik zie in mijn wijk rond het zaanenpark helemaal geen probleem. Er is genoeg ruimte.

**Reactie college:** A

**Aanpassing:** Nee

- 1071** Er is totaal geen noodzaak om betaald parkeren in te voeren. Er is geen sprake van meer dan 80% bezetting in deze wijken. Er zijn andere, betere, alternatieven. Dir wetsvoorstel kan wordt niet gedragen door de burgers van Haarlem maar uitsluitend door een minderheid en natuurlijk de Gemeente die opnieuw een mogelijkheid onderzoekt om de financiële gaten te dichten. Ik verzoek de Gemeenteraad dit voorstel niet te accepteren.

**Reactie college:** A, F

**Aanpassing:** Nee

- 1072** Er is altijd wel ergens een plekje en bij beter een meer aansluitend parkeren is er verder geen probleem. Betaald parkeren zal niets veranderen, de auto zal net zogoed een straat verderop komen te staan en is niets meer of minder dan een melkkoe voor de gemeente om extra geld te genereren.

**Reactie college:** A, B, F

**Aanpassing:** Nee

- 1073** Betaald parkeren in Haarlem noord? Wat mij inziens vanaf 17.00 uur savonds,overdag staat er geen auto dus waarom dan betalen?

**Reactie college:** A

**Aanpassing:** Nee

- 1074** Is helemaal niet nodig om betaald parkeren in te voeren in het Ramplaankwartier. Officieel bezwaar. Er is hier geen parkeerprobleem.

**Reactie college:** A

**Aanpassing:** Nee

- 1075** Niet eens! In ramplaankwartier absoluut geen parkeerproblemen. Geen enkel onderzoek ligt hieraan voor het ramplaankwartier ten grondslag. Als dan, dan toch.... Parkeervergunning tegen redelijk tarief. Zeker geen 400 e voor tweede auto! Melkkoe!

Beste lezer,Hoe kunnen we bezwaar maken tegen de voorgenomen plannen voor betaald parkeren in het ramplaankwartier? Heeft u daar wel eens een rondje gereden. Er is hier voldoende plek om te parkeren. En parkeerzone C, wat een kosten voor alle bewoners, jonge gezinnen met twee auto's. En hoe moeten opa's en oma's dan parkeren? Auto in Bos en Vaart buurt zetten, waar het vele malen drukker is, maar wel nog gratis. Er is duidelijk niet goed naar de buurten gekeken. In ramplaankwartier totaal onnodig om betaald parkeren in te voeren. Gaat t dan echt alleen om spekken van de kas?Graag hoor ik hoe ik officieel bezwaar kan indienen.

**Reactie college:** A, C, D, F, G, P

**Aanpassing:** Ja

- 1076** Ik vind het nergens voor nodig om betaald parkeren in onze wijk, het Ramplaankwartier, in te voeren. Ik vind het een verkapte manier om de gemeentekas te spekken.  
Daarnaast vind ik dat er na een enquête onder bewoners, met een overgrote meerderheid tegen, naar de bewoners geluisterd moet worden. Ik zou het wel acceptabel vinden als auto's per adres geregistreerd zouden worden. Per huishouden/adres 1 auto, en dan vanaf de 2e auto (en meer) en bezoek laten betalen.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#), [G](#), [I](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1077** Als je meer groen en ruimte voor fietsers, rollators en rolstoelen wilt, betekent dit in mijn ogen effectief dat je 1 kant van de straten autovrij moet maken. Dat betekent +/- 50% van de autos uiteindelijk moet verdwijnen. Hoe komen al die mensen zonder auto straks op hun werk? Ik krijg heel sterk het idee dat er een klein (fictief?) probleem getackeld wordt, maar een groter probleem gecreëerd wordt. Ik stond vanochtend weer in een ramvolle trein van Haarlem naar Amsterdam. De dichtsbijzijnde busverbinding naar het station gaat van 1x per 15 min naar 1x per 30 min vanwege gebrek aan personeel. En de gemeente heeft werkelijk geen idee welke kant iedereen op gaat met de auto en waar deze voor gebruikt wordt. Als reactie krijg je een "ga maar lekker op de fiets en met het OV, dan komen we er wel uit. En reis anders gewoon lekker buiten de spits." We zijn niet allemaal ambtenaren die op het fietsje naar het gemeentehuis kunnen. Volgens mij is Haarlem onderdeel van een regio waarin een hoop bedrijvigheid is en ga je met deze maatregelen een heleboel mensen dwars zitten.  
De vergelijking met "andere steden" gaat ook mank, want Haarlem heeft niet de werkgelegenheid voor alle inwoners. Het heeft altijd een woonfunctie gehad voor forenzen die in de regio werken. In de tussentijd is de bereikbaarheid met OV in tientallen jaren amper of niet verbeterd, maar worden we wel massaal die richting opgeduwd. Kortom: kom nou eerst met een compleet plan voor alle mensen die hier hinder van gaan ondervinden. Er is nu simpelweg geen alternatief. De treinen zitten vol en het OV in Haarlem volstaat niet.

**Reactie college:** [M](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1078** L.S.,  
In het verleden zijn de inwoners al eens gevraagd overuitbreidingen parkeerheffingen en het duidelijke antwoord van de meerderheid hierop was: NEE geen parkeerheffingen.  
Ook in mijn woonwijk is dit volkomen flauwekul en onnodig.  
De Gemeente functioneert voor de bewoners van Haarlem en niet andersom. Ik verzoek u daarom van dit onzalige idee af te stappen voor zover dit stiekem toch al niet besloten vastligt.

**Reactie college:** [A](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1079** Wij willen geen betaald parkeren en het is ook helemaal niet nodig in Haarlem Noord. Luister eens naar de bewoners zelf en laat niet de eigen portemonnee van de gemeente regeren.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1080** Ik dacht dat we NEE hadden gezegd met de wijk. Waar is deze enquête voor geweest?? We hebben keurig een bericht gekregen dat het nee was geworden.. en dat er dus NIETs zou worden gedaan. terwijl we ook dingen hebben aangegeven. zoals werkbusjes , bouwstellingen, containers beperken, Fietsen op stoepen parkeren.. zodat er echt geen mens meer doorkan, laat staan mensen in rolstoel of kindwagens.. enfin er waren nog wel meer oplossingen.. maar nee het moet een geldpotje voor de gemeente worden..



maar ja dure actie , die enquette van de gemeente: Als er toch niet wordt geluisterd.

**Reactie college:** [FI](#),

**Aanpassing:** Nee

**1081** Ik ben tegen betaald parkeren , omdat we geen parkeerprobleem hebben zou dat wel zo zijn dan lost betalen het niet op

**Reactie college:** [A](#), [B](#)

**Aanpassing:** Nee

**1082** Goedemiddag, ,

Parkeerbelasting in een wijk ver van het centrum vandaan? Waar veel oudere mensen wonen die hun autootje de hele dag voor de deur hebben staan. Of de mensen die thuiswerken?

In Oosterduin wijk is nooit een parkeerprobleem, sterker nog een overschot aan vrije plekken. Zeker overdag 60% leeg. Het zijn alleen auto's van bewoners of hun visite. Waarom heeft de gemeente hier geen onderzoek gedaan?

Wij kunnen onze auto altijd voor de deur parkeren.

De stoepen zijn altijd toegankelijk voor rolstoel of rollator (Martha Flora huis hier in de straat).

Kinderen spelen vrij op straat, want er rijdt bijna geen verkeer.

Je creëert op deze manier juist een probleem van. Het parkerende publiek verplaatst zich naar het eind vd straat, daar begint Aerdenhout (gemeente Bloemendaal), onbetaald parkeren. Dat wordt daar vast erg druk met parkerende visite, tweede auto's van bewoners uit de Duinwijk of sporters van Alliance22. En dan zijn er nog meer parkeerplekken vrij in onze wijk en een overschot aan parkeerders in Aerdenhout.

Kortom. Er is geen probleem. Ik ben tegen betaald parkeren. Laat het geen melkkoe zijn.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [D](#), [E](#), [N](#)

**Aanpassing:** Ja

**1083** Ik ben TEGEN betaald parkeren. Weer een melkkoe van de gemeente zijn we. Er is genoeg parkeer ruimte overdag en 's avonds dat hebben we zelf gezien. Dus helemaal geen vignetten nodig in onze wijk. Ramplaankwartier.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**1084** Er zijn voldoende parkeerplaatsen in onze wijk het Ramplaankwartier ! Het is volstrekt overbodig om de bewoners weer op kosten te jagen. Bij een wandeling door de buurt blijkt dat zowel 's ochtends als 's avonds er zelfs nog plekken vrij zijn. Ik ben dus zwaar tegen de voorgenomen vignetten.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Nee

**1085** Beste,

Ik woon in de Frederik Hendriklaan (Haarlemmerhoutkwartier) en ben tegen de voorgestelde uitbreiding. Totaal geen problemen met parkeeroverlast in de straat dus snap niet goed waarom dit wordt ingevoerd. Met vriendelijke groet,

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1086** Als bewoner van ongeveer de enige wijk waar geen betaald parkeren in de plannen zou gaan komen, Planetenwijk, vrees ik dat er straks geen plek meer is voor mij. Ik begrijp niet de noodzaak van betaald parkeren. Behalve als belastingmaatregel om de financiën van de Gemeente op orde te krijgen. Ik heb jaren in Amsterdam gewoond en daar was zelfs met betaald parkeren de parkeerdruk veel hoger dan hier in Haarlem.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [D](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1087** Nee ik wil geen betaald parkeren in mijn wijk, omdat het alleen een melkkoe is voor de gemeente en nooit en te nimmer een parkeer probleem op gaat lossen. Daarbij is er in de Bomenbuurt GEEN parkeerprobleem.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1088** Tegen voor onze wijk, absoluut onnodig, geldklopperij

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1089** Geachte raad,  
Met deze reactie breng ik mijn ongenoegen en onbegrip uit over het voorstel tot invoering betaald parkeren. In onze wijk, Zuiderhout, wordt de genoemde parkeerdruk van 85% op geen enkel moment gehaald. Er wordt veel gebruik gemaakt van eigen opritten waardoor er altijd ruim voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn. In deze tijden van hoge inflatie en blijvend stijgende kosten lijkt het me ook niet burgergericht om nu ook aan die kant nog extra lasten op te leggen. In uw rapport wordt nog eens aangehaald dat het hier echt niet om het dichten van het begrotingstekort van de gemeente gaat maar daar neigt het gezien de genoemde argumenten van parkeerdruk en vergroening wel degelijk op.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1090** Regelzucht overheerst weer, in deze buurt regelen we het zelf wel, iedere bewoner kan hier gewoon zijn auto kwijt.

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1091** Wanneer houdt dit zuur riekende links progressieve burger uitbuiten door de gemeente Haarlem op? Dus nu nogmaals € 532,— per jaar betalen, omdat je een eigen auto bezit en voor het werk (inderdaad mijn verontschuldigen, maar voor het werk) een tweede auto wordt gereden. Een groot schandaal is het; om onder het rijden van de linkse stokpaardjes veiligheid, groen, klimaatadaptatie en socialiteit opnieuw geld proberen te innen voor de openbare ruimte. Wie verzint deze onzin, waar niemand om gevraagd heeft en gebaseerd is op een vertekend wereldbeeld? De openbare ruimte wordt grotendeels al (met minimale inzet van middelen zo blijkt) met een onverantwoordelijk hoge WOZ-heffing bekostigd door de bewoners (en in het bijzonder de huiseigenaren) van Haarlem. Het is een schande! Uitsluitend het te omvangrijke ambtenarenapparaat wordt in stand gehouden, terwijl de gemeente Haarlem dienstig aan zijn inwoners zou moeten zijn. Stop met het linkse gedram!

**Reactie college:** [E](#), [G](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1092** Betaald parkeren lost niet je parkeerprobleem in de wijk op. Alleen maar cashen voor de gemeente. Dus tegen uitbreiding betaald parkeren.

**Reactie college:** **B, F**

**Aanpassing:** Nee

- 1093** Betaald parkeren is niets meer dan een andere manier van belastingheffing om andere gemeentelijke kosten te financieren. Er zijn geen parkeerproblemen en het is nu wel duidelijk dat de bewoners dit niet willen dus gemeente luister naar deze mening.

**Reactie college:** **A, F**

**Aanpassing:** Nee

- 1094** Wij zijn het niet eens met betaald parkeren; -Wij hebben 2 auto's , want wij werken beide buiten Haarlem waar je niet met bus of trein kan komen. -Denkt de gemeente dat autos dan niet meer op de stoep parkeren?? Waarschijnlijk zijn boetes beter, want nu moeten de goede onder de kwade lijden. - waarom moet men mensen nog meer geld uit de zak trekken, waarschijnlijk is dit plan bedacht door iemand die zelf een oprit voor zijn huis heeft . We leven hier in een z.g vrij land maar er wordt bepaald dat men maar 1 auto mag hebben of liever niets.

