

## MAATREGEL 1

# Aanpassing bezoekersregeling

### Aanleiding

Een ongelimiteerde bezoekersregeling leidt tot een verhoogde parkeerdruk en oneigenlijk gebruik.

### Situatie nu

- Bewoners in zone C kunnen maximaal 2 (digitale) bezoekersvergunningen per woonadres aanvragen. Bezoek kan, met maximaal 2 auto's tegelijk, 3 uur gratis parkeren per aanmelding. Er geldt geen limiet in het aantal uren op jaarbasis. Tussen 21.00 en 9.00 uur kan iedereen gratis parkeren.
- Werkt oneigenlijk gebruik in de hand: de bezoekersregeling wordt niet alleen gebruikt voor bezoek, maar ook in plaats van een 2<sup>e</sup> of 3<sup>e</sup> vergunning voor bewoners of ondernemers. Dit oneigenlijke gebruik kwam ook naar voren tijdens de stadsgesprekken.

### Omschrijving maatregel

- 1 digitale bezoekersregeling per adres. Aanmelden gaat digitaal op basis van het kenteken(s) van de bezoeker(s).
- Aanschaf en betaling via internet.
- Beheer gebeurt online of via een app.
- Maximaal 400 uur per jaar.
- Opties voor tarieven van de bezoekersregeling:
  - A: Laag tarief: € 0,20 per uur
  - B: Midden tarief: € 0,50 per uur
  - C: Hoog tarief: € 1,40 per uur
  - D: Gedifferentieerd tarief: € 0,30 voor eerste 150 uur; € 0,75 voor volgende 250 uur
- Meerdere voertuigen kunnen tegelijk worden aangemeld.
- Het eventueel overgebleven saldo gaat mee naar het nieuwe jaar en kan worden aangevuld tot een maximaal saldo voor 400 uur parkeren.
- Kraskaarten voor maximaal 400 uur per jaar voor Haarlemmers zonder PC of smartphone. Vanwege de hogere kosten van dit product worden hier leges doorberekend. Restitutie en restanten meenemen naar volgend jaar is bij dit product niet mogelijk.

### Hoe geregeld in andere steden?

Max. 400 uur per jaar is vergelijkbaar met andere steden. In grote steden zoals Utrecht en Amsterdam, wordt per uur 50 % van het reguliere tarief gerekend. Maar er zijn ook steden met lagere tarieven. Zo rekent Alkmaar € 0,15 per uur en Amersfoort € 0,65 per uur.

### Beoogd effect

- Minder gebruik van regeling, dus lagere parkeerdruk.
- Voorkomen oneigenlijk gebruik als 2<sup>e</sup> vergunning.
- Extra aanvragen 2<sup>e</sup> vergunning.
- Verschuiving parkeerdruk (naar andere zone).

### Verwachte financiële gevolgen

In Zone C bevinden zich 17.402 woonadressen. Uitgangspunt voor de berekeningen is dat 80 % van deze adressen gebruik gaat maken van de bezoekersregeling (13.922). Daarnaast is er van uitgegaan dat er op jaarbasis gemiddeld 200 uur wordt gebruikt. Alleen voor optie C wordt, gezien het hoge tarief, met een gemiddeld jaargebruik van 150 uur gerekend. Tenslotte zijn, om te kunnen komen tot de nieuwe opbrengst, de huidige kosten en opbrengsten van de bezoekersschijf verrekend.

Opbrengst per saldo :

- A: € 98.000,-
- B: € 933.000,-
- C: € 3.440.000,-
- D: € 690.000,-

### Voordelen

- Minder auto's op straat.
- Geen of minder misbruik.
- Extra opbrengsten.
- Flexibeler inzetbaar(meerdere auto's tegelijkertijd kunnen aanmelden)
- Meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte.
- Bewoner heeft zelf de kosten in de hand.
- Efficiënter handhaven dankzij digitalisering (al verwerkt in begroting).

### Nadelen

- Niet langer ongelimiteerd gebruik van de bezoekersregeling.
- Bij intensief gebruik is de regeling duurder.

## MAATREGEL 2

# Afschaffen 2<sup>e</sup> vergunning

### Aanleiding

Er zijn meer parkeerrechten uitgegeven dan er parkeerplekken zijn.

### Situatie nu

- Bewoners in zone C kunnen meer dan 1 parkeervergunning aanvragen.
- Gevolg is dat er in zone C meer parkeerrechten afgegeven zijn voor bewoners en hun bezoek (31.700) dan er parkeerplekken zijn (12.303).
- Uit participatie blijkt dat veel Haarlemmers zich storen aan buurtbewoners die een onevenredig hoge parkeerdruk op de beschikbare ruimte uitoefenen.

### Omschrijving maatregel

#### **A: Afschaffen 2<sup>e</sup> vergunning in zone C per 1-1-2018.**

- Bezitters van een 2<sup>e</sup> vergunning hebben tot ingangsdatum tijd om een alternatieve oplossing te zoeken.

#### **B: Afschaffen 2<sup>e</sup> vergunning in zone C met gebruikmaking van een uitsterfregeling.**

- Het aantal vergunningen afbouwen: nieuwe aanvragen voor 2<sup>e</sup> vergunningen niet langer honoreren.
- Bewoners met 2<sup>e</sup> vergunning of meer mogen deze gebruiken tot zij deze zelf inleveren bv. bij een verhuizing (evaluatie maatregel na 10 jaar).

### Hoe geregeld in andere steden?

Met name grote steden zoals Amsterdam, Rotterdam en Utrecht hebben, naast het centrum, gebieden waar geen tweede parkeervergunning kan worden verkregen. Veel andere steden zoals Amersfoort en Leiden werken met wachtlijsten.

### Beoogd effect

- Lagere parkeerdruk (bij optie A zal dit merkbaar zijn vanaf de ingangsdatum bij optie B zal er op termijn sprake zijn van een lagere parkeerdruk).
- Verbetering leefbaarheid en openbare ruimte.
- Ontmoediging van autobezit.
- Mogelijk meer gebruik parkeergarages.
- Tijdelijk tegengesteld effect en dus een toename van de 2e vergunningen, bij invoering van maatregel 1. Door het aanpassen van de bezoekersregeling is de verwachting dat in eerste instantie een toename (tussen de 500 en 2000) ontstaat van het aantal tweede parkeervergunningen. Dit als gevolg van bewoners die voor het parkeren van hun 2e auto nu nog de bezoekersregeling gebruiken en voor de ingangsdatum van deze maatregel nog een 2e vergunning aanvragen. Aangezien deze auto's nu wel al in de zone aanwezig zijn, heeft deze toename geen effect op de parkeerdruk.

### Verwachte financiële gevolgen

Er zijn op dit moment 1213 tweede vergunningen afgegeven in zone C. Het huidige tarief van een 2e vergunning bedraagt € 326,64.

Structurele minder opbrengst:

- A en B: -/- € 396.000,-

### Voordelen

- Minder auto's op straat.
- Meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte.
- Mogelijk meer gebruik van de parkeergarages.
- Ontmoediging van autobezit (tweede auto).

### Nadelen

- Uitwijkgedrag naar straten die grenzen aan zone C.
- Huidige bewoners kunnen bij optie A de 2<sup>e</sup> auto niet langer in de buurt parkeren.

### Kanttkening

Bij invoering van deze maatregel moet ook duidelijk worden wat de betekenis hiervan is voor bewoners die een parkeerplek op eigen terrein hebben en nu alleen in aanmerking voor een tweede parkeervergunning.

