

Toelichting Maatregelen en pakketten Moderniseren Parkeren

Inleiding

Parkeren raakt iedereen in de stad. Uit de gevoerde gesprekken blijkt dat een auto niet alleen bijdraagt aan een gevoel van vrijheid, maar ook vaak gewoon als noodzakelijk wordt gezien in het kader van de mobiliteit. Tegelijkertijd constateren ook belanghebbenden in de stad dat de parkeerdruk op veel plekken te hoog is. Hoe houden we dan ook een prettige en leefbare stad voor zowel de bewoners, de ondernemers en de bezoekers? De Parkeervisie uit 2013 geeft al een duidelijke richting, maar vraagt ook om een verdere uitwerking. Moderniseren van parkeren is één van de beleidslijnen in de Parkeervisie. Uitvoering geven aan deze beleidslijn moet bijdragen aan een aantal doelstellingen van de Parkeervisie, waaronder een goede kwaliteit van de openbare ruimte en een verbetering van de leefbaarheid.

Met de uitwerking van het Programma Moderniseren Parkeren willen we, op basis van concrete maatregelen, een goede balans vinden tussen de wensen en ideeën die uit de stad komen, de doelstellingen uit de Parkeervisie en een verbetering van de exploitatie. Bijgevoegd zijn de verschillende maatregelen. Daarnaast zijn er drie pakketten met maatregelen samengesteld. Elk pakket kent zijn eigen invalshoek. Tevens is een financiële onderbouwing per pakket toegevoegd.

Aanleiding

In het voorjaar van 2015 is gebleken dat het onmogelijk is om de invoering van betaald parkeren (fiscaliseren) in de zone direct om de binnenstad (zone C) los te zien van de overige parkeer- en moderniseringsmaatregelen. Naar aanleiding hiervan is in augustus 2015 het Plan van Aanpak Moderniseren Parkeren vastgesteld. Belangrijk onderdeel uit het Plan van Aanpak is het gesprek met de stad.

Samenwerken aan een nieuw parkeerplan

In het document "Samenwerken aan een nieuw parkeerplan" is beschreven hoe we de gesprekken met de stad hebben gevoerd en wat hiervan de uitkomst was. Kort samengevat hebben er vier oriënterende gesprekken plaatsgevonden met een afvaardiging uit de stad. Op basis van deze gesprekken met bewoners, ondernemers en organisaties zijn vijf thema's rondom parkeren benoemd die leven in de stad. Deze thema's zijn getoetst op het online platform. Daarnaast is de belanghebbenden de mogelijkheid geboden om op dit platform ideeën naar voren te brengen die een oplossing kunnen geven voor de knelpunten die eerder door de stad benoemd waren. Afrondend heeft op 7 november 2015 een groot Stadsdebat plaatsgevonden in de Lichtfabriek.

Maatregelen

Vanaf half november tot en met eind februari zijn de ideeën omgezet naar uitvoerbare maatregelen. Maatregelen voor parkeren hebben een grote onderling samenhang. Wijzigingen in de ene maatregel hebben een effect op andere maatregelen. Dit maakt het samenstellen ervan tot een complex geheel. De volgende maatregelen zijn uiteindelijk uitgewerkt:

1. Aanpassing bezoekersregeling
 - a. laag tarief
 - b. midden tarief
 - c. hoog tarief
 - d. gedifferentieerd tarief
2. Afschaffen tweede vergunning
 - a. per 1 januari 2018
 - b. met uitsterfregeling
3. Tariefsverhoging tweede vergunning
4. Afschaffen derde vergunning

5. Tariefsverhoging bedrijfsvergunning
6. Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning
7. Bewoners naar de parkeergarage
8. Betaald parkeren op zondag
 - a. *zonder bezoekersregeling*
 - b. *incl. bezoekersregeling op zondag van 50 uur tegen half tarief*
 - c. *incl. bezoekersregeling van 100 uur tegen half tarief*
 - d. *incl. bezoekersregeling op zondag van 50 uur tegen hetzelfde tarief zone C*
9. Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 uur en op zondag
 - a. *Uitbreiden tot 23.00 uur*
 - b. *Invoeren op zondag*
10. Aanpak parkeren met twee wielen op de stoep
11. Voorkomen parkeeroverlast
12. Parkeren op eigen terrein (POET)
13. Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken
14. Aanpassen parkeertarieven
15. Aanleg P+R terreinen
16. Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied
17. Wachtlijsten
 - a. *Tweede vergunning in zone C (nullijn)*
 - b. *Tweede vergunning in zone C (682)*
 - c. *Eerste vergunning Centrum (nullijn)*
 - d. *Eerste vergunning Centrum (70)*
 - e. *Eerste vergunning Centrum (200)*
18. Tariefsverlaging eerste vergunning

