

# Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. S Westerman
Telefoon 0235115139 E-mail: swesterman@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2012/404318
Te kopiëren:
B & W-vergadering van 8 januari 2013

## Onderwerp

Vaststelling Parkeervisie

## DOEL: Besluiten

Het vaststellen van een kaderstellende beleidsnota is een bevoegdheid van de Raad.

---

## B&W

1. Het college stelt de raad voor de Parkeervisie en de bijbehorende inspraakrapportage vast te stellen.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. Het college zal de raad in 2013 nadere voorstellen voorleggen voor verhoging van de parkeerinkomsten, waarbij de inkomstenverhogende maatregelen zoals in bijlage 2 vermeld leidend zijn.
4. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht
5. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht

## Raad:

Besluit in te vullen door griffie	Moties en amendementen in te vullen door griffie
<input type="checkbox"/> Conform	<input type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Gewijzigd	<input type="checkbox"/> Nee
<input type="checkbox"/> Aangehouden	
<input type="checkbox"/> Afgevoerd	Datum vergadering

# *Raadsstuk*

**Onderwerp:** Vaststelling Parkeervisie

**Reg.nummer:** 2012/404318

## **1. Inleiding**

Op 10 april 2012 heeft het college de concept-Parkeervisie vrijgegeven voor inspraak van medio april tot eind mei 2012. Op de concept-Parkeervisie zijn meer dan 700 reacties ontvangen. Deze richten zich voor een groot deel op de plannen rond parkeerregulering en/of betaald parkeren. Andere veel genoemde onderwerpen zijn het fietsparkeren in de binnenstad, parkeren en bouwen, handhaving en het parkeren van bewoners versus bezoekers.

## **2. Voorstel aan de raad**

Het college stelt de raad voor:

- De Parkeervisie en de bijbehorende inspraakrapportage vast te stellen

## **3. Beoogd resultaat**

- Met het vaststellen van de Parkeervisie wordt dit een kaderstellende beleidsnota op het gebied van parkeren.

## **4. Argumenten**

- Tijdens de inspraakperiode is op 23 april 2012 een informatiebijeenkomst in het openbare gedeelte van de Cronjégarage georganiseerd. In aanvulling op deze bijeenkomst konden reacties via de website van de gemeente of per brief worden ingediend. De concept-Parkeervisie lag in Haarlem ter inzage in het Stadhuis, vestiging Raakspoor en in de Bibliotheek Centrum. Op 16 mei 2012 is een stadsgesprek met de raad georganiseerd.
- De inspraak heeft aanleiding gegeven tot aanpassingen in de Parkeervisie. Deze staan in hoofdstuk 4 van bijgevoegde inspraakrapportage beschreven.

## **5. Kanttekeningen**

- Geen.

## **6. Uitvoering**

- Bij de uitwerking van de beleidslijn m.b.t. het autoluwe gebied wordt het verkeers-/parkeerregiem Nieuwe Groenmarkt als één van de eerste punten onderzocht. Tot uitvoering zal pas worden overgegaan als er financiële dekking is voor fysieke herinrichting van de openbare ruimte.
- Het streven is om de te verwachten extra opbrengst bij daadwerkelijke invoering van moderniseren straatparkeren ten goede laten komen aan de begroting van het product parkeren. Deze opbrengsten dienen in het kader van de verkenning moderniseren straatparkeren eerst nader gespecificeerd te worden.
- Het college wenst bij de verkenning modernisering straatparkeren ook voorstellen voor een regeling voor bezoekers aan bewoners van het huidige en eventueel toekomstige gebied met een fiscaal parkeerregiem.
- De insprekers en overige belangstellenden worden via de gemeentelijke website geïnformeerd over het proces en de inhoudelijke afwegingen.
-

## **7. Bijlagen**

- Parkeervisie
- Bijlage bij Parkeervisie met benchmark parkeertarieven en overzicht mogelijke inkomstenverhogende maatregelen
- Inspraakrapportage Parkeervisie

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

## **8. Raadsbesluit**

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

- De Parkeervisie en de bijbehorende inspraakrapportage vast te stellen

Gedaan in de vergadering van ... .. (wordt ingevuld door de griffie)

De griffier

De voorzitter

## Woord vooraf

De Parkeervisie die ik u hierbij namens het college van burgemeester en wethouders aanbied, is niet alleen nieuw als product, maar ook nieuw in de wijze waarop hij tot stand is gekomen. Met deze visie geeft dit college duidelijkheid over uitgangspunten voor het parkeren in de hele stad, zowel voor de auto als voor de fiets. Het doel van deze visie en het beleid dat op basis hiervan verder wordt uitgewerkt, is de stad bereikbaar te houden (met fiets, openbaar vervoer of auto) en de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Niet eerder werd parkeren bekeken in samenhang met andere (beleids)onderwerpen zoals wonen, economie, kwaliteit van de openbare ruimte en milieu. In de Parkeervisie staat deze samenhang centraal en worden keuzes gemaakt.

Omdat parkeren een onderwerp is dat veel mensen bezighoudt, is er voor gekozen om de Parkeervisie met inbreng van de stad te maken. Hiervoor is een uitgebreid traject van participatie en inspraak doorlopen, waarbij ook een nieuw middel is gebruikt, het digitale parkeerspel. Met de inbreng van velen (personen, organisaties en belangengroepen) is de discussienota Parkeervisie waarmee we zijn gestart, op verschillende punten verbeterd en ligt er nu een volwaardige Parkeervisie. Mijn oprechte dank hiervoor aan iedereen die heeft meegedacht.

Eén belangrijke wijziging wil ik expliciet noemen: het oorspronkelijke voornemen om over te gaan op gereguleerd parkeren in de hele stad is verlaten. Het huidige gebied blijft in grote lijnen gelijk.

Niet iedereen zal zijn inbreng één op één in de visie terugvinden. Het gaat immers om een visie, waarin nog niet alles tot op detailniveau is uitgewerkt. Hoewel een visie gaat over inhoudelijke keuzes en de lange termijn, is steeds ook aandacht besteed aan praktische keuzes op korte termijn en aan de financiële randvoorwaarden die, zeker in de huidige tijd, van groot belang zijn.

Na vaststelling van de visie door de raad wordt het uitwerkingsplan aangeboden. Daarin worden keuzes voorgelegd voor een gefaseerde uitvoering van de diverse onderdelen van de visie. Ook bij uitvoering wordt de stad zoveel mogelijk betrokken.

Rob van Doorn  
Wethouder, Duurzaamheid, Wijken en Mobiliteit

## 1. Inleiding

Voor u ligt de Parkeervisie. Deze visie, **met als horizon 2030**, is gebaseerd op de Discussienota Parkeervisie uit maart 2011, de Concept-Parkeervisie uit maart 2012, de uitkomsten van participatie en inspraak en keuzes die het college van B&W gemaakt heeft naar aanleiding daarvan. Na vaststelling in de raad volgt de uitwerking van de visie, waartoe

aan de raad een uitwerkingsplan met keuzes rond prioritering en fasering van concrete stappen zal worden voorgelegd. **Vervolgnota's en plannen in het kader van de uitwerking zullen steeds voorzien zijn van een financiële paragraaf.**

In deze visie wordt uitgegaan van een sturend parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft te maken met verdeling van schaarste, en daarmee raakt het vele beleidsterreinen en belangen in meer of mindere mate. Zo zijn aanbod, bereikbaarheid, kwaliteit en tarieven van parkeervoorzieningen onderdeel van het totaal dat een gastvrije stad zijn bezoekers levert, en daarmee onderdeel van het economisch functioneren van de stad. **Met name een goed bereikbare binnenstad achten wij daarbij van cruciaal belang.**

**Wij gaan uit van het principe dat het autoparkeren kostendekkend is, en de gemeente dus niet toelegt op de kosten daarvan. Waar ruimte om de auto te parkeren schaars is, of dit parkeren hinder veroorzaakt, is ons beleid gericht op regulering, waarbij de tarieven een instrument zijn. Wij hebben een voorkeur om op termijn tot één regiem van gereguleerd parkeren te komen: het fiscale regiem zoals dat nu in de binnenstad geldt. Het reguleren van parkeren is geen doel op zich, vandaar dat wij niet overwegen gereguleerd parkeren in de hele stad in te voeren.**

Hoewel het vaak over de binnenstad gaat en vaak over de auto zal gaan, beslaat de Parkeervisie het parkeren in brede zin: zowel auto-als fietsparkeren, zowel in de binnenstad als in de rest van de stad. Waar “auto” staat, gaat het in het algemeen ook over motoren.

## 2. Opbouw, en een aantal begrippen

Na een schets van de uitgangspositie wordt aangegeven we aan wat we met de Parkeervisie willen bereiken en presenteren we tien beleidslijnen die tezamen de gewenste beleidswijziging vormen en realisatie van de visie mogelijk moeten maken. Commitment wordt gevraagd op deze elementen, waarna uitwerking zal volgen. De discussie in dit stadium gaat dus alleen nog over de beleidslijnen in hun algemeenheid, niet over de finesses van de uitwerking. Vervolgens schetsen we een strategie om de gewenste wijzigingen te realiseren. Tenslotte is er aandacht voor de samenhang met andere beleidsterreinen, financiële aspecten, communicatie en vergunningverlening/handhaving/dienstverlening. Als achtergrondinformatie is een eerste uitwerking voor auto resp. fiets opgenomen. Doel hiervan is het geven van kerncijfers, het in perspectief zetten van de beleidslijnen en het aangeven van de samenhangen tussen de gemaakte keuzes. **De belangrijkste keuzes en de daaruit voortvloeiende acties zijn steeds gemarkeerd.**

**Een aantal begrippen zal hierna regelmatig terugkeren. Sommige van deze begrippen worden in de praktijk door elkaar gebruikt, terwijl de betekenis wel verschilt. Het gaat om:**

- **gereguleerd parkeren: alle vormen van parkeren op straat waarvoor binnen bepaalde tijdsvensters hetzij een vergunning of ontheffing nodig is, hetzij apart betaald moet worden**
- **fiscaal parkeren: vorm van gereguleerd parkeren waarbij –aan de meter of de automaat- parkeerbelasting geheven wordt**
- **belanghebbendenparkeren: vorm van gereguleerd parkeren waarbij alleen vergunninghouders (i.h.a. bewoners, bedrijven en hun bezoekers) mogen parkeren**
- **vignet: de vergunning waarmee vergunninghouders (i.h.a. bewoners, bedrijven) binnen een gebied met fiscaal parkeren kunnen parkeren**

- **modernisering van het (gereguleerde) straatparkeren: het in samenhang invoeren van een fiscaal regiem, digitale technieken en sturing op het prijsmechanisme**

### 3. De uitgangspositie

Het is tijd het parkeren in Haarlem tegen het licht te houden en een visie te ontwikkelen. Waarom nu?

Als beleidskader geldt de Parkeernota uit 2004, maar de ontwikkelingen hebben sindsdien niet stilgestaan. Van na 2004 is het streven op de lange termijn de stad klimaatneutraal en duurzaam te maken: “Kadernota Duurzaamheid”. Er zijn ook onderwerpen die op korte termijn om aandacht vragen: de tegenvallende opbrengst van de openbare parkeergarages (verder kortweg “garages” genoemd en waarbij de opbrengsten in de loop van 2012 overigens verbeterden), de -deels onvermijdelijke- ongelijke benutting van garages naar plaats en tijd, het parkeren door bezoekers aan de binnenstad ook in die delen van de binnenstad die meer een woonfunctie hebben, en de alledaagse vragen waar burgers en bezoekers tegenaan lopen. Er is de wens de relatie tussen bouwen en parkeren beter te regelen. Een andere wens is het om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten en het autoluwe gebied uit te breiden, een wens die zowel de korte als de lange termijn bestrijkt. Er is de grote druk van fietsparkeren op bepaalde plekken in het centrum en in de dichtbebouwde gebieden daaromheen. Ook zijn er nieuwe technieken die rijp zijn voor invoering, zoals digitalisering en kentekenregistratie, en nieuwe technieken die aan de horizon opdoemen, zoals “in car”-systemen die bewegwijzering en zoekgedrag in een heel ander licht kunnen zetten. Navigatiesystemen zullen ook voor het zoeken van een parkeerplaats van meer betekenis worden. Verder geven Coalitie-akkoord en College-werkprogramma aanleiding tot wijzigingen in het parkeerbeleid. Tenslotte zijn er landelijke ontwikkelingen of ontwikkelingen in collega-gemeenten waar we ons voordeel mee kunnen doen.

Er is echter nog een aanleiding. Wie het bestaande parkeerbeleid overziet, moet constateren dat echte samenhang ontbreekt. Het is een optelsom van beslissingen, soms van lang geleden, vaak vanuit sterk wisselend politiek perspectief. Dit gebrek aan samenhang is ook terug te vinden in de wijze waarop de verschillende aspecten van parkeren in het gemeentelijk apparaat zijn belegd. Een evaluatie hiervan –met daarbij ook aandacht voor fietsparkeren- is zinvol, moet ook plaatsvinden, maar hoort niet tot de scope van deze visie. Wel tot de scope hoort het aanbrengen van meer samenhang. Samenhang tussen de diverse aspecten van parkeren, tussen parkeren en overige onderdelen van mobiliteitsbeleid en tussen parkeren en overige relevante beleidsterreinen.

Overigens is het niet zo dat er een absoluut gebrek aan autoparkeerplaatsen is dat tot beleidswijzigingen noopt. Statistisch is er een tekort van 550 plaatsen in de binnenstad becijferd, maar dit is op grond van parkeernormen, terwijl in de praktijk in de binnenstad altijd geparkeerd kan worden, zij het soms niet op de meest gewenste plek. Buiten de binnenstad zijn er ook voldoende parkeermogelijkheden, zij het niet altijd “voor de deur”. Een absoluut tekort is er wel, maar dan eerder van stallingsmogelijkheden voor de fiets.

Niets doen is dus geen optie. Bij geen of ongewijzigd beleid blijft een aantal problemen bestaan, worden groter of er komen nieuwe problemen bij.

- Bij de ramingen achterblijvende opbrengsten van –en grote verschillen in gebruik tussen-garages en daarmee achterblijvende parkeerinkomsten als geheel
- Blijvende parkeerdruk op straat en tegelijk een breed gedeeld gevoel van schaarste
- Vanwege verdichting van de stad steeds lastiger discussies over bij nieuw- en verbouw te realiseren parkeerplaatsen
- Op sommige plekken blijvend onduidelijke of niet optimale parkeerregimes
- Meer auto's, dus meer parkeerdruk vanwege bezuinigingen op OV (echter de mate waarin is onbekend)
- Op bepaalde plaatsen en tijden chaotische situaties rond fietsparkeren
- Misschien het meest wezenlijk: er wordt niet geopereerd richting duurzaamheid

Alles bijeen redenen genoeg om met een visie te komen op parkeren van auto en fiets, binnen en buiten het centrum, met als horizon 2030 –maar met mogelijkheden tot fasering- en waarvoor het mogelijk is tot een breed draagvlak te komen.

## 4. Wat willen we met de Parkeervisie bereiken?

Parkeerbeleid is geen doel op zich, maar dient om andere doelen te bereiken. Met de Parkeervisie willen we bereiken dat:

- leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren
- duurzaamheid en klimaatneutraliteit dichterbij komen
- de binnenstad vitaal, aantrekkelijk en bereikbaar blijft

Verder willen we, zuiver kijkend naar het parkeren zelf, bereiken dat:

- de producten rond parkeren transparant, klantvriendelijk en kosteneffectief worden aangeboden
- de exploitatie van het parkeren gezond is.

Dit bereiken we onder andere door:

- grenzen te stellen aan de omvang van het parkeerareaal **op straat** in de binnenstad
- **het parkeerregiem van dit areaal, en dat van het overige gebied waar het parkeren nu gereguleerd is, tegen het licht houden**
- parkeervoorzieningen aan de rand van de stad te realiseren als dit aantoonbaar positief effect heeft op leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad
- fietsgebruik stimuleren door meer en betere stallingsvoorzieningen
- hogere bezetting van de parkeergarages te stimuleren
- de parkeerdruk op de openbare ruimte, ook buiten de binnenstad, te beperken
- de exploitatie van het parkeren als geheel en de wijze waarop we producten rond parkeren aan onze klanten aanbieden tegen het licht te houden

## 5. Hoe gaan we onze doelen te bereiken: de beleidslijnen

Deze doelen bereiken we via tien beleidslijnen:



- nader beleid rond parkeren en bouwen
- uitbreiding fietsparkeervoorzieningen
- zakelijke en klantvriendelijke verhouding met de afnemers van producten rond parkeren
- bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat)
- in de binnenstad minder straatparkeren, garages beter benutten
- afvangen autoverkeer aan de rand van de stad: P&R, transferium
- autoluw gebied groter (en luwer) en, samenhangend daarmee:
- slimme, duurzame bevoorrading van het kernwinkelgebied
- **moderniseren van het gereguleerde straatparkeren**
- optimale rol van het parkeren in de vervoerketen

Hieronder wordt nader ingegaan op deze beleidslijnen. Steeds is aangegeven wat de eerste stap kan zijn, en welk eindbeeld mogelijk is. Per beleidslijn is aangegeven welke keuzes we voor uitwerking op korte (deze collegeperiode) en lange termijn maken. Tussen de beleidslijnen bestaat een onderscheid: beleidslijnen die op het domein van verkeer en fysieke omgeving betrekking hebben (1,2,7,9,10); beleidslijnen die raken aan het “tariefgebouw” (3, 4, 5, 9) en beleidslijnen waar alleen nog sprake van een verkenning kan zijn (6,8). Geen absoluut onderscheid overigens!

De beleidslijnen en hun eerste uitwerking zijn beknopt geformuleerd. Waar nodig staat nadere achtergrondinformatie in paragraaf 9.

De acties en keuzes, voortvloeiend uit de beleidslijnen en de overige belangrijkste acties en keuzes zijn steeds gemarkeerd

## ***Beleidslijn 1: nader beleid rond parkeren en bouwen***

Stap 1: **principiële keuzes maken en beleid afstemmen op nieuwe regelgeving (Wro, WABO)**

### **Verdere uitwerking op korte termijn**

Principiële keuzes zijn nodig om te zorgen dat:

- realisatie van bouwplannen niet wordt gefrustreerd door discussies rond parkeren
- aan de uit een bouwplan voortvloeiende parkeerbehoefte zoveel mogelijk wordt voldaan, en dit met aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte en het zo min mogelijk veroorzaken van parkeeroverlast
- er daar, waar er bij concrete bouwplannen dilemma’s rond het parkeren bestaan, deze op transparante wijze worden opgelost
- de initiatiefnemer van een bouwplan zelf onderbouwt hoe hij aan de parkeerbehoefte gaat voldoen
- bewoners hun parkeerbehoefte niet afwentelen op de aangrenzende openbare ruimte als er binnen een bouwplan zelf ook aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan.

Daarom maken wij de volgende keuzes:

- Bij spanning tussen realisatie van een bouwplan en voldoen aan parkeernormen gaat het eerste voor
- Voldoen aan parkeernormen op eigen terrein, in pandig cq ondergronds, met kadastrale koppeling, incl. boete- en kettingbeding, tussen woning en parkeerplaats; er worden aan bewoners die op bedoelde wijze over een parkeerplaats kunnen beschikken geen parkeerrechten in de aangrenzende openbare ruimte verleend
- Bij het toepassen van parkeernormen zal een onderscheid worden gemaakt tussen grotere en kleinere bouwplannen, waarbij bij kleinere bouwplannen niet hoeft te worden voldaan aan de parkeernorm<sup>1</sup>; bij niet-voldoen aan de parkeernorm worden aan bewoners geen parkeerrechten in de aangrenzende openbare ruimte verleend
- **Als een bouwplan parkeeroverlast<sup>2</sup> dreigt te veroorzaken, kan op het betreffende areaal en waar nodig in de omgeving gereguleerd parkeren worden ingevoerd, zie ook onder beleidslijn 9.**
- De initiatiefnemer van een bouwplan moet zelf onderbouwen hoe aan de parkeernorm voldaan kan worden, op eigen terrein of anderszins.

Drie opmerkingen naar aanleiding van het bovenstaande:

- Wij realiseren ons dat rond bouwplannen vaak sprake is van onderhandelingsituaties, waarvan parkeren één van de elementen is.
- In welke gevallen, in welke vorm en in welke omvang de hierboven bedoelde parkeerregulering zal worden ingevoerd, is onderwerp van verdere uitwerking.
- Bij de uitwerking van de keuzes zullen wij zorgen voor afstemming met de Nota Ruimtelijke Kwaliteit en de Structuurvisie Openbare Ruimte

Eindbeeld: voor bewoners, ontwikkelaars, plantoetsers een helder beleid dat uitvoerbaar en juridisch houdbaar is en past in nieuwe regelgeving, bouwplannen niet frustrert, recht doet aan de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte, en zo nodig maatwerk mogelijk maakt

Omdat er een samenhang is met beleidslijn 9, staat na deze beleidslijn, op blz. 11, een schema met de stappen die van belang zijn bij afwegingen rond parkeren en bouwen.