**Reactie college:** **G, L, O**

**Aanpassing:** Ja

- 1095** Er is in onze Bosch en Vaart wijk (Koninginnebuurt) geen gelegenheid gegeven om onze mening uit te spreken over betaald parkeren. Het wordt door onze strot geduwd, het is al besloten. Ik vind dat Gemeente Haarlem zijn burgers serieuzer moet nemen, beter naar hen mag luisteren en niet de macht moet gebruiken om zaken erdoor te drukken.

**Reactie college:** **J**

**Aanpassing:** Nee

- 1096** De note Uitbreiding Betaald Parkeren is volstrekt absurd! De gemeente beweert dat er in de wijken sprake is van grote parkeerdruk, maar dit is op geen enkele wijze aantoonbaar gemaakt. In het Houtkwartier en vele andere wijken is meer dan voldoende parkeerruimte aanwezig, met brede lanen en brede voetpaden. Wij hebben nog nooit enig parkeerprobleem ondervonden, danwel voetgangers op het trottoir belemmerd. Het heeft er alle schijn van dat de gemeente doof is voor de mening van de bewoners uit de wijken zelf, omdat zij reeds haar zinnen heeft gezet op het innen van het parkeergeld, als welkome aanvulling op de gemeentelijke begroting. Ik vind het een ronduit schandelijk voorbeeld van geldklopperij en ambtelijke dwaling.

**Reactie college:** **A, E, J**

**Aanpassing:** Ja

- 1097** De genoemde redenen voor betaald parkeren gelden niet voor de wijk Zuiderhout/Den Hout.

**Reactie college:** **A, C**

**Aanpassing:** Ja

- 1098** Vorig jaar heeft een referendum plaatsgevonden waaruit bleek dat de meeste mensen tegen betaald parkeren is. Een jaar later gaat het toch ingevoerd worden. Dat is krom

[Reactie college: I](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**1099** Wij willen geen betaald parkeren in onze buurt hebben vorige jaar al een nee gezegd toen had 75% ook al nee gezegd en jullie douwen het er gewoon door onze strot heen dus jullie doen toch wat jullie willen jullie zijn gewoon asociaal bezig tuig van de bovenste plank bah heb er eigenlijk geen woorden voor. Hoop dat jullie ook eens naar de burgers luisteren 🙄os wij hebben helemaal geen Parker probleem die maken jullie er van

[Reactie college: A, I](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**1100** Ik woon inmiddels zeker 7 jaar aan de prins bernhardlaan in haarlem. De parkeerdruk ervaar ik hier helemaal niet als hoog. Dit geldt ook voor de starten bij het van zeggelenplein. Er is helemaal geen gegronde reden om een betaald parkeerbeleid hier in te voeren. Dit is puur bedacht om structureel meer geld op te halen bij de huidige bewoners van haarlem; een schande om zo om te willen gaan met inwoners van de gemeente.

Ik zie graag een onderbouwing waarom dit wel nodig zou zijn.

[Reactie college: A, F](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**1101** Beste,  
Ik ben tegen invoering van betaald parkeren.  
Laten we eens kijken op welke manier we de kosten laag kunnen houden ipv mensen op extra kosten jagen.  
Daarnaast levert het onveilige situaties op in straten waar geen betaald parkeren wordt ingevoerd door de mensen die met parkeren uitwijken naar deze straten.  
Het zaanenpark is daar een voorbeeld van.  
Veel kinderen en mensen met honden steken over richting park en door de vele geparkeerde auto's zal het zicht beperkt worden en dus gevaarlijk voor degenen die oversteken.

[Reactie college: D](#)

[Aanpassing: Nee](#)

**1102** Mijn zienswijze ziet op de wijk Oosterduin in "Duinwijk". Het concept besluit is slecht onderbouwd. Het parkeeronderzoek waarop het is gebaseerd, wordt uitgegaan van onjuiste uitgangspunten. Er is een onjuiste wijkindeling gehanteerd door de wijken bij ramplaan en de wijk Oosterduin op een hoop te gooien. Verder poogt het besluit van de Gemeente Haarlem een in ieder geval voor de wijk Oosterduin niet bestaand probleem aan te pakken. Als er al besloten zou moeten worden tot maatregelen tegen parkeerproblemen- hetgeen dus helemaal niet is aangetoond - zou dat op een veel doelgerichtere manier moeten, met raadpleging van de bewoners over mogelijke oplossingen. Nu lijkt het meer op het opdringen van in ivoren torens bedachte oplossingen voor een bedacht probleem om inkomsten voor de Gemeente Haarlem te genereren.

[Reactie college: C, F](#)

[Aanpassing: Ja](#)

**1103** De werkende mensen die hun auto's nodig hebben om op hun werk buiten de stad te komen zoals wij worden weer extra belast met deze dure parkeervergunningen. Wij hebben geen mogelijkheid om gebruik te maken van het o.v. door het soort werk en de locatie van ons werk. En helaas hebben we ook geen eigen terrein waar we onze auto's zouden kunnen parkeren. Op dit moment valt onze wijk nog net buiten de nieuwe zones maar het is nu al vaak erg druk dus binnen no time kunnen wij straks onze auto niet meer parkeren in onze wijk omdat de mensen uit de wijken om ons heen hier zullen gaan

parkeren. En voor ons is er dan geen uitwijk mogelijkheid meer. Vervolgens gaan jullie voor heel Haarlem het dure betaald parkeren invoeren. We worden als hardwerkende mensen weer op kosten gejaagd in deze toch al veel te onzekere tijden met bijzonder hoge kosten voor alles. In dit land moet je wel met zijn 2en werken om nog fatsoenlijk te kunnen leven en wordt je daar dus weer extra voor gestraft. Er zijn helemaal (nog) geen goede alternatieven maar de bewoners worden wel alvast extra belast zoals altijd. Als jullie dan toch persé met vergunningen willen gaan werken voor heel Haarlem maak de eerste 2 per huishouden dan gratis en zeker voor de huidige inwoners van alle wijken waar de mensen zijn komen wonen toen er geen sprake was van betaald parkeren. Wij wonen hier al jaren met plezier en waren hier niet gaan wonen als er betaald parkeren was geweest. Het parkeerprobleem wordt nu alleen maar steeds verder verschoven. Als er echt goede en betaalbare alternatieve vervoermiddelen waren zouden meer mensen daarvoor kunnen kiezen. Maar die zijn er niet en worden alleen maar duurder, slechter en onbetrouwbarder door de personeelstekorten, stakingen etc. En als er dan weer een COVID achtige periode komt is het OV meteen helemaal geen optie meer. Kortom wij zijn het helemaal niet eens met de plannen en vinden dat er andere alternatieven gezocht moeten worden die nu eens niet ten koste van de portemonnee en vrijheid van de inwoners gaan.

**Reactie college:** [D](#), [G](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**1104** In de Prins Mauritslaan is geen sprake van hoge parkeerdruk. Wij tekenen dan ook BEZWAAR tegen het invoeren van betaald parkeren in onze wijk.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Ja

**1105** Ik, als bewoner van één (Zuiderhout) van de 11 wijken waarin de gemeente betaald parkeren wil gaan doorvoeren, ben tegen betaald parkeren in onze wijk! En ook tegen uitbreiding van betaald parkeren überhaupt in Haarlem tenzij de bewoners daar zelf om verzoeken.

Er schijnt een parkeerdrukonderzoek te zijn uitgevoerd op een moment dat iedereen op last van de overheid thuis moest werken en scholen gesloten waren en de uitkomst daarvan geeft dus per definitie een vertekend beeld. De parkeerdruk die als norm wordt gehanteerd (85%) geldt zeker niet in onze straat en /of wijk. Maar ook niet voor een flink aantal andere wijken.

We zijn juist (een paar jaar geleden) naar dit deel van Haarlem verhuisd omdat we van het betaald parkeren (ook voor ons bezoek!) af wilden zijn. Het besluit om betaald parkeren in te voeren is niet genomen om de parkeerdruk te verlagen. Het lijkt eerder bedoeld te zijn om de gemeentekas te spekken. Daar is het college en / of Raad toch helemaal niet toe bevoegd? Het komt er op neer dat we als bewoners en ons bezoek fors moeten gaan betalen voor iets waar we geen 'last van hebben'.

Dit ook in een tijd dat de treinen en ander OV onregelmatiger rijdt én dat alles fors duurder is geworden (inflatie volgens DNB 12%?).

Ik zou graag zien dat het besluit om betaald parkeren in de bedoelde 11 wijken te heroverwegen en in te trekken.

Ook zou ik graag zien dat de inventarisatie en onderzoek t.a.v. het parkeerbeleid wordt 'omgedraaid': laat de bewoners zich maar melden die wel betaald parkeren in onze wijken willen. En als er dan geen meerderheid is gaat het definitief niet door. Ben benieuwd of de gemeente dat aandurft!

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#), [J](#), [O](#)

**Aanpassing:** Ja

**1106** Zeer slecht plan. Wij wonen net buiten de "getroffen" wijken (Parkwijk) en dus staat onze straat straks vol en kunnen wij onze auto's niet kwijt. Wij werken allebei omdat dit vanwege de kosten moet. Wij hebben ook allebei een auto nodig, ik heb een baan waar ik meerdere afspraken per dag bij mensen thuis heb in de regio's Noord Holland, Zuid Holland, Utrecht en Flevopolder. Dat is onmogelijk met het openbaar vervoer te doen. Ik ben ook altijd laat thuis en

kan nu al vaak mijn auto niet in de straat parkeren. Straks wordt dat onmogelijk. Daarnaast zijn de prijzen voor de parkeervergunningen zo hoog dat veel mensen dat niet kunnen of willen betalen. Een oplossing zou zijn om de prijzen betaalbaar te maken, zeker voor een tweede auto. Zodat de mensen in de wijken waar straks een vergunning voor geld deze wel kunnen aanschaffen. Het bezit van een auto is heel erg duur. Als wij geen 2 auto's nodig zouden hebben dan zou ik de tweede auto allang weg hebben gedaan. Maar helaas is het NODIG voor het werk. Als deze plannen doorgaan hebben wij straks geen parkeerplaats meer en worden wij straks op grote kosten gejaagd als in onze wijk ook vergunning wordt ingevoerd. Hier is een idee: bouw meer (ondergrondse) parkeerruimte. Dit beleid leidt tot irritaties, ruzies en/of erger. De mensen willen hun auto niet kwijt!

**Reactie college:** [D](#), [G](#), [K](#)

**Aanpassing:** Ja

**1107** Het steekt als Haarlemmer dat u als gemeenteraad die zit namens de Haarlemmers. Gewoon een beleid doordrukt. U scheert alle buurten over één kam betreft het gekozen parkeervergunningen beleid. Er zijn notabene buurten tussen die helemaal geen parkeerprobleem hebben. En nooit zullen krijgen. Als u denkt dat dat beleid auto's tegenhoudt. Dat zal niet zo zijn. Openbaar vervoer is in de randen van Haarlem er gewoonweg niet of zeer slecht. Dus slecht geregeld. Dan zal je een auto moeten hebben om ergens te komen. U verdient 100% aan dit soort buurten, onterecht. Ik ontken niet dat er buurten zijn met parkeerproblemen, maar stel een beleid wat ergens op slaat. Denk na en druk niet gewoon een wil door.

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [E](#), [O](#)

**Aanpassing:** Ja

**1108** Ik denk niet dat betaald parkeren het parkeer probleem oplost, er is nu net aan voldoende plek. Ga je het in omliggende wijken invoeren dan zal de parkeerdruk verhoogd worden. Ik ben tegen betaald parkeren in mijn wijk.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [D](#)

**Aanpassing:** Nee

**1109** Als we alle berichten over het parkeerbeleid van de Gemeente Haarlem volgen, lijkt het er steeds meer op dat de besluitvorming niet democratisch is, maar autoritair wordt opgelegd. Inspraak is niet gewenst. De inwoners hebben het maar te slikken. De bewoners van de wijken waarin, volgens uw plannen, het betaald parkeren wordt ingevoerd, zitten er helemaal niet op te wachten. U zegt dat een parkeerdruk van 85% de norm is. Onze ervaring is dat er in onze wijk (Dietsveld) overdag nog veel lege parkeerplekken zijn. 's Avonds en in het weekend is het wat drukker, maar we kunnen altijd nog een plek vinden in onze straat. Dus het probleem bestaat helemaal niet. De gemeente wil het probleem juist laten ontstaan door het aantal parkeerplekken terug te brengen en zo betaald parkeren wel noodzakelijk te maken. Uw belangrijkste doel lijkt te zijn om het aantal auto's in de wijken te verminderen. De meeste autobezitters zijn echter van hun auto afhankelijk voor hun woon-werkverkeer. Het openbaar vervoer is meestal geen goed alternatief, zeker nu er steeds minder bussen en treinen gaan rijden. Dus het is nog maar de vraag of dit doel bereikt zal worden. Wel is zeker dat de bewoners en hun bezoekers op kosten gejaagd worden om daarmee de gemeentekas te vullen. Als u als gemeenteraad/gemeentebestuur echt democratisch wil zijn, luister dan naar de vele bezwaren die gemaakt worden en houd desnoods nog een referendum onder de bewoners van de betreffende wijken. Zo niet, dan zullen steeds meer inwoners zich afkeren van de gemeentepolitiek, omdat het lijkt alsof de bestuurders niet voor de belangen van de burgers opkomen, maar koste wat kost hun eigen ideeën willen doordrukken.