- A. Digitalisering
- B. Innovatieve producten
- C. Vereenvoudigen vergunningenaanbod en uitgiftecriteria
- D. Verbeteren bebording en markering

De onderdelen die in ieder pakket terugkomen, hebben vooral betrekking op het verbeteren van de dienstverlening. Dit gaat vooral over de digitalisering van producten, het verbeteren van de bebording op straat en het uniformeren van producten. Daarnaast komen ook de innovatieve producten die in de (nabije) toekomst een belangrijke rol kunnen spelen, aan bod.

Moderne technieken

De huidige technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om het parkeren beter te faciliteren. Een aantal zaken is reeds opgepakt. Zo draait er op dit moment een pilot voor een parkeerapp. Deze dienst maakt het voor ondernemers mogelijk om de kosten van parkeren voor hun klant (deels) te betalen. Het betreft hier een unieke ontwikkeling die elders nog niet wordt toegepast. Ook in de maatregelen komen moderne technieken terug. Bijvoorbeeld bij de aanpassing van de bezoekersregeling. Maar ook wordt de digitale dienstverlening verder verbeterd. Uitgangspunt is dat iedereen digitaal zijn of haar parkeerproducten moet kunnen aanvragen.

Pakketten

Na het opstellen van de diverse losse maatregelen is gekeken in hoeverre maatregelen gebundeld kunnen worden aan de hand van verschillende uitgangspunten. Dit heeft er toe geleid dat er drie pakketten zijn samengesteld.

- Het eerste pakket heeft als uitgangspunt het verbeteren van de leefbaarheid.
- Het tweede pakket heeft als basis het verbeteren van de exploitatie van parkeren.

- Het derde pakket zoekt vooral naar de balans tussen de verschillende belangen in de stad, waarbij het verbeteren van de leefomgeving, maar ook het verbeteren van de exploitatie is meegenomen.

Op het eerste gezicht lijken de pakketten erg op elkaar. Een flink aantal maatregelen komt zelfs in elk pakket voor. Vaak is het echter zo dat een maatregel op verschillende manieren is in te vullen. Een voorbeeld hiervan is de aanpassing van de bezoekersregeling. Deze maatregel komt weliswaar in alle pakketten terug, maar elke keer in een andere vorm. Het tarief vormt een fictieve knop waar hier aan gedraaid wordt. Zo is het tarief per uur in het pakket optimale exploitatie hoger dan in het pakket parkeren in balans.

Verhogen parkeertarieven

Ook het verhogen van de parkeertarieven komt in alle pakketten terug, waarbij er onderscheid blijft in tarieven tussen het centrum en zone C. Het verhogen van de parkeertarieven op straat kan een belangrijke stimulans zijn voor het parkeren in de parkeergarages. Niet alleen draagt dit bij aan het verbeteren van de exploitatie maar het verhoogt ook de leefbaarheid op straat. In alle pakketten is dan ook een verhoging meegenomen. Ook de parkeertarieven van de parkeergarages kunnen verhoogd worden. Hier is in de meeste pakketten juist niet voor gekozen om zo het gebruik van de parkeergarages aantrekkelijker te maken. In de matrix (zie bijlage) is een overzicht opgenomen van alle maatregelen, de pakketten waar ze in opgenomen zijn en ook waar de maatregelen aan bijdragen. Verder is ook nog gemeld of een maatregel betrekking heeft op het parkeren in het centrum of in zone C.