### Onlosmakelijke relatie naar andere maatregelen

- 1: Vernieuwen bezoekersregeling.
- 4: Afschaffen derde vergunning.

## MAATREGEL 3

# Tariefsverhoging 2<sup>e</sup> vergunning

### Aanleiding

Er zijn meer parkeerrechten uitgegeven dan er parkeerplekken zijn.

### Situatie nu

- Bewoners kunnen voor een onbeperkt aantal auto's parkeervergunningen kopen. Wel zijn deze vergunningen nu al flink duurder dan de 1e parkeervergunning.
- Gevolg is dat er in zone C meer parkeerrechten afgegeven zijn voor bewoners en hun bezoek (31.700) dan er parkeerplekken zijn (12.303).
- Uit participatie blijkt dat veel Haarlemmers zich storen aan buurtbewoners die een onevenredig hoge parkeerdruk op de beschikbare ruimte uitoefenen.

### Omschrijving maatregel

Door het nog verder verhogen van de tarieven voor de tweede parkeervergunning met € 150 is de verwachting dat bewoners op zoek gaan naar een alternatief of besluiten afstand te doen van de tweede auto.

### Hoe geregeld in andere steden?

In andere grote gemeenten is een tweede vergunning vaak niet beschikbaar of beperkt door een wachtlijst. In Eindhoven is het tarief voor een tweede vergunning voor het parkeerterrein in het centrum dit jaar twee keer zo duur geworden (€ 504 per kalenderjaar). Als het gaat om het aanmoedigen van het onderlinge autodelen, wordt vanuit het vakgebied het verder verhogen van de 2e vergunning gezien als een belangrijke stimulans.

### Beoogd effect

- Lagere parkeerdruk.
- Verbetering leefbaarheid en openbare ruimte.
- Minder privé autobezit.

### Verwachte financiële gevolgen

Er zijn op dit moment 1213 tweede vergunningen afgegeven in zone C. Een verhoging van het tarief met € 150 geeft in eerste instantie een opbrengst van € 182.000. Echter, het daadwerkelijke financiële gevolg is afhankelijk van het aantal vergunninghouders dat afstand doet van de tweede vergunning vanwege de verhoging. Maar ook van de maatregelen die betrekking hebben op het afschaffen van de tweede vergunning of het invoeren van wachtlijsten.

### Voordelen

- Minder auto's op straat.
- Meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte.
- Ontmoediging van autobezit (tweede auto).

### Nadelen

- Uitwijkgedrag naar straten die grenzen aan zone C.
- Bewoners die, bijvoorbeeld vanwege hun werk, geen afstand kunnen doen van een tweede auto, worden hard geraakt in de portemonnee.

### Kanttekening

De tarieven voor een 2e vergunning zijn in Haarlem al behoorlijk hoger dan een 1e vergunning. Het invoeren van deze maatregel maakt dat Haarlem een van de duurste gemeenten is als het gaat om de hoogte van de tarieven voor een 2e parkeervergunning.

### Relatie andere maatregelen

- 2: opheffen tweede vergunningen.
- 17: invoeren wachtlijsten.

## MAATREGEL 4

# Afschaffen 3e vergunning

### Aanleiding

Er zijn meer vergunningen uitgegeven dan er parkeerplekken zijn.

### Situatie nu

- Bewoners in zone C kunnen per adres een onbeperkt aantal parkeervergunningen aanvragen. Op 21 adressen in zone C zijn meer dan 2 parkeervergunningen afgegeven.
- Gevolg van de onbeperkte afgifte is dat er in zone C meer parkeerrechten afgegeven zijn voor bewoners en hun bezoek (31.700) dan er parkeerplekken zijn (12.303).
- Uit participatie blijkt dat veel Haarlemmers zich storen aan buurtbewoners die een onevenredig hoge parkeerdruk op de beschikbare ruimte uitoefenen.

### Omschrijving maatregel

- Afschaffen 3<sup>e</sup> vergunning in zone C per 1-1-2018.
- Bezitters van meer dan 2 vergunningen hebben tot de ingangsdatum de tijd om een alternatieve oplossing te zoeken, bijvoorbeeld in de parkeergarage.

### Hoe geregeld in andere steden?

Het maximaliseren van het aantal vergunningen per adres gebeurt in meerdere gemeenten. Amstelveen en Alkmaar hebben bijvoorbeeld een soortgelijk regime.

### Beoogd effect

- Minieme afname van de parkeerdruk.
- Verbetering leefbaarheid en openbare ruimte.

### Verwachte financiële gevolgen

Er zijn op dit moment 21 derde (of meer) vergunningen afgegeven in zone C a € 326 . De structurele minder opbrengst is € 7000.

### Voordelen

- Minder auto's op straat.
- Meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte.
- Ontmoediging van autobezit (derde auto).

### Nadelen

- Uitwijkgedrag naar straten die grenzen aan zone C.

## MAATREGEL 5

# Tariefsverhoging bedrijfsvergunning

### Aanleiding

Het huidige tarief voor de bedrijfsvergunning is relatief laag.

### Situatie nu

- Bedrijven kunnen, zowel in zone C als in de binnenstad een bedrijfsvergunning aanvragen. Wel zijn de criteria in de binnenstad om in aanmerking te komen voor een bedrijfsvergunning strenger. Dit vanwege de geringe aantal parkeerplaatsen op straat en de aanwezige alternatieve parkeerplaatsen in de parkeergarages.
- Het huidige tarief voor een bedrijfsvergunning is € 205 in de binnenstad en € 187 in zone C.
- Een bedrijfsvergunning is fors goedkoper dan een 2e bewonersvergunning en daarom een aantrekkelijke optie voor de 2e auto.

### Omschrijving maatregel

Het verhogen van de tarieven voor de bedrijfsvergunning met € 150. Voor zowel het centrum als zone C.

### Hoe geregeld in andere steden?

Ondanks de voorgestelde verhoging blijft de bedrijfsvergunning goedkoper dan deze is in vele andere steden zoals Alkmaar, Leiden en Amstelveen.

### Beoogd effect

- Bedrijven denken nog beter na over de noodzaak van een zakelijke auto in het gebied.

### Verwachte financiële gevolgen

Er zijn op dit moment iets minder dan 1900 bedrijfsvergunningen afgegeven. Het verhogen van het tarief van € 150 levert een positief saldo op van ca. € 285.000.

### Voordelen

- De verhoging van het tarief draagt bij aan het verbeteren van de exploitatie.

### Nadelen

- Ondernemers die voor de uitoefening van hun bedrijf een auto nodig hebben worden door deze maatregel hard geraakt.

## MAATREGEL 6

# Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning

### Aanleiding

**Meerdere 1<sup>e</sup> vergunningen op een adres van bewoner/ondernemer.**

### Situatie nu

- Bewoners kunnen zowel als bewoner en als ondernemer een 1<sup>e</sup> parkeervergunning op 1 adres aanvragen.
- Er zijn op dit moment op 44 adressen zowel meerdere 1e bewonersvergunningen als bedrijfsvergunningen afgegeven. Op deze adressen zijn 57 bewonersvergunningen en 93 bedrijfsvergunningen afgegeven.
- Een bedrijfsvergunning is fors goedkoper dan een 2<sup>e</sup> bewonersvergunning en daarom een aantrekkelijke optie voor de 2<sup>e</sup> auto.

