

Verslag - Gesprek met wethouder over parkeren in Kort Haarlem
Donderdag 4 april 2024, 20:00 uur
De Chocoladefabriek Gouda

Start om 20:02 uur.

Bijlagen:

- *Bijlage 1: Presentatie met de slides die zijn gepresenteerd*

Slide 1: Parkeren in Kort Haarlem

Mondelinge toevoeging slide:

De gespreksleider opent de avond. Dank dat u gekomen bent en de moeite heeft genomen om met ons het gesprek aan te gaan. Parkeren is een onderwerp dat iedereen raakt, zowel mensen met of zonder auto. We gaan ervoor zorgen om de avond in goede banen te leiden.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 2: Welkom

Mondelinge toevoeging slide:

Het doel van vanavond is om met u in gesprek te gaan over betaald parkeren middels een vergunning. Wij willen uw vragen en zorgen horen. De wethouder zal de plannen van de gemeente vertellen en uw vragen zo goed mogelijk beantwoorden.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 3: Programma

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 4: Spelregels

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 5: Contact

Mondelinge toevoeging slide:

(-)

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 6: Mentimeter

Mondelinge toevoeging slide:

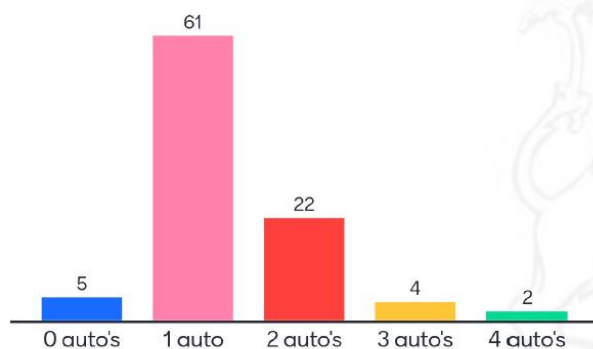
Wij willen graag iets weten over het parkeren van de aanwezigen vanavond. Dit zullen wij doen aan de hand van een aantal vragen via de Mentimeter. De gegevens die hieruit komen geven ons een indruk van wie er vanavond aanwezig zijn. Het is geen representatieve steekproef, maar is bedoeld als start van het gesprek.

Vragen en antwoorden bewoners:

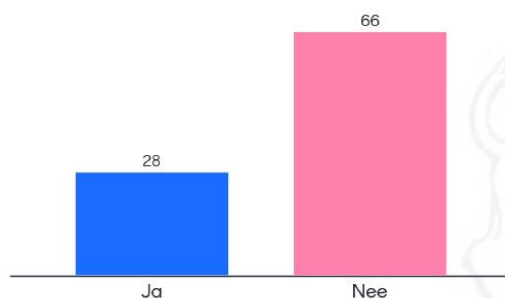
Vraag: Tellen motoren mee als auto's in de Mentimeter?

Antwoord: Alles met een kenteken telt als auto.

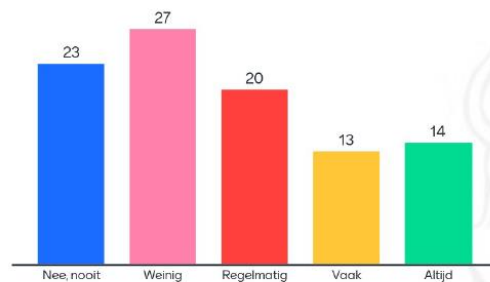
Hoeveel auto's heeft u in uw huishouden?



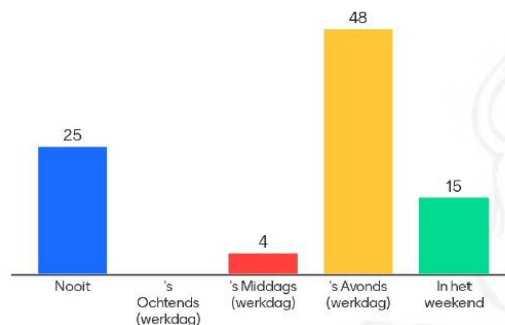
Geldt in uw straat op dit moment al betaald of vergunning parkeren?



Ervaart uw bezoek parkeerproblemen in uw wijk?



Wanneer ervaart u zelf parkeerproblemen in uw wijk?



Toevoeging aan de Mentimeter: Het antwoord “Altijd” ontbrak bij de vraag “Wanneer ervaart u zelf parkeerproblemen in uw wijk?”. Daarom is met handopsteken dit antwoord nog toegevoegd. Circa 20 personen steken hun hand op en ervaren dus altijd parkeerproblemen.