Financiële onderbouwing

Bij ieder pakket is een financiële onderbouwing toegevoegd. Deze onderbouwingen laten zien wat de mogelijke financiële effecten **kunnen** zijn van de pakketten. In de onderbouwing is vaak gewerkt met aannames die gebaseerd zijn op verwacht gedrag. Een voorbeeld hiervan is de maatregel die bewoners de mogelijkheid biedt om gebruik te maken van de parkeergarages. Na eventuele invoering van deze maatregel zal pas blijken of er inderdaad voldoende gebruik wordt gemaakt van de beschikbaar gestelde plaatsen. Pas na de evaluatie zal blijken of deze aanname correct is geweest of dat bijstelling nodig is.

Ook de aanpassing van de bezoekersregeling is één van de maatregelen waarbij aannames zijn gedaan. Het tarief is hier van invloed op het gedrag van mensen. Zeker bij een hoog tarief is de kans groot dat bezoekers voor andere vervoersmiddelen kiezen, hetgeen de leefbaarheid ten goede komt. Alhoewel met dit gegeven wel rekening is gehouden bij de berekeningen, zal na invoering pas blijken of de inschattingen juist zijn of dat aanpassing noodzakelijk is.

Belangen in de stad

Als het gaat om parkeren en de leefbaarheid van de stad, is uit de participatie gebleken dat er verschillende, vaak tegenstrijdige, ideeën leven. Waar de ene bewoner veel waarde hecht aan een aantrekkelijke leefomgeving met minder auto's op straat, heeft de andere bewoner liever extra parkeermogelijkheden in de buurt. Bewoners zijn het er in het algemeen over eens dat bewoners boven bezoekers van de stad gaan. Ondernemers vinden het daarentegen weer belangrijk dat het voor bezoekers makkelijk moet zijn om te parkeren in de binnenstad tegen een aantrekkelijk tarief. In de pakketten is getracht een juiste balans te vinden tussen alle verschillende belangen die in de stad vertegenwoordigd zijn.

Naast veel verschillende belangen zijn er ook gedeelde belangen naar voren gekomen. De behoefte aan meer (zichtbare) handhaving bestaat in de hele stad. Met name in de pakketten leefbaarheid en parkeren in balans is extra geld gereserveerd voor handhaving.

Er zijn ook nog andere doelgroepen in de stad waar in de maatregelen rekening mee moet worden gehouden. Voorbeelden hiervan zijn mantelzorgers, kerken en verloskundigen. Elke doelgroep heeft zijn eigen vraag en dus ook een eigen parkeerbehoefte. In dit soort gevallen is maatwerk gewenst, weliswaar binnen vastgestelde uniforme kaders. Bij de uitwerking van de (bezoekers)regeling worden bijzondere doelgroepen meegenomen.

Ondernemers

Wat parkeren betekent voor de economische impuls van een stad, is een zeer actueel thema. Uit recente onderzoeken en publicaties blijkt dat ook hier tegenstrijdig over gedacht wordt. Enerzijds gaan er geluiden op om het parkeren in winkelgebieden goedkoper of zelfs gratis te maken, om zo de economie van de binnenstad te stimuleren. Anderzijds zijn er deskundigen die stellen dat goedkoper of gratis parkeren in de binnenstad leidt tot meer mobiliteitsproblemen en dat het daarnaast niet bijdraagt aan meer klanten of een hogere omzet voor winkeliers. Juist de beleving en de attractiewaarde van een winkelgebied zou bijdragen aan de gewenste hogere omzet.

De discussies over gratis parkeren of betaald parkeren spelen zich voornamelijk af in minder hoogwaardige stedelijke gebieden, zoals buitenwijken, kleinere steden en dorpen. (B- en C-segment).

De hoogste parkeertarieven worden in het algemeen toegepast in zeer aantrekkelijke winkelgebieden (A-segment). We hebben het hier dan vooral over de centrum gebieden van Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Utrecht, maar ook van vrijwel alle 80.000+ gemeenten, zoals bijvoorbeeld Leiden of Delft.

Hiermee is niet gezegd dat er een hoge omzet wordt gehaald, omdat de parkeertarieven hoog zijn. De omzet is hoog, omdat het gebied zo aantrekkelijk is, dat iedereen er koste wat het kost wil komen. De parkeerdruk is daarom in of nabij deze gebieden vaak zeer hoog. Het principe van tarifiering is hoe hoger de parkeerdruk hoe hoger het tarief moet zijn voor een goede regulering. Juist deze regulering houdt de gebieden bereikbaar, doordat de parkeerplaatsen efficiënter worden benut. Dat houdt in dat er door een hoog tarief meer doorstroming op de parkeerplaatsen plaatsvindt. In een zelfde tijdsbestek (bijvoorbeeld de zaterdagmiddag) kunnen daardoor meer klanten komen en dat draagt bij aan een betere omzet.