### Omschrijving maatregel

- Duidelijke scheiding tussen bewoners- en bedrijfsvergunning waarbij de bestemming van het adres leidend is (woon of bedrijf):
  - Woonadres: alleen een bewonersvergunning, ook al is daar ook een bedrijf gevestigd;
  - Bedrijfspan: alleen een bedrijfsvergunning.
- Voor bewonersvergunningen gelden andere criteria dan voor een bedrijfsvergunning: afhankelijk van de omvang en activiteiten van het bedrijf kunnen meerdere bedrijfsvergunningen worden aangevraagd.
- Bij panden met een gemengde bestemming hangt het er van af of de ondernemer en bewoner verschillende personen zijn. Zo ja, dan zijn beide vergunningen mogelijk.

### Beoogd effect

- Beperkte reductie van het aantal 1<sup>e</sup> vergunningen.
- Na het vaststellen van de bestemmingen per adres zal de maximale reductie duidelijk worden. Wel is een bandbreedte aan te geven van te vervallen vergunningen. Dit aantal zal liggen tussen 57 en 93.
- Eigenaren van een vervallen vergunningen zullen een alternatieve plek moeten zoeken bijvoorbeeld in de garages.
- Bij een maximale afname van bedrijfsvergunningen is het resultaat negatief: -/- € 18.000,-.

### Voordelen

- Iets minder auto's op straat.
- Iets meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld.

### Nadelen

- Forse versobering voor bewoners die ook ondernemer zijn.
- De financiële resultaten en afname parkeerdruk zijn beperkt.



## MAATREGEL 7

# Bewoners naar de parkeergarage

### Aanleiding

**Structurele leegstand in parkeergarages gebruiken voor bewoners om zo de parkeerdruk op straat te verlichten.**

### Situatie nu

- De parkeerdruk is in woonwijken soms meer dan 100%, vooral in de avond en 's nachts.
- Een abonnement voor een parkeergarage is nu fors duurder dan een 2<sup>e</sup> bewonersvergunning.
- Er is een structurele onderbezetting in de parkeergarages De Dreef en de Cronjé.

### Omschrijving maatregel

Het gebruik van de parkeergarages De Dreef en De Cronjé stimuleren door het aanbieden van extra bewonersabonnementen aan bewoners die hun parkeervergunning daarvoor opgeven.

- De gemeente stelt hiervoor de volgende plaatsen beschikbaar:
  - 75 plekken in De Dreef
  - 150 plekken in Cronjé
- Verwachte verschuiving van maximaal 225 voertuigen in zone C van straat naar garage.
- Maximaal resultaat: € 18.000,-.

### Beoogd effect

- Verschuiving van 225 auto's van de straat naar de parkeergarages.
- Verlichting van de parkeerdruk op straat.

### Voordelen

- Iets minder auto's op straat zodat meer 1<sup>e</sup> auto's makkelijker een parkeerplek kunnen vinden.
- Iets meer ruimte op straat: aantrekkelijke openbare ruimte.
- Betere verdeling parkeren op straat en in garages.

### Kanttekening

- De parkeergarage De Cronjé ligt aan de rand van zone C. Het is dan ook afwachten of de beschikbaar gesteld 150 parkeerplaatsen daadwerkelijk gebruikt zullen gaan worden door bewoners uit zone C.
- Jaarlijks zal opnieuw bepaald moeten worden of het aantal uitgegeven plaatsen voor bewoners aanpassing behoeft.
- De maatregel heeft betrekking op zone C. Onderzocht wordt nog of ook plekken in andere garages beschikbaar kunnen worden gesteld.

## MAATREGEL 8

### Betaald parkeren op zondag

#### Aanleiding

**Op zondag is het parkeren in het centrum op straat gratis en dus aantrekkelijker dan in de parkeergarages.**

#### Situatie nu

- Winkels zijn op zondag open van 12 tot 17 uur.
- Parkeren op straat is zondags gratis, in parkeergarages geldt betaald parkeren voor 24/7.

#### Omschrijving maatregel

##### **A: betaald parkeren op zondag zonder bezoekersregeling.**

- Invoeren van betaald parkeren op zondag vanaf 12.00 uur tegen hetzelfde tarief als op andere dagen.
- Geldt zowel voor het centrum als voor zone C (uitbreiden venstertijden); dit voorkomt uitwijkgedrag en onnodig zoekverkeer.
- Op straat parkeren is duurder dan in garages, daarom wordt een verschuiving verwacht van op straat parkeren naar garages.
- Levert extra parkeerinkomsten op.
- Extra communicatie inzetten rond parkeren in garages.

##### **B: betaald parkeren op zondag met alleen voor die dag een bezoekersregeling.**

- Zelfde maatregelen als A, plus een bezoekersregeling alleen op zondag voor zone B.
- Maximaal 50 uur per jaar gereduceerd tarief (€ 2,05) voor bezoekers van bewoners in het centrum.

##### **C: betaald parkeren op zondag met bezoekersregeling voor hele week.**

- Zelfde maatregelen als A, plus bezoekersregeling voor hele week in zone B.
- Maximaal 100 uur per jaar gereduceerd tarief (€ 2,05) voor bezoekers van bewoners in het centrum.
- Met deze vorm wordt geen verbetering van de parkeerdruk op werkdagen verwacht omdat het bezoek van bewoners de extra ruimte zullen benutten.

##### **D: betaald parkeren op zondag met bezoekersregeling conform de regeling in zone C.**

- Zelfde maatregelen als A, plus bezoekersregeling voor alleen de zondag in zone B.
- Maximaal 50 uur per jaar gereduceerd tarief (conform tarief zone C) voor bezoekers van bewoners in het centrum.

#### Hoe geregeld in andere steden

Een groot aantal gemeenten hebben betaald parkeren ingevoerd op koopzondagen. Amsterdam heeft permanent betaald parkeren op zondag, omdat winkels in het centrum op zondag open zijn.

#### Beoogd effect

- Hogere exploitatie van parkeergarages.
- Verschuiving van auto's op straat naar garages.
- Extra capaciteit nodig voor handhaving op zondag. Kosten worden gedekt door inkomsten uit naheffingen.
- Voor zone C is geen dekking voor extra kosten handhaving; het gaat hier om Mulder-feiten.
- Extra inkomsten:
  - A in potentie € 635.000,- per jaar (extra opbrengsten minus kosten handhaving).
  - B naar schatting € 500.000 (extra opbrengsten minus kosten en lagere opbrengst door bezoekersregeling).
  - D afhankelijk van tarief naar schatting tussen de € 340.000 en € 500.000 (extra opbrengsten minus kosten en lagere opbrengst door bezoekersregeling).
- Minder opbrengsten bij C van circa -/- € 950.000,-.

#### Voordelen

- Hogere exploitatie van parkeergarages.

- Autoluwe binnenstad.
- Minder auto's op straat, meer auto's in parkeergarages.
- Meer ruimte op straat: aantrekkelijke openbare ruimte.
- Betere verdeling parkeren op straat en in garages.

#### Nadelen

- Verdwijnen gratis parkeren op zondag.
- Automobilisten wijken mogelijk uit naar gebieden zonder betaald parkeren.

#### Relatie andere maatregelen

- Verbeteren bezoekersregeling.
- Aanpassen venstertijden.
- Aanpassen tarievenhuis en differentiatie.