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [J](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**1110** Oneens met de eventuele invoering van betaald parkeren in de Bomenbuurt. Er is geen onderzoek gedaan naar de ervaren parkeerdruk van de bewoners zelf. Als de leefbaarheid van de stad zo belangrijk is, lijkt het me goed te beginnen bij het bevragen van inwoners zelf. Zonder gedegen fundament voor een dergelijk besluit is het niks meer dan een geldboom voor de gemeente, over de ruggen van de inwoners. Waarom zouden wij moeten gaan betalen voor een

oplossing van een probleem, wat wij als bewoners zelf NIET als een probleem ervaren?

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

1111 Ik ben t niet eens met de nota betaald parkeren. Er wordt gesuggereerd dat er een parkeerprobleem is in vele wijken. Dit compleet niet en daarmee is dit geldklopperij.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

1112 Ik woon in de Leeuwerikstraat en daar wordt het probleem niet opgelost als er betaald parkeren wordt ingevoerd. Het deel waar ik woon hebben mensen allemaal 1 auto. Een enkele uitzondering 2. Auto's blijven dus op de stoep geparkeerd staan en worden dus niet minder. Ook de fietsen blijven staan omdat wij geen achterom hebben. Dus absoluut tegen een parkeervergunning. Het kost ons alleen maar extra geld maar het probleem lost zich hiermee niet op

**Reactie college:** [B](#)

**Aanpassing:** Nee

1113 Ik ben voor het invoeren van betaald parkeren Amsterdamse buurt. Wij wonen op de Zuidpolderstraat [huisnummer inspreker] en hebben 1 auto. Wij moeten vaak 3 rondjes rijden om een plekje te vinden en vaak veel verder weg. Veel mensen die in de stad werken zetten in de ochtend hun auto neer, evenals toeristen en dagjes mensen. Dit maakt het voor ons onmogelijk en geeft veel frustratie. Wel ben ik voor naast vergunning ook een bezoekerspas voor visite. Ik hoop dat dit spoedig ingevoerd kan worden.

**Reactie college:** [P](#)

**Aanpassing:** Nee

1114 Het parkeren wordt in de Indische buurt totaal niet als een probleem gezien en het maakt niet uit hoe laat ik thuiskom, er is altijd een parkeerplek te vinden!

Wij zitten zo ver van de stad af dat deze maatregel nergens op slaat en dit ook nog eens impact kan hebben op de waarde van onze huizen.

Wij zijn in deze buurt dan ook tegen het betaald parkeren beleid en ik zou willen vragen om dit te herzien.

Voor de volgende gemeente verkiezingen zullen we toch massaal moeten stemmen op iemand die dit gaat voorkomen in plaats van je idealen te volgen, al helemaal gezien de economische stand van zaken doet vraagtekens plaatsen bij opnieuw een actie die uiteindelijk geld gaat kosten

**Reactie college:** [A](#), [H](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

1115 Betaald parkeren lost het parkeerprobleem zeker niet op in onze buurt, maar zorgt er alleen maar voor dat er steeds minder vertrouwen in de politiek is. Het overgrote deel wil het niet, inspraak is een wassen neus, het gaat gewoon doorgedrukt worden.

**Reactie college:** [B](#)

**Aanpassing:** Nee

1116 Beste Gemeentebestuur,  
Het zal u inmiddels niet zijn ontgaan, dat de meerderheid van de bewoners tegen betaald parkeren zijn. Dit hebben ze reeds aangegeven tijdens de

enquête. Ik vind het zeer bezwaarlijk dat u niet luistert naar uw bewoners en toch uw plan wilt doordrukken, puur om het gat in uw begroting mee te kunnen dichten. Dit is niet de juiste manier om met uw bewoners op te gaan. Graag uw plan dus herzien, zodat de bewoners geen last hebben van uw ondoordacht beleid. Dank hiervoor.

**Reactie college:** [E, I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1117** Geachte dames, heren, ik maak bezwaar tegen de nota uitbreiding betaald parkeren zoals deze is opgesteld. In de huidige nota staat het Ter Zaanenkwartier als gebied aangeduid waar GEEN uitbreiding betaald parkeren zal plaatsvinden. Hierdoor ontstaat een overloop effect in het Ter Zaanenkwartier vanuit de wijken waar het betaald parkeren WEL zal worden ingevoerd. Dit gaat problemen voor het parkeren opleveren voor de bewoners Ter Zaanenkwartier. Overloop effect!!

**Reactie college:** [D](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1118** ik vind t ongehoord dat betaald parkeren zonder inspraak van bewoners wordt ingevoerd. Te meer als 'n overgrote meerderheid van die bewoners in zijn/haar wijk geen parkeerdruk ervaart. Waanzinnig!

**Reactie college:** [J](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1119** Het is schandelijk dat wij (omgeving Ternatestraat) reeds een enquête hebben gekregen van jullie als Gemeente waarin naar voren is gekomen dat meer dan 70% van de bewoners GEEN betaald parkeren willen hebben en dat dat door jullie is goedgekeurd. Nu dan opeens alles weer veranderen oftewel wederom de spelregels tijdens de wedstrijd veranderen! Wij uit de Indische buurt willen geen betaald parkeren en kom dan ook eens jullie toezeggingen na!

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1120** Dit is een inhalige graai actie aan het worden om de hardwerkende burgers kaal te plukken in dure tijden zoals deze!! Er kan GEEN betaald parkeren ingevoerd worden in de bomenbuurt waar bewoners totaal geen last hebben parkeerdruk! Het leven is zo duur en het siert de gemeente niet om de burger zo op kosten te jagen!

**Reactie college:** [A, E, H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1121** Tegen!.....Wij wonen in de wijk te Zaanen en deze wijk zou voorlopig nog geen parkeervergunninggebied worden. Zoals iedereen wel kan aanvoelen gaan de mensen met een auto, die wonen in de wijk welke wel vergunningsgebied is deze dan uiteraard net buiten hun wijk en dus in onze wijk parkeren. Dat gaat dus geheid overlast geven en resulteert ook bij ons dan dat wij dan geen parkeerplek meer kunnen vinden voor onze eigen deur en in zeer korte tijd wordt onze wijk dan ook vergunningsgebied. Op dit moment is er nog genoeg ruimte voor iedereen in onze straat om te parkeren, maar dat is dan natuurlijk afgelopen! Naar mijn idee is dit gewoon weer een manier om meer geld binnen te krijgen, ook al wordt er gesuggereerd dat de handhaving net zoveel geld gaat kosten. Ik vraag u dan ook om deze onzalige plannen te herzien en alles te laten zoals het was.

**Reactie college:** [D, F](#)



- Aanpassing:** Nee
- 
- 1122** Schandalig ,dat je nu ook al moet betalen als je voor je eigen deur kan staan zo ie zo is het een schande alles wordt steeds duurder. Er is niets meer over om rekening te houden met andere mensen ,niet iedereen kan alles betalen, en nu dit weer .Het faat er niet.op vooruit,alleen maar achteruit.
- Reactie college:** [H](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1123** Wij zijn faliekant TEGEN betaald parkeren in onze wijk.  
Het voegt totaal niets toe, behalve aan de portemonnee van de gemeente. Deze wordt er alleen maar wijzer van.  
In het referendum van 2021 is eruit gekomen dat wij TEGEN zijn en nu wordt onze stemming gewoon aan de laars gelapt.
- Reactie college:** [E, I](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1124** BEN HET ER ABSOLUUT NIET MEE EENS!  
EERDER AL AANGEGEVEN NOOIT MEE INGESTEMD EN VELEN MET MIJ!  
JAMMER DAT DE GEMEENTE HAARLEM NIET LUISTERT NAAR HAAR INWONERS MAAR STEEDS MEER ALS MELKOE GEBRUIKT!  
JULLIE HADDEN BETER KUNNEN ZORGEN DAT DE EENGEZINSWONINGEN NIET OMGEBOUWD WERDEN TOT ALLEMAAL APPARTEMENTEN! DAN WAREN ER NOOIT PARKEERPROBLEMEN ONTSTAAN!!!!
- Reactie college:** [E, I](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1125** Naar aanleiding van het voornemen om het betaald parkeren uit te breiden in gebieden welke niet direct overlast ondervinden van winkelbezoekers en bezoekers van de diverse bezienswaardigheden vraag ik mij af waarom niet in de betreffende woonwijken een enquête wordt gehouden onder de bewoners met de vraag of en in welke mate zij zelve overlast ondervinden en het noodzakelijk achten dat daar maatregelen moeten worden genomen. Daarbij kan de gemeente ook aan andere inrichtingsmaatregelen (waaronder het inrichten van parkeervakken) denken dan betaald parkeren.
- Reactie college:** [J](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1126** Waarom invoeren als ruim 70% van de betreffende bewoners hierop tegen zijn. Jullie zijn toch een vertegenwoordiger van deze mensen?
- Reactie college:** [I](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1127** Belachelijk plan. Totaal geen overlast w.b. parkeren .Ordiinair geld binnenharken.
- Reactie college:** [A, F](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1128** Ik ben het hier niet mee eens. Dit betekend dat bijna heel Haarlem betaald parkeren gaat worden. Kan begrijpen dat je de auto wil weten uit de binnenstad maar verder dan dat ben ik op tegen.
- Reactie college:** [N](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1129** Als bewoner van Oosterduin, kan ik mij niet vinden in de parkeerplaatsen van de gemeente Haarlem in onze wijk. Geschetste problemen doen zich niet voor in onze wijk.  
Openbaar vervoer is in onze wijk niet aanwezig en dus geen of weinig alternatieven. Meerendeel vande wijk is senior en afhankelijk van hun auto. Niet doen Gemeente Haarlem

**Reactie college:** [A](#), [C](#), [O](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1130** Als het niet anders kan en het betaald parkeren gaat worden dan zou ik graag zien dat per gezin 1 auto onbetaald mag parkeren en er voor iedere auto extra wel betaald moet worden. Het is jammer doordat andere mensen er voor kiezen meerdere auto's te hebben en het daardoor te vol wordt iedereen de dupe wordt.

**Reactie college:** [G](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1131** ik maak bezwaar tegen betaald parkeren in woonwijken. er is in deze wijken niets waarop mensen van buiten afkomen. overdag is er plek genoeg. s avonds druk met bewoners. bewoners worden weer opgezadeld met extra lasten verzwareingen. de motivatie ligt maar in twee zaken. een autohaat van bevoorrechte groepen en een nieuwe inkomsten bron creeren om ongewenst deugbeleid te voeren.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1132** Betaald parkeren in onze woonwijk Oosterduin is een onzinnige heel onvriendelijke maatregel! Op n enkele straat na zijn de wegen hier ruim en de stoepen breed! Er is zowel overdag als 's avonds nagenoeg altijd plek voor ons huis om te parkeren. De door u geschetste parkeerdruk herken ik niet en ondanks de auto's is hier gelukkig volop sprake van een sociale, groene en leefbare wijk in de stad!!

**Reactie college:** [A](#), [C](#)

**Aanpassing:** Ja

- 1133** Slecht plan steeds meer plekken waar je betaald moet parkeren.Het lost niet de parkeerproblemen op er komen niet minder auto s door. Mensen komen alleen maar minder bij elkaar op bezoek of kunnen niet meer naar hun favoriete club, omdat ze daar opeens moeten betalen voor parkeren

**Reactie college:** [B](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1134** Geachte raadsleden,  
Naast het feit dat de aanpak van dit plan wars is van alle redelijkheid en billijkheid na eerder uitgevoerd onderzoek, hierbij mijn persoonlijk bezwaar: Wij wonen aan het Junoplantsoen. Dat valt net ten noorden / westen van zone C Noord. De consequentie van deze uitbreiding betaald parkeren is uiteraard dat bewoners uit deze zone hun (tweede) auto net na de grens gaan parkeren. Dat betekent dat wij, wanneer er geen plaats meer is om de auto kwijt te kunnen in de Planetenwijk, noodgedwongen moeten uitwijken richting Bloemendaal.