In de pakketten zijn geen verlagingen van parkeertarieven op straat meegenomen, zoals eerder al aangegeven. Daarentegen is in een van de pakketten meegenomen dat het tarief van de eerste parkeervergunning wordt verlaagd. Wel is gekeken welke andere maatregelen er zijn die een positieve bijdragen kunnen leveren voor het ondernemersklimaat in de stad. Het verbeteren van de bewegwijzering is hierin een belangrijke. Maar ook een tweetal pilots die nu lopen, te weten:

- betalen per minuut in de parkeergarages (nu alleen in De Kamp. Bij succes uitrollen over meerdere parkeergarages);
- parkeerapp waarmee ondernemers (een deel van) de parkeerkosten van hun klanten voor hun rekening kunnen nemen.

Naast het bovenstaande zal bij de verdere uitwerking van het programma Modernisering Parkeren ook onderzocht worden in hoeverre systemen die hun succes al hebben bewezen in vergelijkbare steden, eventueel ook in Haarlem kunnen worden toegepast. Een voorbeeld hiervan is het zogenaamde 'Stop en Shop' systeem dat in Rotterdam op een aantal invalswegen buiten het centrum wordt gehanteerd. Op deze plekken geldt weliswaar betaald parkeren, maar voor het eerste half uur tegen een laag tarief.

Tenslotte is de verwachting dat ook de ontwikkeling van andere innovatieve producten, zoals omschreven in maatregel B en onderdeel uitmakende van alle pakketten, een positieve bijdrage

zullen leveren aan het ondernemersklimaat van de stad.

Maatwerk

Om de parkeeroverlast in andere delen van de stad terug te dringen, kan het nodig zijn om maatwerk toe te passen. Vanuit een aantal wijken buiten het huidige gereguleerde gebied is de roep om een vorm van regulering groot. De aanleidingen daarvoor zijn divers. Bij woonwijk de Entree heeft men bijvoorbeeld te maken met parkeeroverlast van bezoekers en werknemers van o.a. het nabijgelegen ziekenhuis. De maatregelen sluiten maatwerk, indien noodzakelijk, niet uit.

In zijn algemeenheid zal op korte termijn nagedacht moeten worden over parkeren bij nieuwbouw van woningen of voorzieningen. Het actualiseren van de parkeernormen maar ook de mogelijke noodzaak tot verdere regulering kunnen aanleiding geven tot het aanpassen van het beleid. Dit kan als aparte beleidslijn Parkeren en Bouwen conform de Parkeervisie 2013 worden uitgewerkt. De nu voorliggende maatregelen frustreren een dergelijke ontwikkeling niet.

Ideeën uit de stad die niet direct terugkomen

Niet alle ideeën hebben uiteindelijk aan de basis gestaan van de geformuleerde maatregelen. Er is een lijst samengesteld waar alle 140 ideeën benoemd worden en tot welke maatregelen deze zijn te herleiden. Het feit dat ideeën nu niet terugkomen zegt vaak niets over het idee, maar meer over de haalbaarheid in relatie tot het programma Moderniseren Parkeren. Een voorbeeld van een idee dat niet direct terug te vinden is in de maatregelen, heeft betrekking op het aanpassen van de landelijke wetgeving (Mulder feiten).

Andere ideeën overstijgen het beleidsterrein parkeren. Zoals het aanleggen van een P+R terrein met een kabelbaanverbinding met het centrum. Ook is de onzekerheid over de uitvoerbaarheid en de exploitatie groot. Dit neemt niet weg dat er op de langere termijn en bij een bredere en verdere uitwerking wellicht wel mogelijkheden liggen voor een dergelijk initiatief. Een vergelijkbare situatie in Groningen lijkt in ieder geval financieel haalbaar. Dit idee is, voor op de langere termijn, dan ook wel genoemd in de maatregel over het aanleggen van P+R terreinen.