## ***Beleidslijn 2: uitbreiden fietsparkeren***

Stap 1: **In het eerste kwartaal van 2013 aan de raad voorleggen van een aparte Concept-Nota Fietsparkeren**

<sup>1</sup> Te operationaliseren door kleinere bouwplannen te definiëren als bouwplannen waaruit een (extra) parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen of minder voortvloeit. **Of de grens exact bij 10 moet liggen, of dat een bandbreedte beter is, wordt nog uitgewerkt, waarbij aandacht aan juridische aspecten gegeven zal worden.**

<sup>2</sup> Te operationaliseren door als definitie van overlast aan te houden een gemiddelde parkeerdruk in de naaste omgeving van 80% of meer, uitgaande van het tijdstip van vergunningverlening voor het bouwplan.

## Verdere uitwerking op korte termijn

We maken de volgende principiële keuzes:

- fietsparkeren wordt in de binnenstad (voor wat betreft ruimte, niet voor wat betreft tarieven) net zo benaderd als autoparkeren: lang parkeren in stallingen, kort in klemmen, geen geparkeerde fietsen in winkelstraten kernwinkelgebied. **Waar mogelijk zal bij het tot stand brengen van oplossingen worden samengewerkt met het bedrijfsleven.**
- daartoe zullen in deze winkelstraten fietsverbodzones worden ingesteld, waar gericht gehandhaafd zal worden
- fietsparkeren blijft vooralsnog gratis, echter
- voor stallen van bijzondere maten fietsen, snorfietsen, brommers in bewaakte stallingen wordt betaald
- **ook aandacht besteden aan andere stallingsmogelijkheden dan op straat voor fietsen van bewoners**

## Uitwerking op lange termijn

- ondergrondse stalling Botermarkt **of gelijkwaardige voorziening in de nabijheid**
- **tekorten aan buurtstallingen worden ingelopen, de stallingstarieven mogen daartoe omhoog**

Eindbeeld: kwantitatief en kwalitatief voldoende fietsparkeervoorzieningen, passend in de openbare ruimte

## ***Beleidslijn 3: zakelijke en klantvriendelijke verhouding met afnemers van producten rond parkeren***

Stap 1: inventariseren concrete (“top 10”) aan problemen/klachten en een aantal kleinere, op korte termijn merkbare maatregelen doorvoeren

## Verdere uitwerking op korte termijn

De onder stap 1 bedoelde maatregelen zijn:

- Nachttarieven in de garages gaan later in en eindigen vroeger
- In de binnenstad wordt op zondag betaald parkeren op straat ingevoerd **nadat er voor bezoekers van bewoners een -nader uit te werken- bevredigende regeling is**
- Binnen de technische mogelijkheden een zo direct mogelijk verband tussen parkeerduur en te betalen kosten
- **Grote aandacht voor zakelijkheid en voor klantbelangen bij uitwerken beleidslijn 9, moderniseren straatparkeren**

## Uitwerking op lange termijn

- Evalueren en waar nodig verbeteren van de organisatie rond parkeren, zowel front- als back-office
- Herzien/vereenvoudigen van structuur rond abonnementen in garages (soorten, aantallen)
- **Wachlijsten voor vignetten pas overwegen als andere maatregelen om parkeerdruk op straat te verminderen aantoonbaar niet werken**

Eindbeeld: meetbare toename klantwaardering voor parkeerprodukten, **betere benutting van het beschikbare parkeerareaal** en kosteneffectieve wijze van vergunningverlening/handhaving/dienstverlening, met een open oog voor nieuwe technieken en landelijke ontwikkelingen. Hier ligt een dwarsverband met beleidslijn 9.

### ***Beleidslijn 4: op straat (binnenstad, buiten kernwinkelgebied) bewoners vóór bezoekers***

**Stap 1: Langere periode (tijdsvenster) gedurende welke op straat in de binnenstad betaald moet worden**

## Verdere uitwerking op korte termijn

- **Bij het uitwerken van beleidslijn 9, moderniseren straatparkeren, aandacht voor de belangen van binnenstadsbewoners via tariefopbouw straatparkeren, ook in verhouding tot aangrenzende gebieden en door treffen van een regeling voor hun bezoekers**

Eindbeeld: voldoende plek op straat voor binnenstadsbewoners **en hun bezoekers**

### ***Beleidslijn 5: garages vóór straat***

Stap 1: "Businesscase parkeren" gefaseerd uitrollen<sup>3</sup>

## Verdere uitwerking op korte termijn

- Appelaar en Raaks zijn garages voor bezoekers

<sup>3</sup> Deze businesscase betreft het doen van gerichte inspanningen om de inkomsten uit de parkeergarages te verhogen. Dit betreft zowel marketing, promotie als het aanbieden van arrangementen. Voor korte omschrijving zie paragraaf 9 onder het kopje "beleid"

- het aantrekkelijker maken overige garages voor bewoners door ruimere uitgifte van abonnementen tegen gereduceerd tarief of toegang tot garages via vignet (mits technisch mogelijk en restcapaciteit in garages voldoende)
- om de Cronjégarage beter te vullen, is het aantrekken van meer doelgroepen en het hanteren van lage tarieven gewenst
- in de Cronjégarage plaatsen op naam verkopen of verhuren
- differentiëren tussen garages naar tarieven, tijden, doelgroepen, zie ook passages hieronder, t.a.v. “tariefgebouw”.

Opmerking: denk bij differentiatie tussen garages aan het op piektijden verhogen van het tarief voor de Appelaar, of het via bescheiden opslag op het tarief voor een vignet voor bewoners beschikbaar stellen van Stations- of Houtpleingarage, of het verstrekken van goedkope abonnementen voor werkers in de Cronjégarage

Eindbeeld: betere kwaliteit van de openbare ruimte, betere bezetting van de garages, minder zoekverkeer

### ***Beleidslijn 6: afvangen autoverkeer aan de rand van de stad***

Stap 1: onderzoek naar marktpotentieel en optimale plaats/plaatsen voor transferium en/of P&R, dit in samenhang met een verkenning naar onder meer haalbaarheid en betaalbaarheid van een parkeervoorziening in het oostelijk deel van de binnenstad

Eindbeeld: één of meer voorzieningen die tegen relatief bescheiden kosten substantiële vermindering van het autoverkeer door de stad opleveren

### ***Beleidslijn 7: vergroting autoluw gebied***

Stap 1: **bezien mogelijkheden tot uitbreiden autoluw gebied en geleidelijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat, te beginnen in Vijfhoek/Raaks/Doelen en Kamp/Heiliglanden**

#### **Verdere uitwerking op korte termijn**

**op de Gedempte Oude Gracht een experiment met “super-parkeerplaatsen” tegen aanzienlijk hoger tarief dan gebruikelijk**

#### **Uitwerking op langere termijn**

**toevoegen Nieuwe Groenmarkt aan het autoluwe gebied zodra er middelen zijn voor fysieke herinrichting**

**Eindbeeld: een fors groter autoluw gebied, mede mogelijk gemaakt door goede parkeermogelijkheden met name in garages, en een slimme bevoorrading, zie hieronder**

## **Beleidslijn 8: slim bevoorraden binnenstad**

- Stap 1:** samen met het bedrijfsleven verkennen van mogelijkheden, opzetten van een pilot, bij voorkeur in combinatie met transferium of P&R in Haarlem-Oost, en in samenhang met beleidslijn 7
- Eindbeeld:** substantiële vermindering van bevoorradend verkeer in vooral het autoluwe/vrije gebied

## **Beleidslijn 9: modernisering van het gereguleerde straatparkeren**

Hierbij gaat het uitdrukkelijk niet om uitbreiding van het gereguleerde areaal, maar om modernisering van het straatparkeren binnen het nu al gereguleerde gebied. Deze modernisering bestaat uit een onlosmakelijke samenhang tussen fiscalisering, digitalisering en sturing op het prijsmechanisme.

- Stap 1:** verkenning wenselijkheid van, draagvlak voor en mogelijkheid tot invoeren van een fiscaal parkeerregiem in alle gebieden waar het parkeren nu gereguleerd is

### **Uitwerking op korte termijn**

- meer digitale technieken in de hele keten van verlening parkeerrechten, handhaving, sancties
- een vorm van parkeerregulering die het mogelijk maakt via tarieven flexibel in te spelen op de parkeerdruk
- een regeling voor bezoekers van bewoners in het gehele gereguleerde gebied
- logischer begrenzing van het gebied in Transvaal rond de Cronjégarage, waarbij een groter gereguleerd gebied uitdrukkelijk een optie is.
- heroverwegen van de wijze waarop uitbreiding van gereguleerd parkeren tot stand komt, waarbij zowel het gevoel in de betreffende buurt, de daadwerkelijke parkeerdruk als het belang van de stad als geheel wordt meegewogen.

- Eindbeeld:** aar dat vanuit parkeeroverlast of kwaliteit van de openbare ruimte gewenst is een vorm van regulering die zorgt voor optimale benutting van het beschikbare areaal, een efficiënte en klantvriendelijke keten van vergunningverlening, handhaving, sancties. Dit zowel voor bewoners, hun bezoekers en leveranciers/dienstverleners, bezoekers aan de stad, en het bedrijfsleven.

## **Parkeren, bouwen en reguleren**

**Vanwege de dwarsverbanden tussen de beleidslijnen rond Parkeren/Bouwen en Modernisering van het gereguleerde straatparkeren hieronder de stappen bij afwegingen tussen parkeren, bouwen, reguleren in een schema.**

- bij bouwplannen waaruit een parkeerbehoefte van 10 of minder<sup>4</sup> parkeerplaatsen voortvloeit, hoeft niet aan de parkeernorm te worden voldaan.
- bij elk ander bouwplan moet aan de parkeerbehoefte worden voldaan op eigen terrein, en liefst inpandig.
- de initiatiefnemer van een bouwplan moet zelf onderbouwen hoe hij aan de parkeernorm denkt te kunnen voldoen.
- als aan de parkeerbehoefte op eigen terrein voldaan kan worden, moeten woningen en parkeerplaatsen kadastraal gekoppeld worden, incl. boete- en kettingbeding
- **als een bouwplan parkeeroverlast<sup>5</sup> dreigt te veroorzaken, kan op het betreffende areaal en waar nodig in de omgeving gereguleerd parkeren worden ingevoerd, dit in de vorm van gefiscaliseerd parkeren**
- aan bewoners van dergelijke bouwplannen worden geen parkeerrechten in de aangrenzende openbare ruimte verleend waar deze gereguleerd parkeren kent. Dit geldt zowel voor bouwplannen waaruit een parkeerbehoefte van 10 of minder plaatsen voortvloeit als voor plannen waar uit een grotere parkeerbehoefte voortvloeit.
- wanneer de initiatiefnemer van een bouwplan aantoonbaar, waarbij de bewijslast bij hem ligt, niet, of slechts ten dele aan de parkeernorm kan voldoen, inpandig of op eigen terrein, kan hij via het storten van een afkoopsom bijdragen aan voorzieningen in de omgeving die in de parkeerbehoefte voorzien
- er kan in het belang van realisatie van een bouwplan maatwerk geleverd worden, ook als dit het niet, of niet volledig volgen van deze stappen betekent. **Waar dat in het belang van een goede oplossing is, zal daarbij niet per definitie alleen naar het betreffende bouwplan worden gekeken, maar is een meer gebiedsgewijze aanpak mogelijk.**
- **met ontwikkelende partijen zullen in de geest van het bovenstaande nadere afspraken worden gemaakt, waarbij steeds de effecten van bouwplannen op het omliggende gebied worden meegenomen**

### ***N.a.v. beleidslijnen 3, 4, 5, 9: uitwerkpunten, van invloed op “tariefgebouw”***

Beleidslijnen 3,4,5, 9 hangen sterk samen en hebben gevolgen voor het hele “tariefgebouw” rond parkeren. Wat betreft de inrichting van het “tariefgebouw” maken we daarom onderstaande keuzes, naast de aangegeven uitwerking van de afzonderlijke beleidslijnen 3,4,5, 9. Zie ook paragraaf 7 voor nadere keuzes inzake **maatregelen met financiële gevolgen**.

---

<sup>4</sup> Zie voetnoot 1

<sup>5</sup> Zie voetnoot 2

- het parkeerareaal op straat, in de binnenstad –**buiten het kernwinkelgebied- en in de gereguleerde schil daaromheen** is primair voor bewoners **en hun bezoekers**
- binnenstadsbezoekers worden naar de garages verwezen
- restcapaciteit op straat **in de binnenstad** is voor bezoekers, waarbij geldt: kort parkeren en tegen hoog tarief
- **restcapaciteit op straat in de gereguleerde schil rond de binnenstad is voor bezoekers, waarbij via het prijsmechanisme gezorgd zal worden dat bewoners en hun bezoekers voldoende plek hebben**
- restcapaciteit in garages is voor bewoners, tegen vergelijkbaar tarief als zij betalen voor parkeren op straat
- voor binnenstadsbezoekers is parkeren in garages altijd substantieel goedkoper dan op straat
- de tarieven op straat stijgen met een percentage, vier keer zo hoog als stijgingspercentage van tarieven in garages
- hogere bezetting van de garages wordt gestimuleerd door tarieven te differentiëren per garage en binnen garages naar tijd en naar doelgroep voor deelauto's, auto's op biobrandstoffen en elektrische auto's lagere tarieven (voorzover juridisch mogelijk) zowel op straat als in garages, maar ook hier geldt dat garages goedkoper zijn dan de straat
- in garages kan met extra lage tarieven gewerkt worden als daarmee anders lege plaatsen worden gevuld
- er zijn geen situaties meer waarin parkeren in een garage duurder is dan op straat. Tarieven en/of tijdvensters zullen hierop worden aangepast.

**Opmerking: het laatste punt is opgenomen vanwege de spanning tussen het uitgangspunt dat parkeren in garages altijd goedkoper moet zijn dan parkeren op straat en bepaalde nu gehanteerde tijdsvensters. Zo eindigt 's morgens het nachttarief in de garages om 8.00, terwijl betaald parkeren op straat pas 9.00 ingaat. Het is de bedoeling dat dergelijke situaties zich niet meer voordoen.**

### ***Beleidslijn 10: optimale rol van het parkeren in de vervoerketen***

Stap 1: kleine kansrijke verbeteringen

#### **Uitwerking op korte termijn**

stap 1 kan gespecificeerd worden:

- breed overleg met relevante partijen in de vervoerketen (Connexxion, NSReizigers, maar ook (deel)autoverhuurders
- **voldoende fietsparkeervoorzieningen bij R-net-haltes en OV-knooppunten**
- fietsverhuur Cronjégarage (exacte omvang, vorm n.t.b.)



## **Uitwerking op lange termijn**

- tariefmatige koppeling van nabij het station gelegen garages (Station, Cronjé) aan OV-producten
- bij verkenning naar mogelijkheden transferium/P&R ook bezien mogelijkheden tot gratis of goedkoper OV van en naar binnenstad; deze mogelijkheden zijn voorwaardelijk voor eventuele realisatie van transferium/P&R

Eindbeeld: parkeren is integraal onderdeel van de vervoerketen

## ***De Cronjégarage, extra aandacht waard***

De Cronjégarage kent op dit moment sterk tegenvallende opbrengsten. Reden om aan deze garage extra aandacht te geven, en desnoods onorthodoxe maatregelen te treffen om hogere opbrengsten te realiseren. Bij de uitwerking van de Parkeervisie hebben dergelijke maatregelen prioriteit.

Daartoe zal de Cronjégarage geen deel meer uitmaken van het regiem zoals dat voor de binnenstadsgarages geldt.

Verder zijn onder de diverse beleidslijnen maatregelen genoemd die specifiek op de Cronjégarage betrekking hebben. Deze staan hieronder nog eens op een rij. Ook zijn er diverse maatregelen die voor alle garages gelden. Deze hebben ook betrekking op de Cronjégarage, maar worden hier niet opnieuw genoemd.

## **Uitwerking op korte termijn**

- om de Cronjégarage beter te vullen, is het aantrekken van meer doelgroepen en het hanteren van lage tarieven gewenst
- daarbij wordt uitdrukkelijk gekeken naar het bieden van plaatsen aan abonnementshouders en zal maatwerk worden geleverd in overleg met bewoners en winkeliers
- in de Cronjégarage plaatsen op naam verkopen of verhuren
- logischer begrenzing van het gebied in Transvaal rond de Cronjégarage, waarbij een groter gereguleerd gebied uitdrukkelijk een optie is
- fietsverhuur Cronjégarage (exacte omvang, vorm n.t.b.)

## **Uitwerking op lange termijn**

- tariefmatige koppeling Cronjégarage aan OV-producten
- Cronjégarage op nader in te vullen wijze ook een transferiumfunctie geven

# **6. Hoe gaan we onze doelen te bereiken: strategie**

Een goede strategie betekent in kaart brengen van je omgeving. Waarop heb je als gemeente geen, en waarop juist wel substantiële invloed? We willen onze doelen te bereiken door slim om te gaan met hetgeen we wel invloed op hebben, door “aan de juiste knoppen te draaien”. Verder is het strategisch slim zich rekenschap te geven van dilemma’s die zich voor kunnen doen en daar keuzes te maken. Tenslotte moeten we ons rekenschap geven van onbekende of onzekere elementen.

## Waarop hebben we geen of weinig invloed?

Hierbij gaat het om het gegeven speelveld, om elementen die in sterke mate vastliggen danwel niet of slechts beperkt door de gemeente te beïnvloeden zijn:

- ✓ beschikbaar geld: dit zal niet ineens veel meer of minder zijn, en kosten van beheer/onderhoud liggen ook in grote lijnen vast
- ✓ draagvlak: niet onbeïnvloedbaar, maar meer of minder draagvlak bij bepaalde maatregelen is wel gegeven
- ✓ regionale concurrentiepositie: hierin zijn geen grote verschuivingen te verwachten, en voor Haarlem is deze positie altijd zeer belangrijk vanwege de nabijheid van concurrerende centra, maar ook van veel klanten
- ✓ aantal, ligging van en routes naar de parkeergarages: de infra waarover je beschikt is goeddeels gegeven
- ✓ beleidsvrijheid: regels liggen vast (bvb het gemeentelijk aandeel in de opbrengsten van boetes in gebieden met gereguleerd parkeren), of geven in de praktijk weinig ruimte (procedures, juridisch kader en fatale termijnen rond toetsing van bouwplannen)
- ✓ techniek: staat natuurlijk niet stil, maar door een gemeente niet beïnvloedbaar en dus, zeker op korte termijn bepalend voor wat te verbeteren is. Voorbeeld: betalen per GSM in een garage is niet of niet eenvoudig realiseerbaar. Wel beïnvloedbaar is natuurlijk de mate waarin de gemeente nieuwe technieken gebruikt.
- ✓ fysieke ruimte: ruimte is schaars, en die schaarste zal altijd tot keuzes nopen.

Over de vraag of een onderwerp hierboven of juist hieronder thuishoort, is altijd discussie mogelijk. Er is ook geen absolute grens tussen, maar een splitsing in wel en in mindere mate te beïnvloeden elementen is voor bepaling van een strategie wezenlijk.

## Waarop hebben we wel wezenlijke invloed?

Hierbij gaat het om de substantieel te beïnvloeden zaken, eenvoudig gezegd de “knoppen waaraan je als gemeente kunt draaien”:

- tarieven: differentiatie naar plaats, tijd, doelgroep, absolute hoogte
- ruimte: bouwen (garages, P&R, transferium, parkeren op eigen terrein); benutten (parkeren op straat/in de openbare ruimte, uitwisselen van parkeerplekken)
- beleid: parkeerbeleid (welke parkeerrechten waar en voor wie); overig verkeersbeleid (circulatie, modal split<sup>6</sup>), andere beleidsterreinen (RO, EZ, Milieu)

---

<sup>6</sup> relatieve verdeling van verplaatsingen over de diverse vervoermodaliteiten

- communicatie: feitelijke informatie (PRIS, op parkeermeters en -automaten, naar bewoners); gedragsbeïnvloeding (waar parkeert men, vervoerwijzekeus)
- handhaving: een kostenpost die aan de andere kant opbrengsten genereert, en van invloed is op het feitelijk gedrag van parkeerders

## Dilemma's, keuzes

Bij elk beleid, dus ook dat rond parkeren, bestaan dilemma's, waarbij keuzes geboden zijn. Een greep:

- Bij consistent en eenduidig beleid kunnen redelijke wensen van burgers te weinig aandacht krijgen en maatwerk bij het oplossen van alledaagse vragen van burgers/bezoekers maakt beleid minder consistent en eenduidig. Keuze: een evenwicht binnen gegeven juridische en praktische (geld, capaciteit) grenzen.
- Meer faciliteren van binnenstadsbewoners betekent minder ruimte voor bezoekers aan de binnenstad. Keuze: we kiezen voor de bewoners, behalve in het kernwinkelgebied. **Verder zal in het kader van Moderniseren straatparkeren invoeren van een fiscaal regiem betekenen dat bezoekers ook buiten de binnenstad terecht kunnen**
- Een verschuiving van straat naar garages kan opbrengsten kosten. We kiezen toch voor deze verschuiving, maar zullen ons maximaal inspannen om de opbrengst van de garages te maximaliseren en de opbrengsten op straat per saldo gelijk te houden.
- Als we bouwplannen tegenhouden bij niet-voldoen aan parkeernormen frustreert dit het streven naar verdichting, maar het faciliteren van bouwplannen zonder parkeeroplossing vergroot de druk op de openbare ruimte. We kiezen ervoor bouwplannen niet te frustreren vanwege parkeren, maar willen door een onderscheid tussen grote en kleine bouwplannen maatwerk bieden.
- Vergroten van het autoluwe gebied betekent verschuiven van parkeerdruk naar elders. We kiezen voor deze vergroting en gaan uit van het beter benutten van de restcapaciteit in de garages.
- Voldoen aan behoefte inzake fietsparkeren kan in de binnenstad ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. We kiezen voor faciliteren van de behoefte aan fietsparkeren, maar streven op de meest gevoelige plekken (bv. Botermarkt e.o.) naar ondergrondse oplossingen. We accepteren echter ook een zekere rommeligheid die bij het massaal stallen van fietsen hoort.
- Voldoen aan elke parkeerwens in woonwijken gaat vaak ten koste van groen. We kiezen voor voldoen aan de parkeerbewensen, maar bij voorkeur in pandig/op eigen terrein en als dat vanwege groen in de rede ligt, hoeft parkeren in de openbare ruimte niet voor de deur.
- Vergroten van het autoluwe gebied zonder compenserende voorzieningen elders betekent verhoging van parkeerdruk en aan-/afrijdend verkeer naar nabij gelegen parkeergelegenheden (voorbeeld: Kruisstraat en Rode Loper in relatie tot parkeren op de Nieuwe Groenmarkt). We kiezen voor deze vergroting, met inachtneming van het eerder gestelde over de rol van de garages en accepteren de onvermijdelijke toename van aan-/afrijdend verkeer.