Graag verzoek ik u de veelvuldig ondertekende petitie te respecteren. Daarnaast verwijst ik u naar eventuele alternatieve oplossingen voor het 'probleem' zoals onder andere ingebracht door de heer M. Langeveld.

Dank voor uw begrip en wij zien de besluitvorming met vertrouwen tegemoet.

**Reactie college:** [D](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1135** Betaald parkeren alleen in en rond het centrum houden. Laat Haarlem alsjeblieft een gastvrije stad blijven. Je bezoek laten betalen(!) om langs te komen resulteert in... minder bezoek. Vind u dit gezond? Verder moeten mensen zonder drempel een sportschool, vereniging, winkel, zorgverlener etc kunnen bezoeken. Laat dat alsjeblieft laagdrempelig blijven! Voor een gastvrij, gezond en sociaal Haarlem!

**Reactie college:** [N](#), [P](#), [Q](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1136** Ben er op tegen.  
Dit lijdt enkel tot financiële lasten verzwarend voor de bewoners.  
Zie de mensen geen afstand doen van hun auto.

**Reactie college:** [B](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1137** Tegen de uitbreiding van betaald parkeren omdat m.i. Omringende wijken meer overlast gaan krijgen van auto's die daar gestalt gaan worden.

**Reactie college:** [D](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1138** Ik lees over een uitbreiding van betaald parkeren in 11 wijken. Het lijkt mij dat dit uitsluitend de Gemeente kas dient. Belachelijk plan om in de verre buitenwijken betaald parkeren in te voeren. Niets wordt daar beter van qua parkeerbeleid. Maak beter en goedkoper OV, dat helpt. Dit is een ordinaire melkkoe voor de gemeente waarna ze met dat geld naar ijslandse banken kunnen om te handelen. In het plan staat nergens wat ze gaan doen met al die opgehaalde miljoenen nl.

**Reactie college:** [F](#), [M](#), [N](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1139** Ik ben hier ook tegen. Als het probleem is dat er auto's verkeerd geparkeerd worden, stel ik voor om de juiste plekken duidelijker te markeren en foutief geparkeerde auto's te bekeuren. Zo werkt het toch overal? Dan houdt het vanzelf op met de overlast die er schijnt te zijn. Hier op de Zaanenlaan ervaar ik geen overlast. Mensen staan in de aangegeven parkeervakken en volgens mij krijg je een bon als je verkeerd parkeert. Sleep desnoods een auto die op de stoep staat weg voor 400,- zoals dat in Amsterdam gaat. Nu ga je mensen die netjes parkeren op kosten jagen, er komt 600 euro per jaar bij voor ons gezin met 2 auto's. Als we dat aan energie niet kunnen betalen, kan dat ook niet aan parkeerkosten aan de gemeente. En hier is volgens mij al recent tegen gestemd door de inwoners. Dan moet je daar ook naar luisteren.

**Reactie college:** [A](#), [H](#), [I](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1140** Invoeren van betaald parkeren lost het probleem niet op. Het verschuift het probleem. Ik ben hier absoluut op tegen en dien hierbij bezwaar in. Mensen hebben al zulke hoge kosten en kunnen dit er niet ook nog eens bij hebben. Als het de oplossing zou zijn dan viel er nog over te praten maar dit lost het niet op.  
Ik wil u dringend verzoeken de plannen in heroverweging te nemen.

Vr. Gr

**Reactie college:** [B](#), [D](#), [H](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1141 Met verbazing heb ik de berichtgeving over de invoering van betaald parkeren gelezen. Ik ben zelf woonachtig aan de Kievitstraat [huisnummer inspreker] Haarlem noord word hier dus ook door getroffen. Wat mij nog meer verbaasd, is dat er eerder dit jaar een referendum is gehouden over de invoering van betaald parkeren in de Indische Buurt met als uitkomst dat meer dan de helft van de respondenten tegen was maar dat dit blijkbaar niet telt, tevens bij ons in de wijk is er geen onderzoek gedaan nog een enquête nog een referendum. Ik vind het schokkend om te lezen, en van minachting voor bewoners van de wijk getuigen, nu ik lees dat er al sinds 2021 aan de huidige plannen gewerkt wordt. Dat referendum deed er dus totaal niet toe blijkt nu.

Ik zal dan ook bezwaar tegen de plannen maken via de geboden weg maar wil graag van u vernemen waarom u deze route heeft gekozen? Op deze manier verliest de burger elk vertrouwen in de politiek want de aanvankelijk gevraagde inspraak doet er toch niet toe blijkt nu. Destijds waren veel buurtgenoten er al van overtuigd dat het referendum niks uit zou halen en helaas blijken ze nu gelijk te hebben. Ik snap het gewoon werkelijk waar niet dat u op zo met de mensen omgaat die u het mandaat hebben gegeven om hun belangen te vertegenwoordigen. Het effect dat dit heeft op het vertrouwen in de overheid laat u blijkbaar onberoerd.

Daarnaast is het voor mij volstrekt een raadsel hoe het invoeren van een vergunning het autobezit zou verminderen. Ik, en met mij vele buurtbewoners, hebben de auto niet voor de lol, maar als bittere noodzaak (woon - werk, slecht ter been, hulp aan familie, etc.) en dit gaat nu nog eens extra belast worden, juist in een tijd waarin veel mensen het al financieel moeilijk hebben. Tegelijkertijd is het ook nog eens zo dat de frequentie van het OV in Noord wordt verminderd. En de laatste tijd niet echt betrouwbaar is gebleken met alle stakingen. Een deel auto is geen optie voor mij omdat ik een eigen zaak heb en onregelmatige diensten werk in de zorg. Ik ben o.a oproepkracht in de zorg en kan dan dus niet zo maar even een auto regelen bij iemand. Hier in de wijk ondervinden wij geen problemen met parkeren omdat de meeste mensen namelijk kunnen parkeren en dat ook netjes doen. Geen overlast op de stoepen en de nood diensten ondervinden ook geen problemen.

In mijn ogen is het logisch als je in een winkel gebied , centrum of dergelijk betaald parkeren hebt maar in de buiten wijken!!!! Nee!

Ik vind het ook best lastig te begrijpen dat er geen ( democratische) besluit is genomen.

Ik krijg daarom de gedachte Melkkoe!

Nee Gemeente Haarlem ik woon al 43 jaar met trots in Haarlem maar nu met plaatsvervangende schaamte vanwege deze enorme domme beslissing.

Misschien zie ik iets over het hoofd, ik hoop het echt, vandaar dat ik uw reactie met veel belangstelling tegemoet zie.

**Reactie college:** [A](#), [B](#), [E](#), [I](#), [N](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1142 Belachelijk nu moeten wij mensen ook nog de plek voor je deur gaan betalen of als je ergens op visite wil dat kan dus ook niet meer jullie trekken de mensen helaas leeg ons mooie Nederland ik schaam me voor me eigen land jullie brengen iedereen op onkosten ons mooie kabinet

**Reactie college:** [E](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1143 Ik ben tegen het voorstel om parkeervergunningen in onze buurt in te voeren.  
Wilt u dat eenzame ouderen nog minder bezoek kunnen ontvangen? Alles is al duur genoeg!

**Reactie college:** [H](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**1144** Ik ben tegen parkeervergunningen in onze buurt! Nergens voor nodig, misschien alleen tijdens Honkbalweek.

**Reactie college:** **A**

**Aanpassing:** Nee

**1145** In algemene zin stelt de gemeente Haarlem op gezag van het College van B&W (hierna: de Gemeente) dat in een wijk betaald parkeren pas wordt doorgevoerd indien:

- de parkeerdruk op meer dan 85% ligt;

- er bij de betrokken bewonersgroep voldoende draagklacht bestaat.

In onze wijk - Vondelkwartier-Vogelenbuurt - wordt de genoemde parkeerdruk van meer dan 85% niet ervaren. Wij kunnen altijd prima onze auto kwijt. In onze wijk is tot op heden geen draagvlakonderzoek uitgevoerd. Daarbij teken ik aan dat de draagvlakcijfers in andere wijken (bij voorbeeld de Indische Buurt waar bewoners zich voor drie kwart TEGEN betaald parkeren uitspraken), botweg terzijde zijn geschoven: een schijnvertoning, derhalve, die mijn vertrouwen in het door ons gekozen bestuur behoorlijk aantast.

**Reactie college:** **A, I**

**Aanpassing:** Nee

**1146** De wijze waarop de parkeren regulering aan het publiek word gepresenteerd is diep triest en zodanig omschreven dat er geen sprake is van een neutrale schrijver van die inleiding, de auto's en automobilisten zijn bij voorbaat al bij verstek veroordeeld..wat een sturend en stuitend manier om een beslissing te rechtvaardigen die mijn inziens is genomen zonder open te staan voor een ander geluid, wat is er toch aan hand in dit land dat dit zo maar kan en dat de een paar mensen met een tunnel visie de dienst uit maken...ik zeg niet dat er geen problemen zijn..maar deze methode en de stemming makerij in de artikelen ben ik niet van gediend! Probeer eens open te staan voor wat de bewoners zelf vinden.

**Reactie college:** **J**

**Aanpassing:** Nee

**1147** Dat de gemeente auto's uit het straatbeeld wil hebben kan ik nog begrijpen maar deze maatregelen zullen worden opgevat als "burgertje pesten" Want niet alleen moet er betaald gaan worden in veel wijken, er komt ook nog eens een legertje handhavers de boel controleren. Bovendien veranderd er niks, Haarlemmers zullen nog steeds hun auto willen parkeren in de buurt alleen moeten ze er nu voor betalen. Dus waarom zoveel moeite doen als het geen effect op de parkeerdruk gaat hebben? Met betrekking tot nieuwbouw kun je er ook voor kiezen om parkeer garages onder de appartementen te bouwen zodat de auto's uit het straatbeeld verdwijnen maar bewoners hebben hun auto toch in de buurt

**Reactie college:** **B, K**

**Aanpassing:** Nee

**1148** Mijn vrouw heeft een auto benodigd om naar haar werk te gaan, ik heb een auto benodigd om naar werk en langs klanten te gaan.

Parkeergelegenheden genoeg hier in de vogelenbuurt.

Belachelijk dat wij straks een hoop geld moeten betalen voor parkeergelegenheid! En dat in een tijd waar momenteel alles stukken duurder is en wordt! Wij hebben een oud, ongeïsoleerd huis en betalen ons momenteel helemaal scheel aan gas en licht kosten. Daar bovenop lees ik vandaag ook nog eens dat de kosten voor de kinderdagverblijven omhoog gaan en nu komt dit er ook nog eens bovenop.

Het is in onze ogen niet nodig gezien er parkeerplek genoeg is, leuk dat het de gemeente wat gaat opleveren maar wij gaan eraan kapot! Kan nu al nauwelijk meer rondkomen, gehele buffer al weg.

---

**Reactie college:** [A](#), [H](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

---

**1149** Goedemorgen,

Hierbij wil ik aangeven dat ik TEGEN het parkeerbeleid ben.

Sommige huishouden hebben nu eenmaal twee auto's nodig voor woon / werk verkeer. Ik begrijp niet waarom de gemeente in sommige gevallen wilt overgaan, dat een nieuwbouw woning geen parkeer vergunning kan aanvragen.

Daarnaast vind ik de uitbreiding van betaald parkeren een slechte zaak. De overheid maakt wel reclame om eenzaamheid tegen te gaan en bereidheid om medemens te helpen , maar daar helpt betaald parkeren zeer zeker NIET bij!. Mensen willen niet op bezoek gaan als ze daar voor moeten betalen. Of als je iemand hulp wilt bieden, maar hierdoor hoge parkeerkosten zal hebben dan denk je wel 3x na.

Ik zou niet denken dat dit de bedoeling is?

Er zijn nou eenmaal vaak 2 auto's per huishouden nodig. Het ontmoediging systeem door betaald parkeren in te voeren, vind ik echt een te simpele gedachte.

Er kan beter gekeken worden hoe parkeerplaatsen op een prettige manier in het straat beeld kan worden opgenomen.

Meer vergunning gebied voor bewoners kan ik begrijpen, maar elk persoon met auto op naam, zou het recht moeten hebben om een parkeer vergunning te krijgen.