Slide 7: Parkeren met een parkeervergunning – Waarom

Mondelinge toevoeging slide:

Welkom vanuit de wethouder. Goedenavond allemaal. Een hoop mensen hebben bij de wijkmobiliteitsplannen al gereageerd middels een zienswijze of hebben ons in de tussentijd al laten weten waar zij problemen ondervinden in de plannen van de gemeente. Toch neem ik u graag mee waarom wij het besluit genomen hebben.

Wat wij zien is dat de parkeerdruk erg hoog is. Zeker aan de randen van de wijken zien wij dat de parkeerdruk erg hoog is. We weten ook vanuit het verleden dat wanneer je dit straatje voor straatje oplost, er veel problemen zijn. Daarnaast hebben we andere methoden geprobeerd, welke ook niet werkten. Er zijn nou eenmaal parkeerproblemen in de buurt, die we zoveel mogelijk op willen lossen door het invoeren van betaald en vergunning parkeren. Waarom doen we dit? Lang niet alle auto's die in de wijk staan zijn van u. Als we een parkeervergunning invoeren, dan zijn er meer lege parkeerplekken voor de bewoners. Daarnaast zien we dat het autogebruik groeit. Dat betekent dat de druk alleen maar toe zal nemen. Deze stad is niet gebouwd op zoveel auto's. Tot slot willen we meer ruimte voor groen en speelgelegenheden in de wijk.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 8: Parkeren met een parkeervergunning – Doel

Mondelinge toevoeging slide:

Wat willen we dan bereiken? Dat de parkeerruimte die er is, voor de bewoners is. We snappen dat mensen hun auto in de buurt willen zetten. Anderen moeten dan gaan betalen in de buurt. Dan is het belangrijk om te vermelden dat er twee soorten anderen zijn; (1) Mensen die niet in uw wijk behoeven te zijn en (2) uw bezoekers.

Zoals eerder gezegd willen we ervoor zorgen dat er meer groen in de wijk komt. Kort Haarlem is een van de wijken met het minst groen (en speeltuinen). Daarnaast hebben we een opgave in verduurzaming. Er zijn ook transformatiehuishes nodig. Willen we dit allemaal goed in de ruimte passen, dan hebben we driemaal de ruimte nodig die we nu hebben. Dus moeten we als gemeente belangrijke keuzes maken.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 9: Parkeren met een parkeervergunning – Wat

Mondelinge toevoeging slide:

We willen het voor de hele wijk integraal gaan bekijken. Omdat we zeggen dat we het in de hele wijk gaan doen, kunnen we het een stuk efficiënter aanpakken. Zo kunnen de kosten van de vergunningen ook minder worden. We hebben nu een regel dat we maximaal twee vergunningen per huishouden hanteren, maar ook hier willen we soepel in zijn. Dit is een discussiepunt, dus u kunt hier uw input op geven. Daarnaast komen er scenario's voor de tarieven, daar hebben we flink op gerekend. Dat betekent dat de kosten minimaal 48 euro per jaar kunnen zijn. De kosten worden gedrukt omdat we het nu met de hele wijk aanpakken en daarnaast laten we bezoek van buitenaf 'meer betalen', waardoor uw vergunning 'goedkoper' wordt. Dit doen we zodat (bijvoorbeeld) de toeristen meebetalen aan uw vergunning. We hoeven niet te verdienen aan de auto, maar willen we het wel zo goed mogelijk inrichten. Als we er al iets aan zouden verdienen, dan willen we dit natuurlijk het liefst terug stoppen in mobiliteit.

Daarnaast zijn er speciale regelingen, denk aan: verhuizingen, mantelzorgers, gehandicapten vergunningen etc. Ook wil ik nogmaals zeggen dat het tarief voor uw bezoekers lager is.

We willen nog kijken welke tijden mogelijk zijn voor de vergunning en het betaald parkeren, dit zijn zaken waar u iets over aan ons mee kunt geven. Dit staat open voor discussie. Tot slot wil ik het nu nog hebben over bedrijfsbusjes, we weten dat mensen deze geparkeerde busjes in de wijk vervelend vinden. Daarnaast weten we ook dat mensen van wie die busjes zijn, dat zij deze busjes in het zicht willen hebben. We willen een veilige plek vinden voor deze busjes, niet alleen met een camera, maar ook met een hek. We zoeken dus een oplossing dat dit veilig kan en zodat in de straten iets minder busjes staan.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 10: Parkeren met een parkeervergunning – Hoe

Mondelinge toevoeging slide:

We kijken ook naar andere plekken, zodat bezoekers hier de auto kwijt kunnen en niet de wijk ingaan. Er komt een nieuwe supermarkt aan de Fluwelensingel met 90 nieuwe parkeerplekken op Klein Amerika.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 11: Vervolgstappen

Mondelinge toevoeging slide:

We zullen uiteindelijk waarschijnlijk drie scenario's uitwerken en toesturen naar iedereen. Zodat het overzichtelijk is en de percentages allemaal niet tussen de 9% en 12% uitkomen. Tot slot hoop ik dat we de parkeerproblemen gaan oplossen zonder nieuwe problemen te maken.