Tenslotte zijn er onzekere of onbekende elementen. Van sommige ingrepen kennen we de effecten niet, terwijl we toch zulke ingrepen kunnen overwegen. We weten wel wat we niet weten, vandaar:

## “Known unknowns”

- ✓ Prijselasticiteit: hoe ver kunnen tarieven omhoog vóór de bezoeker met de voeten c.q. de wielen stemt en elders gaat winkelen?
- ✓ In welke mate accepteren binnenstadsbewoners met abonnement een plek in een garage die wat verder weg ligt?
- ✓ Concreet gedrag: bij welke verhoging van parkeertarieven kiest men voor OV of fiets in plaats van de auto en onder welke voorwaarden kiezen automobilisten voor parkeren in een garage i.p.v. op straat?
- ✓ We missen inzicht in deel kosten/opbrengsten, zie ook de passage over financiën in de volgende paragraaf.
- ✓ Wordt een P&R/transferium überhaupt als goed alternatief gezien, en onder welke voorwaarden? Om wat voor investeringen en exploitatie(risico's) gaat het?

Nader inzicht in deze, vaak met gedrag samenhangende zaken is nodig, maar tegelijk moeten we keuzes durven maken waarbij de gevolgen voor concreet gedrag in de praktijk zullen blijken.

## Aan de slag

Tot een goede strategie hoort ook de keus welke elementen van de Visie we eerst uitwerken. Immers, niet alles kan tegelijk. Na vaststelling van de Visie wordt er een Uitwerkingsplan aan de raad aangeboden. Vooruitlopend op dat plan zijn nu al zaken aan te geven die we als eerste ter hand willen nemen:

- ❖ Een nieuwe tariefstructuur voor de binnenstad, waarbij rekening wordt gehouden met wat deze Visie vermeldt over het “tariefgebouw”, met de financiële randvoorwaarden uit paragraaf 7 en met de noodzaak de opbrengsten te verhogen
- ❖ Een verkenning van de mogelijkheden tot invoering van een Bereikbaarheidsfonds te komen
- ❖ De voorgestelde maatregelen rond de Cronjégarage
- ❖ Op zeer korte termijn wordt begonnen met een onderzoek naar een parkeervoorziening in het oostelijk deel van de binnenstad Dit onderzoek richt zich onder meer op haalbaarheid en betaalbaarheid
- ❖ **Diverse bij de beleidslijnen aangegeven eerste stappen**
- ❖ Diverse op als “**stap 1**” resp. op korte termijn te realiseren uitwerkpunten bij de diverse beleidslijnen.

## 7. Samenhangen, financiën

### *De samenhangen*

Parkeren staat niet boven andere beleidsterreinen en kan ook niet alleen met de blik op Haarlem worden gezien.

Verder kan een parkeervisie niet zonder aandacht voor samenhangen met andere aspecten van beleid rond bereikbaarheid en mobiliteit: OV, fiets, regionale visie bereikbaarheid. Verder kan een parkeervisie niet zonder aandacht voor samenhangen met andere beleidsterreinen:

Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie. Ook is er samenhang met onderwerpen die de grenzen van beleidsterreinen overschrijden.

Een aantal beleidsvisies en –voornemens die aan parkeren raken: Visie Regionale Bereikbaarheid, Kadernota Duurzaamheid, Nota Ruimtelijke Kwaliteit, Structuurvisie Openbare Ruimte, Woonvisie.

Elementen waar samenhang met parkeren bestaat: duurzaamheid/afvangen autoverkeer, verschuiven van auto naar fiets/OV, inrichting openbare ruimte tegenover straatparkeren, regionale bereikbaarheid: een ringstructuur rond de stad voor de auto waardoor de route rond het centrum weer zijn eigenlijke functie kan krijgen, namelijk die van centrum- en parkeerroute in plaats van doorgaande route. Samenhang met ruimtelijke kwaliteit/openbare ruimte en duurzaamheid is nu alleen nog als procesdoel, en niet zozeer inhoudelijk in te vullen.

Samenhang is er tenslotte met de parkeervoorzieningen in de omliggende regio, zowel als het gaat om aantal, kwaliteit, bereikbaarheid en de tarieven. Bij de uitwerking van de Parkeervisie zullen alle samenhangen uitdrukkelijk aandacht krijgen.

## **Financiën**

### **Financiële randvoorwaarden en uitgangspunten**

Eerder in deze Visie was sprake van keuzes die we maken bij het inrichten van het “tariefgebouw” rond parkeren. Verder willen we de visie realiseren binnen financiële randvoorwaarden en uitgangspunten:

- a. uitgangspunt is geen bijdragen uit de algemene middelen naar parkeren
- b. als opbrengsten straatparkeren omlaag gaan door minder bezoekersparkeren: compensatie via tarieven op straat en/of door hogere opbrengst garages, daarbij rekening houdend met prijselasticiteit
- c. om de exploitatie in brede zin inzake parkeren transparant en gezond te maken wordt verkend of invoering van een Bereikbaarheidsfonds zinvol is, en welke voor- en nadelen hieraan vastzitten
- d. fietsparkeervoorzieningen hebben zelden opbrengsten van betekenis en kennen dus altijd een onrendabele top. Als een Bereikbaarheidsfonds ingevoerd wordt, wordt fietsparkeren daarin opgenomen
- e. parkeertarieven mogen aan bovenkant, maar niet boven die van onze concurrenten in de wijde regio liggen. De Amsterdamse tarieven gelden daarbij als een absoluut maximum, waarbij wij onze concurrentiepositie met de wijde regio in het oog zullen houden
- f. verdere uitwerking van de visie kost geld, na vaststelling wordt besloten over een uitwerkingsplan met kostenraming, prioriteiten en fasering
- g. inspanningen inzake handhaving moeten passen binnen de financiële taakstelling voor het betreffende organisatie-onderdeel

## Inkomstenverhoging

Wij realiseren ons dat, ook bij uitwerking van de Parkeervisie binnen deze randvoorwaarden en uitgangspunten, er een gat resteert tussen begrote inkomsten uit parkeren – ook na de verlaging van die begroting met €3 mln. waartoe de gemeenteraad besloten heeft- en daadwerkelijke opbrengsten. **Wij hebben inmiddels een ramingsmethodiek ontwikkeld om tot een optimale raming van de inkomsten uit het parkeren te komen. Deze ramingsmethodiek heeft een rol gespeeld bij de Kadernota 2012 en zal in de toekomst onderdeel zijn van de begrotingssystematiek rond parkeren.**

**Wij willen in 2013 de jaarlijkse inkomsten uit het parkeren met €0,3 mln. verhogen ten opzichte van de begroting 2012, en vanaf 2014 met €2,2 mln. Wij constateren dat de groei van de inkomsten van met name de garages deze doelstelling inmiddels dichterbij brengt, maar nemen maatregelen die verder aan een inkomstenverhoging bijdragen. Hieronder de belangrijkste daarvan, waarbij als grens een geraamde jaarlijkse meeropbrengst van meer dan €0,1 mln. is aangehouden. Voor een volledig overzicht, en de daarbij geraamde inkomstenverhoging zie bijlagen 2 en 3.**

- **In 2014 tariefsverhogingen in de verhouding tussen stijging straat- en garagetarieven van minimaal 4:1**
- tarieven vergunningen/ontheffingen in nog te bepalen stappen omhoog richting kostendekkendheid
- uitvoering “businesscase parkeergarages”
- meer differentiatie tarieven garages, verbeteren dalbezetting

Nadere financiële afwegingen komen zeker aan de orde bij de verdere uitwerking van de visie: wat nemen we ter hand, op welke termijn, met welke fasering en prioriteit en tegen welke kosten? Hier zal steeds uitdrukkelijk worden bezien of en zo ja hoe het nu bestaande gat tussen begrote inkomsten uit parkeren en daadwerkelijke opbrengsten te dichten is. **Mogelijke meeropbrengsten zijn niet doorslaggevend in onze keus modernisering van het gereguleerde straatparkeren te willen verkennen. Wel zullen deze in de verkenning in beeld worden gebracht.**

We willen kosten en opbrengsten van alle relevante aspecten rond parkeren helder in beeld krijgen. Een middel hiertoe, en ook een middel om te zorgen dat parkeeropbrengsten ook aan parkeren ten goede komen, is invoeren van een Bereikbaarheidsfonds. Wij zullen de mogelijkheden daartoe, en de voor- en nadelen, verkennen. In zo'n Bereikbaarheidsfonds moeten alle met parkeren gemoeide kosten en opbrengsten zichtbaar zijn. Dus wat betreft de kosten **in ieder geval** ook die van vergunningverlening/handhaving/dienstverlening en wat opbrengsten betreft ook die van boetes, voor zover toevloeiend naar de gemeente. **Verder zal een Bereikbaarheidsfonds zich uitdrukkelijk ook uitstrekken over het fietsparkeren. Het is niet de bedoeling stappen te zetten in de richting van een dergelijk fonds voor de verkenning is afgerond en onderwerp van politieke besluitvorming is geweest.**

Hieronder enige financiële kerncijfers voor de auto. De fiets blijft buiten beschouwing, want in de investeringskosten rond fietsparkeren bestaat op dit moment geen inzicht en de opbrengstenkant is met ruim €50.000,- per jaar te verwaarlozen. De totale voor 2012 begrote bruto-opbrengsten voor het parkeren zijn €13,2 mln., excl. fiets en excl. garage Schalkwijk.

Van de begrote opbrengsten komt €7,5 mln. uit de garages, €4,1 mln. van het straatparkeren en €1,6 mln. uit vergunningen en ontheffingen. De totale lasten zijn begroot op €9,9 mln., exclusief de personele lasten voor de handhavers. Het presenteren van een Parkeervisie, zeker als die enige ambitie uitstraalt, is lastig in een situatie van financiële krapte. Los van de geplande bezuinigingen op de gemeentebegroting is die krapte er. **Het voor 2012 begrote bedrag lijkt ruimschoots gehaald te worden, maar dit is wel een begroting die door de raad verlaagd is.**

In de Parkeervisie worden de ogen niet gesloten voor de financiële realiteit, maar de visie zelf, de ideeën dus zijn leidend. Hierboven hebben we financiële randvoorwaarden geformuleerd, en een aantal mogelijkheden tot verhoging van de inkomsten aangegeven. **In bijlage 2 en 3 geven we aan welke jaarlijkse meeropbrengsten we ramen bij de genoemde inkomstenverhogende maatregelen.** Financiën zullen verder een grote rol spelen bij de afweging wat uit de visie in welke volgorde en in welk tempo gerealiseerd wordt, dus bij de uitwerking. Voorbeeld van een lastige afweging bij een wens een verschuiving van straat naar garages te realiseren: een betaalde plek op straat levert, afhankelijk van de ligging, 3 tot 5 keer zoveel op als een plek in een garage.

## **8. Communicatie/processtappen, vergunningverlening/handhaving/dienstverlening**

### ***Communicatie/processtappen***

Zoals er bij het tot stand komen van deze visie aandacht voor communicatie was, zal deze er ook moeten zijn bij de verdere uitwerking. Immers, bij de uitwerking zijn bewoners en belangengroepen opnieuw betrokken, zij het bij verschillende voorstellen op verschillende wijze en in verschillende mate. Hiermee zal bij de communicatie over de uitwerking rekening worden gehouden. Omdat deze Parkeervisie de basis is voor die uitwerking, zal er bij de communicatie ook aandacht blijven voor de doelen van deze visie:

- betere leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte
- het dichterbij brengen van duurzaamheid en klimaatneutraliteit
- het vitaal, aantrekkelijk en bereikbaar houden van de binnenstad

Verder is goede communicatie over het parkeeraanbod in brede zin nodig.

*De volgende processtappen zijn in de komende periode van belang:*

- Formele vaststelling in B&W, behandeling raadscommissie en Raad 1e kwartaal 2013
- Uitwerkingsvoorstellen naar B&W en commissie, 1<sup>e</sup> kwartaal 2013
- Keuzes inzake uitwerkingsvoorstellen, voorzover financieel relevant voor 2014: vóór besluitvorming over Kadernota 2013.
- Communicatie en/of participatie/inspraak over uitwerking van specifieke onderdelen van de Parkeervisie v.a. 2013

## **Vergunningverlening/handhaving/dienstverlening**

Drie onderwerpen die we expliciet naar voren halen omdat ze bij een visie en discussies daarover al snel te weinig aandacht krijgen. Ten onrechte: het zijn de pijlers waarop beleid rust als het gaat om uitvoering en het contact met de afnemers van parkeerproducten. Hoe verschillend onderling ook, alle drie onderwerpen hebben te maken met het krachteveld tussen wensen vanuit politiek en afnemers, beschikbare technische mogelijkheden en financiële middelen en praktische uitvoerbaarheid. Ons doel is optimaal bedienen van de afnemers, op kosteneffectieve wijze, met open oog voor nieuwe technieken en landelijke ontwikkelingen. Voor handhaving, vergunningverlening en dienstverlening zullen we bij verdere uitwerking van de Parkeervisie dan ook uitdrukkelijk aandacht hebben.

In de inspraak rond de Concept-Parkeervisie is aandacht voor handhaving gevraagd. Dit is terecht, vaak immers staat of valt beleid met handhaving. In die gevallen moet handhaving meteen worden meegenomen: is wat we beleidsmatig willen daadwerkelijk te handhaven, zo nee passen we het beleid aan of zetten we meer in op handhaving? Voorbeelden zijn keuzes rondom vormen van parkeerregulering, maar zeker ook en fietsparkeren. Bij handhaving gaat het om verdeling van schaarse capaciteit, dus het hoort een expliciete politieke afweging te zijn. Dat betekent de gemeenteraad goed informeren over op welke beleidsterreinen, op welke plekken en op welke tijdstippen gehandhaafd wordt, en een helder inzicht geven in de consequenties van de te maken keuzes.

Selectief handhaven naar plaats en tijd is beter dan een beetje of niet handhaven. Die selectiviteit moet dan wel goed gecommuniceerd worden.

Het belang van handhaving mag niet worden onderschat. Het kan ingezet beleid ondersteunen, aan de andere kant is het bedenken van niet te handhaven beleid weinig zinvol. **Mede omdat wij tot kosteneffectievere en efficiëntere handhaving willen komen, maken wij de keus te komen tot modernisering van het (gereguleerde) straatparkeren.**

## **9. Achtergrond: eerste uitwerking auto en fiets**

Opmerking vooraf: keuzes en actiepunten die al eerder, met name bij de Beleidslijnen, gemarkeerd zijn, worden in deze paragraaf niet opnieuw gemarkeerd.

### ***Een eerste uitwerking: auto***

Allereerst enige kerncijfers, die alle alleen betrekking hebben op de binnenstad. Het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad op straat bedraagt ca. 3500, in garages 3000. Voor parkeren op straat zijn aan bewoners ruim 3500, en in garages ruim 200 vergunningen verstrekt. Aan bedrijven zijn ruim 650 vergunningen voor parkeren op straat verstrekt<sup>7</sup>.

De beleving van “vol”, in de zin van niet of nauwelijks plekken beschikbaar, ontstaat op straat bij een bezetting van meer dan 85%, in garages bij een bezetting van meer dan 80%. Hiervan is sprake op donderdagavond, zaterdag en in mindere mate dinsdagavond. Ook dan echter is er nog ruimte in de Stationsgarage en Stationsbuurt en in mindere mate de Houtpleingarage.

---

<sup>7</sup> Voor bedrijven worden op dit moment geen specifieke plaatsen in garages gereserveerd, wel bestaat de mogelijkheid tegen de volle prijs een abonnement af te nemen.



Buiten de binnenstad, in de gebieden met belanghebbendenparkeren, bevinden zich ca. 12.000 parkeerplaatsen<sup>8</sup>, waarvoor ca. 12.000 bewoners- en ca. 19.000 bezoekersvergunningen zijn afgegeven. Gedeeltelijk begrensd door vergunningengebied is de Cronjégarage met ca. 400 openbare plaatsen. Verder is er nog de parkeergarage in Schalkwijk met ca. 600 plaatsen, die gezien ligging en apart regiem buiten beschouwing blijft.

Om de bereikbaarheid van de binnenstad van Haarlem op korte termijn goed te verknopen met leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en op lange termijn met duurzaamheid zijn maatregelen nodig die de omvang van het parkeren van auto's op straat verder begrenzen en tegelijkertijd het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets voor het bezoek aan de binnenstad stimuleren. De aantrekkelijkheid van de binnenstad van Haarlem als centrum voor zijn bewoners en bezoekers vraagt om beteugeling van de parkeerdruk op straat. Een verbetering van de kwaliteit en leefbaarheid van de openbare ruimte biedt daarbij een aangenaam en duurzaam verblijfsklimaat.

In grote lijn komt het er op neer dat er in de nabije toekomst grenzen worden gesteld aan de omvang van het parkeren op straat in het centrale deel van Haarlem in combinatie met betere benutting van de garages, **van het areaal op straat in het gebied rond de binnenstad** en eventueel parkeren aan de stadsrand.

In de binnenstad is het niet vanzelfsprekend dat elke wens om te parkeren wordt gehonoreerd en dat, als die wens wel wordt gehonoreerd, wordt de plaats waar dit gebeurt niet vanzelfsprekend "voor de deur" hoeft te zijn. Met een strikte aanpak voor doelgroepen wordt voorkomen dat automobilisten die de auto écht nodig hebben worden benadeeld. Denk aan zakelijk bezoek aan de binnenstad, dat moet kunnen rekenen op een plek in een garage. In de overige delen van de stad worden wensen om te parkeren wel gehonoreerd, maar hoeft dit ook niet "voor de deur" te zijn.

## ***De auto: van strategie naar nadere maatregelen***

In paragraaf 6 zijn de sturingsinstrumenten genoemd: elementen waarop je als gemeente substantiële invloed hebt, de "knoppen waaraan je kunt draaien". Hieronder per sturingsinstrument mogelijke maatregelen, waarbij in de praktijk de relatie natuurlijk niet 1:1 is.

### **Tarieven**

#### **Sturen door parkeertarieven**

Misschien in bescheiden mate, maar gewenst gedrag en gewenste beleidsdoelen zijn via het instrument van de tarieven dichterbij te brengen. Zo kan het gebruik van relatief perifeer gelegen parkeervoorzieningen worden gestimuleerd door lagere tarieven, mogelijk gratis gebruik van OV waarbij tegelijk het gebruik van parkeervoorzieningen in de binnenstad wordt ontmoedigd. Te denken is –binnen de juridische mogelijkheden- ook aan lagere parkeertarieven voor elektrische auto's, deelauto's en auto's op biobrandstoffen. Ook verdergaande differentiatie van de parkeertarieven in tijd en/of plaats kan als sturend instrument de optimale benutting van het beschikbare parkeerareaal wellicht nog verbeteren.

Voor de hand ligt het invoeren van betaald parkeren in de binnenstad op zondag, zeker nu winkels een vrije keuze krijgen om op zondagen open te zijn. **We voeren dit pas**

<sup>8</sup> Die lang niet alle afzonderlijk als parkeerplaats gemarkeerd zijn

## **daadwerkelijk in als er een –nader uit te werken- bevredigende regeling is voor de bezoekers van bewoners.**

Sturen op tarieven kan ook door wijzigingen in tijden waarop betaald moet worden of wanneer een bepaald tarief geldt. Een aantal voorbeelden waar sturing mogelijk is:

- tijd waarop nachttarief in de garages ingaat
- de uren/dagen waarop aan de automaat/meter betaald moet worden
- de uren/dagen waarop belanghebbenden parkeren geldt

Wij zullen bij de uitwerking van de Parkeervisie op deze elementen gaan sturen met als inzet de tien beleidslijnen, de financiële randvoorwaarden en uitgangspunten uit paragraaf 7, en de wens de parkeerinkomsten meer in lijn met de daarvoor begrote bedragen te brengen.

Overigens zijn er gebieden waar met private partijen aparte afspraken over tarieven zijn gemaakt. Deze dienen uiteraard gedurende hun looptijd gerespecteerd te worden, zodat in die gevallen geen beleidsvrijheid voor de gemeente bestaat.

Voor vergelijkend overzicht van parkeertarieven op straat en in garages elders zie bijlage 1.