Groeten

---

**Reactie college:** [B](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

---

**1150** De gemeente doet eerst in Tubergen een onderzoek naar draagvlak voor betaald parkeren. De bewoners geven in meerderheid aan dit pakket niet te willen. Vervolgens wil de gemeente het 3 maanden later als nog invoeren. Er zullen best redenen zijn, waarvoor betaald parkeren van belang is, maar een dialoog aangaan, waarom deze wijk het niet wil lijkt me wel erg belangrijk. Mogelijk is er wel een meerderheid te vinden voor een aangepast betaald parkeren pakket. Denk hierbij aan het pakket dat Schalkwijk krijgt. Op deze wijze zonder enige vorm van communicatie, dit besluit nemen, tegen de wensen van de bewoners in, is verre van democratisch. Burgers die gevraagd worden te participeren door de gemeente voelen zich zo in de kou gezet.

---

**Reactie college:** [I](#), [J](#)

**Aanpassing:** Nee

---

**1151** Het is belachelijk dat men in het Vondelkwartier straks moet gaan betalen Voor parkeren. Elk huishouden moet gewoon 1 auto kosteloos kunnen bezitten! Deze is eenmaal nodig voor boodschappen, woon werk verkeer (wat niet met het OV te bereiken ls!!) En andere gelegenheden waar een auto voor nosig of handig kan zijn. Dit is bewoners onnodig op kosten jagen in deze al veel te dure crisis! Mensen kunne amper rondkomen met de hoge kosten voor benzine, energie, boodschappen. Dit is puur geldklopperij! Bah! De gemeente zou elke inwoner juist moeten steunen. En niet op kosten jagen! Dat er voor een 2e auto betaald moet worden kan ik nog in komen, maar niet als je maar 1 auto bezit! Het is te gek voor woorden!

---

**Reactie college:** [F](#), [G](#), [H](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

---

**1152** Allereerst wil ik direct mijn mening geven dat ik het een belachelijk plan vind van de gemeente Haarlem, om het betaald parkeren uit te breiden. Ik woon

al jarenlang in de Indische buurt, zonder enig probleem van parkeren. Het verhaal dat de gemeente Haarlem plaats wilt maken voor groen, is dan ook extreme onzin. Ik hoop dat de gemeente Haarlem inziet dat de bevolking al wordt uitgeknepen door het linkse bestuur, en dat dit puur gericht is om extra inkomsten te generen. Hierbij wil ik mijn bezwaar indienen voor dit plan. Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**1153** Referendum toont aan dat niemand dit wil dit is puur om de kas te spekken.En volgens de wet mag niet zomaar aan een referendum voorbij worden gegaan

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**1154** Geachte heer/mevrouw,Ik zou zo graag een willen spreken met degene die dit verzint. Ik snap het gewoon niet. Ik ben verhuisd door het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem. Ik woonde eerste in de Zonnebloemstraat en met een camper voor de deur was het gewoon niet meer te doen. Dus zijn we ver buiten het centrum gaan wonen omdat hier ruimte is we geen parkeer vignetten hebben. Er zit wel een school in ons wijkje maar die parkeerplaats ervan is overdag redelijk vol maar de 5 plekken voor mijn deur zijn niet altijd in gebruik. Na 3 uur als de school uit is is de wijk weer leeg op een paar plekjes van de bewoners na. Bijna iedereen parkeert op zijn eigen grond. Dus de 85% bezetting geldt echt niet. Hoor graag wanneer ik is hierover in gesprek kan om jullie argumenten te horen de hoe en de waarom. Het klinkt heel erg van zakkenvullerij van de gemeente.

Als er iets niet is dan is het wel dat we GEEN parkeerprobleem hebben in onze wijk. Ik woon in de Wegedoornweg en hebben geen parkeerprobleem hoe en bij wie moet ik een petitie indienen voor de echt belachelijke regel.

**Reactie college:** [A](#), [F](#), [N](#)

**Aanpassing:** Ja

**1155** Met grote verbazing heb ik kennis genomen van de plannen voor het invoeren van parkeervignetten in alle Haarlemse wijken, ook in wijken waar tot op heden geen enkele overlast bestaat.Ik teken hiertegen fel bezwaar aan en wel om 2 redenen;1. Opnieuw een lastenverzwaring in een zware, onzekere tijd waarin het voor velen veel moeite kost de eindjes aan elkaar te knopen. In plaats van een financieel steuntje in de rug, komt er een lastenverzwaring van nota bene onze eigen gemeente. De parkeerkosten zijn al buitensporig hoog.2. Hoewel ik vergroening van onze stad onderschrijf, wordt voorbij gegaan aan het feit dat lang niet iedereen de mogelijkheid heeft zich op de fiets te verplaatsen. Openbaar vervoer is lang niet overal een alternatief en er is een groot gevoel van onveiligheid om in de late uren over straat te gaan. Als bezoek straks kosten en allerlei handelingen mee gaat brengen, voorzie ik ook een grotere mate van eenzaamheid. Niet iedereen in onze mooie stad is jong en dynamisch! Daaraan wordt volledig voorbij gegaan.Met klem vraag ik u de plannen voor de wijken buiten het centrum te herzien en dit slechte plan van tafel te vegen.

**Reactie college:** [H](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**1156** Met grote verbazing lees ik dat het Vondelkwartier deel uit maakt van de wijken waar met parkeervergunningen gewerkt gaat worden. In het Vondelkwartier is totaal geen sprake van een parkeerprobleem. Dat het geld kost is tot daar aan toe, maar je kan geen eens meer normaal een kinderverjaardag vieren. Het is dus zwaar irritant en het lost geen enkel probleem op. We zijn bewust helemaal in Haarlem Noord gaan wonen, omdat wij door gezondheidsproblemen vast zitten aan twee auto's.

**Reactie college:** [A](#), [N](#), [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**1157** L.S!Ik ben mordicus tegen het uitbreiden van betaald parkeren. Net nu lastenverhoging invoeren voor werkenden die hun auto nodig hebben samenvalt met een besteedbaar inkomen crisis. Het getuigt van een overheid die haar zorgplicht ondergeschikt maakt aan elitaire hobby's autootje pesten.

**Reactie college:** [H](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**1158** Beste mensen, Bij deze wil ik bezwaar maken tegen uw parkeerbeleid om betaald parkeren te voeren in de omringende wijken rond het centrum van Haarlem. Er is een enquête geweest om te peilen of betaald parkeren een mogelijkheid is. Daar is tegen gestemd. Ik heb het idee dat, dat niet is meegenomen in de besluitvorming. Het zou fijn zijn als er geluisterd wordt naar de mening van de gemeenschap.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**1159** Aan gemeente Haarlem die besluit van betaalde parkeren 2024 Haarlem. ik ben helemaal niet met eens mensen hebben moeilijke tijden. komt moeilijk rond en straks make jullie nog slechtster ik maken bezwaar van besluit van gemeente Haarlem

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**1160** Geachte gemeente, Onze buurt (Houtvaartkwatier) heeft onlangs TEGEN parkeervignetten gestemd. Luistert u ook naar uw inwoners?

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**1161** Goedenavond, Ik schrijf u vanavond dit bericht vanwege het uitbreiden van betaald parkeren naar de Indische buurt. Ik woon zelf in de Rembangstraat en ervaar met 2 auto's op ons adres totaal geen problemen met parkeren in de straat. Ik kan er altijd in de straat parkeren als ik thuis kom. Ik heb een aantal foto's bijgevoegd van tijdens m'n rondje net met de hond. Genoeg parkeerplekken over terwijl m'n burens thuis zijn. Het invoeren van betaald parkeren in dit gebied zou dan louter het spekken van de gemeentekas zijn en heeft niks te maken met het oplossen van een parkeerprobleem. Ik ben dan ook niet bereid om dit te gaan betalen. Kennissen van ons die meer richting centrum wonen, hebben nu al betaald parkeren en dat is geheel logisch gezien de parkeerdrukke. Ze moeten hun auto dan ook soms 3 straten verder parkeren.

**Reactie college:** [A](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee





- 1162** Op [haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren](https://haarlem.nl/uitbreiding-betaald-parkeren) Lees ik over betaald parkeren in mijn woonwijk, maar hier in de Indische buurt (Noord) hebben we net een hele inspraakronde/enquete achter de rug? Wat was dat dan?
- Reactie college:** [I](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1163** Geachte raadsleden, De bewoners worden hier niet beter van. Alleen maar slechter. Het kostenplaatje. Veel bewoners zitten al te sappelen om alles te kunnen betalen. Bijvoorbeeld: gas, elektra, boodschappen. Dan komt dit er nog eens bij. Schandalig. Parkeren op hoeken cq kruispunten. Hoe denkt u er over dat tegen te gaan. M.i. simpel: handhaven! De heren die dit allemaal verzinnen hebben waarschijnlijk een huis met voldoende grond en garage, of ze hebben geen rijbewijs. dus geen auto, die voelen de pijn niet. Ben benieuwd welke partij in Haarlem hier voor verantwoordelijk is voor dit systeem. In de meeste straten is geen plek voor extra groen, wij hebben bomen genoeg. Op de stoep in de Palamedesstraat kunnen kinderen spelen, en evt. langs de auto's fietsen. 'op jonge leeftijd uiteraard'. Straten aanpakken waar nodig, maar niet een hele wijk opzadelen met betaald parkeren. Ik weet we: de bekende melkkoe van stal halen, want de gemeente heeft centres nodig om andere gaten op te vullen. Dus geen betaald parkeren. Als je een zoon of dochter nog in huis hebt ook in het bezit van een auto wordt hij of zij aangeslagen voor het misselijke bedrag van € 280,=. Daar er een woningtekort is op de sociale woningmarkt kunnen zij jaren wachten op een woning. Statushouders cq. een gedeelte asielzoekers krijgen voorrang voor een woning, hetgeen in iedere gemeente de bedoeling is (zie gemeente Utrecht). Laat de eigen inwoners maar betalen. Dus het hele plan qua betaald parkeren kan van ons en veel anderen de prullenbak in, want zo steekt de bekende melkkoe weer zijn kop op.
- Reactie college:** [A](#), [F](#), [G](#), [H](#), [L](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1164** Waarom krijgen allerlei wijken in het noorden van de stad een vergunningssysteem voor parkeren terwijl 75% van de bewoners tegen was? Is dat democratie dan? Luisteren jullie hiermee naar de wens van bewoners. Nee joh, het gaat om geld om uit te kunnen geven aan nog meer ambtenaren die kansloze dingen bedenken.
- Reactie college:** [F](#), [I](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1165** Beste Project team. Ik lees dat er behoorlijk weerstand is op het betaald parkeren. Ik wil nog opmerken dat een huis in de vogelenbuurt meestal 5m1 is dat is de lengte van 1 auto. Een 2e auto is dus willens en wetens meer als dat je voor eigen deur kan zetten. Maak de 1e auto gratis en de 2e auto 2x€ 280= € 560/jaar. Het probleem wordt namelijk alleen door die 2e auto gemaakt. En al het bezoek wordt betaald parkeren per uur of per dag. Probleem opgelost. Want dan zullen alleen de 2e auto bezitters protesteren. 7 December is er wijkraad Vogelenbuurt op de vergierdeweg. (ik zal erbij zijn).
- Reactie college:** [G](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1166** Bij deze maak ik bezwaar tegen het invoeren van betaald parkeren volgens de nota uitwerking parkeerregulering van de gemeente Haarlem. Specifiek is mijn bezwaar tegen het tarief voor de 2e auto. Mijn vrouw en ik hebben een beroep waarbij wij beiden letterlijk dag en nacht naar ons werk moeten kunnen gaan. Het openbaar vervoer is in onze wijk alleen aan de randen beperkt beschikbaar en rijdt niet 'snachts. Het OV is voor ons dus geen alternatief. Het tarief voor een tweede auto van 420€/ jaar is buitenproportioneel en gaat voorbij aan het kosten neutraal invoeren van het systeem. Graag ontvang ik uw zienswijze en een ontvangsbevestiging van mijn bezwaar.
- Reactie college:** [G](#)
- Aanpassing:** Nee