## MAATREGEL 9

# Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 uur en op zondag

### Aanleiding

**Gereguleerd parkeren tot 21.00 uur in zone C nodigt uit tot oneigenlijk gebruik. Invoeren betaald parkeren op zondag in het centrum maakt ook reguleren in zone C op zondag noodzakelijk.**

### Situatie nu

- In zone C geldt gereguleerd parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 21.00 uur.
- Dit trekt ook bezoekers uit zone B.
- Met een bezoekersschijf is het mogelijk om - zonder betalen - van 18.00 uur tot de volgende ochtend 9.00 uur te overbruggen.
- Een bezoekersschijf is goedkoper (€ 35,65 per jaar) dan een 2e vergunning (€ 327 per jaar).
- Deze situatie werkt oneigenlijk gebruik in de hand: bewoners gebruiken de huidige bezoekersregeling voor een 2e auto én bezoekers aan de binnenstad parkeren in zone C.

### Omschrijving maatregel

- Oprekken venstertijden in zone C van 21.00 tot 23.00 uur en ook op zondag vanaf 12.00 uur.
- Venstertijden zone C komen overeen met die in zone B (binnenstad).
- Zone C wordt minder aantrekkelijk voor bezoekers van buiten zone C.
- Maakt bezoekersregeling als alternatief voor 2<sup>e</sup> vergunning onaantrekkelijk.

### Hoe geregeld in andere steden?

Het is gebruikelijk de parkeertijden aan te passen als de parkeersituatie daar om vraagt. Als voorbeeld kan worden gekeken naar Amsterdam en Den Haag.

### Beoogd effect

- Minder oneigenlijk gebruik bezoekersregeling.
- Minder bezoekers die huidige reguleringstijden gebruiken om goedkoper / gratis in zone C te parkeren.
- Eenduidige parkeersituatie in binnenstad en zone C.
- Geschatte kosten voor handhaving zijn € 125.000,- per jaar.

### Voordelen

- Minder oneigenlijk gebruik bezoekersregeling.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld.

### Nadelen

- Meer inzet van de bezoekersregeling noodzakelijk bij het ontvangen van bezoek door bewoners.

### Kanttekening

Door het invoeren van deze maatregel is dagelijks (extra) inzet vanuit handhaving nodig tot 23.00 uur en op zondag.

## MAATREGEL 10

# Aanpak parkeren met twee wielen op de stoep

### Aanleiding

**Rommelig straatbeeld en overlast door parkeren met twee wielen op de stoep. Parkeerdruk hoger dan 100% omdat op plaatsen wordt geparkeerd waar dat niet is toegestaan.**

### Situatie nu

- In zone C komt regelmatig parkeren met twee wielen op de stoep (Canadees parkeren) voor, terwijl dat formeel niet is toegestaan.
- Haarlem handhaaft niet op parkeren met twee wielen op de stoep; het lijkt hiermee een geaccepteerde manier van parkeren geworden.
- Bewoners en voetgangers ondervinden overlast van auto's half geparkeerd op de stoep. Dat geldt ook voor doorgaand verkeer.

### Omschrijving maatregel

- Op termijn handhaven op parkeren met twee wielen op de stoep.
- Aantal vergunninghouders moet daardoor op zoek naar een andere parkeerplek.
- Rekening houden met voldoende ruimte bij toekomstige herinrichtingsplannen.

### Beoogd effect

- Trottoirs beter begaanbaar voor voetgangers.
- Verbetering leefbaarheid en openbare ruimte.
- Beter bereikbaarheid voor auto's en nooddiensten.

### Voordelen

- Aantrekkelijke openbare ruimte.

### Kanttekening

- Indien wordt besloten tot het afschaffen van de 2e vergunning of indien er wachtlijsten worden ingevoerd, kan op termijn opgetreden worden tegen parkeren met twee wielen op de stoep. Dit aangezien er dan voldoende reguliere parkeerplekken beschikbaar zijn.

### Relatie andere maatregelen:

- 2: Afschaffen 2e vergunning.
- 17: Invoeren wachtlijsten.

## MAATREGEL 11

# Voorkomen parkeeroverlast

### Aanleiding

**Overlast door fout parkeren op stoep, berm, in- en uitrit en onjuist gebruik parkeerplaatsen.**

### Situatie nu

- mensen vertonen fout parkeergedrag, zoals parkeren op de stoep, in de berm, in bochten en voor in- en uitritten.
- Ook objecten, zoals fietsenrekken, containers en bouwketen nemen parkeerruimte in.
- Het gevoel bestaat dat het ontbreekt aan structurele handhaving op foutparkeren.

### Omschrijving maatregel

- Structureel handhaven op fout parkeren.
- Fysieke maatregelen treffen zoals parkeerpaaltjes, betonobstakels, etc.

### Hoe geregeld in andere steden

Elke gemeente heeft hiervoor eigen beleid, variërend van beboeten tot wegsleepregelingen.

### Beoogd effect

- Verbeterd parkeergedrag.
- Trottoirs beter begaanbaar voor voetgangers.
- Verbetering leefbaarheid en openbare ruimte.
- Minder herstelkosten aan stoep en groenstroken.
- Per saldo alleen kosten (handhaven + fysieke maatregelen) en geen opbrengsten.

### Voordelen

- Verbeterde leefbaarheid door minder overlast.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

### Nadelen

- Hogere parkeerdruk door voertuigen die nu fout geparkeerd staan.
- Extra capaciteit voor handhaven nodig.
- Hogere beheerkosten bij plaatsing extra straatmeubilair.

### Relatie andere maatregelen

- 7: Aanpak parkeren met twee wielen op de stoep.
- 13: Verbeteren bebording en markering.

## MAATREGEL 12

# Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

### Aanleiding

Het beschikken over eigen parkeergelegenheid vormt nu geen beperking voor het verkrijgen van een vergunning.

### Situatie nu

- Vaak zijn ruimtes naast of nabij de woning die oorspronkelijk bedoeld zijn als parkeerplaats op andere wijze in gebruik genomen: tuin, bloemkas, atelier, schuur etc.
- Er zijn nu situaties waarbij mensen beschikken over parkeerplekken op eigen terrein én een 1<sup>e</sup> vergunning.
- Er is geen eenduidig beleid hoe wordt omgegaan met parkeren op eigen terrein.

### Omschrijving maatregel

- Woningen waar sprake is van Parkeergelegenheid Op Eigen Terrein komen bij aanvraag niet meer in aanmerking voor een 1<sup>e</sup> vergunning.
- Veld- en kadastraal onderzoek stelt vast waar sprake is van POET. Hierbij wordt gekeken naar de oorspronkelijke inrichting, niet naar de huidige situatie. Dit resulteert in een POET-lijst die als basis dient voor het vergunningensysteem.

### Hoe geregeld in andere steden

Steden als Amersfoort en Delft hebben een soortgelijke maatregel succesvol toegepast.

### Beoogd effect

- Lagere parkeerdruk.
- Verbetering kwaliteit openbare ruimte.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld.
- Extra kosten POET-onderzoek.
- Minder inkomsten als 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> vergunning vervalt.

### Voordelen

- Verbeterde leefbaarheid door minder overlast van geparkeerde auto's.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

### Nadelen

- Bewoners die eerder afzagen van het kopen van een parkeerplek (bv bij Mariastichting) en in nabijgelegen nog niet-gereguleerde gebieden parkeren zullen, op termijn, op zoek moeten naar een alternatief.
- Veel discussie met bewoners over bebouwing of tuinaanleg op parkeerplaats door bewoners.

### Relatie andere maatregelen

- 2: Afschaffen 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> vergunning.
- 11: Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren.