### **Differentiatie naar doelgroepen**

De parkeergarages hebben qua ligging en potentie verschillende karakteristieken, reden om er ook beleidsmatig (tarieven, doelgroepen) anders mee om te gaan. Reden ook om in de “Businesscase Parkeren” (zie onder het kopje “Beleid”) aandacht aan de mogelijkheden tot differentiatie te geven.

Ook mag de vraag gesteld worden of, naast het huidige parkeerregime in de Appelaar (waar geen abonneementhouders van gebruik mogen maken), in de nieuwe Raaksgarage ook eenzelfde parkeerregime zou moeten worden toegepast. Dit zou betekenen dat zowel de Appelaar als de Raaksgarage alleen bestemd zijn voor bezoek aan de binnenstad. De overige garages (Kamp, Stationsplein en Houtplein) blijven wel (gelimiteerd?) beschikbaar voor abonneementhouders, zowel voor bewoners als ook het bedrijfsleven/andere belanghebbenden. Wellicht biedt de Cronjégarage mogelijkheden om een deel van een eventueel teveel aan auto's van abonneementshouders op te vangen.

### **Ruimte**

#### **Openbare parkeergarages in en rond de binnenstad**

Openbare parkeergarages in en rond de binnenstad zijn dé aangewezen plaatsen voor mensen die niet in de binnenstad wonen maar er wel met de auto moeten zijn. Haalbaarheid en betaalbaarheid van een nieuwe parkeervoorziening in het oostelijk deel van de binnenstad zullen op zeer korte termijn onderzocht worden. De uitkomsten zullen afgezet worden tegen het gebruik en de opbrengsten van de overige garages en voor zover van belang ook tegen het parkeren op straat. Zo mogelijk zullen bij deze verkenning ook marktpartijen betrokken worden. **Verder zal de verkenning plaatsvinden in samenhang met de ontwikkelingen bij NedTrain.** Tegelijk zal worden onderzocht in hoeverre autoverkeer met bestemming binnenstad kan worden opgevangen in een transferium of P&R aan de oostgrens van de stad. Op deze wijze zou immers een bijdrage kunnen worden geleverd aan de uitdaging om de groei van het autoverkeer in de stad af te remmen. Verder blijft de beoogde nieuwe

parkeergarage Centrum-zuid (onder het Provinciehuis, voorbereid door de provincie in nauwe samenwerking met de gemeente) mee opgenomen in het parkeerareaal van de binnenstad.

### **Parkeergelegenheid aan de rand van de stad**

Er zal worden onderzocht in hoeverre autoverkeer met bestemming binnenstad kan worden opgevangen in een transferium of P&R aan de oostgrens van de stad. Op deze wijze zou immers een bijdrage kunnen worden geleverd aan de uitdaging om de groei van het autoverkeer in de stad af te remmen. Aan de rand van de stad wordt een transferium of worden P+R-voorzieningen gerealiseerd. In eerste instantie denken wij aan kleinschalige, betaalbare, eventueel experimentele voorzieningen. Bij gebleken succes kan een verdergaande kwaliteitsimpuls worden gegeven aan zulke voorzieningen. De exacte plaats(en) moeten nog bepaald worden, maar het meest kansrijk lijkt de nabijheid van station Haarlem-Spaarnwoude. Verder moet het in elk geval altijd om een multimodaal knooppunt gaan, of een plek die dat kan worden. Bij goede lokatiekeuze, en goede overstapmogelijkheden op OV kunnen zulke voorzieningen de stromen autoverkeer in oostelijke (Amsterdam, Schiphol) en in westelijke richting (kust) verminderen, en wellicht, zie boven, ook richting binnenstad.

Bewust zijn P&R en transferium apart genoemd. Het zijn fundamenteel andere voorzieningen qua ambitie, meestal schaal, en dus kostenniveau. Vragen die voorafgaan aan een keus een P&R-voorziening of een transferium te realiseren:

- Waar, onder welke voorwaarden en voor wie is zo'n voorziening kansrijk, ook op grond van ervaringen elders?
- Is de OV- en andere ontsluiting goed of goed te krijgen, en tegen welke kosten? Een voor de klant aantrekkelijke en tegen beheersbare kosten te exploiteren OV-verbinding met de binnenstad is een noodzakelijke voorwaarde voor een succesvol transferium/P&R.
- Eventuele onbedoelde effecten op het stedelijk OV
- Vooral bij transferium: is het mogelijk en wenselijk functies toe te voegen?
- Is via PRIS en/of DVM<sup>9</sup> goed op bereikbaarheid van P&R/transferium te sturen?

Een ongewenst neveneffect kan zijn dat de bezetting van binnenstadsgarages negatief wordt beïnvloed.

Aan de andere kant wijzen ervaringen elders uit dat de effecten van P&R/transferia relatief bescheiden zijn. Zulke voorzieningen zijn eerder een toevoeging aan de keuzemogelijkheden die een gastvrije stad aan zijn bezoekers biedt.

Pendeldiensten en ander goed voor- en natransport zijn nodig om van een transferium of P+R-voorziening een succes te maken. Aansluiten op regulier (hoogwaardig) openbaar vervoer (het R-net, ook in de Haarlemse regio) is van belang maar ook de inzet van aparte bussen en busjes. Daarbij kunnen bijzondere (kaart)acties mede een stimulans zijn voor het gebruik van het openbaar vervoer. Denk ook aan tariefmatige koppeling van de nabij het station gelegen garages (Cronjé, Stationsplein) aan buskaart/-abbonnementen binnen zones centrum en noord en aan treinkaartjes/-abbonnementen.

Twee kanttekeningen hierbij: OV is geen gemeentelijke, maar provinciale bevoegdheid en de ervaringen tot nu toe met pendels en busjes zijn niet bemoedigend.

---

<sup>9</sup> Parkeer Route Informatiesysteem resp. Dynamisch Verkeersmanagement

Bij plannen voor transferia/P&R moet men waken voor te optimistische prognoses. Dit zowel vanuit lokale als vanuit meer algemene optiek bezien. Lokaal: ca. 60% van de bezoekers aan een binnenstedelijke garage komt uit Haarlem zelf of de nabije regio. Voor hen zal reizen via een transferium of P&R vaak niet logisch zijn<sup>10</sup>. Meer algemeen: uit onderzoek<sup>11</sup> blijkt dat van degenen die aangeven P&R-voorzieningen op prijs te stellen nog niet de helft zelf overweegt zo'n voorziening ook te gebruiken als het parkeren in de binnenstad duurder wordt. P&R is dus volgens veel automobilisten een prima instrument, vooral voor de buurman. Ook uit de recente parkeermonitor blijkt slechts een minderheid (ca. 20%) een transferium/P&R een goed alternatief voor een binnenstedelijke garage te vinden.<sup>12</sup> De praktijk wijst, blijkens ander onderzoek<sup>13</sup>, ook uit dat meer dan de helft van een groot aantal over het hele land verspreide P&R-terreinen, van verschillende aard, gemiddeld voor minder dan de helft bezet zijn.

### **(Her)Verdeling van parkeerruimte**

#### *In de binnenstad*

Parkeervoorzieningen op straat - buiten het kernwinkelgebied- zijn primair bedoeld voor bewoners en hun bezoekers. Overige bezoekers aan de binnenstad worden vooral verwezen naar een plaats in de garages. **Het in het kader van moderniseren straatparkeren invoeren van fiscaal parkeren in het nu al gereguleerde gebied buiten de binnenstad zal de druk van bezoekers op straat (zowel parkeren als zoekverkeer) verminderen omdat er alternatieven ontstaan.** Parkeervergunningen worden vooral toegespitst op bewoners en hun bezoekers en niet op werknemers en bezoekers aan de stad. Voor bezoekers biedt, als dit succesvol blijkt, uitbreiding van het lopende experiment met digitale bezoekersschijven voordelen. Als blijkt op termijn dat het bovenstaande uiteindelijk onvoldoende soelaas zou bieden, dan valt te overwegen om wachtlijsten te gaan invoeren. Er worden daarmee strengere criteria gesteld aan de uitgifte van vergunningen met betrekking tot verschillende doelgroepen. Dit is dus een stap die eventueel gezet wordt als andere maatregelen niet of onvoldoende werken.

#### *De rest van de stad*

Hier is de parkeerproblematiek anders, en minder nijpend dan in de binnenstad. **Toch stellen we hier een aantal wijzigingen voor:**

- **in het kader van modernisering straatparkeren daar waar al gereguleerd parkeren bestaat, verkenning van de mogelijkheden een fiscaal parkeerregiem in te voeren.**
- **daarbij via de tariefstelling ervoor zorgen dat binnenstadsbezoekers de gebieden rond de binnenstad niet gebruiken voor langparkeren**
- **ervoor zorgen dat bij nieuw- of verbouwplannen geen extra parkeerdruk in de aangrenzende openbare ruimte ontstaat**

---

<sup>10</sup> Binnenstadsmonitor, Strabo i.o.v. O&S Haarlem, november 2011

<sup>11</sup> Door VEXPAN, 2010

<sup>12</sup> Zie noot 10

<sup>13</sup> Door de ANWB, 2010

- **voor de lange termijn denken wij aan centrale in de woonwijken gelegen parkeergarages, gekoppeld aan de toekomstige ringstructuur voor de auto, waardoor in de openbare ruimte een kwaliteitssprong mogelijk is**

Zowel in de binnenstad als daarbuiten valt het creëren van “dedicated” parkeerruimte voor elektrische auto’s, met oplaadgelegenheid op een weliswaar wat speciale wijze ook onder het kopje “Herverdeling van parkeerruimte”. Analoog kan worden omgegaan met auto’s op biobrandstof en deelauto’s, zie daarvoor ook onder “Beleid”.

### **Uitbreiding autovrij/-luw gebied**

Drie opmerkingen in meer algemene zin over uitbreiding van het autoluwe/-vrije gebied: het *de facto* autoluwe/vrije gebied is al behoorlijk groot; het betreft tot nu toe vooral gebieden waar toch al weinig auto’s waren; uitbreiding moet geografisch slim op bestaand areaal aansluiten en liever, gezien anders te verwachten problemen met bevoorrading, de vorm krijgen van een aantal “enclaves” dan van één groot aaneengesloten gebied.

### **Auto aan de rand van de binnenstad, OV zo diep mogelijk de stad in**

Zie ook eerdere passages over transferium/P&R.

Dit spoort met de regionale visie op bereikbaarheid, “Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking”. In deze regionale visie wordt een combinatie bepleit met een overslagmogelijkheid voor goederen, een noodzakelijke voorwaarde voor...

### **...slim bevoorraden van de binnenstad**

Minder en minder zwaar bevoorradend verkeer in de binnenstad is gewenst. In samenwerking met het bedrijfsleven zullen we verkennen of slimme vormen van bevoorrading mogelijk zijn.

## **Beleid**

### **Gerichte inspanningen om de inkomsten uit parkeergarages te verhogen**

Tot nu toe zijn parkeergarages als een gegeven beschouwd, en hun aanwezigheid als bekend. We kiezen hier voor een actievere opstelling. In de “Businesscase Parkeren” geven we hoe met gerichte inspanningen rond herkenbaarheid, serviceniveau, aanbod nieuwe producten en acquisitie het gebruik actief te stimuleren is. Arrangementen in de zin van acties tezamen met winkeliers en cultuurpodia maken ook deel uit van de businesscase. Voorbeelden van arrangementen zijn gratis of gereduceerde uitrijkaartjes bij besteding boven een bepaald bedrag in winkels, of uitrijkaartjes als onderdeel van toegangskartjes voor één of meer cultuurpodia.

### **Deelauto’s, elektrische auto’s, auto’s op biobrandstof**

In 2008 is gestart met beleid om het aantal deelauto’s stelselmatig te laten groeien in Haarlem. Dit beleid wordt voortgezet en verder gestimuleerd. De gemeente is daarbij afhankelijk van de exploitatieverwachtingen van de exploitanten van deelauto’s en heeft de aanwas dus niet volledig in de hand. Wel kan Haarlem zich inspannen om haar bewoners impulsen te geven om over te stappen naar de deelauto: voldoende en gratis parkeerplekken, ook in garages,

grootgebruikcontracten met leveranciers, marketing. In Amsterdam is een actie om een parkeervergunning in te leveren in ruil voor enkele deelauto-vouchers bijzonder succesvol geweest, dit overigens wel in een van Haarlem afwijkende situatie, namelijk een wachtlijst voor parkeervergunningen.

Elektrische auto's en auto's op biobrandstof verdienen het ook om vanuit parkeerbeleid bevoorreed te worden. Bij elektrische auto's gaat het dan ook om het faciliteren en ruimtelijk mogelijk maken van oplaadgelegenheden, zowel op straat als in garages. Voorrang voor elektrische of op biogas rijdende deelauto's in het parkeerbeleid ligt natuurlijk extra voor de hand.

## **Wijzigen van de relatie tussen bouwen, parkeren en parkeerrechten**

Actuele veranderingen in de regelgeving op planologisch gebied (WABO en nieuwe Wro) maken van strenge parkeernormen bij nieuwbouwplannen een "doodlopende weg". Deze veranderingen maken ook dat op termijn de huidige verankering van parkeernormen in de bouwverordening moet worden veranderd: op grond van een Nota Parkeernormen die weer doorwerkt in de bestemmingsplannen.

Overigens is het een veel voorkomend misverstand dat parkeernormen absoluut zijn. Er is sprake van parkeerkcijfers in de VNG Model-Bouwverordening (overgenomen in de Haarlemse Bouwverordening), die na keuzes binnen bandbreedtes worden vertaald in normen. Bij een concreet bouwplan worden deze parkeernormen vertaald in een parkeerbehoefte, en deze weer in een parkeer-eis. Kortom een trits, waarin de nodige keuzes en afwegingsmomenten zitten. Een bouwplan kan overigens steeds minder goed worden tegengehouden op basis van de parkeernormen. Strikt genomen mag er gebouwd worden, ook als niet aan parkeernormen wordt voldaan.

Parkeren wordt daarmee explicieter dan tot nu toe slechts één van de factoren die bij de beoordeling van een bouwplan een rol speelt. Wel zal de initiatiefnemer van een bouwplan zelf moeten onderbouwen hoe hij aan de parkeernormen denkt te voldoen. Daarbij wordt uitgegaan van het principe dat bij **grotere** bouwplannen aan de parkeerbehoefte wordt tegemoetgekomen op eigen terrein, ook bij inbreiding en verbouw/functiewijziging, bij voorkeur inpandig of ondergronds, **maar in ieder geval "uit het zicht"**. Daarbij dient een kadastrale koppeling met boete- en kettingbeding te liggen tussen de betreffende woning en de bijbehorende parkeerfaciliteiten, zowel voor eigen gebruik als ook de opvang van parkeren door bezoek. Om uitwijkgedrag te voorkomen moet er dan zowel in **het gebied van het bouwplan als in** de omgeving van zo'n plan een vorm van gereguleerd parkeren bestaan. Bij **kleine** bouwplannen zoals die veel voorkomen in de binnenstad, denk aan verbouw van een pakhuis of wonen boven winkels, zou juist kunnen worden afgezien van de plicht om aan parkeernormen te voldoen. Dit is mogelijk, andere gemeenten gaan ons daar al voor. Wij leggen de grens tussen "groot" en "klein" bij een parkeerbehoefte t/m 10 parkeerplaatsen, **waarbij als dat juridisch nodig blijkt, ook met een bandbreedte gewerkt kan worden.**

In **beide** gevallen wordt aan de ontwikkelaar vanaf de start meegedeeld dat zijn "klanten" in geen geval parkeerrechten<sup>14</sup> voor het omliggende openbare gebied zullen krijgen (uiteraard afgezien van algemene betaalde parkeerplaatsen) als dit omringende gebied al een vorm van parkeerregulering kent.

---

<sup>14</sup> d.w.z. bewonersvignet, parkeervergunning als belanghebbende of abonnement tegen gereduceerd tarief in een garage

Ongewenst is de situatie waarin een bouwplan niet aan de parkeernorm kan voldoen en daarom wordt verkleind of geschrapt. Dit staat haaks op het gewenste ruimtelijk beleid, dat immers op verdichting en compacte stad is gericht.

Aparte aandacht is nodig voor nieuwbouwplannen die in hun geheel autovrij worden opgezet. Een uitgekiend regiem is hier nodig om een goed evenwicht te vinden tussen het autovrije karakter, parkeren door bewoners en bezoekers, toegang voor hulpdiensten en beheersmatige aspecten.

Bij uitwerking van beleid rond parkeren en bouwen zal worden gezorgd voor afstemming met de Nota Ruimtelijke Kwaliteit en de Structuurvisie Openbare Ruimte.

### **Omvang van het gebied met parkeerregulering en welke vorm van parkeerregulering?**

Op dit moment kennen de binnenstad en een schil daaromheen een vorm van parkeerregulering. **Wij kiezen ervoor de omvang van dit gebied gelijk te laten, behalve zoals hierboven gesteld bij bouwplannen waar parkeeroverlast<sup>15</sup> of aantasting van de openbare ruimte door parkeren te verwachten is. Wel gaan wij verkennen wat de mogelijkheden zijn om het onderscheid in parkeerregiem tussen binnenstad en schil op te heffen. Daarbij hebben wij een voorkeur voor het regiem van de binnenstad, het zgn. fiscaal parkeren.**

In de binnenstad wordt via betaling aan de parkeermeter of –automaat parkeerbelasting voldaan. Voor bewoners zijn vignetten –voor één auto per huishouden- beschikbaar, en verder zijn er de abonnementen tegen gereduceerd tarief voor bewoners in sommige van de garages. Voor bezoekers is niets geregeld, zij zijn aangewezen op betaling aan de parkeermeter of –automaat of op parkeren in een garage. Voor bedrijven zijn onder voorwaarden ook vignetten voor parkeren op straat beschikbaar. Er is sprake van “fiscaal parkeren” omdat de betaling formeel een belasting betreft. Bij niet-betalen vloeien de boetes in de gemeentekas. Voor bedrijven zijn onder voorwaarden ook vignetten voor parkeren op straat beschikbaar. In een schil om de binnenstad heen, verdeeld in een aantal zones, is sprake van een stelsel van vergunningen (meerdere auto’s per huishouden mogelijk) en aparte parkeervergunningen, al dan niet digitaal, voor bezoekers. Met een vergunning mag men overal in de betreffende zone parkeren. Op dit moment loopt digitalisering. Wanneer ongeoorloofd parkeren beboet wordt, is dit een justitiële overtreding (Wet Mulder) en vloeit de boete in de kas van het Ministerie van Justitie, behoudens een wettelijk vastgelegde vergoeding voor elk proces-verbaal. Deze regeling is overigens tijdelijk, en loopt in elk geval tot 2014.

Beide vormen hebben voor- en nadelen, **maar per saldo achten wij de voordelen van een fiscaal systeem groter.** Het fiscale systeem leidt tot betere benutting van het beschikbare areaal, een hogere betalingsgraad, biedt meer mogelijkheid via tarifiering te sturen op parkeerdruk en is qua handhaving kosteneffectiever. Echter, vanwege de benodigde investering in parkeermeters en -automaten was het tot nu toe de vraag of het saldo positief is. Voor Haarlem-Noord is een aantal jaren terug een globale verkenning gedaan van kosten en opbrengsten van fiscalisering van het gebied dat daar nu onder belanghebbendenparkeren valt<sup>16</sup>. Daaruit bleek dat hier financiële voordelen uit kunnen voortvloeien, maar dat dit sterk

<sup>15</sup> Zie voetnoot 2

<sup>16</sup> Verandering parkeerregiem Haarlem-Noord, SGB0, 2007

afhankelijk is van aantal te plaatsen parkeermeters/-automaten en handhavingsinspanningen. Er tekenen zich overigens nieuwe digitale technieken af die grote extra investeringen in automaten overbodig maken terwijl toch een fiscaal parkeerregiem kan worden ingevoerd. Deze technieken lijken dusdanig veelbelovend dat wij een voorkeur hebben voor uitbreiding van fiscaal parkeren. **Er is, zo leren ook ervaringen in andere gemeenten, een logische koppeling tussen toepassing van nieuwe technieken en het met succes uitbreiden van fiscaal parkeren. In de verkenning wordt die koppeling ook gelegd en is daarom sprake van ‘modernisering van het straatparkeren’. In die verkenning gaan wij uit van een stelsel van ontheffingen zoals dat bestaat in de binnenstad, maar ook van een regeling voor bezoekers van bewoners.**

Mocht de weg op worden gegaan van verdere fiscalisering, dan zijn lopende investeringen in digitalisering, zoals van bezoekersparkeervergunningen, geen weggegooid geld. Immers een eventuele keus voor fiscalisering kan pas over een langere tijd daadwerkelijk ingaan, en tot die tijd zijn verbeteringen in het huidige systeem nodig.

### **Grenzen van parkeerregimes; hoe komen wijzigingen tot stand?**

**Algemeen: behoudens bij grote ruimtelijke ontwikkelingen, indien daar nodig, blijft de grens van het gereguleerd gebied zoals deze is.**

**Binnenstad:** vanuit Welgelegen en de andere buurten ten zuiden van de Raamsingel en Gasthuissingel bestaat de wens te worden aangewezen als belanghebbendengebied en daarmee niet meer onder het systeem van de binnenstad te vallen. **Wij zullen oplossingen voor vermindering van de gevoelde problematiek bezien, maar denken daarbij gezien het bovenstaande eerder aan slimme hantering van het prijsmechanisme binnen een fiscaal regiem dan aan toevoegen van nog een gebied met belanghebbendenparkeren. Bij het bezien van mogelijke oplossingen zullen wij kijken naar het belang van de bewoners, hun bezoekers en het bedrijfsleven.**

**Omgeving Cronjégarage:** de garage wordt aan de noordzijde begrensd door op dit moment niet gereguleerd gebied. Uit de enquête waarin belangstelling voor invoering van belanghebbendenparkeren aldaar gepeild is, blijkt die belangstelling gering. Wanneer daar echter toch **gereguleerd** parkeren wordt ingevoerd, stimuleert dit bezoekers om in de nu matig bezette Cronjégarage te parkeren.