Vragen en antwoorden bewoners:

(-)

Slide 12: Spelregels – In gesprek met de wethouder

Mondelinge toevoeging slide:

Dan is er nu tijd voor vragen en opmerkingen vanuit u.

Vragen en antwoorden bewoners

Vraag: Bij sommige straten hebben mensen een eigen oprit. Dit zijn plekken die zij altijd gebruiken. Moeten zij een parkeervergunning betalen, of moeten zij dan ook de straat op? Als zij niet moeten betalen, worden armen 'armer' en rijken 'rijker', dat lijkt mij ook niet eerlijk.

Antwoord: In principe hebben die mensen al voor die grond betaald, aangezien dit waarschijnlijk in de huizenprijs zit. Daarnaast is het privé grond, dus kunnen wij daar niks over zeggen. Zij hoeven niet te betalen voor parkeren op hun eigen terrein.

Opmerking: Het is wel dat zij openbare ruimte gebruiken, door middel van die uitrit voor hun huis.

Reactie: Dat klopt, wellicht gaan we invoeren dat zij dan automatisch de prijs voor een tweede vergunning gaan betalen. Dit is echter helemaal nog niet zeker en dit zullen we met elkaar en de gemeenteraad moeten bespreken.

Vraag: Waarom halen jullie alle mensen de stad in? Ik snap de oplossing van Klein Amerika niet.

Antwoord: Als je op Klein Amerika niet meer mag parkeren, dan hebben we ruzie met de hele binnenstad die daar economisch van afhankelijk is. Daarnaast is er een optie buiten het centrum, dat is heel erg duur. Tot slot ben ik benieuwd, dit is een persoonlijke scepsis, als mensen bij Go Stores gaan parkeren, of ze dan niet creatief gaan zijn.

Vraag: Waarom is er op de Boelekade betaald parkeren tot 24:00 en op zondagmiddag?

Antwoord: Dit is alleen voor de Binnenstad, binnen het water van de singels, niet voor de Boelekade.

Opmerking: Dit is wel voor de Boelekade. Dat stond in de krant.

Reactie: Het is alleen voor de Binnenstad bedoeld, voor het gebied binnen het water van de singels. Wij gaan hier intern achteraan.

Vraag: U schetst een scenario van 48 euro per jaar. U zegt dat dat een minimumtarief is. Kunt u de berekening van deze prijs duiden? Ik ben benieuwd hoe de kosten zijn opgebouwd.

Antwoord: Wij betalen een vast bedrag voor administratie, handhavingskosten, investeringen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld kosten voor vakken), parkeerzuilen (welke worden afgeschreven). Dan kom je wat hoger uit, maar dan heb je de inkomsten van het straat parkeren, wat de kosten dan weer drukt. Er zit altijd een onzekerheid in, maar dat is hoe het is opgebouwd.

Vraag: Waarom wordt er niet s 'avonds gecontroleerd? Wij hebben heel veel last gehad van mensen die hem s 'avonds neerzetten.

Antwoord: Stadstoezicht werkt ook na half 5. En de scanauto moet inderdaad ook na half 5 rondrijden, dat is uiteraard de bedoeling dat dit ook s 'nachts gebeurt. Ik zal hierover met de afdeling handhaving praten, dank voor de opmerking.

Vraag: Ik heb een vraag over de vergunning zelf. Ik heb nu een vergunning, maar ik kan mijn auto nu niet kwijt, omdat er niet één lijn is. Het busje van de partner mag maar in één zone staan, terwijl er in een andere zone (Klein Amerika) ruimte over is. Waarom is er geen eenduidig beleid? We kunnen nu 9/10 keer de auto niet kwijt, door campers en andere randzaken (verbouwing Jumbo). Een opeenstapeling van ellende dus.