## MAATREGEL 13

# Uitbreiding gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken

### Aanleiding

**Verschuiving parkeerdruk naar gebieden zonder regulering.**

### Situatie nu

- Door de parkeerdruk en kosten in zone B en C parkeren sommige bewoners hun auto in nabijgelegen gebieden waar geen gereguleerd parkeren geldt.
- Bewoners in deze niet-gereguleerde zones ervaren hierdoor overlast:
  - gebieden om zone C door bewoners, bezoekers en bedrijven uit zone C en zone B;
  - gebied rond het ziekenhuis in zone S door bezoekers en personeel van het ziekenhuis;
  - andere gebieden in Haarlem die bv. grenzen aan een bedrijventerrein.
- Uitbreiding van gereguleerd gebied vindt nu plaats op wijkniveau en alleen indien meer dan 50% van de bewoners van de wijk gereguleerd parkeren willen invoeren. Er wordt alleen een enquête onder de bewoners uitgevoerd indien dit verzoek vanuit de wijk zelf komt.

### Omschrijving maatregel

- Het uitbreiden van gereguleerd parkeren niet langer alleen op wijkniveau maar ook op straatniveau te laten plaatsvinden.
- Onderzoeken naar parkeerdruk bepaalt waar invoering van gereguleerd parkeren in aangrenzende straten of wijken nodig is om verdringing te minimaliseren.
- Bij een parkeerdruk van meer dan 85% bestaat de mogelijkheid om een enquête uit te zetten onder de bewoners.
- Indien nodig kan de gemeente ook zelf besluiten dat gereguleerd gebied wordt ingevoerd bijvoorbeeld rondom nieuwbouwprojecten.

### Hoe geregeld in andere steden

Diverse gemeenten meten steekproefsgewijs de parkeerdruk in niet-gereguleerde gebieden. Amersfoort en Amsterdam bepalen – in overleg met bewoners en op basis van ervaren overlast – waar uitbreiding nodig is.

### Beoogd effect

- Lagere parkeerdruk.
- Verbetering kwaliteit openbare ruimte.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld.
- Extra inkomsten (toename aantal parkeerrechten).
- Extra kosten (handhaving).

### Voordelen

- Verbeterde leefbaarheid door minder overlast.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

### Nadelen

- Kans op verdere opschuiving van de verdringing naar aangrenzende gratis gebieden.
- Extra inkomsten vallen weg door handhavingskosten omdat het om Mulder-feiten gaat (tenzij betaald parkeren wordt ingevoerd).

### Kanttekening

Het is belangrijk dat er op korte termijn nagedacht wordt over het parkeren bij nieuwbouw van woningen of voorzieningen. Met name de parkeernormen maar ook de noodzaak tot verdere regulering kunnen aanleiding geven tot het aanpassen van het huidige beleid. De nu voorliggende maatregel frustreert deze ontwikkeling niet.

### Relatie andere maatregelen

- 15: Invoeren betaald parkeren.



## MAATREGEL 14

# Aanpassen parkeertarieven

### Aanleiding

**Tarieven stimuleren het gebruik van garages onvoldoende.**

### Situatie nu

- Huidige tarieven stimuleren het gebruik van de garages onvoldoende.

### Omschrijving maatregel

- Invoeren tarieven die leiden tot een gewenste regulering: een betere verdeling en vermindering van de parkeerdruk. In theorie zijn er twee uitersten:
  - Zeer hoge tarieven leiden tot minder parkeren maar ook tot minder inkomsten.
  - Geringe tariefsverhoging zorgt wel voor inkomsten maar niet of nauwelijks tot een lagere parkeerdruk.
- Ontmoedigen van parkeren op straat door hogere tarieven op straat en lagere tarieven in parkeergarages (zie bijlage tarievenstelsel).

### Hoe geregeld in andere steden?

Utrecht en Amsterdam hebben deze maatregel toegepast.

### Beoogd effect

- Lagere parkeerdruk
- Gedragsverandering:
  - ander parkeergedrag (bezoekers/toeristen in parkeergarages).
- Verbetering kwaliteit openbare ruimte.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld (gebruiker betaalt).
- Extra inkomsten (zie bijlagen bij maatregelenpakketen).

### Voordelen

- Verschuiving van parkeren op straat naar parkeergarages.
- Verbeterde leefbaarheid door minder overlast.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

### Nadelen

- Weerstand tegen (niet-aangekondigde) verhoging van tarieven.
- Verwachte effect kan beperkt zijn aangezien het vooraf lastig is te schatten is welk tarief uiteindelijk voor een grote groep parkeerders leidt tot een afnemende vraag.

### Kantekening

Bij de uitwerking kan ook de differentiatie van tarieven meegenomen worden. Bijvoorbeeld lage tarieven op rustige perioden en hoge tarieven als het druk is.

## MAATREGEL 15

# Aanleggen P+R terreinen

### Aanleiding

**Terugdringen parkeerdruk leidt tot behoefte aan parkeerplekken elders.**

### Situatie nu

- Er zijn meer parkeerrechten verstrekt dan er plek is.
- Op dit moment zijn er geen specifieke parkeerlocaties buiten de stad waar bewoners en toeristen kunnen parkeren.
- Parkeren buiten de stad wordt in de gesprekken met de stad wel regelmatig als alternatief genoemd.
- Ook flexibel gebruik maken van parkeerplekken in de stad, bijvoorbeeld gelegen bij bedrijven, is in de gesprekken naar voren gebracht.

### Omschrijving maatregel

- Aanleg van P+R-terreinen op strategische locaties (invalswegen, transferpunten)
- Met aantrekkelijke tarieven bezoekers en bewoners verleiden om buiten de stad te parkeren
- Goede OV of fietsverbindingen noodzakelijk
- Initiatieven voor pendeldienst met (toeristische) attractiefactor, zoals een kabelbaan kunnen onderzocht worden

### Hoe geregeld in andere steden

Utrecht maakt gebruik van P+R-terreinen voor bezoekers aan de stad (P+R de Uithof, P+R Westraven). Amsterdam heeft een speciaal arrangement voor parkeren buiten de stad. In Groningen is zeer recent een haalbaarheidsonderzoek gepresenteerd waaruit blijkt dat het aanleggen van een kabelbaan exploitabel is. Er is daar, naast een initiatiefnemer, inmiddels ook al een mogelijke investeerder gevonden.

### Beoogd effect

- Op termijn een verlaging parkeerdruk
- Meer bezoekers en bewoners parkeren buiten de stad

### Voordelen

- Leefbare en aantrekkelijke openbare ruimte
- Attractiewaarde eventuele pendeldienst vergoot financiële haalbaarheid
- Ontstaan van nieuwe vervoersstroom door aantrekkelijke pendeldienst

### Nadelen

- Langzame groei in gebruik
- Zeer beperkt effect voor belanghebbende gebieden waar de problemen het grootst zijn.
- Investerings nodig die pas op de langere termijn rendement opleveren
- Vooraf intensief onderzoek nodig
- Eventuele exploitant van een attractie wil kosten terugverdienen: opslag voor parkeertarief is daarbij een beperking.

### Kanttekening

Aangezien het hier gaat om een maatregel die het beleidsveld parkeren overschrijdt, zal invoering en vooral eventuele uitvoering van deze maatregel een eigen proces kennen buiten het programma Moderniseren Parkeren om.