**Totstandkoming wijzigingen in grens gereguleerd gebied: dit verloopt tot nu toe geheel “bottom-up”, namelijk op grond van enquêtes in de betreffende buurt. Formeel bestaat al de mogelijkheid de actuele parkeerdruk mee te laten wegen, maar hier wordt in de praktijk nauwelijks rekening mee gehouden. Bovendien kan het belang van een buurt/straat anders zijn dan dat van een groter gebied, vandaar dat wij tot een heroverweging willen komen van de wijze waarop uitbreiding van gereguleerd parkeren tot stand komt, waarbij zowel het gevoel in de betreffende buurt, de daadwerkelijke parkeerdruk als het belang van de stad als geheel wordt meegewogen.**

### **Gehandicaptenparkeerplaatsen (g.p.p.) op kenteken**



Het huidige tot voor kort gevoerde beleid, samen met de vergrijzing, heeft ertoe geleid dat er door de jaren heen een enorme toename te zien is in het aantal g.p.p.'s op kenteken. Dit vooral in gebieden met belanghebbendenparkeren, en vaak tot ergernis van andere bewoners. Voorkomen moet worden dat het aantal openbare parkeerplaatsen verder afneemt, vandaar dat maatregelen worden voorgesteld zijn getroffen, ingaande 1 januari 2012, die de groei van het aantal g.p.p.'s moeten afremmen:

- cliënten met een passagierskaart komen in principe niet meer in aanmerking voor een g.p.p. op kenteken
- er werden voor de aanleg van en mutaties rond een g.p.p. geen kosten doorberekend naar de client. Inmiddels worden deze kosten wel doorberekend, wel met een hardheidsclausule.

Met het doorberekenen van kosten sluit Haarlem aan bij wat landelijk gebruikelijk is.

### ***Bewonersgarages***

In deze visie is met “garages” steeds bedoeld op openbare parkeergarages. De gemeente heeft echter een aantal garages voor bewoners in bezit. In sommige gevallen bestaat er vanuit die bewoners belangstelling tot koop van deze garages. Dit is, onder voorwaarden, niet onbespreekbaar.

### ***Een eerste uitwerking: de fiets***

Ook hier eerst enige kerncijfers. Het aandeel van de fiets in verplaatsingen binnen de stad onder de 7,5 km is tussen 2000 en 2010 gestegen van 32% naar 38%. Haarlem zit daarmee ten opzichte van vergelijkbare steden in de middenmoot. Er zijn in en nabij de binnenstad drie openbare stallingen, alle bewaakt en gratis met in totaal ca. 1000 plekken. Inmiddels is de nieuwe stationsstalling aan de zuidzijde van het station voor 5000 fietsen open en is er uitzicht op een nieuwe stallingsvoorziening aan de noordzijde. Op straat, in het centrum, zijn ongeveer 2700 formele stallingsplekken beschikbaar. Verder zijn er verspreid over –de oudere delen van- de stad 54 buurtstallingen met in totaal ca. 1500 plekken voor bewoners.

Uit recent onderzoek<sup>17</sup> blijkt dat er in de binnenstad op piektijden dubbel zoveel fietsen staan als er aan capaciteit in klemmen en inpandige stallingen aanwezig is, terwijl tegelijk bestaande klemmen en vooral inpandige stallingen niet optimaal benut worden.

De grootste problemen doen zich, weinig verrassend, voor op de snijpunten van aanrijroutes en de assen van het kernwinkelgebied.

Voor een generieke 80% benuttingsgraad van stallingsvoorzieningen zouden 5.748 fietsrekken bijgeplaatst moeten worden in het centrum om aan de huidige vraag te kunnen voldoen.

Buurtstallingen zijn niet ontstaan vanuit een gericht beleid. Ze zijn veeleer het bijkomend gevolg van stadsvernieuwingsactiviteiten. Op plaatsen in buurtstallingen worden abonnementen afgesloten. Er bestaan grote verschillen tussen de wijken. Het algemene beeld is echter dat van een flink tekort. Op genoemde 1500 plekken zijn ruim 1350 abonnementen afgesloten en staan bijna 250 mensen op de wachtlijst. Van goed bijgehouden wachtlijsten is

<sup>17</sup> Stage-onderzoek verkeersopleiding NOVI, 2011 i.o.v. de gemeente

echter geen sprake. Bij uitbreiding of aanpassing van buurtstallingen moet ook rekening gehouden worden met veranderingen in het bestand aan fietsen: breder, zitjes, kratten, bakfietsen etc.

Het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto wordt verder gestimuleerd door het aanleggen van fietsstallingen en het herkenbaar en kwalitatief verbeteren van het Haarlemse fietsnetwerk. Het realiseren van stallingscapaciteit gebeurt tot op heden op ad hoc basis. Een veel voorkomend misverstand is dat een verschuiving van auto naar fiets slecht is voor bestedingen in winkels. In de praktijk wordt door fietsende klanten per keer minder besteed, maar komt men vaker.

Het omvormen van parkeerplaatsen voor de auto tot fietsstallingsplaatsen kan daarin ook een bijdrage leveren. De behoefte aan fietsparkeerplaatsen naar aantal, plaats en tijd is onderzocht, en duidelijk is dat er op bepaalde plaatsen in het centrum een groot tekort aan stallingsmogelijkheden is. Bij eventuele uitbreiding is er, tenzij voor dubbel grondgebruik wordt gekozen, een spanningsveld tussen stallingsbehoefte en kwaliteit van de openbare ruimte. Bewegwijzering naar stallingen is een aandachtspunt, evenals het onderscheid tussen kort en lang stallen van fietsen: kort eerder in rekken, lang eerder in stallingen.

Wat we inzake fietsparkeren willen bereiken, **waarbij er zeker in de binnenstad samenwerking met het bedrijfsleven nodig is:**

- voldoende stallingsmogelijkheden en tegelijk een betere kwaliteit van de openbare ruimte
- het stimuleren meer fietsverplaatsingen
- minder fietsendiefstallen
- minder hinder voor voetgangers, ouderen, gehandicapten, hulpdiensten en geen gevaar bij eventuele calamiteiten
- voldoende buurtstallingen in de diverse wijken die ook passen op bestaande kwalitatieve behoeften

In de binnenstad wordt de fiets (voor wat betreft ruimte, niet voor wat betreft tarieven) benaderd, analoog aan de auto: kort parkeren op straat, lang parkeren in gebouwde voorzieningen. Een aantal keuzemomenten die vooral betrekking hebben op de binnenstad:

- Alle fietsen overal gratis? Nee, grote (bak)fietsen kosten meer ruimte en dus geld; er zijn plekken waar betaald stallen ook een wens van de klant is (deel van de plekken bij het station). Ook parkeren van brommers en (snor)scooters in stallingen hoeft niet gratis te zijn.
- Grote of kleine stallingen? Behalve de wens tot een grote ondergrondse stalling onder de Botermarkt **of onmiddellijke omgeving** is er voorkeur voor toevoegen van kleinere stallingen, zoals in de Tempeliersstraat. Net als daar steeds met oplaadmogelijkheid voor “e-bikes”.
- Fiets op straat of uit beeld? Uit beeld zal nooit lukken, inzet is een grotere ondergrondse stalling onder de Botermarkt en kleinere inpandige stallingen. Wel is een regiem mogelijk waarbij op straat alleen in klemmen gestald mag worden, en dat eventueel voor een in de tijd begrensde periode. In winkelstraten in het kernwinkelgebied is een verbodszone fietsparkeren mogelijk.

- Meer handhaving? Ja, anders zal, zelfs bij bouw ondergrondse of inpandige gratis stallingen de kwaliteit van de openbare ruimte nog niet voldoende verbeteren. Ook aandacht nodig voor weesfietsen. Handhaving kan ook selectief: alleen op plaatsen/tijden dat sprake is van hinder, maar dan ook echt handhaven –en dit helder communiceren.
- Als er klemmen bij komen: welke en waar? Er zijn vele soorten klemmen, en sommige “kunnen meer soorten fietsen aan” dan andere. Klemmen die onderbenut worden met daarnaast fietsen tegen muren en palen kunnen niet de bedoeling zijn. Verder luistert de plek nauw, waarbij een spanning kan bestaan tussen kwaliteit van de openbare ruimte en optimale stallingsmogelijkheid.

Uitwerking van het bovenstaande zal na vaststelling van de Parkeervisie plaatsvinden in een aparte Nota Fietsparkeerbeleid.

## Bijlagen bij Parkeervisie

### 1: benchmarkgegevens

Diverse parkeertarieven in Haarlem zijn vergeleken met deze tarieven in tien andere steden in en om de Randstad.

De parkeertarieven van betaald parkeren op straat en in parkeergarages zijn voor een belangrijk deel afkomstig van de website [www.parkerenindestad.nl](http://www.parkerenindestad.nl). De hier genoemde bedragen zijn de maximale uurtarieven die gelden in de binnensteden van de hier opgenomen steden.

Voor parkeervergunningen van bewoners en bedrijven is gezocht op de websites van de gemeenten. De bedragen die hier genoemd zijn, zijn de maximumbedragen die een bewoner of bedrijf per jaar voor de vergunning dient te betalen.

Voor parkeervergunningen van bezoekers is alleen een tabel opgenomen. Bij een aantal steden waren hier niet snel gegevens van te vinden. Dit kan ook betekenen dat hier geen bezoekersvergunningen worden uitgegeven.

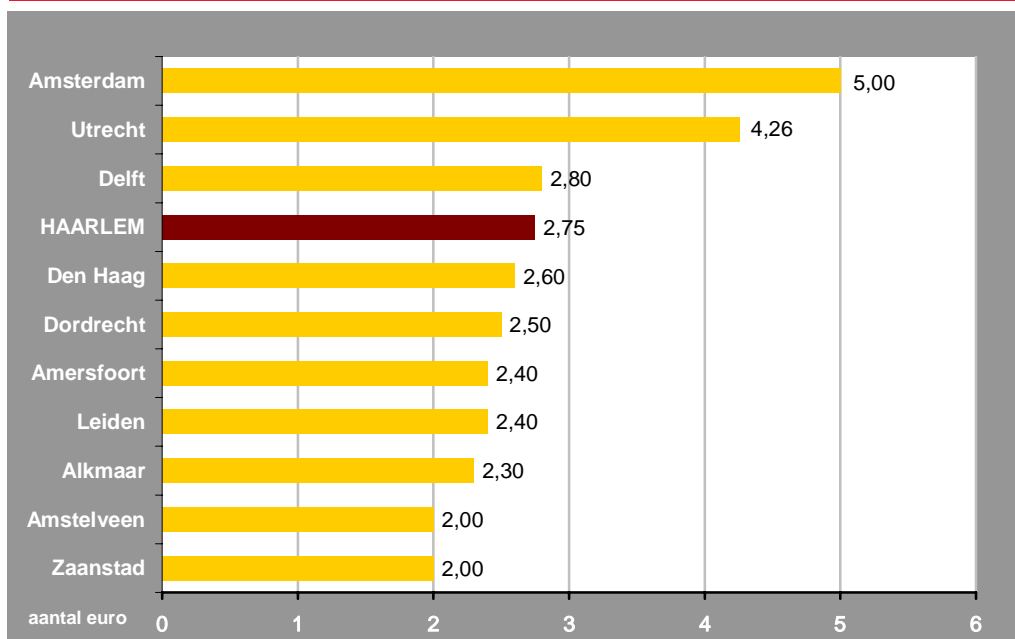
#### Parkeren op straat

In de hier opgenomen grafiek is het betaald parkeren op straat in Haarlem vergeleken met een aantal andere steden in en om de Randstad.

Bij deze vergelijking is gekozen voor de maximumtarieven in het centrum van de betreffende steden. Door vaak heel verschillend beleid lopen de andere tarieven te sterk uiteen om andere dan de maximumtarieven te gebruiken. In een aantal steden is alleen gekozen voor betaald parkeren in de binnenstad, andere gemeenten rekenen 10 eurocent voor het parkeren op bijvoorbeeld een industrieterrein. Ook gelden in weer andere gebieden alleen dagtarieven.

De tarieven van parkeren op straat zijn per stad verschillend. In Amsterdam is het maximum parkeertarief op straat €5,-, terwijl in Amstelveen en Zaanstad “slechts” €2,- betaald dient te worden.

## Parkeertarief op straat (maximumbedrag per uur), 2012



Amstelveen: 2011

Amsterdam, maar ook Utrecht, hanteren een hoog uurtarief in de binnenstad voor parkeren op straat. In de overige steden ligt dit tarief tussen de 2 en 3 euro. Haarlem staat met een maximumtarief van €2,75 van de hier opgenomen steden vrij hoog op de ranglijst.

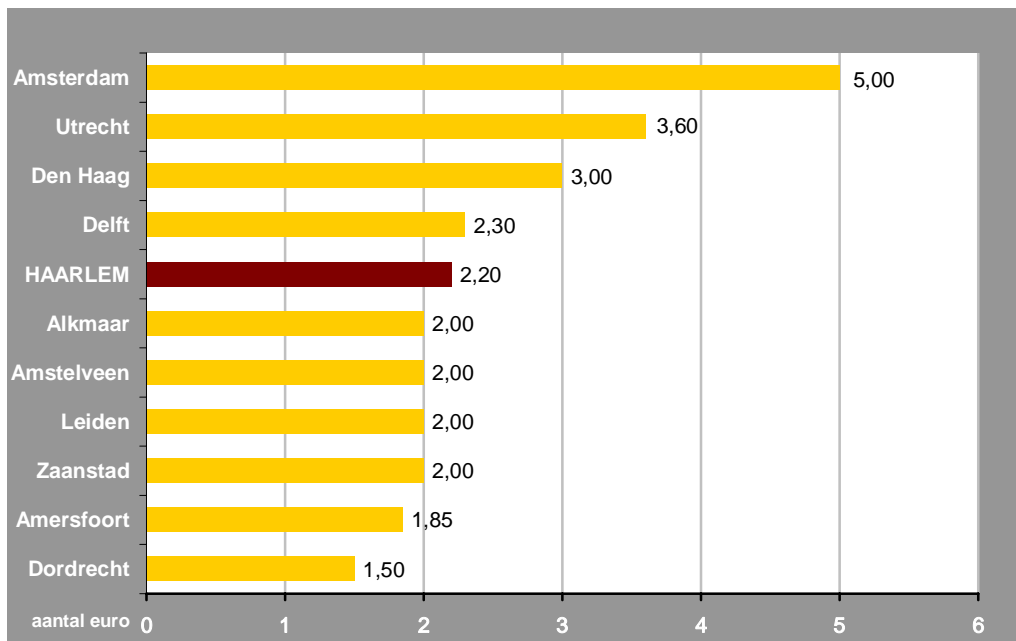
### Parkeren in parkeergarages

In de hier opgenomen grafiek is het betaald parkeren in parkeergarages vergeleken.

Bij deze vergelijking is, net als bij betaald parkeren op straat, gekozen voor de maximumtarieven in een parkeergarage. Doordat de maximumprijzen in veel gevallen niet sterk verschillen met de andere prijzen en ook met dagtarieven gewerkt wordt, is voor deze optie gekozen.

Ook de tarieven van parkeren in een parkeergarage zijn per stad verschillend. In Amsterdam is, net als het tarief op straat, het uurtarief maximaal €5,-, in Dordrecht is dit uurtarief €1,50.

## Parkeertarief parkeergarage's (maximumbedrag per uur), 2012



Amstelveen: 2011

Net als bij het betaald parkeren op straat staan Amsterdam en Utrecht op de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> plaats.

Den Haag volgt nu als derde. Dan volgt een groep, waaronder Haarlem, met een uurtarief tussen de € 2,00 en € 2,30. Vooral in Dordrecht is het parkeertarief in parkeergarages laag.

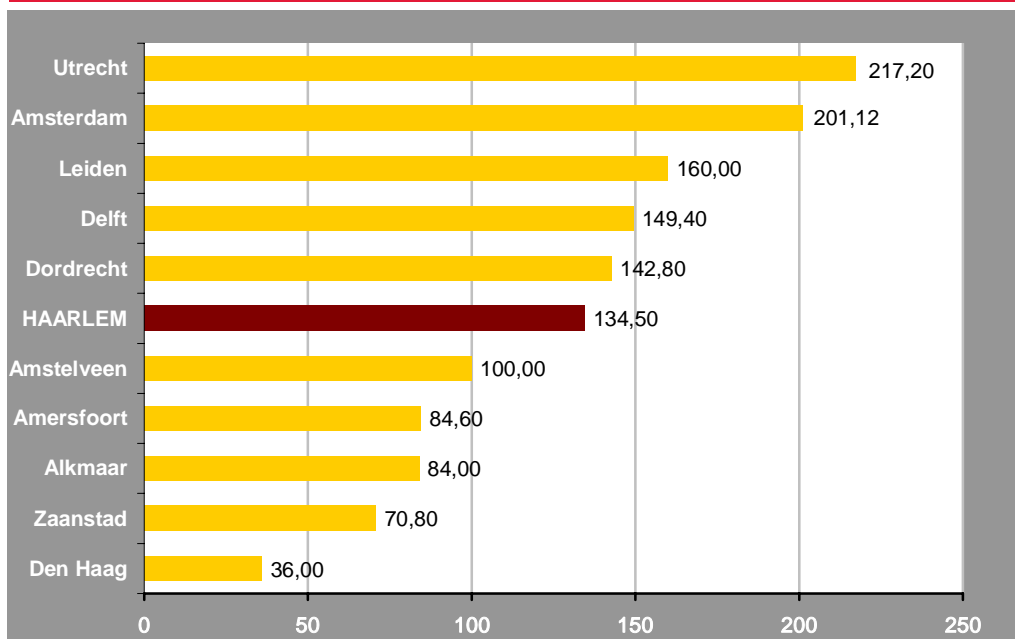
### Parkeervergunningen bewoners

In de hier opgenomen grafiek is het jaartarief van parkeervergunningen voor bewoners in het centrum van Haarlem vergeleken met een aantal andere steden in en om de Randstad.

Bij deze vergelijking is ook weer gekozen voor de maximumtarieven (zie vorige paragrafen).

Ook de tarieven van parkeervergunningen van bewoners zijn per stad zeer verschillend. In Utrecht betaalt een bewoner van de binnenstad 6 keer meer dan deze bewoner in Den Haag.

## Bewonersvergunning parkeren (maximumbedrag per jaar), 2012



Amstelveen: 2011

Alleen in Amsterdam en Utrecht dient een bewoner van de binnenstad meer dan € 200,-- te betalen aan een parkeervergunning. Terwijl in vijf van de hier opgenomen steden € 100,-- of minder betaald hoeft te worden. Vooral in Den Haag is dit bedrag zeer laag. Haarlem zit met € 134,50 hier in de middenmoot.

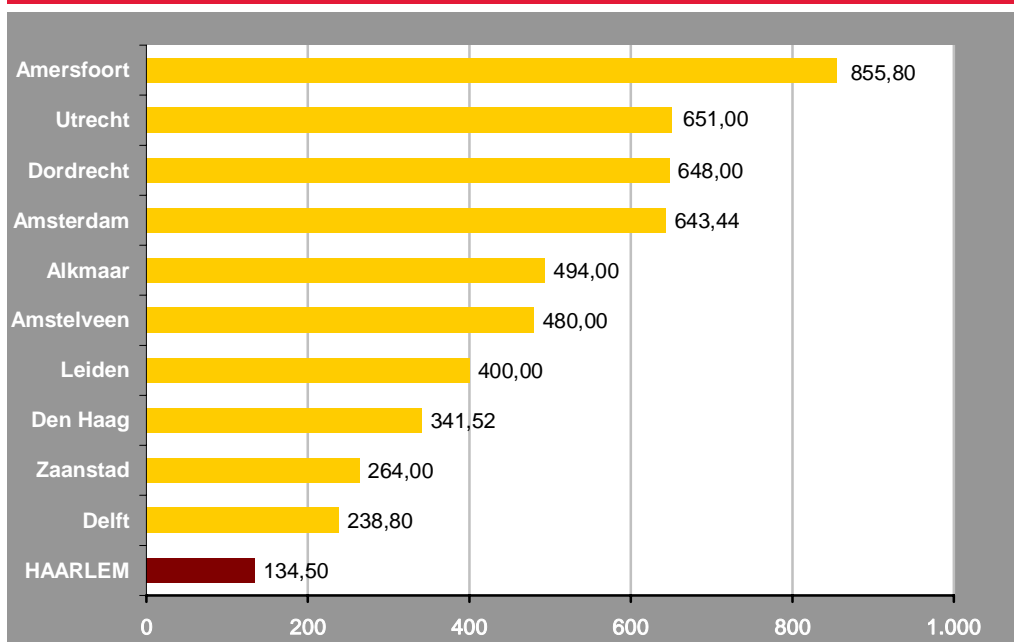
### Parkeervergunningen bedrijven

In de hier opgenomen grafiek is het jaartarief van parkeervergunningen van bedrijven in het centrum van Haarlem vergeleken met een aantal andere steden in en om de Randstad.