Antwoord: Het is nu nog niet gelijkgetrokken, dat gaan we wel doen. Voor de Binnenstad willen we dat er minder mensen op straat gaan parkeren, maar we weten ook dat er een X aantal auto's is. De mensen die in de Binnenstad wonen kunnen voor een parkeervergunning voor hun auto op Klein Amerika 150 euro betalen. Hoe we dat voor plekken in de buurt gaan doen is lastig. De camperplaatsen komen binnenkort ook in B&W. Dit is waarschijnlijk het laatste seizoen dat er nog speciale parkeerplaatsen zijn voor campers op Klein Amerika, zodat zij daar niet langer kunnen parkeren als ze niet in de parkeervakken passen.

Opmerking: Ik hoop dat die gelijk wordt getrokken, want ik kan nu heel vaak mijn auto niet kwijt terwijl ik een vergunning heb.

Reactie: Klein Amerika is vaak vol en echt nodig voor bezoekers en bewoners van de Binnenstad. Ik ben altijd bereid om voor de buurt te kijken wat er kan maar eigenlijk is de ruimte er niet op dit moment.

Vraag: Stel dat vergunning parkeren niet een oplossing blijkt te zijn? Is er dan nog een weg terug?

Antwoord: In theorie is er altijd een weg terug. Als het is ingevoerd zijn er investeringen gedaan. In praktijk schrijf je deze wel af. De vraag is natuurlijk wanneer werkt het niet. Onze ervaring echter is dat betaald en vergunning parkeren goed werkt.

Vraag: Ik ken ook systemen waar je als vergunninghouder een aantal tickets of minuten per jaar krijgt om minuten te geven aan bezoekers. We hebben al sociaal isolement gehoord. Is zo'n systeem ook denkbaar?

Antwoord: In het huidige systeem kunt u een digitale bezoekersregeling inkopen, waarbij uw bezoekers tegen een goedkoper tarief kunnen parkeren. De afrekening van het bezoek loopt via jou zelf. Ik snap dat dat een beetje vreemd is om daar een tikkie voor te sturen, echter is dit wel mogelijk. Wat mij betreft staat dit tarief ook nog per discussie. Het principe wat u aangeeft is goed om in het vervolg van dit proces mee te nemen.

Vraag: U stelt dat 80%-100% van de parkeerdruk komt door lokale parkeerders. Gaat er dan wel wat veranderen in de wijk als we een vergunning invoeren, aangezien het meest wordt geparkeerd door bewoners zelf.

Antwoord: Het idee is dat iedereen die strak wil parkeren, kan parkeren doordat er plekken vrij komen. Er is een afname van 20%, wat best veel is. Daarnaast is meer groen een lange termijn doel, eerst willen we ervoor zorgen dat iedereen goed kan parkeren en dat er genoeg andere alternatieven komen. Deze alternatieven zijn bijvoorbeeld deelfietsen en de NS-intercity.

Vraag: Wij hoeven alleen maar overdag te parkeren en niet 's avonds. Meneer benoemt dat hij voor een school werkt en vraagt of zij dan allen een vergunning krijgen of zit daar een limiet op?

Antwoord: Ik heb daar nooit een limiet op gezet, dus wat mij betreft is het bespreekbaar. Daarnaast moeten we wel een balans vinden, anders komen buurtbewoners bij mij langs. De tijden waarop er geparkeerd wordt zijn anders dan voor bewonersparkeren. Personeel moet overdag parkeren en bewoners in de ochtend of avond. Het scenario dat jullie meer vergunningen krijgen is wat mij betreft mogelijk. Dit is echter iets om met elkaar te bespreken in het vervolgtraject.

Vraag: Op de Fluwelensingel zijn er meer vergunningen dan plaatsen. Toch heeft de gemeente de straat opengesteld voor bezoekers aan het centrum, waardoor het erg druk is. Waarom?

Antwoord: Omdat er een tekort is aan parkeerplekken. Over het algemeen komen de bezoekers van de binnenstad overdag naar de stad en de bewoners parkeren vooral 's avonds en 's nachts. In de praktijk blijken bezoekers aan het centrum en de bewoners ook tegelijkertijd te parkeren. Daarom gaan we het straattarief omhoog doen, zodat mensen 'weggejaagd' worden naar goedkopere parkeerplekken, zoals bijvoorbeeld de parkeerterreinen en de parkeergarages. Aan de Fluwelensingel mag iedereen parkeren die een vergunning voor zone 2 heeft en ook iedereen die voor het parkeren het straattarief betaald.

Opmerking: Er zijn echter al te weinig plekken.

Reactie: Daarom doen we dus de tarieven omhoog voor het parkeren op straat voor de bezoekers van buiten zoals toeristen. Zodat er meer plek overblijft voor bewoners en hun bezoekers.