- 1167** Allereerst is er wat onze recente ervaringen en observaties geen sprake van een onacceptabel groot parkeerprobleem in de wijk Dietsveld en Vogelenbuurt. Zeker naar grote stad maten kun je zelfs op de drukste momenten nog wel een parkeerplek vinden binnen een loopafstand van minder dan 100 meter. Ook hebben wij van de ons bezoekende familie, vrienden en kennissen nog nooit gehoord dat ze hun auto niet op een redelijke afstand van onze voordeur konden parkeren. Tensamen met de vele tweede (en soms zelfs derde) auto's – mede als gevolg het uitvallen van het OV tijdens de Corona pandemie – is de enige echte oorzaak van de op bepaalde tijdstippen (met name na 18.00 uur) hogere parkeerdruk vooral de “kamperende en overnachtende” bedrijfsbusjes, die bovendien eigenlijk 1,5 parkeerplek innemen. Ook de – in de toekomst alleen maar toenemende laadpaalplekken – gaan ten koste van de “gewone” parkeerplekken, omdat de elektrische auto na opladen weer op een reguliere plek moet worden geparkeerd. Met andere woorden, als er al een oplossing moet komen voor de parkeerdruk, kies dan (in navolging van bijvoorbeeld Den Haag) voor een systeem waarbij: – de eerste auto ongelimiteerd gratis is en blijft. – 2 e en 3e auto's en bedrijfsbusjes”- want dat zijn de veroorzakers progressief “zwaar” worden belast conform het principe van de vervuiler betaalt. – het parkeren alleen betaald is in de periode tussen 18.00 uur en 09.00 uur de volgende dag. – Voor bezoekers een parkeergeldvrij bedrag per jaar is. Overigens valt of staat dit en elk ander betaald parkeren systeem bij het nauwgezet handhaven van de regels. Omdat de kosten van het in te voeren systeem dan aanzienlijk zullen zijn en toenemen, maken wij ons ernstig zorgen over een toekomstige, misschien wel jaarlijkse stijging van de tarieven. Tenslotte heeft het ons verbaasd dat bijvoorbeeld de Planeten wijk buiten de geselecteerde 11 gebieden is gevallen. Onze observaties tijdens onze rondwandelingen door verschillende straten van deze wijk laten zien dat er geen enkel verschil bestaat tussen de parkeerdruk in deze straten en die van het Dietsveld en Vogelenbuurt, inclusief het zo genoemde Canadese parkeren. Iets wat in de Vogelenbuurt noodzakelijk is om er in het geval aan beide zijden van een straat geparkeerd moet en kan worden nog met een auto door te kunnen. NB. Dit Canadese parkeren is niet de enige reden dat “je er met je rollator niet door kan”; de vaak smalle trottoirs staan namelijk ook al vol met fietsen, omdat deze huizen vaak geen voortuin en/of achterom hebben

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1168** Geachte leden van de Commissie Beheer, Op 3 november a.s. vergadert de commissie Beheer, tijdens welke vergadering (onder meer) het plan voor uitbreiding van betaald parkeren in 11 wijken zal worden besproken. Anders dan de gemeente vorig jaar nog dacht, zijn de bewoners van de desbetreffende wijken juist fel tegen dat plan, zo blijkt ook uit een opgestelde petitie. Omdat de gemeente – soms zeer recent nog – meerdere draagvlakonderzoeken heeft uitgevoerd, de bewoners zich daarin tégen de invoering van betaald parkeren hebben uitgesproken en de gemeente daarop heeft besloten om betaald parkeren níet in te zullen voeren, voelen de bewoners zich nu bedonderd. Hierbij mijn (schriftelijke) inspraak t.b.v. de vergadering van 3 november a.s., omdat ik op die dag zelf helaas verhinderd ben om fysiek aanwezig te zijn. Hoewel wij inhoudelijk van mening verschillen over de wenselijkheid van (de invoering van) betaald parkeren in de 11 wijken van Haarlem, ben ik – als bewoner van 1 van die 11 wijken (het Houtvaartkwartier) – op zich niet per sé tegen de invoering van parkeerregulering als zodanig. De wijze waaróp die regulering zou moeten worden ingevoerd, is echter onderwerp van discussie. Het plan van de gemeente zoals het er nu ligt, kan niet op veel steun van de bewoners rekenen. Over een alternatief valt mogelijk wél te praten. Ik zal dit hieronder toelichten. Een groot deel van de dag is er in de meeste wijken überhaupt geen parkeerdruk die zou moeten worden gereguleerd. Tussen 08.00u 's ochtends en 19.00u 's avonds zijn er buiten het centrum – sowieso in het Houtvaartkwartier en ik neem aan dat dat ook voor de meeste andere wijken geldt – (meer dan) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Van enige overlast is in die uren dan ook in het geheel geen sprake. Voor dat tijdvak bestaat daarmee dus ook geen (enkele) noodzaak voor regulering, en dus ook geen rechtsgrond voor de invoering van enige vorm van parkeerregulering. Dat er in de avond- en nachtelijke uren (19.00-08.00u) meer auto's geparkeerd staan dan overdag, is op zich juist. Dat is ook volstrekt verklaarbaar door de aanwezigheid van de eigen bewoners (van wie er tegenwoordig vele over een tweede auto beschikken). Een verhoogde parkeerdruk is er op die tijden mogelijk dus wel, maar sprake van parkeeroverlast is er nog steeds niet, althans niet in zodanige mate dat dat de invoering van betaald parkeren zou rechtvaardigen. Dat sprake zou zijn van een parkeerdruk van >85%, zoals uit het parkeerdrukonderzoek van Trajan – kennelijk (ik kan dat onderzoek nergens vinden) – zou blijken, wordt betwist. Volgt uit dat onderzoek ook op welke dagen/tijden sprake zou zijn van een hoge(re) parkeerdruk? Geldt dat voor alle straten, of slechts enkele straten? Kortom: wat is de grondslag voor de bewering dát sprake is van (een onaanvaardbaar hoge) parkeerdruk, en wat is de rechtvaardiging voor de invoering van betaald parkeren? Kort samengevat: overdag (08.00-19.00u) is er in het geheel geen parkeerdruk die regulering vereist. Voor de avond/nacht (19.00-08.00u) wordt het volgende ALTERNATIEF voorgesteld. Een andere optie (dan het voorstel van de gemeente), welke bovendien meer recht doet aan de feitelijke situatie in de desbetreffende wijken, is een systeem waarbij OVERDAG (08.00- 19.00u) GRATIS door IEDEREEN in de wijken geparkeerd kan

worden, maar 's avonds/'s nachts (19.00-08.00u) alléén door de eigen bewoners/vergunninghouders, maar NÍET door anderen (ook niet voor een beperkte duur). In dat laatste geval is er bovendien ook geen noodzaak om een vergunningenplafond in te stellen. De wijken zijn immers voldoende toegerust op parkeren door (alleen) de eigen bewoners. De enige voorwaarde voor het verkrijgen van een (of meer) vergunning(en) is dan of men ook daadwerkelijk in de wijk woont (of een bedrijf heeft). Daar komt bij dat het MKB (klussers/aannemers/schilders/tuinmannen etc.) en bezoekers overdag gewoon voor de deur van hun klanten/vrienden/familie kunnen parkeren, zonder hoge parkeerkosten te hoeven betalen (of in rekening te hoeven brengen bij de bewoners). Dat het College dit ook daadwerkelijk zo kán inrichten, volgt uit artikel 3 van de Parkeerverordening 2018 Gemeente Haarlem: Artikel 3 Aanwijzingsbevoegdheid college 1. Het college kan, bij openbaar bekend te maken besluit, weggedeelten aanwijzen die bestemd zijn voor het parkeren door vergunninghouders. Het college kan hierbij onderscheid maken in de categorieën als bedoeld in artikel 4. 2. 3. Het college kan, bij openbaar bekend te maken besluit, tijdstippen vaststellen waarop het parkeren aan vergunninghouders is toegestaan. Het grote voordeel van een dergelijk systeem is dat het een stuk eenvoudiger (en daarmee goedkoper) is om in te voeren. Er hoeven immers alleen bordjes aan het begin/einde van de wijk(en) geplaatst te worden en vergunningen afgegeven aan de bewoners. Er hoeven géén parkeermeters geplaatst of parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Ook kan de handhaving beperkt worden tot de avonduren (overdag immers gratis en vergunningvrij). Dat maakt ook dat de kosten voor de vergunning(en) aanzienlijk lager kunnen worden, zeker wanneer de gemeente dit systeem daadwerkelijk kostendekkend zou invoeren. En dat komt het draagvlak weer ten goede. Dat de gemeente voornemens is om parkeerregulering in te voeren buiten de huidige grenzen, is wel duidelijk. En daar valt met de bewoners ook best over te praten. De huidige plannen van de gemeente zijn echter in strijd met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel (gelet op de eerdere toezeggingen van de gemeente om betaald parkeren níet in te zullen voeren) en met het subsidiariteitsbeginsel (er is immers een laagdrempeliger alternatief voor de bewoners beschikbaar dan de invoering van een duur en onwenselijk systeem zoals de gemeente thans voorstelt). Indien de gemeente haar eigen plannen ongewijzigd wenst door te voeren, zou dat dus (zowel civiel- als bestuursrechtelijk) nog best een lang (en dus kostbaar) traject kunnen zijn. Gelet op de vele handtekeningen die tot nu toe onder de petitie zijn gezet, verwacht ik dat veel bewoners ook gebruik zullen maken van hun recht op inspraak tegen de huidige plannen. Een groot deel van de bewoners zou zich echter - in tegenstelling tot hoe de plannen nu zijn ingestoken - mogelijk best kunnen vinden in bovenstaand alternatief, zéker wanneer de tarieven voor de vergunningen (een stuk) lager zouden zijn dan nu voorgesteld. Dat zou bovendien óók in het voordeel van de gemeente kunnen zijn, omdat er dan - anders dan nu - hoogstwaarschijnlijk wél (of in ieder geval meer) draagvlak voor parkeerregulering is. Zou het niet een idee zijn om met alle betrokken partijen (gemeente, verantwoordelijk wethouder Berkhout, commissie Beheer, bewoners/wijkraden) nog een keer om de tafel te gaan zitten en te kijken of we er niet 'samen uit zouden kunnen komen'? Ik ben er heilig van overtuigd dat een breed gedragen voorstel tot parkeerregulering een positief effect op zowel de wijken als (de perceptie door de bewoners van) de gemeente kan hebben. Dat in tegenstelling tot hoe de gemeente nu de invoering van betaald parkeren 'door probeert te drukken'. Ik ben in ieder geval altijd tot meedenken bereid! -

Op 3 november a.s. vergadert de commissie Beheer, tijdens welke vergadering (onder meer) het plan voor uitbreiding van betaald parkeren in 11 wijken zal worden besproken. Anders dan de gemeente vorig jaar nog dacht, zijn de bewoners van de desbetreffende wijken juist fel tegen dat plan, zo blijkt ook uit een opgestelde petitie. Omdat de gemeente - soms zeer recent nog - meerdere draagvlakonderzoeken heeft uitgevoerd, de bewoners zich daarin tégen de invoering van betaald parkeren hebben uitgesproken en de gemeente daarop heeft besloten om betaald parkeren níet in te zullen voeren, voelen de bewoners zich nu bedonderd. Hierbij mijn (schriftelijke) inspraak t.b.v. de vergadering van 3 november a.s., omdat ik op die dag zelf helaas verhinderd ben om fysiek aanwezig te zijn. Hoewel wij inhoudelijk van mening verschillen over de wenselijkheid van (de invoering van) betaald parkeren in de 11 wijken van Haarlem, ben ik - als bewoner van 1 van die 11 wijken (het Houtvaartkwartier) - op zich niet per sé tegen de invoering van parkeerregulering als zodanig. De wijze waaróp die regulering zou moeten worden ingevoerd, is echter onderwerp van discussie. Het plan van de gemeente zoals het er nu ligt, kan niet op veel steun van de bewoners rekenen. Over een alternatief valt mogelijk wél te praten. Ik zal dit hieronder toelichten.

Een groot deel van de dag is er in de meeste wijken überhaupt geen parkeerdruk die zou moeten worden gereguleerd. Tussen 08.00u 's ochtends en 19.00u 's avonds zijn er buiten het centrum - sowieso in het Houtvaartkwartier en ik neem aan dat dat ook voor de meeste andere wijken geldt - (meer dan) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Van enige overlast is in die uren dan ook in het geheel geen sprake. Voor dat tijdvak bestaat daarmee dus ook geen (enkele) noodzaak voor regulering, en dus ook geen rechtsgrond voor de invoering van enige vorm van parkeerregulering. Dat er in de avond- en nachtelijke uren (19.00-08.00u) meer auto's geparkeerd staan dan overdag, is op zich juist. Dat is ook volstrekt verklaarbaar door de aanwezigheid van de eigen bewoners (van wie er tegenwoordig vele over een tweede auto beschikken). Een verhoogde

parkeerdruk is er op die tijden mogelijk dus wel, maar sprake van parkeeroverlast is er nog steeds niet, althans niet in zodanige mate dat dat de invoering van betaald parkeren zou rechtvaardigen.