Bij deze vergelijking is ook weer gekozen voor de maximumtarieven. Er zijn op verschillende voorwaarden (bijv. zone- en/of tijdgebonden) vele andere tarieven in omloop.

Ook de tarieven van parkeervergunningen van bedrijven zijn per stad zeer verschillend. Opvallend is dat Haarlem hier het laagst scoort. In onze stad betaalt een bedrijf eenzelfde tarief als een bewoner. In Amersfoort betaalt een bedrijf ruim 6 keer meer.

## Bedrijvenvergunning parkeren (maximumbedrag per jaar), 2012



Amstelveen: 2011

De bedragen die bedrijven jaarlijks aan een parkeervergunning dienen uit te geven zijn in bijna alle steden hoger dan dit bedrag dat bewoners dienen te betalen. Alleen in Haarlem is dit gelijk (zie <http://loket.haarlem.nl/?pagina=107761>).

In zeven van de elf steden betaalt een bedrijf in de binnenstad € 400,-- of meer per jaar voor een parkeervergunning.

### Parkeervergunningen bezoekers

In de hier opgenomen tabel is het jaartarief van parkeervergunningen van bezoekers vergeleken van een aantal steden in en om de Randstad.

Van de steden Amsterdam, Dordrecht en Leiden waren niet direct gegevens te vinden.

## Bezoekersvergunning parkeren, 2012

steden	maximumbedrag per jaar
Amersfoort	84,60
Amstelveen	75,00
Delft	58,20
Den Haag	18,36
Alkmaar	16,60
HAARLEM	13,35
Utrecht	6,00+2,13 p.u.
Zaanstad	4,00 per 10 keer

Amstelveen: 2011



In Haarlem is een parkeervergunning voor bezoekers relatief goedkoop. In de steden Amersfoort, Amstelveen en Delft dient hier meer dan € 50,- betaald te worden.

## 2: mogelijke inkomstenverhogende maatregelen

Hieronder de mogelijke inkomstenverhogende maatregelen, waarbij de bedragen uiteraard “educated guesses” zijn. Steeds zijn netto-bedragen gegeven. Het totaal van de bedragen is € 1,92 mln. Voor de mate en het tempo waarin realisatie van de opbrengsten van deze maatregelen haalbaar worden geacht zie bijlage 3.

- in 2014 verdere tariefsverhogingen in de verhouding tussen stijging straat- en garagetarieven van minimaal 4:1  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,5 mln.
- tarieven vergunningen/ontheffingen in nog te bepalen stappen omhoog richting kostendekkendheid  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,5 mln
- betaald parkeren op straat, binnenstad, op zondag, mits bevredigende regeling voor bezoekers van bewoners  
Geraamde jaarlijkse opbrengst € 0,035 mln.
- kortere periode nachttarief garages  
Geraamde extra opbrengst: € 0,05 mln.
- uitvoering “businesscase parkeergarages”  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,2 mln.
- meer differentiatie tarieven garages, vullen dalbezetting  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,2 mln.
- effect PRIS/betere bewegwijzering  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,1 mln
- hoger tarief bedrijfsvergunningen  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,035 mln.
- hogere opbrengst garages op zondag (mits gebied eromheen dan betaald parkeren kent)  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,1 mln.
- verhoging betalingsgraad op straat  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,1 mln.
- verhoging tarief commerciële abonnementen garages  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,1 mln.

## 3: mogelijke opbrengstverhoging in de tijd

De Parkeervisie bevat op blz. 17- 19 financiële gegevens, verder is bijlage 2 financieel relevant (overzicht inkomstenverhogende maatregelen). Hieronder verdere financiële informatie, om aan te geven in hoeverre, met welke maatregelen en op welke termijn de door de raad gewenste verhoging van de parkeeropbrengsten gerealiseerd kan worden.

De parkeerbegroting 2012 is door de raad bij de vaststelling van de Kadernota 2011 met € 3 mln. afgeraamd en bedraagt € 13,2 mln. Bij de Kadernota 2012 heeft de raad uitgesproken dat de inkomsten uit het parkeren in 2013 met € 0,3 mln., en v.a. 2014 met € 2,2 mln./jaar omhoog moeten.

## Begroting en verwachte realisatie 2012

Begroot 2012 : € 13,2 mln

Inkomsten 2012 op basis realisatiecijfers t/m november en prognose inkomsten december gelijk aan 2011: € 13,5 mln.

Een eenmalige bate Houtplein ad € 0,7 mln. is buiten beschouwing gelaten.

Dit is € 0,3 mln boven de begrote € 13,2 mln. Deze verhoging wordt veroorzaakt door hogere inkomsten uit de garages.

## Het beeld voor 2013

De gewenste verhoging met € 0,3 mln. lijkt meer dan haalbaar omdat:

- Realisatie 2012 naar verwachting € 0,3 mln. boven begroting ligt en een vergelijkbare hoogte van de inkomsten in 2013 in de rede ligt.
- Voor alle in bijlage 2 genoemde inkomstenverhogende maatregelen geldt dat aparte besluitvorming nodig is. Veiligheidshalve wordt uit deze maatregelen geen inkomsten in 2013 geraamd, met twee uitzonderingen, omdat de maatregel al getroffen is resp. hiervoor al voorbereidend werk loopt: hogere opbrengsten a.g.v. PRIS/betere bewegwijzering ad € 0,1 mln. resp. de "businesscase parkeergarages" die uiteindelijk voor € 0,2 mln aan opbrengsten moet opleveren. Verwacht wordt dat 50% van dit bedrag al in 2013 gehaald kan worden, dus € 0,1 mln.

Dit levert nog eens een extra opbrengst € 0,2 mln. op, waarmee een verhoging van € 0,5 mln. haalbaar lijkt.

## Het beeld voor 2014

Om een structurele inkomstenverhoging met € 2,2 mln. te halen, is, ervan uitgaande dat € 0,5 mln. in 2013 gerealiseerd wordt, een verdere verhoging met € 1,7 mln. nodig.

Uit het overzicht met inkomstenverhogende maatregelen (bijlage 2) gaat het dan om de volgende maatregelen en bedragen:

- in 2014 verdere tariefsverhogingen in de verhouding tussen stijging straat- en garagetarieven van minimaal 4:1  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,5 mln.

- tarieven vergunningen/ontheffingen in nog te bepalen stappen omhoog richting kostendekkendheid  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,5 mln
- betaald parkeren op straat, binnenstad, op zondag, mits bevredigende regeling voor bezoekers van bewoners  
Geraamde jaarlijkse opbrengst € 0,035 mln.
- kortere periode nachttarief garages  
Geraamde extra opbrengst: € 0,05 mln.
- uitvoering "businesscase parkeergarages", 50%  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,1 mln.
- meer differentiatie tarieven garages, vullen dalbezetting  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,2 mln.
- hoger tarief bedrijfsvergunningen  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,035 mln.
- hogere opbrengst garages op zondag (mits gebied eromheen dan betaald parkeren kent)  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,1 mln.
- verhoging betalingsgraad op straat  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,1 mln.
- verhoging tarief commerciële abonnementen garages  
Geraamde jaarlijkse opbrengst: € 0,1 mln.

In theorie is de verdere verhoging met € 1,7 mln. met deze maatregelen in 2014 te halen, want de maatregelen tellen op tot € 1,72 mln. Veiligheidshalve wordt er echter van uit gegaan dat in 2014 slechts de helft van de verhoging wordt gehaald, dus € 0,85 mln. Dit vanwege mogelijke vertragingen in besluitvorming, politieke keuzes, onvoorziene (gedrags-/gewennings-)effecten bij invoering.

Teneinde al in 2014 de volledige verhoging van de jaarlijkse parkeerinkomsten met € 2,2 mln. te halen, zijn er aanvullende besluiten nodig –al in 2013- om de inkomsten in 2014 met € 0,85 mln. te verhogen, bovenop de hierboven genoemde maatregelen. Dit kunnen incidentele inkomstenverhogingen zijn, omdat er, zie onder, van uit wordt uit gegaan dat vanaf 2015 wel de volledige gewenste verhoging van de jaarlijkse parkeerinkomsten met € 2,2 mln. gehaald wordt. Dergelijke besluiten kunnen worden voorbereid in de op te stellen Uitvoeringsnota Parkeervisie.

#### Het beeld voor 2015 e.v.

De gewenste verhoging van de jaarlijkse parkeerinkomsten met € 2,2 mln. is in 2015 haalbaar, uitgaand van de aanname dat de tweede 50% van de genoemde inkomstenverhogende maatregelen in 2015 gerealiseerd wordt.

#### Conclusies

- Prognose 2012 ligt € 0,3 mln boven begroting

- Het ligt in de rede voor 2013 een vergelijkbare opbrengst te ramen
- In 2014 is de volledige verhoging van de jaarlijkse inkomsten met € 2,2 mln. niet haalbaar zonder aanvullende maatregelen ad € 0,85 mln.
- Over deze aanvullende maatregelen moet al in 2013 o.g.v. Uitvoeringsplan Parkeervisie worden besloten
- Vanaf 2015 lijkt de gewenste jaarlijkse verhoging van de inkomsten met € 2,2 mln. haalbaar

#### In tabelvorm

(bedragen in € x 1 mln.)

jaar	Begroot	Waarvan door Raad gewenste opbrengstverhoging	Mogelijke inkomsten	Opm.
2012	13,2	-	13,5	o.g.v. realisatie t/m november en prognose december = december 2011
2013	13,5	0,3	13,7	Bij zelfde realisatie opbrengsten straat/garages als in 2012 en verder alleen opbrengsten uit al gerealiseerde/in voorbereiding zijnde inkomstenverhogende maatregelen
2014	15,4	1,7	14,55	Bij doorvoeren alle inkomstenverhogende maatregelen, maar opbrengst nog slechts 50%, totaalopbrengst 15,4 mln. mogelijk bij aanvullende besluiten ter waarde van 0,85 mln.
2015 e.v.	15,4		15,4	Bij doorvoeren alle inkomstenverhogende maatregelen, en realisatie 100% v.d. opbrengst

#### Toelichting berekeningswijze

- berekening bevat afrondingen
- geen rekening gehouden met indexeringen
- geen incidentele baten geraamd
- uitgegaan van gelijkblijvende aantallen parkeerbewegingen
- bedragen in derde kolom tellen niet op tot de door de raad gewenst jaarlijkse opbrengstverhoging met € 2,2 mln., want in 2013 is een verhoging met € 0,5 i.p.v. 0,3 mln. geraamd.

#### Betekent aannemen van de Parkeervisie meteen geld uitgeven?

In de zin van meteen uit de visie voortvloeiende investeringen: nee. In eerste instantie zitten bestedingen in ambtelijk en wellicht extern te besteden uren. Immers de visie bevat geen voorstellen meteen te investeren, maar om regelgeving tegen het licht te houden, onderwerpen uit te werken, samenhang aan te brengen en verkenningen te doen. Keuzes om te investeren komen aan de orde als op grond van het –separaat door de raad vast te stellen- uitwerkingsplan onderwerpen uit de visie opnieuw worden voorgelegd, dan wel met de keuze om wel/niet te investeren. Een voorbeeld is de aangekondigde verkenning naar een parkeervoorziening aan de oostzijde van de binnenstad. Die verkenning kost geld, in elk geval aan ambtelijke uren. De uitkomst van de verkenning wordt weer voorgelegd, waarna de keus tussen wel/niet investeren gemaakt kan worden.

#### *In tabelvorm*

Regelgeving/samenhang aanbrengen	verkenningen	uitwerking	Financiëel, anders dan ambt. uren	Evt fysieke investering, na besluit n.a.v. verkenning/uitwerking
Parkeren/bouwen	Parkeervoorziening oost	Fiets-p	Differentiatie tussen garages	Parkeervoor-ziening oost
Moderniseren staatparkeren	Moderniseren straatparkeren	Uitbreiding autoluw	Moderniseren straat-parkeren	Moderniseren straat-p
Tariefgebouw binnenstad	bereikbaarheidsfondsen	Parkeren in de keten	Tariefgebouw binnen stad	Fiets-p
Parkeren in de keten	Transferium/P&R/slim bevoorraden	Maatregelen stimuleren Cronjé	div. inkomstenverhogende maatregelen	Transferium/P&R/slim bevoorraden

#### Toelichting

- niet-volledig
- onderwerpen kunnen in meerdere categorieën zitten



Haarlem

Gemeente Haarlem

# *Parkeervisie Haarlem*

*Inspraakrapportage*





# Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	3
1. Inleiding .....	5
2. Hoofdpijnen inspraak .....	7
2.1 Tegen uitbreiden gereguleerd gebied en / of betaald parkeren .....	7
2.2 Voor bewonersparkeerregime in de woonstraten in het centrum .....	7
2.3 Aanpak fietsparkeren centrum op korte termijn .....	7
2.4 Tegen loslaten parkeernorm kleine bouwprojecten .....	8
2.5 Meer handhaving 's avonds nodig .....	8
2.6 Voor parkeergarage Oost .....	8
3. Reacties per beleidslijn .....	9
3.1 Nader beleid rond parkeren en bouwen .....	9
3.2 Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen .....	11
3.3 Zakelijke en klantvriendelijke verhouding met de afnemers van producten rond parkeren .....	13
3.4 Bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat) ...	14
3.5 In de binnenstad minder straatparkeren, garages beter benutten .....	14
3.6 Afvangen autoverkeer aan de rand van de stad: P&R, transferium .....	15
3.7 Autoluw gebied groter (en luwer) .....	16
3.8 Slimme, duurzame bevoorrading van het kernwinkelgebied .....	17
3.9 Uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is .....	17
3.10 Optimale rol van het parkeren in de vervoerketen .....	19
4. Aanpassingen Parkeervisie .....	21
Bijlage: Lijst insprekers Parkeervisie .....	23





# 1. Inleiding

De gemeente heeft sinds maart 2011 gewerkt aan een visie op parkeren voor 2012-2030. In de periode mei-september 2011 hebben op basis van de discussienota Parkeervisie participatiebijeenkomsten plaatsgevonden. Tevens is het digipanel geraadpleegd en is het digitale parkeerspel gespeeld. De participatie heeft aanleiding gegeven tot een aantal bijstellingen. De onderdelen over uitbreiding van het gebied waar parkeren gereguleerd is, de ideeën over het betalen voor overdekte fietsenstallingen en een wachtlijst voor parkeervignetten in de binnenstad zijn voorzichtiger geformuleerd. Tevens is voorgesteld om, als het gebied met gereguleerd parkeren wordt uitgebreid, dit bij voorkeur te doen via fiscaal parkeren (het systeem dat nu in de binnenstad geldt). Verder is er meer aandacht voor het “tariefgebouw”, mogelijke maatregelen om de inkomsten uit parkeren te verhogen en voor maatregelen om de benutting van parkeergarages te verbeteren.

Na het doorlopen van het participatietraject is de concept-Parkeervisie door het college vrijgegeven voor inspraak van medio april tot eind mei 2012. Tijdens deze inspraakperiode is op 23 april 2012 een informatiebijeenkomst in het openbare gedeelte van de Cronjégarage georganiseerd. Op deze avond heeft wethouder Rob van Doorn een korte introductie gegeven en hebben insprekers de mogelijkheid gehad om vragen te stellen aan de betrokken ambtenaren en/of een inspraakreactie in te dienen. In aanvulling op de genoemde bijeenkomst konden reacties via de website van de gemeente of per brief worden ingediend. De concept-Parkeervisie lag in Haarlem ter inzage in het Stadhuis, vestiging Raakspoort en in de Bibliotheek Centrum. Op 16 mei 2012 is een stadsgesprek met de raad georganiseerd.

In deze inspraakrapportage worden eerst de reacties behandeld die door meerdere insprekers gegeven zijn. Hierna worden de reacties per beleidslijn behandeld. Ondanks het feit dat de reacties zo geformuleerd zijn dat zoveel mogelijk insprekers hun punten zullen herkennen, is het niet mogelijk om alle punten uit de inspraakreacties specifiek naar voren te brengen. Dit ten eerste vanwege het zeer grote aantal reacties. Ten tweede worden veel specifieke punten genoemd die buiten de scope van deze visie op hoofdlijnen vallen. Deze punten zullen bij de nadere uitwerking van de diverse onderwerpen worden betrokken. De gemeentelijke toelichting wordt in deze rapportage steeds cursief weergegeven.

In het laatste hoofdstuk wordt aangegeven welke wijzigingen naar aanleiding van de inspraak in de Parkeervisie zijn aangebracht.



## 2. Hoofdpijnen inspraak

In dit hoofdstuk staat een toelichting op meest genoemde onderwerpen uit de inspraak.

### 2.1 Tegen uitbreiden gereguleerd gebied en / of betaald parkeren

Er is grote weerstand tegen het uitbreiden van het gebied met gereguleerd parkeren en / of betaald parkeren. Het feit dat het initiatief tot uitbreiding bij de gemeente zou komen te liggen is een belangrijke factor in deze weerstand.

- *Er wordt niet voor gekozen om parkeerregulering in te voeren in heel Haarlem. Wel is de intentie om de vorm van regulering binnen de bestaande parkeergebieden uniform te maken en te moderniseren. In de Parkeervisie valt dit onder het begrip Moderniseren straatparkeren.*
- *Het invoeren van een uniforme parkeerregulering betekent niet per definitie uniformiteit van kosten voor de gebruiker. Er kan juist, meer dan nu, maatwerk worden geboden door te sturen via het prijsmechanisme. Hiermee kan de parkeerdruk naar tijd en plaats worden beïnvloed. Ook kan er tussen gebruikers gedifferentieerd worden.*
- *Door het omzetten van het belanghebbendensysteem (in de schil) in betaald parkeren (zoals in het centrum) kan de parkeerruimte door meer doelgroepen worden benut. Bovendien is het systeem van betaald parkeren beter geschikt voor digitale toepassingen (en is hiermee dus meer toekomstvast).*
- *Met een systeem van parkeerregulering zijn bestaande woonbuurten beter beschermd tegen de invloed van nieuwbouwprojecten op de parkeerdruk. Met het uitbreiden van het gereguleerde gebied zal zeer terughoudend worden omgegaan. Dit zal in principe alleen worden toegepast waar sprake is van ontwikkelingen die zonder nadere maatregelen parkeeroverlast en/of aantasting van de ruimtelijke kwaliteit zouden veroorzaken.*

### 2.2 Voor bewonersparkeerregime in de woonstraten in het centrum

In het kader van de drukke parkeersituatie in de binnenstad wordt gevraagd om een parkeerregime t.b.v. bewoners om de parkeerdruk en de hoeveelheid zoekverkeer te verlagen. Het verhogen van de tarieven voor straatparkeren zal naar verwachting niet voldoende zijn om deze effecten te bereiken.

- *Het exclusief reserveren van parkeerruimte voor bewoners zou de flexibiliteit en benutting van parkeerruimte sterk verlagen.*
- *Het introduceren van een afwijkend regime in een deel van de binnenstad zou de éénduidigheid / overzichtelijkheid van het parkeersysteem niet ten goede komen en past niet in het streven naar een uniform parkeersysteem.*
- *Het is mogelijk om binnen het bestaande systeem van betaald parkeren een regeling aan te bieden voor privébezoek.*

### 2.3 Aanpak fietsparkeren centrum op korte termijn

De in de Parkeervisie beschreven aanpak van het fietsparkeren in het centrum wordt als te terughoudend ervaren. Er wordt voorgesteld om met hoge prioriteit in te zetten op uitbreiding van de stallingmogelijkheden rond de "hotspots" in combinatie met strenge handhaving.

- *Er wordt op dit moment reeds gewerkt aan de Nota Fietsparkeren. Hierin wordt zo concreet mogelijk invulling gegeven aan de ambities op dit gebied. Van tevoren is echter reeds duidelijk dat niet alle locaties tegelijkertijd kunnen worden aangepakt. Alleen al in de meest drukke winkelstraten omvat het probleem meer dan 3000 fietsen. Dit betekent dat er keuzes gemaakt dienen te worden. Er is*

*geen snelle, eenvoudige en/of goedkope oplossing. Deze problematiek is een uitdaging voor de komende 10 tot 15 jaar op technisch, financieel en procedureel gebied. Het streven is om de concept-Nota Fietsparkeren eind 2012 aan de raad voor te leggen. Op basis hiervan kan de strategische aanpak van de fietsenoverlast worden ingezet.*

#### **2.4 Tegen loslaten parkeernorm kleine bouwprojecten**

Met de vrijstelling van de parkeernorm voor bouwprojecten met een parkeerbehoefte lager dan 10 parkeerplaatsen zou de parkeerdruk in de directe omgeving van de nieuwbouw worden verhoogd. Het vervolgens invoeren van parkeerregulering om dit tegen te gaan zou de omliggende bewoners alsnog met ongewenste effecten van het bouwproject confronteren.