Opmerking: Ik denk dat een hoop mensen de problematiek herkennen. Er zijn veel auto's en iedereen is voor meer groen en speelplaatsen. Er zijn echter veel individuele haken en ogen. Het is daarvoor belangrijk dat het proces wordt omgedraaid. Eerst moeten we een referendum houden voordat het besluit überhaupt komt. In de gemeente Haarlem is een soortgelijk besluit geweest en ik denk dat dat heel belangrijk is. Dan pas kijken hoe we dit beleid gaan uitvoeren.

Reactie: Dat gaan we niet doen. We hebben geen referendum verordening, we hebben het besluit al genomen. Tot slot is het maar de vraag wat je wilt testen met een referendum. Ergens kom je wel in de knel, dat begrijp ik. Het is maar de vraag als je dat via een referendum gaat doen, of dit goed komt. Zo is het maar de vraag wie voor wie stemt bij een referendum. Daarnaast is het straatje voor straatje ook niet effectief, want dan jaag je het probleem telkens een straatje verder. Draagvlakpeiling is dus enorm ingewikkeld, daarom hebben we dit besluit genomen. We willen dus wel problemen oplossen zonder nieuwe problemen te creëren, en dus zo veel mogelijk mensen tevreden stellen.

Vraag: Ik woon in het deel van de wijk waar nu al betaald en vergunning parkeren is. Ik betaal hier 150 euro voor de eerste parkeervergunning en 250 euro voor de tweede parkeervergunning. Worden de kosten nu gecompenseerd?

Antwoord: Wij kunnen nu het tarief lager doen, als we het voor de rest van de wijk in gaan voeren. Geen compensatie, maar wel in de toekomst een lager tarief voor de eerste parkeervergunning.

Opmerking: Ik woon in de Mr. D.J. van Heusdestraat. We betaalden bij invoering toen 48 euro en nu 150 euro. We hebben nog steeds het probleem, want er wordt niet gehandhaafd.

Reactie: Dat is er echt wel, handhaving. De scanauto rijdt ook door u straat en dat zal echt moeten helpen! De escapes die mensen hebben voor parkeren worden hierdoor minder. Wordt het een waterdicht systeem, dat weet ik niet. Handhaving kan voldoende zijn en dit moet ook. Hier ga ik stadstoezicht op aanspreken, zodat u ook 'waar krijgt' voor uw geld.

Pauze gestart om 20:57 uur.

Vervolg gesprek om 21:10 uur.

Vraag: Ik heb een vraag over het gebruik van Klein Amerika. Door mijn werk kom ik laat thuis, en kan ik niet parkeren in mijn straat. Ik woon in de IJssellaan. 's Nachts is het wel leeg op Klein Amerika, waarom kan ik daar niet parkeren?

Antwoord: U heeft de suggestie om ook iets met parkeren op Klein Amerika te doen voor de wijk Kort Haarlem voor bepaalde tijden. Dit is een goede suggestie om mee te nemen in het vervolg. Dit maakt deel uit van een soort puzzel tussen parkeren voor het centrum en parkeren voor de wijk.

Vraag: Ik heb een vraag over exclusiviteit van parkeerplaatsen. Kan niet iedereen gewoon een parkeervergunning krijgen om (exclusief) op de parkeerplaats voor zijn deur te kunnen parkeren?

Antwoord: Nee, een parkeervergunning is geen recht op een parkeerplaats voor de deur. Een parkeervergunning geldt voor de gehele wijk en het kan dus voorkomen dat u iets verder dan voor uw deur kunt parkeren. Door een parkeerplaats exclusief toe te wijzen aan één gebruiker is er geen uitwisseling mogelijk en wordt de parkeerplaats en daarmee de toch al zeer onder druk staande openbare ruimte in de wijk zeer inefficiënt gebruikt.

Vraag: Is er nagedacht over elektrisch rijden? Ik heb een elektrische auto gehad, maar deze heb ik weggedaan omdat het te duur is. De palen stonden niet tactisch opgesteld, dit was erg vervelend. Bijvoorbeeld op Klein Amerika, daar staan veel palen, maar daar mag ik met mijn vergunning niet parkeren. Daarnaast was de stroom duur en de auto zelf ook.

Antwoord: Ik vind dit een goed punt! Dit is zeker iets dat wij gaan meenemen, dank. We willen elektrisch rijden stimuleren. Als de palen verderop in de wijk staan, dan moet u daar inderdaad met uw vergunning ook kunnen staan. Doordat het gebied groter wordt, komen er ook meer palen binnen uw gebied te staan.

Vraag: Wat wordt de prijs van de tweede vergunning?