Dat sprake zou zijn van een parkeerdruk van >85%, zoals uit het parkeerdrukonderzoek van Trajan - kennelijk (ik kan dat onderzoek nergens vinden) - zou blijken, wordt betwist. Volgt uit dat onderzoek ook op welke dagen/tijden sprake zou zijn van een hoge(re) parkeerdruk? Geldt dat voor alle straten, of slechts enkele straten? Kortom: wat is de grondslag voor de bewering dát sprake is van (een onaanvaardbaar hoge) parkeerdruk, en wat is de rechtvaardiging voor de invoering van betaald parkeren? Kort samengevat: overdag (08.00-19.00u) is er in het geheel geen parkeerdruk die regulering vereist. Voor de avond/nacht

(19.00-08.00u) wordt het volgende ALTERNATIEF voorgesteld. Een andere optie (dan het voorstel van de gemeente), welke bovendien meer recht doet aan de feitelijke situatie in de desbetreffende wijken, is een systeem waarbij OVERDAG (08.00-19.00u) GRATIS door IEDEREEN in de wijken geparkeerd kan worden, maar 's avonds/'s nachts (19.00-08.00u) alléén door de eigen bewoners/vergunninghouders, maar NIET door anderen (ook niet voor een beperkte duur). In dat laatste geval is er bovendien ook geen noodzaak om een vergunningenplafond in te stellen. De wijken zijn immers voldoende toegerust op parkeren door (alleen) de eigen bewoners. De enige voorwaarde voor het verkrijgen van een (of meer) vergunning(en) is dan of men ook daadwerkelijk in de wijk woont (of een bedrijf heeft). Daar komt bij dat het MKB (klussers/aannemers/schilders/tuinmannen etc.) en bezoekers overdag gewoon voor de deur van hun klanten/vrienden/familie kunnen parkeren, zonder hoge parkeerkosten te hoeven betalen (of in rekening te hoeven brengen bij de bewoners). Dat het College dit ook daadwerkelijk zo kán inrichten, volgt uit artikel 3 van de Parkeerverordening 2018 Gemeente Haarlem:

Artikel 3 Aanwijzingsbevoegdheid college

1. Het college kan, bij openbaar bekend te maken besluit, weggedeelten aanwijzen die bestemd zijn voor het parkeren door vergunninghouders. Het college kan hierbij onderscheid maken in de categorieën als bedoeld in artikel 4.

2.

3. Het college kan, bij openbaar bekend te maken besluit, tijdstippen vaststellen waarop het parkeren aan vergunninghouders is toegestaan. Het grote voordeel van een dergelijk systeem is dat het een stuk eenvoudiger (en daarmee goedkoper) is om in te voeren. Er hoeven immers alleen bordjes aan het begin/einde van de wijk(en) geplaatst te worden en vergunningen afgegeven aan de bewoners. Er hoeven géén parkeermeters geplaatst of parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Ook kan de handhaving beperkt worden tot de avonduren (overdag immers gratis en vergunningvrij). Dat maakt ook dat de kosten voor de vergunning(en) aanzienlijk lager kunnen worden, zeker wanneer de gemeente dit systeem daadwerkelijk kostendekkend zou invoeren. En dat komt het draagvlak weer ten goede.

Dat de gemeente voornemens is om parkeerregulering in te voeren buiten de huidige grenzen, is wel duidelijk. En daar valt met de bewoners ook best over te praten. De huidige plannen van de gemeente zijn echter in strijd met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel (gelet op de eerdere toezeggingen van de gemeente om betaald parkeren niet in te zullen voeren) en met het subsidiariteitsbeginsel (er is immers een laagdrempeliger alternatief voor de bewoners beschikbaar dan de invoering van een duur en onwenselijk systeem zoals de gemeente thans voorstelt). Indien de gemeente haar eigen plannen ongewijzigd wenst door te voeren, zou dat dus (zowel civiel- als bestuursrechtelijk) nog best een lang (en dus kostbaar) traject kunnen zijn. Gelet op de vele handtekeningen die tot nu toe onder de petitie zijn gezet, verwacht ik dat veel bewoners ook gebruik zullen maken van hun recht op inspraak tegen de huidige plannen.

Een groot deel van de bewoners zou zich echter - in tegenstelling tot hoe de plannen nu zijn ingestoken - mogelijk best kunnen vinden in bovenstaand alternatief, zéker wanneer de tarieven voor de vergunningen (een stuk) lager zouden zijn dan nu voorgesteld. Dat zou bovendien óók in het voordeel van de gemeente kunnen zijn, omdat er dan - anders dan nu - hoogstwaarschijnlijk wél (of in ieder geval meer) draagvlak voor parkeerregulering is.

Zou het niet een idee zijn om met alle betrokken partijen (gemeente, verantwoordelijk wethouder Berkhout, commissie Beheer, bewoners/wijkraden) nog een keer om de tafel te gaan zitten en te kijken of we er niet 'samen uit zouden kunnen komen'? Ik ben er heilig van overtuigd dat een breed gedragen voorstel tot parkeerregulering een positief effect op zowel de wijken als (de perceptie door de bewoners van) de gemeente kan hebben. Dat in tegenstelling tot hoe de gemeente nu de invoering van betaald parkeren 'door probeert te drukken'. Ik ben in ieder geval altijd tot meedenken bereid!

Zojuist ontving ik de nieuwsbrief van de gemeente met de mededeling dát de komende 2 jaar in 11 wijken (waaronder het Houtvaartkwartier) betaald

parkeren zál worden ingevoerd. Niet alleen stuitte de toonzetting van die mededeling (het is eigenlijk al beslist, het gaat sowieso gebeuren) mij nogal tegen de borst (waar is de aangekondigde mogelijkheid van 'inspraak' dan nog voor bedoeld?), maar het besluit zelf verbaasde mij ook behoorlijk. Nog geen jaar geleden heeft de gemeente immers een referendum uitgevoerd in (o.a.) het Houtvaartkwartier met als onderwerp de wenselijkheid van betaald parkeren in de wijk. Een grote meerderheid van de bewoners was daarbij TEGEN invoering van betaald parkeren, waarna de gemeente heeft aangegeven dat dus NIET in te zullen voeren. Bij de bewoners is die mening over betaald parkeren in het afgelopen jaar niet veranderd (voor alle duidelijkheid: zij willen dat dus NIET), dus waar de gemeente het plotseling vandaan haalt dat het nu wel wenselijk zou zijn, is mij een raadsel. Parkeren in de buurt levert doorgaans geen noemenswaardige problemen op. Maar vooral het feit dat de gemeente binnen één jaar na een uitgevoerd referendum - waarbij het antwoord van de bewoners overduidelijk was - geheel tegen de wens van diezelfde bewoners in gaat, acht ik pure minachting. Kennelijk is het de wens van de gemeente zèlf om betaald parkeren in te voeren, maar wij (een van de buurten waar het om gaat) vragen daar dus helemaal niet om. Sterker nog: wij vragen erom dat het juist níet wordt ingevoerd!

Langs deze weg wil ik dus niet alleen kenbaar maken van de mogelijkheid tot inspraak gebruik te zullen maken, maar ook om een klacht in te dienen over deze slinkse wijze van communicatie en besluitvorming. Kennelijk is de gedachte: "we vragen het de burgers, maar bij een ongewenste uitkomst drukken we het er alsnog doorheen". Lijkt een beetje op hoe Poetin de burgers van de Oekraïne 'vraagt' zich bij Rusland aan te sluiten. Ik had van de gemeente Haarlem echter een democratischer regime - en meer respect voor haar inwoners - verwacht.

**Reactie college:** E, I, J

**Aanpassing:** Nee

- 1169 Wij zijn het helemaal en totaal niet eens met invoeren van betaald parkeren. Dit omdat de parkeerdruk zeker niet meer is dan 85% en de bewoners eerder al hebben aangegeven dit helemaal niet te willen (>75%). Maar ja, als je dat gaat meten in coronatijd als iedereen thuis werkt, is niets meer dan bijzonder geniepig. Het is dus gewoon weer een nieuwe manier om geld uit de zak van Haarlemmers te kloppen. Niets meer en niets minder. We zijn het zat om als geldvee gezien en behandeld te worden! Het leven is al duur genoeg. En dat er dan, schandalig, wethouders naar de wijken komen om ons, als domme en niet kunnende denken burgers, eens even uit te komen leggen wat zij als regenten hebben beslist. En dat het betaald parkeren gewoon doorgaat, dat dat als een paal boven water staat. Wat denken ze wel niet? Dat ze meters hoog boven ons, gewoon volk, verheven zijn? Wat een schande. Gelukkig is het nog geen gelopen race. Ik hoop daarom ook dat dit desastreuze plan niet doorgaat en dat de zich regenten voelende bestuurders dan ook keihard het 'lid op den neus' krijgen.

**Reactie college:** A, E, F, H, I

**Aanpassing:** Nee

- 1170 Ik vind het belachelijk dat dit is besloten zonder overleg met de mensen die in die buurten wonen. In de indische buurt waar ik woon is een stemming geweest en werd er overduidelijk tegen betaald parkeren gestuurd. Dit is nu zomaar het raam uitgegooid en we gaan de mensen nog maar meer laten betalen. Dit is In plaats dat er naar oplossingen wordt gekeken om mee parkeerplaatsen beschikbaar te maken in combinatie met vergroening van de buurt is het vragen van geld het enige wat belangrijk blijkt te zijn. Is er überhaupt wel gevraagd aan de buurten of ze last hebben van te weinig parkeerplaatsen. Ik kom geregeld op bezoek in de delftwijk en er is nog nooit een probleem geweest met parkeren. Ik vind het schandalig dat dit wordt doorgevoerd zonder inspraak van de mensen die hier wonen.

**Reactie college:** A, F, I, J, K

**Aanpassing:** Nee

- 1171 Beste heer/mevrouw, ik ben bewoner van de Dijkzichtlaan in Santpoort-Noord, een straat die direct grenst aan Haarlem (Delftplein). Ik ben al jaren in een juridische strijd verwickeld met de Gemeente Haarlem en Elan die met name draait over de gebrekkige parkeergelegenheid die bij de tijdelijke flat voor statushouders is gebouwd op het Delftplein. Daardoor ervaren wij behoorlijke parkeeroverlast van bewoners die onze straat volzetten met auto's. U begrijpt dat dit schrikbarend nieuws voor ons is, want wij verwachten dat de parkeerdruk hierdoor nog vele malen erger zal worden, aangezien parkeren in

onze straat (Gemeente Velsen) gratis is. Ik zou daarom graag begrijpen of de Gemeente hier wel rekening mee houdt en dit beleid in afstemming met o.a. de Gemeente Velsen maakt? Het is m.i. nodig om onze straat te beschermen tegen opportunistisch parkeren van Haarlemmers, i.e. door middel van een parkeervergunning in onze straat. Kunt u hierover bemiddelen bij Velsen? Bij voorbaat dank.

**Reactie college:** [D](#)

**Aanpassing:** Nee

**1172** Zeer overbodig. Wij proberen vaak al de fiets te pakken. Mocht dit niet lukken dan wel met de auto en betaald parkeren zal dit niet tegen houden.. Ov is ook al zo duur en wordt steeds onbetrouwbaarder. Daarnaast ben ik blij dat ik niet Haarlem woon. Zou het mega irritant vinden als mijn bezoekers steeds moeten betalen.

**Reactie college:** [O](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**1173** Betaald parkeren bij sport accomodaties lijkt met zeer ongewenst en staat m.i. haaks op ander beleid en ambities van de gemeente als sportieve stad. Sport moet voor zoveel mogelijk mensen zo laagdrempelig mogelijk zijn. Betaald parkeren past daar niet bij. Ik woon niet in Haarlem, maar sport daar wel.

**Reactie college:** [Q](#)

**Aanpassing:** Nee

**1174** Geen kosten verzwaring

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**1175** Niet doen, het lost niets op en je jaagt de bewoners op kosten. Het is gewoon weer een nieuwe melkkoe.

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

**1176** Overdag altijd ruimte genoeg. Er wordt meestal kort geparkeerd. Vooral boodschapje of pakje retour brengen of groente handel of kleding reparatie allemaal hele korte tijd allemaal korter dan 10 minuten.

**Reactie college:** [A](#)

**Aanpassing:** Nee

**1177** Wederom de auto als melkkoe.

Als je met het OV binnen redelijke tijd /kosten van A naar B kunt, stimuleer je de mensen die eigenlijk geen auto nodig hebben om deze weg te doen.