## MAATREGEL 16

# Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied

### Aanleiding

**Flexibel en efficiënt gebruik maken van de beschikbare ruimte en daarnaast het compenseren van wegvallende inkomsten uit parkeerboetes.**

### Situatie nu

- De parkeerplaatsen in zone C zijn nu exclusief voor de bewoners en hun bezoek. Andere gebruikers van het gebied hebben geen mogelijkheid tot parkeren, met uitzondering van een aantal betaalde parkeerplekken in het gebied.
- Bewoners en hun bezoekers mogen overdag juist geen gebruik maken van de huidige betaalde parkeerplekken in zone C.
- Inkomsten uit bekeuringen in zone C gaan conform de Wet Mulder (Wahv) rechtstreeks naar het Rijk
- Met ingang van 1 januari 2015 is de vergoeding vanuit het Rijk komen te vervallen.

### Omschrijving maatregel

- Invoeren van betaald parkeren waardoor flexibel gebruik kan worden gemaakt van de schaarse ruimte. Iedereen die in een gebied moet zijn krijgt de mogelijkheid, tegen betaling van parkeerbelasting, in het betreffende gebied te parkeren. De naheffing die wordt opgelegd indien het parkeergeld niet is voldaan, gaat naar de gemeente.
- Voorwaarde: inkomsten uit naheffingen mogen hooguit kostendekkend zijn.

### Hoe geregeld in andere steden?

In veel steden is het zogenaamde fiscaal parkeren inmiddels ingevoerd en steeds minder gemeenten hebben nog belanghebbenden parkeren.

### **A: Betaald parkeren met ontmoedigingsduur.**

- Het tarief maakt parkeren onaantrekkelijk indien men niet in het gebied zelf hoeft te zijn: bezoekers kunnen in dit geval alleen blokken van zes uur afnemen (€ 16,50).
- Bedrag is zodanig hoog dat de parkeerdruk niet onevenredig zal toenemen maar er wel flexibel gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare ruimte.

### **B: Betaald parkeren met gedifferentieerd tarief.**

- Het tarief in daluren gelijk houden aan het geldende tarief op straat (€2,75 per uur) maar het tarief verdubbelen (€ 5,50 per uur) op de tijdstippen dat de bewoners parkeren. Hierdoor blijft flexibel gebruik van de ruimte mogelijk, maar er zal in de avonden niet snel gebruikt van worden gemaakt door mensen die niet in het gebied zelf hoeven te zijn waardoor het voor vergunninghouders makkelijker is om te parkeren in de buurt van de woning.

### Beoogd effect

- Extra inkomsten door kortparkeren.
- Betere spreiding van de parkeerdruk over de hele stad en in de verschillende tijdvakken.
- Verhoging parkeerdruk overdag in zone C.
- Nieuwe automaten nodig: geschat circa 50 stuks.
- de kosten voor handhaving worden gedekt door de opbrengsten van de naheffingen.
- Financiële gevolgen handhaving: PM.

### Voordelen

- Flexibeler gebruik maken van de schaarse parkeerruimte.
- Meer handhaving sluit aan bij signalen uit de stad.
- Betaald parkeren in zone C levert inkomsten op.

### Nadelen

Trekt meer verkeer en parkeerders die niet per se in de wijk hoeven te zijn.

## MAATREGEL 17

# Wachlijsten

### Aanleiding

**Om de huidige parkeerdruk te verminderen is het nodig het aantal parkeerrechten te doen afnemen.**

### Situatie nu

- Door bewoners in zone C kunnen onbeperkt parkeervergunningen worden aangevraagd.
- Er zijn meer parkeerrechten afgegeven (31.700) dan er parkeerplekken zijn (12.303).
- De verdeling van het aantal plaatsen over de doelgroepen is hiermee niet in balans.

### Omschrijving maatregel

- Het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de maximaal te accepteren parkeerdruk, bepalen samen het aantal uit te geven vergunningen. Door een evenwichtige verdeling van het aantal parkeerplaatsen naar de doelgroepen te bepalen gaat het gebied beter functioneren.
- Als uitgangspunt is gehanteerd dat maximaal 90% van de beschikbare parkeerruimte bedoeld is voor vergunninghouders. Dit is als ontwerp al wel aan de hoge kant maar hiermee wordt wel zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de belangen van de bewoners. Met deze berekening zijn er 752 (70 in zone B en 682 in zone C) vergunningen te veel afgegeven. Dit zijn alleen 2e vergunningen in zone C en eerste vergunningen in zone B.
- Er zijn 5 opties:
  - A: Het invoeren van wachtlijst en voor een tweede vergunning in zone C waarbij de huidige situatie wordt gezien als de nullijn. De eerst wachtende op de lijst krijgt in dat geval een 2e vergunning, zodra iemand anders deze heeft ingeleverd.
  - B: het invoeren van een wachtlijst voor een tweede vergunning in zone C waarbij de gewenste situatie als uitgangspunt wordt genomen. De eerst wachtende op de lijst krijgt in dat geval pas een 2e vergunning zodra er 682 vergunningen zijn ingeleverd ( deze 682 zijn verdeeld over de zone (Noord, Oost, Zuid en West). Het aantal te veel uitgegeven vergunningen per wijk is dan bepalend).
  - C: Het invoeren van wachtlijsten in het centrum voor de eerste vergunning waarbij de huidige situatie wordt gezien als de nullijn. De eerst wachtende op de lijst krijgt in dat geval een vergunning, zodra iemand anders deze heeft ingeleverd.
  - D: het invoeren van wachtlijsten in het centrum voor de eerste vergunning waarbij de gewenste situatie als uitgangspunt wordt genomen. De eerst wachtende op de lijst krijgt in dat geval pas een vergunning zodra er 70 vergunningen zijn ingeleverd.
  - E: het invoeren van wachtlijsten in het centrum voor de eerste vergunning waarbij rekening wordt gehouden met de wens de binnenstad autoluw te maken. De eerst wachtende op de lijst krijgt in dat geval pas een vergunning zodra er 200 vergunningen zijn ingeleverd.

### Hoe geregeld in andere steden?

In de meeste grote steden zijn zogenaamde uitgifteplafonds ingesteld. Het toepassen van wachtlijsten is dan ook gebruikelijk.

### Beoogd effect

- Verbetering leefbaarheid en kwaliteit openbare ruimte.
- Het verlagen van de parkeerdruk.
- Optimaal gebruik van de beschikbare ruimte.

### Voordelen

- Verbeterde leefbaarheid.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

### Nadelen

- Eerder uitgegeven rechten komen te vervallen.
- De bewoners die geen vergunning meer krijgen gaan op zoek naar alternatieve parkeermogelijkheden.

## MAATREGEL 18

# Tariefsverlaging 1<sup>e</sup> vergunning

### Aanleiding

**Om de parkeerdruk te verlagen wil Haarlem het tarief voor de 2e vergunning fors verhogen. Eventuele meeropbrengsten van een dergelijke tariefsverhoging kunnen worden gebruikt om de tarieven voor de 1e vergunning met €10,- te verlagen.**

### Situatie nu

- Een 1<sup>e</sup> vergunning kost in zone B (Centrum) € 204,60 per jaar; er worden in zone B geen 2<sup>e</sup> vergunningen uitgegeven
- In zone C (Schil) kost een 1<sup>e</sup> vergunning € 120,- per jaar. De 2<sup>e</sup> en volgende vergunningen kosten €326,64 per jaar.