Antwoord: Op dit moment is de prijs van een tweede bewonersparkeervergunning 250 euro. Je zit wel in de bandbreedte van 200-250 euro. Mocht het straat parkeren nog meer opleveren, dan is dit weer goedkoper. Dit is de verschuiving in prijs. Maar dan heeft u een indicatie.

Vraag: Wat gaat er met de prijs gebeuren de komende jaren?

Antwoord: Ik ken niet alle details zoals ze vroeger waren betreft de tarieven. Wat ik wel weet is dat de tarieven kostendekkend moeten zijn. Ik wil dat de tarieven kostendekkend moeten blijven. Om uit te stralen dat we inderdaad niet willen verdienen aan parkeren, hebben we de prijs zo laag mogelijk gehouden en willen we dit blijven doen.

Vraag: Waarom worden de prijzen in het centrum niet goedkoper?

Antwoord: Dit doen we al een beetje. In de Binnenstad hebben we het tarief voor parkeren op straat verhoogd en hebben we de tarieven voor parkeervergunningen voor bewoners op terreinen verlaagd. Schaarste aan ruimte is in de Binnenstad nog veel groter dan erbuiten. Daarnaast gaan we niet over de tarieven van Q-park. Wat we wel zien is dat parkeergarage Bolwerk veel leeg staat. Hier wordt zeker over na gedacht. Daarom willen we het toeristentarief in de wijk hier omhoog doen, om de prijs van de parkeervergunning voor u zo laag mogelijk te houden.

Vraag: Hoe gaan we de wijk groener maken?

Antwoord: Dit doen we mede door de invoering van betaald en vergunning parkeren. Pas op de (middel)lange termijn verwachten we dat we de wijk dan verdergaand kunnen vergroenen.

Vraag: Ik wil aanhaken op de tariefverschillen, mijn vrouw, ik en mijn zoon hebben een auto. In hoeverre is het haalbaar dat er een prijsverschil is, vind ik namelijk 'discriminatie'. Daarnaast vraag ik mij af of het mogelijk is om een derde vergunning te krijgen.

Antwoord: We willen inderdaad kijken of er een derde vergunning in deze wijk kan komen. Dit is iets dat wij vaker als wens horen. Prijsverschil is geen discriminatie. Deze wijk is niet op auto's gebouwd. Dat tariefverschil is niet om het goedkoper te maken, maar we willen ook een tweede auto ontmoedigen. Dat is vervelend als dat niet op te lossen is, door onregelmatige diensten bijvoorbeeld, maar dit is de enige sturing die wij hebben. Mensen kunnen anders hun eerste auto wellicht helemaal niet kwijt. Daarnaast wil ik meegeven dat er deelauto's beschikbaar komen die mogelijk ook de tweede of derde auto kunnen vervangen.

Vraag: Is het mogelijk om te kijken naar de prijs van de vergunning afhankelijk van de grootte en de breedte van de auto?

Antwoord: Hier zit ergens een logica in, want dat zou eerlijker zijn. We willen de prijzen zo eerlijk mogelijk verdelen. Ik weet echter niet of het praktisch uitvoerbaar is. Daarnaast weet ik dat we bijvoorbeeld ook geen onderscheid in prijs mogen maken naar bijvoorbeeld de aandrijving zoals elektrische auto's of op fossiele brandstoffen. Klein of groot maakt inderdaad uit, maar dit moet wel juridisch uitvoerbaar zijn.

Vraag: Wordt het parkeerbeleid ook duidelijk gemaakt naar de bezoekers toe? Dat je de mensen stuurt naar de goedkopere plekken.

Antwoord: Daar heeft u helemaal gelijk in. Dit staat ook in het nieuwe parkeerplan, zodat inderdaad bezoekers naar de garages worden gewezen.

Vraag: U noemde al de deelauto. Ik hoorde ook net parkeren waarmee je gratis minuten kunt krijgen. Ik heb zelf een deelauto, deze moet ik af en toe ook voor mijn deur kwijt. Ik heb een auto met iemand van buiten we wijk, ik heb zelf geen vergunning en de auto staat niet op mijn naam. Ook kan de auto niet op twee personen geschreven worden, hoe ga ik dit dan oplossen?

Antwoord: Dit is een interessante casus. Staat genoteerd, deze gaan we meenemen in het vervolgproces en ook binnen de gemeente. Dank voor uw inzicht! Hier moeten we iets praktisch op bedenken.

Vraag: Ik heb geen auto, maar gebruik wel een deelauto. Dan krijgen we bezoek, hoe werkt dat?