**Reactie college:** [F](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee

**1178** Betaald parkeren gaat de parkeerdruk niet wegnemen

**Reactie college:** [B](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1179** Er komt geen verschil door betaald parkeren .. daar krijg je niet minder auto's door.. zeker te weinig belasting geld?  
**Reactie college:** [B](#), [F](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 1180** Dit heeft niets met een parkeerprobleem te maken! Dit is gewoon geld verdienen. Schandalig. (Vaste bezoeker Vondel kwartier)  
**Reactie college:** [F](#), [P](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 1181** Geldklopperij doet niks aan het aantal auto's die zijn er al dat word niet minder door betaald parkeren,dus meer toezicht zoals auto's parkeren, zodat ze ook aan mensen denken die met een rolstoel of rollator zelf knap hun huis in kunnen komen,want dat is hoogst irritant.  
**Reactie college:** [B](#), [F](#), [L](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 1182** Totaal geen zin geld klopperij hier voldoende parkeerplaatsen  
**Reactie college:** [A](#), [F](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 1183** U laat eerste een enquête /buurt raadpleging uitvoeren en op het moment dat de uitslag u niet bevalt, schuift u het resultaat I niet bevalt schuift I de rapporten terzijde. Lekker betrouwbare overheid.  
**Reactie college:** [I](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 1184** tegen invoeren betaald parkeren ivm lasten verzwaring  
**Reactie college:** [H](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 1185** Haarlem heeft zeker geld te kort,en gaan dat zo binnen halen  
**Reactie college:** [F](#)  
**Aanpassing:** Nee
- 
- 1186** Tegen elke uitbreiding betaald parkeren en de huidige tarieven.  
**Reactie college:** [G](#)  
**Aanpassing:** Ja
- 
- 1187** Heeft een mening geven zin? Jullie lappen de mening van jullie burgers toch aan jullie laars. Eerst roepen: kom hier wonen, het "kleine zusje van Amsterdam"! En als hier veel forenzen (geld) wonen, het bezit van auto's duurder en voor velen bijna onmogelijk maken. Jullie hebben ervoor gezorgd dat we een forenzen stad zijn, zorg dan voor betere oplossingen dan die auto als melkkoe te gebruiken.

Net zoals het 'Canadees' parkeren:

in veel oudere wijken kan het bijna niet anders. Als wij in onze straten gewoon parkeren (was 15 jaar geleden normaal) kan er geen brandweerwagen langs en als ze er toch voorbij gaan wordt de schade aan auto's niet vergoed. Ook andere grote wagens hebben dan problemen en voor die schade ligt de dader op het kerkhof. Dus dan maar met twee wielen op de stoep. Ik heb andere gemeenten gezien die daarop hebben geanticipeerd en stippellijnen op de stoep hebben aangebracht en verkeersborden geplaatst om dit te reguleren en anders het aan één kant parkeren hebben ingevoerd. Denk aan de Vergierdeweg. En dan meer parkeerplaatsen ergens andere. Maar blijkbaar denkt de gemeente Haarlem niet zo aan haar burgers en is zeker niet zo flexibel.

Maar waar ik vooral zorgen over maak is dat het sociale leven hierdoor nog meer is de verdrukking raakt. Familie en vrienden van buitenaf kunnen hier dus niet gemakkelijk langs komen want er zijn dan nog minder parkeerplekken en wat er is, daar moet goudgeld voor betaald worden. Dus je verjaardag vieren of een etentje bij iemand thuis zit er dan niet meer in. Of denk aan mensen die slecht ter been zijn. Sluit ze maar op in hun huis? Over vereenzaming gesproken.

Met andere woorden: jullie zorgen met dit beleid voor een sociale verloedering van onze stad.

Ik schaam mij zo langzamerhand steeds meer voor dat ik een geboren en getogen Haarlemmer ben.

Ja, wij moeten milieubewuster worden en veel zuiniger omgaan met wat we nog hebben, maar niet op deze manier. Dit beleid is niet functioneel, alleen maar geldklopperij en zorgt ervoor dat mensen nog meer vereenzamen.

**Reactie college:** [F](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

**1188** Dit lost het probleem van teveel auto's in de wijk mijn inziens NIET op! Hoe klein de beurs ook, men gaat dit echt wel betalen. Ik ben voor vermindering automobielen in de wijken, maar dan met een andere oplossing.

**Reactie college:** [B](#)

**Aanpassing:** Nee

**1189** Volgens mij hebben veel haarlemers tegen betaald parkeren gestemd. Hoe kan een gemeente het toch in voeren..... raar vreemd en niet netjes.

**Reactie college:** [I](#)

**Aanpassing:** Nee

**1190** Wat een belachelijk idee in deze crisistijd ,alles wordt duurder ,en de mensen doen de auto's toch niet weg.Openbaar vervoer is ook duur!!Ik ben invalide en heb de auto hard nodig !!!

**Reactie college:** [B](#), [H](#), [O](#)

**Aanpassing:** Nee

**1191** De heilige koe is tegenwoordig te duur om deze te bezitten zonder geldige reden. Een parkeervergunning van €112 invoeren komt neer op 1 tank benzine op jaarbasis. Zonder aantoonbaar bewijs dat het invoeren van parkeervergunningen daadwerkelijk het aantal geparkeerde auto's terugbrengt zal de burger de invoering van parkeervergunningen zien als extra belasting. De bezitter van een auto zal het niet fijn vinden om extra belasting te betalen maar zal om die reden de auto echt niet verkopen. De parkeer druk zal slechts verminderd worden als ééerst voldoende alternatieven voor vervoer de stad uitgaand wordt aangeboden.

**Reactie college:** [B](#), [M](#)

**Aanpassing:** Nee



- 1192** Parkeeroverlast handhaaf je niet door belasting te heffen. Want parkeer overlast is de reden die genoemd wordt voor deze belasting in de buitenwijken van Haarlem.  
Parkeer je verkeerd dan moeten handhavers een boete uitschrijven zoals het hoort. Een hulpmiddel bijvoorbeeld zou zijn dat men de plekken waar je niet behoort te parkeren met een gele streep kenmerkt, maar geen belasting.  
De bewoners die met pijn en moeite een auto kunnen onderhouden voor boodschappen, bezoek aan arts, sociale contacten en wat niet al meer wordt hiermee het mes op de keel gezet.
- Reactie college:** [B](#), [H](#), [L](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1193** Wat wordt er gedaan om het daadwerkelijk probleem op te lossen. Dit lijkt mensen te moeten stimuleren om de autos weg te doen, maar de autos zijn voor vele mensen een must have voor werk etc. Dat zou betekenen dat de kassa wel vol loopt, maar het probleem wordt er niet mee weggenomen. Richt de gemeente zijn pijlen op mogelijk parkeerhavens, infrastructuur en ov? Ofwel naar degelijke en toekomstbestendige oplossingen? Of worden de inwoners van deze mooie stad alleen "afgeklopt".
- Reactie college:** [B](#), [F](#), [K](#), [M](#), [O](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1194** Absoluut tegen dit voorstel! Er is hier gewoon plek dus er klopt niets van dit inzicht echt ronduit belachelijk !!!!
- Reactie college:** [A](#), [C](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1195** Ik ben absoluut niet in staat om met de fiets naar het sportcomplex te komen waar ik tennis en ook lesgeef. Ik zou graag bij het kennemer sportcentrum willen zien dat het gratis parkeren blijft gehandhaafd.
- Reactie college:** [Q](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1196** Beste gemeente, hierdoor wordt het voor deelname aan sport ook lastiger. Veel van mijn deelnemers komen met de auto. Betalen om te parkeren zouden enkele deelnemers wel eens doen kunnen besluiten om niet meer te komen en dus niet meer te sporten. Niet alleen slecht voor de gezondheid van de mensen maar het zou ook het voortbestaan van onze sportvereniging kunnen betekenen.
- Reactie college:** [Q](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1197** Ik voetbal elke zondag in Haarlem en het een probleem voor mij
- Reactie college:** [Q](#)
- Aanpassing:** Nee
- 
- 1198** Ik maak bezwaar tegen de invoering van betaald parkeren in de Bomenbuurt. Er is voldoende parkeerplek. Het onderzoek dat anders doet vermoeden is uitgevoerd in de corona-periode (thuiswerk-periode) en geeft geen goed beeld. Ook lees ik dat het draagvlakonderzoek wordt genegeerd en er helemaal geen meerderheid voorstander is van dit plan. Kortom, u bent er voor de burgers en hopelijk niet op zoek naar een melkkoe. Geen betaald parkeren in de Bomenbuurt!

---

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [I](#)

**Aanpassing:** Nee

---

- 1199** Wij zijn tegen het nieuwe voorstel van betaald parkeren in 11 wijken van Haarlem. Er wordt alleen maar gedacht aan het geld wat ze eraan verdienen en dat onder het mom van "vergroenen". Er zijn heel veel mensen afhankelijk van een auto en kunnen niet reizen met OV. Door krapte op de arbeidsmarkt is het al moeilijk om personeel te krijgen, maar het parkeerbeleid wordt de doodsteek! Weg personeel. Het beleid is veel te kortzichtig en gemaakt door mensen die achter een bureau zitten. Op deze manier dus een mooie melkkoe voor de gemeente, waarvan de bewoners de dupe worden.

---

**Reactie college:** [F](#), [Q](#)

**Aanpassing:** Nee

---

- 1200** Wij vinden het een absurd plan.  
In deze wijk er er geen parkeerders.  
De meting is gedaan in de corona tijd tijdens de lockdown  
Weer een melkkoe voor de gemeente  
Wij zijn dus TEGEN betaald parkeren

---

**Reactie college:** [A](#), [E](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

---

- 1201** Onder de naam van vergroening de gemeentekas vullen met extra belasting in de vorm van parkeergeld is natuurlijk van de zotte. Begin bij gezinnen die idiote aantallen auto's hebben (2+) om de parkeerdruk te verminderen. Of denk bij verbouwingen van wegen (kruispunt jan gijzenkade / rijksstraatweg) eens na voordat jullie parkeerplekken weghalen.

---

**Reactie college:** [F](#)

**Aanpassing:** Nee

---

- 1202** Tegen het invoeren van betaald parkeren als oplossing voor parkeerdruk.  
>85% van de bewoners is tegen en toch wordt betaald parkeren ingevoerd. Schandalig.

---

**Reactie college:** [J](#)

**Aanpassing:** Nee

---

- 1203** In praktisch heel haarlem betaald parkeren! Dat heeft niets met beleid te maken, dit is gewoon geld binnen halen. Het is van deze tijd dat mensen een auto hebben en als dit beperkt moet worden is het ook mogelijk om een max aantal vergunningen in per huishouden in te stellen (zoals het voorstel is) ZONDER dat hiervoor betaald hoeft te worden!

---

**Reactie college:** [F](#), [G](#)

**Aanpassing:** Nee

---

- 1204** Schandalig om in Haarlem het betaald parkeren uit te breiden zonder reden.  
Als Groen Links het aantal auto's in Haarlem wil terugdringen, moet er ook gezorgd worden voor goede alternatieven.  
Het lijkt erop alsof er een schijninspraak procedure plaatsvindt. Heeft de gemeente extra belastinginkomsten nodig?

---

**Reactie college:** [E](#), [J](#), [M](#)

---

**Aanpassing:** Nee

- 1205** Je moet overal voor betalen, een tweede auto is veelste duur en dan ook nog eens extra betalen als je even verder uit je buurt bij iemand langsgaat om te helpen bij eventuele zorgklusjes. Dit weerhoudt mensen om weg te gaan. Stel je kan niet fietsen dan betaal je elke dag geld voor een parkeerplek plus per jaar nog eens een flink bedrag. Zo komen de jongere nooit aan een huis. Al het geld moet ergens anders naartoe. Hoe kan ik nog sparen nu?

---

**Reactie college:** [G](#), [P](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1206** Goedemorgen uitbreiding betaald parkeren, Lachertje, daar los je het probleem niet met op. De stad wordt er «rijker » mee, de burger « armer ». Gewoon alles gratis en maar hopen dat alle automobilisten aansprakelijk zijn en hun auto keurig parkeren zonder hindernis voor de burens maar vooral voor bedrijven en openbaar vervoer. In geval van zware overtreding, auto tijdelijk in beslag met een flinke boete. Zoals gezegd « Een ezel stoot zich nooit twee keer aan dezelfde steen » prettige dag.

---

**Reactie college:** [B](#), [E](#), [L](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1207** Néé! Geld-uit-de-zak-klopperij van het hoogste niveau! Dit zal het aantal auto's of onze parkeerbehoefte niet verminderen, maar de bewoners slechts op kosten jagen, terwijl de gemeente profiteert. Het gaat alleen om het spekken van de gemeentekas. Beledig aub onze intelligentie niet, we hebben U door!

---

**Reactie college:** [B](#), [F](#)

**Aanpassing:** Nee

- 1208** Beste...,  
Ik ben faliekant tegen het uitbreiden van betaald parkeren in onze wijk. Het betreft een familiebuurt en geen commercieel stadsdeel met bestemmingsverkeer. Bovendien worden hiermee mensen op kosten gejaagd in een dure tijd.  
Groet,

---

**Reactie college:** [H](#)

**Aanpassing:** Nee

**Colofon:**

Dit is een uitgave van de gemeente Haarlem,  
afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte

21 februari 2023

Contact:

mail naar [parkeerregulering@haarlem.nl](mailto:parkeerregulering@haarlem.nl)