- *Rond bouwplannen is doorgaans sprake van onderhandelingssituaties, waarbij parkeren één van de elementen is. Voor de ontwikkeling, het imago en de concurrentiepositie van Haarlem is nieuwbouw belangrijk. Door de voorgestelde regeling kunnen bouwplannen doorgang vinden, terwijl er rond de parkeeroplossingen meer maatwerk nodig is.*
- *In welke gevallen, in welke vorm en in welke omvang de hierboven bedoelde parkeerregulering zal worden ingevoerd, is onderwerp van verdere uitwerking. Hierbij dient o.a. de parkeerdruk in afzonderlijke wijken te worden betrokken.*
- *Het staat nog niet vast dat de grens bij 10 parkeerplaatsen wordt gelegd. Het is mogelijk dat er in plaats hiervan een bandbreedte wordt vastgesteld. Bij de nadere uitwerking zullen de juridische aspecten een belangrijke rol spelen.*
- *Waar mogelijk zullen wij bij kleine bouwplannen gebiedsgewijs kijken naar mogelijk parkeeroplossingen. Dit betreft dus een bredere benadering dan een beoordeling per bouwplan.*

#### **2.5 Meer handhaving 's avonds nodig**

Er wordt aangegeven dat foutparkeren en de hiermee samenhangende onoverzichtelijke situaties gedurende de avonden toenemen. Over het algemeen bestaat het beeld dat dit gerelateerd is aan onvoldoende handhaving in de avonduren.

- *Bij handhaving gaat het om verdeling van schaarse middelen t.o.v. prioriteiten, hetgeen een expliciete politieke afweging behoort te zijn. Dat betekent dat het bestuur op basis van goede informatie keuzes moet maken m.b.t. de beleidsterreinen, locaties, tijdstippen, etc. van handhaving. De handhaving in de avonduren is hier een onderdeel van. Mede vanwege het verhogen van de kosteneffectiviteit en de efficiëntie van de handhaving, wordt ingezet op tot modernisering van het straatparkeren.*

#### **2.6 Voor parkeergarage Oost**

Haarlem heeft behoefte aan een parkeergarage in het oostelijk deel van de binnenstad. Hiermee wordt in een behoefte van het bezoek voorzien, de aantrekkelijkheid van het centrum vergroot en het economische belang gediend.

- *Haalbaarheid en betaalbaarheid van een nieuwe parkeergarage in het oostelijk deel van de binnenstad zullen onderzocht worden. Hiermee zal nog dit jaar begonnen worden. De uitkomsten zullen afgezet worden tegen het gebruik en de opbrengsten van de overige garages en voor zover van belang ook tegen het parkeren op straat. Zo mogelijk zullen bij deze verkenning ook marktpartijen betrokken worden. Verder zal de verkenning plaatsvinden in samenhang met de ontwikkelingen bij NedTrain.*

### 3. Reacties per beleidslijn

In dit hoofdstuk worden punten inspraakreacties en toelichting weergegeven per beleidslijn uit de Parkeervisie. Het betreft reacties die geringer waren in aantal dan die in het vorige hoofdstuk.

#### 3.1 Nader beleid rond parkeren en bouwen

Parkeren bij nieuw- en verbouwplannen dient op eigen terrein te worden opgelost, conform beleid tot nu toe. Hierbij dient ook een kadastrale koppeling tussen woningen en parkeerplaatsen te worden toegepast.

- *Bij grote projecten blijft het parkeren op eigen terrein en de kadastrale koppeling tussen woningen en parkeerplaatsen uitgangspunt. Het beleid rond bouwen en parkeren dient bovendien in een nadere uitwerking te worden vastgelegd, waarbij landelijke ontwikkelingen en de juridische aspecten een belangrijk aandachtspunt zijn.*

De huidige parkeernorm bij nieuwbouwprojecten is te laag.

- *De parkeernormen worden gebaseerd op landelijke kencijfers. Door de hoge aanlegkosten van parkeerplaatsen moet er bij nieuwe ontwikkelingen vaak een compromis op basis van het belang van voldoende parkeerruimte en de realisatie van de betreffende voorziening worden gemaakt. Bovendien zijn de landelijke kencijfers richtinggevend. Er is voldoende ruimte om op concrete situaties in te spelen.*

Bewoners van nieuwbouw dienen geen vignet te krijgen voor het parkeren in de omliggende woonbuurt.

- *Bij de meeste ontwikkelingen dit nu reeds het streven. Op dit punt zal nader beleid ontwikkeld moeten worden in samenhang met de ontwikkelingen op het gebied van parkeerregulering.*

Het uitvoeren van een bouwplan waarbij niet aan de parkeernorm kan worden voldaan dient alleen in consensus met de betreffende wijkraad te kunnen plaatsvinden.

- *Bij grote bouwplannen worden wijkraden doorgaans in het voorbereidingstraject betrokken. Het is echter niet zo dat een gemeente juridische gronden heeft om een bouwplan op basis van een negatief advies van een wijkraad tegen te houden. Wel wordt binnen wettelijke kaders de input van belanghebbenden (waaronder de wijkraden) zoveel mogelijk betrokken bij de besluitvorming rond bouwplannen.*

Bij reconstructies van wegen dient ook aan de parkeernormen te worden voldaan. Deze werkzaamheden leiden regelmatig tot een blijvend verlies van parkeerruimte.

- *Bij reconstructiewerken wordt met participatie en inspraak het ontwerp zo goed mogelijk afgestemd op de wensen van belanghebbenden en beleidsuitgangspunten op het gebied van verkeer en ruimtelijk beleid. Per situatie worden de verschillende belangen van fietsen, parkeren, verblijven, spelen, verkeer, etc. tegen elkaar afgewogen. De hoeveelheid parkeerplaatsen is hier één van de onderdelen van, inclusief eventuele compensatie in de omgeving.*

In de bestaande woonwijken is veel te weinig parkeerruimte als men deze volgens de nieuwbouwnorm beschouwt.

- *In veel gevallen klopt deze constatering. Bestaande woonwijken bieden veelal plaats aan ongeveer één auto per woning, terwijl het gemiddelde autobezit groter*

*is. Uitbreiding van parkeervoorzieningen is veelal duur en/of niet binnen redelijke loopafstand mogelijk. De oplossing wordt vooral in betere benutting gezocht, waarbij voor wat betreft technische mogelijkheden aansluiten op landelijke mogelijkheden. Voor de verre toekomst is een denkbeeld om bewonersgarages aan de rand van woonwijken te realiseren.*

De fietsparkeernormen in het Bouwbesluit dienen bij de parkeernormen betrokken te worden. Tevens moet er beleid voor fietsparkeren voor bezoekers gemaakt worden.

- *Op dit moment zijn de fietsparkeernormen nog niet juridisch bindend vastgelegd in Haarlem. Dit is één van de aandachtspunten bij het opstellen van de Nota Fietsparkeren.*

Parkeren dient bouwen niet in de weg te staan. De exploitatie van parkeren dient zowel voor de gemeent als voor derden "gezond" te zijn. Dit uitgangspunt dient te worden gevolgd bij het zoeken naar parkeeroplossingen.

- *Dit sluit aan op de uitgangspunten in de Parkeervisie.*

Bij de parkeernormen voor nieuwbouw dient ook beleid te worden opgenomen over de vorm waarin het parkeren wordt opgelost. Hierbij dient de volgorde bij voorkeur straat, eigen terrein en als laatste in een gebouwde voorziening te zijn.

- *Vanuit het belang van ruimtelijke kwaliteit is de volgorde juist andersom. Het ambitieniveau van parkeervoorzieningen is, zeker in de huidige markt, vaak onderwerp van onderhandelingen. De diverse nota's op het gebied van ruimtelijke kwaliteit geven hier een richtlijn voor.*

In gebieden met lage parkeerdruk zijn dure parkeeroplossingen bij nieuwbouw onrealistisch. Bovendien is het niet duidelijk welk probleem het oplost.

- *In ieder geval dient het parkeren bij nieuwbouw op een goede manier worden opgelost. De kenmerken van de directe omgeving op het gebied van parkeren, bebouwingsdichtheid, etc. spelen een rol bij de nadere uitwerking van de vormgeving van het parkeren.*

In de Parkeervisie dient een nadere differentiatie van parkeernormen o.a. naar prijssegment van woningen te worden opgenomen.

- *Dit valt indirect onder de Parkeervisie. Één van de uitwerkingen is een Beleidsnota Parkeernormen die een dergelijke differentiatie bevat en weer zal doorwerken in de bestemmingsplannen.*

Bij nieuwbouwplannen dient bezoekersparkeren gescheiden te worden van bewonersparkeren.

- *Als er bij nieuwbouw parkeerruimte wordt gerealiseerd is dit vaak al het geval. Dit is echter geen wetmatigheid. Er dient per situatie te worden bekeken of de parkeersituatie het meest gediend is bij een strikte scheiding van bewoners en bezoekers.*

Zonder gemeentelijke bijdrage zijn gebouwde parkeervoorzieningen bij sociale huurwoningen niet haalbaar.

- *De financiële balans is situatieafhankelijk en verschilt dus per project. Op basis van dit visiedocument op hoofdlijnen kan hierover geen uitspraak worden gedaan. Dit is één van de aspecten die bij de nadere uitwerking van de parkeernormen moet worden betrokken. Verder bestaan er op dit punt al afspraken tussen gemeente en corporaties.*

De kadastrale koppeling tussen woningen en parkeerplaatsen zadelt niet-autobezitters met onnodige kosten van parkeren op.

- *Dit is een factor die een potentiële koper van een woning bij zijn / haar woningkeuze moet betrekken.*

Het verlagen van het autobezit moet worden gestimuleerd met (financiële) voordelen voor niet-autobezitters.

- *Dit valt niet binnen de scope van deze gemeentelijke Visie, maar betreft maatregelen op landelijk niveau.*

De status van parkeernormen wordt niet duidelijk beschreven in de nota. De norm van 1,5 parkeerplaats per woning wordt in werkelijkheid niet gehaald. Bovendien gelden deze normen niet voor reconstructies van wegen, hetgeen b.v. blijkt uit de afname van parkeerplaatsen na de werkzaamheden aan de Julianalaan.

- *De Parkeervisie beschrijft de hoofdlijnen van het parkeerbeleid. De specifieke status van parkeernormen is een aspect dat nadere uitwerking behoeft. In ieder geval is duidelijk dat de parkeernormen (tot nu toe) gericht zijn op nieuwbouwtwikkelingen en niet op wegwerkzaamheden in bestaande woonbuurten.*

Bij de passages over het honoreren van parkeerwensen en de locatie hiervan wordt een onderscheid gemaakt tussen de binnenstad en de rest van de stad. Het is niet duidelijk wat de achterliggende visie is. Zegt dit iets over de al dan niet ontbrekende status van parkeernormen?

- *Bij de Parkeervisie is de achterliggende gedachte dat het intensieve ruimtegebruik in de binnenstad invloed heeft op de ambitie die in werkelijkheid gesteld wordt bij het oplossen van de parkeerbehoefte. Dit houdt wel verband met parkeernormen, maar bepaalt niet de status ervan.*

De gemeente is verantwoordelijk voor reële kaders voor (openbaar) parkeren. In de parkeervisie moet een onderscheid worden gemaakt tussen beleid voor gebieden met lage en hoge parkeerdruk. Bovendien moeten pieksituaties niet als uitgangspunt voor parkeerberekeningen worden genomen.

- *De bestaande parkeernormen kennen al een bandbreedte naar stedelijkheid van een gemeente, en daarbinnen naar ligging van een concreet gebied (binnenstedelijk, schil, rest): hoe stedelijker de gemeente, en hoe meer binnen stedelijk een gebied daarbinnen, hoe lager de parkeernorm. Verder geeft de Parkeervisie al aan dat parkeernormen niet bindend zijn. Er is eerder sprake van parkeercijfers, die met genoemde bandbreedtes worden vertaald in parkeernormen. Bij een concreet bouwplan worden deze vertaald in een parkeerbehoefte, en die weer in een parkeereis. Dit proces bevat de nodige afwegingsmomenten en keuzemogelijkheden.*
- *Bij parkeerberekeningen wordt reeds rekening gehouden met parkeersituaties op verschillende momenten. Er wordt niet alleen naar de pieksituatie gekeken.*

### **3.2 Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen**

Er dienen op korte termijn autoparkeerplaatsen te worden opgeofferd t.b.v. fietsparkeren op strategische locaties.

- *Dit is een creatief idee, maar dit zou helaas geen noemenswaardige invloed op de fietsparkeeroverlast hebben. Ten eerste zijn de aantallen fietsen in het*



*centrum hiervoor te groot. Ten tweede speelt de grootste fietsparkeerbehoefte niet op locaties met (veel) autoparkeerplaatsen.*

Met het langparkeren van fietsen in stallingen en kortparkeren in klemmen wordt niet de totale fietsparkeerbehoefte geregeld. De fiets kan namelijk ook een functie als “boodschappenmandje” hebben. Met het invoeren van een beperkte parkeerduur tot 15 minuten in plaats van een verbod m.b.t. fietsparkeren in winkelstraten kan hierin worden voorzien.

- *Dit is vanuit gebruiksvriendelijkheid gezien een begrijpelijke suggestie. Helaas zou dit de handhaafbaarheid van het fietsbeleid ernstig bemoeilijken.*

In de Parkeervisie moet staan dat Fietsparkeren gratis is. “Vooralsnog gratis” moet geschrapt worden. Dit moet ook voor bijzondere fietsen zoals bakfietsen gelden.

- *Dit wordt onderschreven voor openbare stallingen. M.b.t. bakfietsen is betaling meer te verdedigen. Het ruimtebeslag van een bakfiets is immers een factor 3 a 4 groter dan dat van een reguliere fiets. In de (uitwerking van) de Nota Fietsparkeren kan hier meer aandacht aan besteed worden.*

Uitbreiding van fietsenrekken op straat in woonbuurten is niet wenselijk, omdat dit extra parkeerplaatsen kost.

- *De Nota Fietsparkeren zal o.a. aan dit probleem aandacht besteden. Binnen deze gebieden hebben buurtstallingen de voorkeur. In ieder geval blijft dit een afweging tussen het belang van fietsparkeren t.o.v. autoparkeren die per situatie gemaakt moet worden.*

In straten zonder voortuinen (en achterom) zijn nieuwe buurtstallingen extra belangrijk.

- *Dit is een logisch verband dat bij de Nota Fietsparkeren zal worden betrokken.*

De openingstijden van openbare fietsstallingen moeten ruim genoeg zijn, zodat deze geen belemmering vormen voor het gebruik ervan.

- *Deze openingstijden worden per locatie bepaald op basis van een omgevingsanalyse waarin de behoefte van bewoners, bezoekers, reizigers en werknemers / werkgevers in kaart wordt gebracht.*

Betaling voor openbare fietsstallingen is bespreekbaar, mits dit gepaard gaat met beter toezicht en handhaving.

- *Het uitgangspunt op dit moment is dat openbare fietsenstallingen gratis zijn. Voor buurtstallingen moet een abonnementstarief betaald worden.*

Naast de binnenstad vraagt ook de Generaal Cronjéstraat om aandacht op het gebied van fietsparkeren.

- *In de Nota Fietsparkeren worden de Frans Halsbuurt en de Transvaalbuurt als probleemgebied aangemerkt. Hiermee wordt de situatie in de Generaal Cronjéstraat dus ook betrokken in deze nota.*

Restrictieve maatregelen zijn alleen zinnig als deze gecombineerd worden met extra fietsstallingsruimte aan het begin en/of einde van winkelstraten.

- *Deze stelling wordt onderschreven. Zie verder gebundelde reactie.*

Stalling van bakfietsen zou eventueel in een gedeelte van parkeergarage De Kamp kunnen worden opgelost.

- *Deze suggestie zal in het kader van de Nota Fietsparkeren nader worden onderzocht.*

Handhaving op fietsparkeren op zichzelf zal de fietsoverlast niet oplossen, maar verplaatsen naar de randen van het centrum.

- *Deze constatering wordt onderschreven. Handhaving dient in combinatie met aantrekkelijke fietsvoorzieningen te worden toegepast.*

Bakfietsen dienen niet benadeeld te worden, omdat zij een goed alternatief zijn voor de auto.

- *Er is geen sprake van het benadelen van bakfietsen, wel moeten t.o.v. fietsen met een regulier ruimtebeslag consequente afwegingen worden gemaakt. Een nadere uitwerking hiervan zal onderdeel zijn van de Nota Fietsparkeren.*

Het betalen voor fietsenstallingen vermindert het gebruik ervan.

- *Dit wordt door onze ervaring niet onderschreven. Uit enquêteonderzoek blijkt dat gebruiksvriendelijkheid een sterkere factor is bij het stallen van fietsen.*

Streng fietsparkeerbeleid gaat ten koste van de flexibiliteit / aantrekkelijkheid van de fiets.

- *Dit spanningsveld wordt onderkend. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij het opstellen van de Nota Fietsparkeren.*

### **3.3 Zakelijke en klantvriendelijke verhouding met de afnemers van producten rond parkeren**

In de nota moet duidelijker worden opgenomen dat de Haarlemse binnenstad gastvrij moet zijn voor bezoekers. Het beleid dient niet alleen in het belang van bewoners en gemeente te zijn, maar ook in het belang van de economie van de binnenstad van Haarlem. Parkeergarages dienen primair door bezoekers te worden gebruikt tegen een concurrerend tarief. Alleen in de daluren kunnen bewoners / ondernemers hiervan gebruik maken. Bezoekers moeten voor een deel op straat kunnen blijven parkeren tegen een relatief hoog tarief.

- *In de Parkeervisie is opgenomen dat parkeerbeleid te maken heeft met verdeling van schaarste. Het raakt vele beleidsterreinen en belangen in meer of mindere mate. Zo zijn aanbod, bereikbaarheid, kwaliteit en tarieven van parkeervoorzieningen onderdeel van het totaal dat een gastvrije stad zijn bezoekers levert en daarmee onderdeel van het economisch functioneren van de stad. Het voorgestelde beleid t.o.v. bezoekers is grote mate in lijn met de Parkeervisie.*

Er wordt teveel gefocust op de binnenstad van Haarlem.

- *Als gevolg van het grote aantal doelgroepen dat van de parkeerruimte in het centrum gebruik maakt is het logisch dat de binnenstad een centrale rol speelt in de Parkeervisie. Dat betekent echter niet dat dit ten koste gaat van de aandacht voor de parkeersituatie in de schil. Voor een goed functionerend, leefbare en duurzame stad is de parkeersituatie in de omliggende wijken evenzeer essentieel als de situatie in de binnenstad. Met de toevoeging van de beleidslijn Modernisering Straatparkeren wordt een brede focus gewaarborgd.*

### **3.4 Bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat)**

Parallel aan het vergunningenregime t.b.v. bewoners is de mogelijkheid van het inleveren van vignetten in ruil voor deelautovouchers wenselijk.

- *Deze suggestie kan in breder opzicht als stimuleringsmaatregel worden ingezet en zal overwogen worden bij de nadere uitwerking van de Parkeervisie.*

Betaald parkeren op zondagen is nadelig voor bewoners, tenzij dit gecombineerd wordt met gereduceerde parkeertarieven voor bezoek aan bewoners.

- *Tot het invoeren van betaald straatparkeren op zondagen zal pas worden overgegaan als er een regeling voor privébezoek aan bewoners van de binnenstad is getroffen. De vorm van deze regeling valt onder nadere uitwerking van de Parkeervisie.*

De Raaksgarage kan tijdens daluren beschikbaar worden gesteld aan bewoners met een parkeervignet.

- *Dit is één van de suggesties die bij het nader uitwerken van de parkeerregulering in de binnenstad en/of het beter benutten van de parkeergarages bekeken zal worden. Daarbij ligt overigens een dergelijke maatregel voor Raaks en Appelaar minder voor de hand dan voor garages met een lagere bezetting.*

In de nota staat dat wachtlijsten voor vignetten pas overwogen worden als blijkt dat de parkeerdruk niet op andere manieren verlaagd kan worden. Dit is niet verstandig. Met wachtlijsten kan de toename van parkeerdruk voor bewoners gestopt worden. Na eventuele invoering van een parkeerregime t.b.v. bewoners zou deze wachtlijst weer kunnen vervallen.

- *Het invoeren van wachtlijsten voor het verkrijgen van een parkeervergunning wordt bewust als laatste maatregel beschreven. Het is namelijk niet bevorderlijk voor flexibel gebruik van de parkeerruimte. Met goede tariefsdifferentiatie kunnen vergelijkbare effecten worden gecreëerd, zonder dat de flexibiliteit van het parkeerareaal hieronder lijdt. Ontwikkelingen op technologisch gebied kunnen hier een aanvullende rol bij spelen.*

De (parkeer)ruimte die een lagere parkeerdruk op straat zou vrijmaken kan o.a. voor fietsparkeren worden ingezet.

- *Op het moment dat er sprake is van dit gunstige scenario kan vrijgekomen ruimte inderdaad voor andere doeleinden worden gebruikt, waarvan fietsparkeren een voorbeeld is. Eerst moeten de inspanningen echter gericht worden op het bereiken van deze situatie.*

Een bezoekersregeling kan in de vorm van, door bewoners aan te schaffen, uitrijkaarten of een chipkaart worden ingevoerd (tegen gereduceerd tarief).

- *Een bezoekersregeling kan vele vormen hebben. Tot nu toe geldt er voor privébezoek hetzelfde parkeertarief als voor bezoek van de binnenstad in het algemeen. Andere oplossingen zijn te overwegen in het kader van nadere uitwerking van de parkeersituatie. Uitrijkaarten t.b.v. privébezoek zijn één van de suggesties die hierbij betrokken zullen worden.*

### **3.5 In de binnenstad minder straatparkeren, garages beter benutten**

Dit dient niet alleen in de binnenstad te worden toegepast. De Cronjéstraat kan in dit kader volledig autovrij gemaakt worden, door ook 's nachts geen autoverkeer meer toe te laten.