Antwoord: De digitale bezoekersregeling is ook voor mensen zonder auto. U kan dus ook uw bezoek tegen een goedkoper tarief laten parkeren.

Vraag: Kunnen we inzichten krijgen in wie hier zijn vanavond?

Antwoord (redactie): Zie de uitslag van de Mentimeter.

Opmerking: Vanuit het burgerinitiatief: op de Krugerlaan is overdag voldoende capaciteit, alleen 's avonds is er een probleem. Ik heb nog veel meer aspecten, we hebben een briefje rondgedeeld.

Reactie: Ik snap jullie bezwaren van ik voel me niet meegenomen en er wordt niet geluisterd. Ik probeer wel uit te leggen waarom we dit zo doen. Als we het probleem alleen aan de randen oplost (straatje voor straatje), dan verplaats je het probleem telkens een stukje verder. Daarnaast hopen we dus met de vergunning het probleem op te lossen.

Vraag: Ik ben zelf camper bezitter. Wat is hier de oplossing voor?

Antwoord: Een camper is een auto met kenteken, dus daar moet of een parkeervergunning voor genomen worden of er moet betaald worden voor het parkeren op straat. Let wel op: als je op vakantie gaat, mag hij maximaal drie dagen in de buurt geparkeerd staan, anders krijg je sowieso een boete.

Opmerking: Mijn zorg zit hem in de samenhang der dingen, ik woon zelf op de Fluwelensingel. Er zijn ons allerlei zaken beloofd en dat is superfijn. Er komt straks meer parkeren op Klein Amerika, ik zie een probleem ontstaan richting verkeersveiligheid.

Reactie: De Koningin Wilhelminaweg (KW weg) gaan we eerst aanpakken, daarna zijn de singels aan de beurt voor herinrichting. De zorg voor Klein Amerika hebben we ook in elk plan meegenomen. Daarnaast zijn er nog plannen voor extra plekken, waarmee we nog extra ruimte scheppen. Ik maak mij inderdaad ook zorgen over de verkeersveiligheid, dat is zeker een van de pijlers die we in de gaten houden.

Vraag: Wat gebeurt er na dit overleg?

Antwoord: Ten eerste halen we heel veel informatie op. We zien alles als kwalitatieve informatie. Hierna gaan we waarschijnlijk drie scenario's uitwerken die recht doen aan de verschillende meningen aan de wijk. Dat leggen we voor aan de gemeenteraad. Vervolgens gaan we deze scenario's huis-per-huis opsturen, om te peilen wat u als wijk wilt. Het scenario met de meeste stemmen voeren we vervolgens in.

Vraag: Is opladen vanuit huis geen optie? Ik laad nu vaak op bij de laadpaal en moet dan als mijn auto opgeladen is mijn auto bij de laadpaal weghalen en dan is mijn parkeerplek weg.

Antwoord: Daar zitten allemaal juridische haken en ogen aan. Er zijn wel plannen of we de regel kunnen herzien. Daarnaast moeten er inderdaad genoeg laadplekken komen.

Vraag: Worden wij ook nog als straat meegenomen in hoeverre het gaat met parkeren en welke tarieven er komen? Gaat om de Cronjéstraat en de Christiaan de Wethstraat. Ik heb het idee dat ons hoekje vaak wordt vergeten. Ook zijn wij niet meegenomen in het burgerinitiatief.

Antwoord: Het besluit is voor de hele wijk genomen. Het burgerinitiatief is niet vanuit ons. Ook bij u komt een brief op de mat met de scenario's waar u een keuze uit kan maken. Als er toch nog een probleem is, kunt u altijd mailen naar het eerdergenoemde mailadres.

Vraag: Ik heb toch nog een vraag over het energiebeleid. U maakt geen verschil tussen elektrische auto's en dieselauto's, dit vind ik onbegrijpbaar. We moeten toch verduurzamen?

Antwoord: Het is niet zo dat daar niet over wordt nagedacht. We kijken inderdaad hoe kunnen we onze laadinfrastructuur verbeteren. Opladen moet gefaciliteerd worden. Waar we nu mee bezig zijn is één onderdeelje van de mobiliteit, hoe zorgen we ervoor dat de mensen kunnen parkeren. Ik begrijp uw punt dat het sneller en meer moet, het elektrisch rijden stimuleren vinden wij ook enorm belangrijk, maar dat is een ander traject.

Opmerking: Elektrisch rijden werkt nu gewoon niet, ik vind dit te kort door te bocht.

Reactie: We proberen in dezelfde lijn door te gaan met het faciliteren van elektrische laadpunten.