Ook het delen van auto's is geopperd vanuit de stad. Haarlem stimuleert het autodelen al, onder andere door het aanwijzen van speciale autodeelparkeerplaatsen. Het komt echter steeds vaker voor dat de eigen auto wordt gedeeld met familie of vrienden. Apps zoals SnappCar spelen hier op in. Er is zelfs een initiatief dat zich richt op een deelauto voor een specifieke straat. Bij de verdere uitwerking van het Programma Modernisering Parkeren zal bekeken worden in hoeverre dergelijke initiatieven ondersteund kunnen worden. Bij deze uitwerking zal ook bekeken worden welke andere duurzame maatregelen gestimuleerd kunnen worden, zoals bijvoorbeeld oplaadpalen voor elektrische auto's.

De ideeën die tijdens het participatietraject naar voren zijn gebracht over verwachte trends en de bereikbaarheid en mobiliteit van de stad op de langere termijn, zullen betrokken worden bij de uitwerking van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR). Ook kunnen ze terugkomen in de (momenteel in voorbereiding zijnde) Toekomstvisie Haarlem. Deze visie voor Haarlem zal een integrale benadering en visie bevatten op alle opgaven, trends en veranderingen die van invloed zijn op de ruimtelijk-fysieke kant van Haarlem.

De SOR is een Haarlemse visie die zich specifiek op de openbare ruimte richt. Niet alleen vanuit verkeer en parkeren, maar ook vanuit bijvoorbeeld voetgangers, groen en water liggen veel claims op de openbare ruimte. Dit terwijl de beschikbare oppervlakte in Haarlem schaars is.

In de Structuurvisie openbare ruimte waar nu aan wordt gewerkt staat de vraag centraal hoe deze ruimteclaims te prioriteren en aan te geven wat voor stad Haarlem wil zijn. De structuurvisie kijkt vooruit tot 2040 (2015 184256 en 2015 515603).

Meeropbrengsten retour aan de stad

Het verlagen van de parkeerdruk en het verbeteren van de leefbaarheid en de kwaliteit in de stad loopt als een rode draad door alle 3 pakketten heen. De maatregelpakketten hebben als gemeenschappelijk doel daar een bijdrage aan te leveren. Het financiële uitgangspunt van Modernisering parkeren is een door de raad vastgestelde taakstelling van € 1 miljoen door een verbeterde exploitatie. Afhankelijk van het maatregelenpakket dat uiteindelijk wordt gekozen, kan de exploitatieverbetering meer dan dat bedrag zijn. Ook is er in sommige pakketten sprake van incidentele meeropbrengsten.

Met deze meeropbrengsten kan iets worden teruggedaan voor de stad. Dat kunnen parkeer- of mobiliteitsdoeleinden zijn. De vrijvallende middelen kunnen echter ook worden besteed aan het verbeteren van de leefbaarheid of het woon- en winkelklimaat. Het blijft van belang om te beseffen dat de berekende uitkomsten geschat zijn. De werkelijke resultaten worden pas duidelijk in de praktijk. Besluitvorming over de mogelijke meeropbrengsten zal in een later stadium plaatsvinden.

Conclusie

De drie maatregelpakketten hebben veel overeenkomsten. De samenhang en de setting van de voorgestelde maatregelen maakt ieder pakket echter uniek. Een aantal maatregelen krijgt in ieder pakket een eigen invulling. Dat zijn als het ware de knoppen waaraan kan worden gedraaid. Er is geprobeerd een evenwichtige balans te vinden tussen de verschillende beleidsdoelstellingen en de verschillende belangen die spelen in de stad. De tegenstellingen kunnen groot zijn. Wat voor de één een oplossing is, kan voor de ander een probleem blijken. De keuzes die in de verschillende pakketten worden gemaakt, proberen daarin een goede balans te vinden. Het accent wordt bepaald door het thema van het maatregelpakket. Van iedereen wordt verwacht dat een steentje wordt bijgedragen aan het oplossen van de parkeerproblematiek. Leefbaarheid wordt niet alleen gemaakt met materiële middelen, maar ook door mensen, hoe deze met elkaar omgaan en hoeveel ruimte ze voor elkaar hebben.