- *De autoluwe situatie in de Cronjéstraat heeft zeker raakvlakken met de Parkeervisie. De specifieke toegangsregeling valt echter buiten deze visie op hoofdlijnen. Dit is een aspect dat in overleg met de lokale betrokken wordt uitgewerkt.*

Het tijdsvenster van het nachttarief van de garages dient niet verkort te worden, omdat dit aantrekkelijk is voor (avond)bezoekers van Haarlem.

- *De tarieven in garages worden gebaseerd op de parkeerbehoefte, zowel qua aantallen parkeerders als qua tijdsperiode. Het korter laten gelden van het nachttarief sluit voor de betreffende garages aan op de parkeerbehoefte van de doelgroep. Dit is één van de maatregelen waarmee de garages beter benut kunnen worden.*

De parkeertarieven moeten zo flexibel mogelijk worden ingezet om het gebruik van de parkeerruimte te beïnvloeden.

- *Dit is geheel conform de beleidslijnen in de Parkeervisie. Temeer nu Moderniseren Straatparkeren als aparte beleidslijn wordt opgenomen.*

De Stationsgarage dient beter bereikbaar te worden gemaakt door de Jansweg weer voor autoverkeer open te stellen.

- *Dit voorstel valt grotendeels buiten de scope van de Parkeervisie, omdat dit meer raakvlakken heeft met bereikbaarheid en verkeerscirculatie. In het kader van dit rapport worden hier geen uitspraken over gedaan.*

Het voorgestelde onderzoek naar een parkeergarage aan de oostzijde van de binnenstad betekent een onnodige herhaling van eerdere onderzoeken. Er kan beter worden ingezet op het optimaal benutten van de huidige parkeergarages.

- *Volgens de Parkeervisie wordt op beide punten ingezet. Het gebruik van de parkeergarages wordt zo ver mogelijk geoptimaliseerd. Tevens wordt het eerder genoemde onderzoek naar een parkeergarage in Haarlem-Oost uitgevoerd.*

De verkeerscirculatie rond het centrum en de routing naar de parkeergarages dient geoptimaliseerd te worden (o.a. door betere bewegwijzering). De centrumring dient beter herkenbaar te zijn.

- *Met het nieuwe PRIS (Parkeer Route Informatie Systeem) is reeds een behoorlijke verbetering van de verwijzingen naar de parkeerfaciliteiten in Haarlem bereikt. Uiteraard kan het altijd beter. In overleg met lokaal belanghebbenden en in relatie met landelijke ontwikkelingen blijft dit een structureel aandachtspunt in het kader van optimaal gebruik van parkeerruimte en efficiënte verkeerscirculatie.*

De parkeergarage Cronjé vraagt om specifiek beleid t.o.v. de andere parkeergarages.

- *Dit is conform de beleidslijnen in de Parkeervisie.*

### **3.6 Afvangen autoverkeer aan de rand van de stad: P&R, transferium**

Hiermee kan voorkomen worden dat er in de toekomst nieuwe parkeergarages in / rond de binnenstad nodig zijn.

- *Ervaringen elders in het land laten tot nu toe zien dat het opzetten van P&R / transferia veel blijvende (financiële) inspanningen vereisen, voordat een substantiële invloed op de verkeerscirculatie zichtbaar is. Of hiermee in werkelijkheid de noodzaak tot nieuwe parkeergarages in de toekomst kan verminderen, is op dit moment niet met zekerheid te bepalen. In ieder geval zou*

*hiermee een bijdrage kunnen worden geleverd aan het verlagen van de parkeerdruk en hoeveelheid zoekverkeer in het centrum.*

De parkeergarage Cronjé is een potentiële P&R locatie als de busvoorzieningen in Haarlem Noord worden verbeterd.

- *Deze suggestie zal t.z.t. betrokken worden bij de uitwerking van het beter benutten van de parkeergarages en P&R / transferia. Hierbij wordt opgemerkt dat de Provincie uiteindelijk bepalend is op het gebied van OV.*

De Stationsgarage kan nadrukkelijker als P&R locatie worden geprofileerd, o.a. met specifieke tarieven.

- *Dit voorstel past in het beleid m.b.t. het beter benutten van de parkeergarages en zal bij de nadere uitwerking hiervan betrokken worden.*

Op piekmomenten is een transferium in de Waarderpolder wenselijk, met name op zaterdag.

- *Het is logisch om bij het opzetten van een transferium te beginnen met de meest kansrijke doelgroep / tijdsperiode. Dit is een groot project waarvoor een gedegen voorbereiding nodig is. In het kader van de uitwerking van de Parkeervisie zal dit nader onderzocht worden.*

Alternatieve parkeeroplossingen (b.v. P&R) kunnen een bijdrage leveren aan de parkeersituatie. Het effect van investeren in hoogwaardige centrale parkeervoorzieningen is echter veel groter. Op termijn zouden tevens oude garages vernieuwd moeten worden.

- *Op korte termijn lijkt dit het geval te zijn. P&R en gebouwde parkeervoorzieningen vragen echter beide forse investeringen. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke (combinatie van) oplossingen het meest kansrijk is.*

De beschrijving van P&R en Transferium leidt tot verwarring.

- *Theoretisch gezien zijn er verschillen tussen deze begrippen qua aard, omvang en ligging. In de praktijk worden deze op landelijk niveau door elkaar gebruikt. In de Parkeervisie wordt erkend dat er een verschil is, maar dit is pas relevant nadat uit een verkenning is gebleken dat een voorziening aan de rand van de stad kansrijk is.*

Gratis OV voor automobilisten is alleen acceptabel als dit uit parkeergelden wordt betaald.

- *Het gesuggereerde verband is interessant, maar dit is een politieke afweging die van vele factoren afhankelijk is en niet per definitie van tevoren bepaald kan worden. De onvermijdelijke exploitatiekosten van extra OV zijn overigens een belangrijke factor bij een keus om wel of niet over te gaan tot realisatie van een transferium of een P&R.*

### **3.7 Autoluw gebied groter (en luwer)**

Het vergroten van het autoluwe gebied is op korte termijn gewenst.

- *Dit is conform de beleidslijnen in de Parkeervisie. De specifieke uitwerking vraagt echter eerst nader onderzoek. De prioritering hiervan zal in het uitwerkingsplan bepaald worden.*

Twee punten m.b.t. het autoluwe gebied. De Rode Loper dient autoluw te worden gemaakt, conform het Definitieve Ontwerp. De Barrevoetstraat is niet aantrekkelijk voor

langzaam verkeer. Door het opheffen van parkeerplaatsen en herinrichten van de straat kan dit opgelost worden. Hiermee kan deze straat worden toegevoegd aan het autoluwe gebied.

- *Er wordt ingezet op het bezien van mogelijkheden tot uitbreiden autoluwe gebied en geleidelijke vermindering plekken op straat, te beginnen in Vijfhoek/Raaks/Doelen en Kamp/Heiliglanden. Hierbij zullen eventuele verdere stappen in overleg met de betreffende belanghebbenden bepaald moeten worden.*

De bedrijven in het centrum dienen niet in hun bedrijfsvoering belemmerd te worden als gevolg van een autoluwe binnenstad. Het uitbreiden van het autoluwe gebied mag niet ten koste gaan van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van horeca, bedrijfsleven, musea's, markten, etc.

- *Dit is conform de beleidslijnen in de Parkeervisie. Eén van de hoofddoelen is immers dat "de binnenstad vitaal, aantrekkelijk en bereikbaar blijft".*

### **3.8 Slimme, duurzame bevoorrading van het kernwinkelgebied**

De omvang en gewicht van het bevoorradend verkeer dient beperkt te worden.

- *Dit kan niet op zichzelf als maatregel worden ingevoerd, maar kan wel een van de positieve effecten zijn van betere stedelijke distributie. Dit kan één van de uitwerkingen zijn in het kader van slimme, duurzame bevoorrading.*

M.b.t. de plannen voor bevoorrading is nadere afstemming met de transportorganisaties en ondernemers nodig.

- *Dat klopt, zonder betrokkenheid van deze partijen kunnen er geen substantiële verbeteringen op dit gebied bereikt worden.*

De voorgestelde overslagmogelijkheid voor goederen kan de kosten, kans op schade en vertragingen verhogen.

- *De genoemde risico's blijken niet uit ervaringen elders in het land. Uiteraard is het waarborgen van de kwaliteit van de service en de veiligheid van de betreffende goederen een belangrijk aandachtspunt bij een overslaglocatie.*

### **3.9 Uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is**

Het minimale draagvlak voor invoering van parkeerregulering dient verhoogd te worden van 50% naar 75%.

- *Op dit moment wordt in de Haarlemse parkeersituatie geen aanleiding gezien tot een dergelijke wijziging.*

Bij de invoering van parkeerregulering dient instemming van de betreffende wijkraad als voorwaarde toegevoegd te worden.

- *Met het invoeren van parkeerregulering zijn het de bewoners van de betreffende straten die direct belanghebbend zijn. Om die reden is de uitslag van de bewonersenquête bepalend bij het wel / niet invoeren van parkeerregulering. In veel gevallen zullen niet alle leden van een wijkraad wonen in de straten waar parkeerregulering overwogen wordt. Dit is de reden dat wijkraden niet in de procedure voor het invoeren van parkeerregulering zijn opgenomen.*

De urgentie van het onderzoek naar het omzetten van het fiscaal parkeren in Welgelegen naar belanghebbendenparkeren is toegenomen als gevolg van recente ontwikkelingen. Dit is aanleiding voor hoge prioriteit qua uitvoering.

- *De wens m.b.t. het veranderen van het parkeerregime rond Welgelegen is bekend. In het kader van het Moderniseren Straatparkeren ligt het echter niet voor de hand het aantal belanghebbendengebieden uit te breiden. Er zal eerder worden ingezet op slim sturen met het prijsmechanisme om de schaarse ruimte zo goed mogelijk over de verschillende soorten gebruikers te verdelen.*

Het aantal vignetten dient beperkt te worden om de parkeerdruk te verlagen en onveilig parkeren te verminderen. Hierbij dient specifiek beleid te worden gemaakt m.b.t. bedrijven.

- *Het beperken van het aantal wordt bewust niet als eerste maatregel t.b.v. het verlagen van de parkeerdruk beschouwd. Het is namelijk niet bevorderlijk voor flexibel gebruik van de parkeerruimte. Met goede tariefsdifferentiatie kunnen vergelijkbare effecten worden gecreëerd, zonder dat de flexibiliteit van het parkeerareaal hieronder lijdt. Ontwikkelingen op technologisch gebied kunnen hier een aanvullende rol bij spelen.*

Parkeren dient beperkt te worden tot de parkeervakken t.b.v. de verkeersveiligheid.

- *Voor straten met formeel vormgegeven parkeervakken is dit toepasbaar. In bestaande woonbuurten wordt echter ook vaak half op het trottoir geparkeerd. In deze veel voorkomende situatie is het wettelijk correct aanduiden van de parkeerruimte veel minder eenvoudig.*

Het parkeren bij voorzieningen met een sociaal / maatschappelijke functie (b.v. huisartsenpraktijk) dient beter gefaciliteerd te worden.

- *Dit vraagt een politieke afweging die in het kader van de nadere uitwerking van het doelgroepenbeleid op het gebied van parkeren gemaakt zal moeten worden.*

Het parkeren van personen met een sociaal / maatschappelijke functie (b.v. huisartsen) dient beter gefaciliteerd te worden.

- *Dit vraagt een politieke afweging die in het kader van de nadere uitwerking van het doelgroepenbeleid op het gebied van parkeren gemaakt zal moeten worden.*

Bij het vaststellen van de tarieven voor vignetten moeten o.a. de (neven)effecten van andere maatregelen betrokken worden. Kernpunt is welke waarde de vergunning heeft voor de bewoners.

- *Een parkeervergunning betekent dat men in een gebied mag parkeren waar vergunninghouders parkeren van kracht is. Er kan echter geen plaatsgarantie worden geboden op basis van de huidige regelgeving. In hoeverre dit in de toekomst verandert, is o.a. afhankelijk van politieke overwegingen. In essentie betreft parkeren nog steeds het plaatsen van privébezit op de openbare weg, die immers van iedereen is.*

Het feit dat bewoners parkeerproblemen signaleren kan beter benut worden t.b.v. handhaving. Hiervoor is de herinvoering van een zichtbaar vignet in de auto nodig.

- *De signalering van problemen door bewoners draagt inderdaad o.a. bij aan effectievere handhaving. Het herinvoeren van een zichtbaar vignet zou voor het digitaliseren van parkeersysteem echter een achteruitgang betekenen, hetgeen dit niet haalbaar / wenselijk maakt.*

Het tijdsvenster van belanghebbenden parkeren dient van 21 uur naar 23 uur verlengd te worden om gebiedsvreemd verkeer te weren.

- *Dit is één van de aspecten die bij de nadere uitwerking van de parkeerregulering bekeken zal worden. Hierbij zal o.a. de beschikbare handhavingcapaciteit in de overwegingen betrokken worden.*

Bedrijfsbusjes dienen uit woonwijken geweerd te worden.

- *Voor zover de regelgeving dit toelaat gebeurt dit nu reeds. Verdere verbetering zal door stimulering van alternatieve parkeeroplossingen voor bedrijfsvoertuigen moeten worden bereikt. Hiervoor is eerst nader onderzoek m.b.t. de mogelijkheden op dit gebied nodig.*

Er moet bij parkeerregulering voldoende rekening worden gehouden met bezoek / klanten van ondernemers.

- *Volgens het huidige beleid wordt in de parkeerbehoefte voor klanten / bezoek van ondernemers voorzien met het aanwijzen van betaald parkeerplaatsen. Bij eventuele wijzigingen van de parkeerregulering is dit één van de aspecten die bij de nadere uitwerking van betrokken zal worden.*

Voor deelauto's, elektrische auto's etc. dienen geen gereduceerde parkeertarieven te worden gehanteerd. Deze categorie wordt reeds voldoende op andere manieren bevoorreed.

- *Milieuvriendelijke duurzame vervoersoplossing moeten zoveel mogelijk worden gestimuleerd om de kans zo groot mogelijk te maken dat hier mee een structurele verbetering wordt bereikt. De mogelijkheden bin het beleidsveld parkeren zijn hier een onderdeel van.*

### **3.10 Optimale rol van het parkeren in de vervoerketen**

In de Parkeervisie wordt onvoldoende aandacht besteed aan fietsparkeren bij treinstations.

- *De combinatie van fiets en openbaar vervoer wordt op allerlei manieren gestimuleerd. Het feit dat de één van de grootste ondergrondse fietsenstallingen in Nederland bij het station is aangelegd is hier een duidelijk voorbeeld van.*

In de Parkeervisie wordt teveel aandacht besteed aan de financiële aspecten van parkeren.

- *In deze tijd van krapte is het belang van financiën nu eenmaal extra groot. T.b.v. de (politieke) haalbaarheid is het meewegen van financiële aspecten in de Parkeervisie onvermijdelijk. Het blijft echter zo dat financiën geen doel zijn maar één van de middelen binnen het beleidsveld parkeren. Zonder financiële component zou het plan echter geen / nauwelijks realiteitswaarde hebben.*





## 4. Aanpassingen Parkeervisie

Hieronder wordt op hoofdlijnen beschreven welke wijzigingen op basis van de inspraak in de Parkeervisie zijn aangebracht. Eerst worden de aanpassingen per thema behandeld.

### **Nader beleid rond parkeren en bouwen**

- Als een bouwplan parkeeroverlast dreigt te veroorzaken, kan op het betreffende areaal en waar nodig in de omgeving gereguleerd parkeren worden ingevoerd.
- Waar dat in het belang van een goede oplossing is, zal daarbij niet per definitie alleen naar het betreffende bouwplan worden gekeken, maar is een meer gebiedsgewijze aanpak mogelijk.
- Bij het maken van onderscheid tussen grote en kleine bouwplannen zal de grens hiertussen nader onderzocht worden. Het is mogelijk dat het instellen van een bandbreedte beter aansluit op de werkelijke situatie en de juridische mogelijkheden.

### **Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen**

- Eind 2012 wordt een concept-Nota Fietsparkeren in participatie gebracht.
- De realisatie van een ondergrondse fietsstalling in de Botermarkt of een gelijkwaardige voorziening in de nabijheid hiervan wordt naar de lange termijn verschoven. Dit geldt ook voor het inlopen van het tekort aan buurtstallingen. De stallingtarieven mogen daartoe omhoog.

### **Bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat)**

- In de binnenstad wordt op zondag betaald parkeren op straat ingevoerd nadat er voor bezoekers van bewoners een bevredigende regeling is.
- Wachtlijsten voor vignetten pas overwogen als andere maatregelen om parkeerdruk op straat te verminderen aantoonbaar niet werken

### **Autoluw gebied groter (en luwer) en, samenhangend daarmee:**

- Bezien van mogelijkheden tot uitbreiden autoluw gebied en geleidelijke vermindering plekken op straat, te beginnen in Vijfhoek/Raaks/Doelen en Kamp/Heiliglanden. Hierbij zullen eventuele verdere stappen in overleg met de betreffende belanghebbenden bepaald moeten worden.
- Op Gedempte Oude Gracht een experiment met “super-parkeerplaatsen” tegen aanzienlijk hoger tarief dan gebruikelijk.

### **Uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is**

- Deze beleidslijn wordt gewijzigd in “modernisering van het gereguleerde straatparkeren”. Hierbij gaat het uitdrukkelijk niet om uitbreiding van het gereguleerde areaal, maar om modernisering van het straatparkeren binnen het nu al gereguleerde gebied. Deze modernisering bestaat uit een onlosmakelijke samenhang tussen fiscalisering, digitalisering en sturing op het prijsmechanisme.

### **Grenzen stellen aan de omvang van het parkeerareaal op straat in de binnenstad**

- Het parkeerregiem van dit areaal, en dat van het overige gebied waar het parkeren nu gereguleerd is, tegen het licht houden.
- In de schil in het kader van modernisering straatparkeren daar waar al gereguleerd parkeren bestaat, verkenning van de mogelijkheden een fiscaal

parkeerregiem in te voeren. Daarbij via de tariefstelling ervoor zorgen dat binnenstadsbezoekers de gebieden rond de binnenstad niet gebruiken voor langparkeren.

- In de schil ervoor zorgen dat bij nieuw- of verbouwplannen geen extra parkeerdruk in de aangrenzende openbare ruimte ontstaat.
- Voor de lange termijn denken wij aan centrale parkeergarages, gekoppeld aan de toekomstige ringstructuur voor de auto, waardoor in de openbare ruimte een kwaliteitssprong mogelijk is.

## Bijlage: Lijst insprekers Parkeervisie

Naast de reacties van onderstaande organisaties is een groot aantal individuele inspraakreacties ontvangen. Deze hoeveelheid insprekers is te groot om in dit rapport op te nemen.

- Fietsersbond afdeling Haarlem
- Huisartsen Coöperatie Zuid-Kennemerland
- Wijkraad Garenkokerskwartier
- Wijkraad Bosch en Vaart
- Wijkraad Welgelegen
- Wijkraad Indischebuurt Noord
- Wijkraden Schalkwijk
- Wijkraad Europawijk
- Wijkraad Koninginnebuurt
- Gezamenlijke Wijkraden Oost
- Wijkraad Ramplaankwartier
- Wijkraad Vijfhoek/Raak/Doelen
- Wijkraad Binnenstad
- Wijkraad Heiliglanden-De kamp
- Wijkraad Delftwijk/Waterbuurt
- Wijkraad De Krim
- Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt
- Wijkraad Sinnevelt
- Dorpsraad Spaarndam
- Wijkraad Sterrenbuurt
- Wijkraad Vondelkwartier
- Wijkraad Frans Halsbuurt
- Wijkraad Kleverparkbuurt
- Wijkraad Schoten Haarlem
- Winkeliersvereniging Marsmanplein
- Wijkraad NAB
- Wijkraad OAB
- Wijkraad Slachthuisbuurt
- Wijkraad Parkwijk / Zuiderpolder
- Wijkraad Scheepsmakersdijk e.o.
- Wijkraad Burgwal
- Wijkraad Boerhaavewijk
- Wijkraad Meerwijk
- Wijkraad Molenwijk
- Werkgroep verkeer Schalkwijk
- Winkelhart Schalkwijk
- KG locatie Zuid
- Boerhaavebad
- Hotel Haarlem-Zuid
- RWS, Dienst NH
- Stichting Sint Jacob
- Fluor Eastern Services B.V.
- Wijkraad Garenkokerskwartier
- Buurtvereniging Spoorwegkwartier
- Wijkraad Leidsebuurt

- Wijkraad Zuid-West
- Wijkraad Ramplaankwartier
- Wijkraad Oosterduin
- Wijkraad Koninginnebuurt
- Wijkraad Bosch & Vaart
- Wijkraad Welgelegen
- Wijkraad Rozenpriël
- Wijkraad Zuiderhout/Vredenhof
- VVE Mariastichting
- Patronaat
- Teylermuseum
- Platform Haarlem Groener
- Vereniging Spoorwegkwartier
- Centrum Management Groep Haarlem
- Pré Wonen
- Ymere
- Elan Wonen
- Kamer van Koophandel
- Milieudefensie
- Connexion
- ANBO afdeling Haarlem – Bloemendaal
- City Haarlem
- Winkeliersvereniging Cronjé
- MKB Haarlem
- Federatie Haarlemse Koren