Vraag: Wat gaat er gebeuren met de kosten in de weekenden voor bijvoorbeeld een vriend of een oppas die langskomt?

Antwoord: Dat is afhankelijk van heel veel randzaken. Daar kan ik eerlijk gezegd niet veel over zeggen, dat hangt van de persoonlijke situatie af. Het is de verwachting dat het betaald en vergunning parkeren niet voor 24 uur per dag zal zijn. Ook weten we nog niet of het in het weekend wel of niet betaald en vergunning parkeren zal zijn. Dat willen we samen met u als wijk gaan bepalen.

Opmerking: Als de school het hele weekend de parkeerplaats leeg heeft staan, dan kunnen mensen daar wellicht parkeren.

Reactie: Voor creatieve ideeën staan wij altijd open, dank. Echter op het schoolplein wordt ook gevoetbald in de weekenden en het lijkt me niet dat u zit te wachten op schade aan uw auto.

Opmerking: Ik heb al een parkeervergunning heel lang. Ik heb een vraag over de webpagina.

Die doet het niet goed. De app kon je ook van je kenteken wisselen, dat was heel handig als de auto naar de garage gaat. Die faciliteit zou ik graag weer terugzien.

Reactie: Ik dacht dat het wisselen nog kon, als dit niet zo is, dan graag melden. Daarnaast is Parkeerservice eigenlijk een onderdeel van de gemeente, dus hoor ik het graag als er iets mis is met de service! We zijn overgestapt van een app naar een website, omdat een website voor (oudere) mensen zonder smartphone bruikbaar is.

Opmerking: De grens is bepaald bij de Krugerlaan/Joubertstraat. Mensen met een vouwfiets gaan misschien dan net buiten de zone parkeren en dan naar de stad.

Antwoord: Ik heb eind vorig jaar een startnotitie voor het nieuwe parkeerbeleid voorgelegd aan de gemeenteraad. Als de parkeerdruk verplaatst naar het oosten, dan kan daar mogelijk ook betaald parkeren worden ingevoerd. Ja, er is altijd een risico dat het probleem gaat verplaatsen.

Vraag: Wanneer gaan dingen in? Ik hoor na de zomer komt een brief. Wanneer gaat het systeem draaien?

Antwoord: Zorgvuldigheid gaat boven snelheid. Ons voorzichtige tijdpad is nu alles ophalen, dan scenario's ontwikkelen, vervolgens gaat het in de zomer naar de gemeenteraad. Na bespreking in de raad sturen we u in de herfst dan de peiling. De volgende stap is de uitkomst van de peiling verwerken en invoering volgens de uitkomst voorbereiden. Op 1 maart start een nieuw vergunningenjaar, dus mogelijk kan in de nieuwe gebieden dan per 1 maart betaald en vergunning parkeren ingevoerd worden. 1 maart is echter zeker niet in beton gegoten.

Vraag: Ik hoor allerlei mensen die zich zorgen maken over de tarieven. Als jullie lopen te knoeien, dan gaan de tarieven omhoog. Waarom spreekt u niet de verhoging van de tarieven af via een index?

Antwoord: De tarieven bespreken we met iedereen. Het is niet zo dat de prijzen standaard meegaan met de inflatie. Het is echter wel een kostendeekkend tarief, dus het zou wel kunnen gebeuren. Ik streef ernaar de kosten zo laag mogelijk te houden.

Opmerking: Een volgende wethouder kan dit anders vinden.

Reactie: Ik weet inderdaad niet wie hier na 2026 over gaat.

Vraag: Is er een voorbeeld gemeente waar het wel goed werkt?

Antwoord: Dat is in feite wat we al doen in Gouda en in soortgelijke gemeentes (Amersfoort, Leiden, Delft).

Hartelijk dank voor uw komst. Mochten er nog vragen blijven liggen, dan kunt u mailen naar het mailadres eerder genoemd in de slides. Als u wilt meedenken in het vervolgproces, dan kunt u uw mailadres opgeven, dan nemen wij contact met u op.

De bijeenkomst is beëindigd om 22:00 uur.

Na afloop konden nog twee vragen worden beantwoord. Hieronder volgt de uitslag.

Wat heeft u liever?

- A. 1^e vergunning zo goedkoop mogelijk, 2^e wat duurder
- B. 1^e en 2^e vergunning dezelfde (gemiddelde) prijs

Antwoorden:

- A. 37 keer.
- B. 8 keer.

Heeft u behoefte aan een 3^e vergunning, ook als deze duurder is?

- A. Ja.
- B. Nee.

Antwoorden:

- A. 7 keer.
- B. 21 keer.