### Omschrijving maatregel

Tarieven worden vaak verhoogd als middel om het parkeren te reguleren. Dat zorgt ervoor dat de beschikbare parkeerplaatsen efficiënter worden gebruikt en de parkeerdruk niet te hoog wordt. Hoewel dat niet het primaire hoofddoel is, gaan de opbrengsten omhoog. Omdat de parkeerbehoefte van bewoners in zone C groter is dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen, is het nodig beperkende maatregelen te nemen. Deze beperking richt zich op de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> bewonersvergunningen. Uitgangspunt is dat er per woonadres 1 vergunning beschikbaar moet zijn. In de maatregelpakketten worden de 3<sup>e</sup> en eventuele volgende vergunningen afgeschaft. Voor de 2<sup>e</sup> vergunning wordt in zone C een forse tariefsverhoging van €150,- voorgesteld als ontmoedigingsbeleid. De parkeerdruk zal daardoor omlaag gaan, doordat of alternatieve parkeerruimte voor de auto wordt gezocht of de 2<sup>e</sup> auto zelfs van de hand wordt gedaan. Een deel van de 2<sup>e</sup> autobezitters zal de auto echter behouden en de extra kosten voor lief nemen. Hierdoor ontstaan meeropbrengsten. De uitgifte van vergunningen is echter in de grond bedoeld als regulerende maatregel en heeft een kostendekkende taakstelling. Dat houdt in dat het beoogde reguleringseffect budgetneutraal uitgevoerd kan worden. Met de verlaging van het tarief voor de 1<sup>e</sup> vergunning met €10,- in zone C wordt als het ware een nieuw evenwicht ingesteld. Je zou het kunnen beschouwen als een herverdeling van de lusten en de lasten. Omdat in zone B nu al geen 2<sup>e</sup> vergunningen worden uitgegeven, verandert er daar niets. Het tarief voor de 1<sup>e</sup> vergunning blijft daar ongewijzigd.

### Hoe geregeld in andere steden?

In veel grote steden, zoals Amsterdam, wordt in het geheel geen 2<sup>e</sup> parkeervergunningen uitgegeven. In veel andere steden is de 2<sup>e</sup> vergunning 2 keer zo duur als de eerste vergunning. Soms worden er ook grotere verschillen toegepast. In het centrum van Eindhoven kost een 1<sup>e</sup> vergunning bijvoorbeeld € 252,- per jaar en een 2<sup>e</sup> vergunning €504,-. In Delft kost de 1<sup>e</sup> vergunning € 160,80 per jaar en de 2<sup>e</sup> vergunning €462,-. Een tariefsverlaging voor de 1<sup>e</sup> vergunning bij een tariefsverhoging van de 2<sup>e</sup> vergunning is nog niet in andere steden toegepast.

### Beoogd effect.

- Eerlijke verdeling lusten en lasten
- Kostendekkende regulering parkeervergunningen
- Balans tussen financiële en regulerende werken vinden

### Verwachte financiële gevolgen

Budgetneutraal

### Voordelen

- Meevaller voor bewoners.
- Nuancering van het beeld "Parkeren als Melkkoe".

### Nadelen

- Geen

### Kanttekening

Een andere optie kan zijn, de bedrijfsvergunning niet in prijs te verhogen of een bezoekerstarief van of een bezoekerstarief van € 0,20 toepassen.

## MAATREGEL A

### Digitalisering

#### Aanleiding

**In de tijd van internet en smartphone moet het mogelijk zijn parkeerproducten op een moderne manier aan te schaffen. Door het digitaal maken van het parkeerproces kunnen producten eenvoudiger en efficiënter worden. In Haarlem zijn de parkeerproducten bijna allemaal nog conventioneel.**

#### Situatie nu

- Parkeerautomaten ondersteunen geen moderne betaalmogelijkheden
- Handhaving moet nog vaak handmatig omdat er geen gebruik wordt gemaakt van kentekeninvoer
- Niet alle producten zijn via een geautomatiseerd proces online aan te schaffen

#### Omschrijving maatregel

Door middel van een aantal afzonderlijke projecten wordt de digitalisering verbeterd. Hieronder vindt u een opsomming en beknopte beschrijving van deze projecten.

#### **Vervangen en verdunnen parkeerautomaten**

- Huidige automaten zijn verouderd, afgeschreven en veroorzaken soms storingen
- De betaalmogelijkheden voldoen niet aan de huidige stand van de techniek
- Kentekeninvoer en handhaving niet mogelijk

Met dit project worden de automaten van Haarlem vervangen door moderne machines die de bovenstaande tekortkomingen opheffen. Met het gebruik van kentekeninvoer wordt het mogelijk veel minder automaten te plaatsen. Dit levert een forse bezuiniging op. Dit project wordt als een apart voorstel ingediend.

#### **Aanbesteding vergunningapplicatie**

- De huidige applicatie voorziet niet in de benodigde koppelingen met andere systemen
- De applicatie is te ver verouderd om nog in te investeren
- Nieuwe producten en nieuwe uitgiftecriteria en toetsingsmethoden vragen om een nieuwe oplossing

Met dit project schaft de gemeente een nieuwe applicatie aan die optimaal aansluit bij de moderne oplossingen en kan worden ingepast in de totale structuur van digitaal parkeren. Hierbij moet ook de moderne bezoekersregeling worden ingekocht. Ook voor dit project zal, op korte termijn, een apart voorstel worden ingediend.

#### **Uitbreiden digitale dienstverlening op de website**

Als producten digitaal verkregen moeten kunnen worden, dan dient de website van de gemeente daar ook in te voorzien. Alle wijzigingen in systemen, maar ook de gekozen maatregelen bij de modernisering leiden tot een set van aanpassingen op de website. In dit stadium kan hiervan nog geen totaalbeeld worden gegeven. Binnen deze maatregel is wel voorzien dat een dergelijk project vloeit uit alle veranderingen.

#### Beoogd effect

- Moderne betaalmogelijkheden
- Uitgebreidere digitale dienstverlening
- Efficiëntere handhaving

#### Voordelen

- Lagere kosten
- Handhaving wordt kwalitatief en kwantiteit beter
- Flexibele dienstverlening (24-7)

#### Nadelen

- Minder toegankelijk voor mensen zonder computer of smartphone
- Minder persoonlijk contact

### Kanttkening

Er is ondersteuning nodig voor de personen die niet in het bezit zijn van een computer of smartphone.

### Relatie andere maatregelen

- 1 - bezoekersregeling
- 3- bestemming pand als uitgiftecriteria's
- 10 - invoeren POET beleid
- 20 - invoeren wachtlijsten



## MAATREGEL B

### Innovatieve producten

#### Aanleiding

**Technologische ontwikkelingen maken innovaties mogelijk die het parkeren beter kunnen faciliteren.**

#### Situatie nu

- Haarlem heeft een traject ingezet van moderniseren van parkeerproducten en parkeerdienstverlening. O.a. zijn de bewoners en bedrijvenvergunningen gedigitaliseerd. De huidige bezoekersvergunning is ook digitaal beschikbaar.

#### Omschrijving maatregel

Verdere digitalisering maakt de weg vrij voor talloze nieuwe producten, waar meer maatwerk mee kan worden geleverd en de parkeerdienstverlening verder verbeterd. De mogelijkheden zijn groot. We beperken ons hier tot een aantal voorbeelden die op termijn wellicht gerealiseerd kunnen worden.

- Zo kan de automobilist met behulp van een app moeiteloos een vrije parkeerplaats vinden;
- Het is mogelijk een keuze aan te bieden uit meerdere parkeerlocaties op basis van ligging t.o.v. de bestemming in combinatie met gewenst prijsniveau
- Ook wordt het mogelijk voor bezoekers om een parkeerplaats in een garage te reserveren

#### Hoe geregeld in andere steden?

In de grote steden is al verdergaand gedigitaliseerd en gemoderniseerd. Amsterdam is daarbij koploper. Rotterdam, Den Haag en Utrecht volgden al snel. Ook met Haarlem vergelijkbare steden, zoals Leiden, Amersfoort en Eindhoven bevinden zich in een transitiefase van modernisering en digitalisering van parkeerproducten, waardoor verdere innovatieve toepassingen mogelijk worden

#### Beoogd effect.

- Voorkomen van zoekverkeer door het efficiënt verwijzen naar de vrije parkeerplaatsen (in garages, maar op termijn ook op straat). Dat draagt bij aan de optimale benutting en monitoring van het parkeerareaal, zowel voor bezoekers als bewoners. Het zoekverkeer kan in de centra van de grotere steden tot wel 25% van de verkeersbewegingen uitmaken. Een reductie van het zoekverkeer heeft dan een navenant substantiële vermindering van de uitstoot van CO2 en fijnstof als gevolg.
- Het aantrekkelijker maken van de openbare omgeving door vooral te sturen op parkeerplaatsen in de parkeergarages.

#### Verwachte financiële gevolgen

Gemeente Haarlem stelt voor het onderzoeken en ontwikkelen van Innovatieve producten jaarlijks € 100.000 beschikbaar. De kosten van de parkeerdienstverlening kunnen door digitalisering wellicht verder worden verlaagd.

#### Voordelen

- Efficiënt en flexibeler gebruik van het parkeerareaal, zowel in garages als op straat.
- Verbeterde dienstverlening en aanbod parkeerproducten.
- Extra opbrengsten
- Meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte

#### Nadelen

- Innovatieprojecten moeten zich bewijzen. Dat vraagt testen van toepassingen op functionaliteit, acceptatie bij de gebruikers en afstemming t.b.v. uniforme toepassing.

## MAATREGEL C

# Vereenvoudigen vergunningen aanbod en uitgiftecriteria

### Aanleiding

#### Vereenvoudigen en moderniseren van het aanbod in producten

### Situatie nu

- De huidige producten voorzien niet in alle behoeften. Ook is er overlap en soms onduidelijkheid welk product moet worden gekozen
- De uitgiftecriteria zijn niet volledig. In sommige gevallen worden producten daarom verkocht in situaties waar dat eigenlijk niet zou moeten gebeuren of omgekeerd

### Omschrijving maatregel

- Het creëren van een eenvoudig maar volledig pakket aan vergunningen
- Het opstellen van toetsbare en logische uitgiftecriteria met de uitgangspunten:
  - Eerlijk
  - Kostenbewust
- Zie bijlage Vergunningenhuis

### Hoe geregeld in andere steden

De grote steden beschikken allen over een digitaal vergunningensysteem. Deze systemen maken het mogelijk aanvragen te toetsen op basis van meetbare criteria. Dit kan door het systeem informatie te laten controleren bij bijvoorbeeld de RDW, de KvK, de GBA, leasemaatschappijen, medische instanties

### Beoogd effect

- Eenvoudig en begrijpelijk producten aanbod waarbij de burger eenvoudig kan bepalen welk product hij / zij nodig heeft
- Consistentie bij de uitgifte
- Voorkomen van overlap
- Concreet invullen van de eerder beschreven maatregelen op gebied van vergunningen en ontheffingen
- Verbeteren van de dienstverlening aan burgers

### Voordelen

- Duidelijker en eerlijker
- draagt bij aan de beleidsdoelstellingen

### Nadelen

- bij vernieuwen / verlengen kan een eerder verstrekt recht nu vervallen

### Relatie andere maatregelen

- 1: Aanpassing bezoekersregeling
- 2: Afschaffen 2<sup>e</sup>
- 4: Afschaffen 3<sup>e</sup> vergunning
- 6: Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning
- 7: Bewoners naar de parkeergarage
- 8: Betaald parkeren op zondag
- 6: Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 en op zondag
- 12: Invoeren POET-beleid
- 13: Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken
- 14: Aanpassen parkeertarieven
- 16: Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied

## MAATREGEL D

### Verbeteren bebording en markering

#### Aanleiding

**Onduidelijke bebording leidt tot bezwaren bij boetes en naheffingen. Als dit vaak voorkomt ontstaan uiteindelijk gedoogsituaties. Hierbij is noch de burger, noch de gemeente gebaat.**

#### Situatie nu

- Het toestaan van veel uitzonderingen maakt bebording verwarrend:
  - Zoals betaald parkeren waar eerst alleen vergunninghouders mochten parkeren (bij tandartsen en fysiotherapeuten)
- Geen eenduidige situaties:
  - Onderscheid vergunninghouders en betaald parkeren niet duidelijk
  - Omvang en overgang parkeergebieden onduidelijk
  - Onduidelijkheid over betaalwijze (parkeermeter enkele plek, automaat voor gebied)

#### Omschrijving maatregel

- Bebording aanpassen aan de hand van de gekozen maatregelen / pakketten:
  - modernisering en kwaliteitsverbetering in de uitvoering
  - Invoeren van standaardoplossingen

#### **Werken met markering**

- Zone verduidelijken door parkeervakken markeren met kleur of zonenummer
- Eenduidigheid in welke vakken betaald parkeren zijn
- Applicatie voor mobiel parkeren instellen op niveau van vak
- Combinatie met mobiel parkeren zijn minder automaten voor kentekeninvoer nodig
- Situatie verduidelijken door combinatie van betaald parkeren en belanghebbende parkeren

#### Beoogd effect

- Duidelijk afbakening van zones
- Juist gebruik van mobiel parkeren
- Vereenvoudigde bebording

#### Voordelen

- Aantrekkelijke openbare ruimte

#### Relatie andere maatregelen

- 10: Aanpak parkeren met twee wielen op de stoep
- 11: Voorkomen parkeeroverlast
- 13: Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken
- 16: Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied

## Bijlage vereenvoudigen vergunningenaanbod

Doelgroep	Specificatie	Uitgiftecriteria	Prijs
Bewoners	1e vergunning	Woonachtig in zone Geen sprake van POET Geen wachtlijst van toepassing Kenteken op naam bewoner of leaseverklaring Pand met woonbestemming Geen ander parkeerrecht op adres	Gelijk of lager
Bewoners	2e vergunning	Woonachtig in zone (niet in Centrum) Geen wachtlijst van toepassing Kenteken op naam bewoner of leaseverklaring Pand met woonbestemming 1e vergunning afgegeven of POET Geen ander parkeerrecht op adres	Product vervalt of wordt in prijs verhoogd met €150,-
Bedrijven		Bedrijf ingeschreven in KvK op adres Pand heeft bedrijvenbestemming Functie(s) is / zijn ambulant Geen andere parkeerrechten op adres Aantal FTE volgens KvK 1 vergunning per 25 FTE zone B 1 vergunning per 10 FTE overige zones Aantal m <sup>2</sup> volgens huur of koopverklaring Aftrek van POET-plaatsen	circa € 350 zone B Andere zones € 315
Bezoekers		Benutten uren van bewoner met recht en tegoed	zie bezoekersregeling
Bijzondere doelgroepen			
	Verloskundigen	RVV-ontheffing	
	Artsen	RVV-ontheffing	
	Uitvaartbedrijven	RVV-ontheffing	
	Mantelzorgers	Aangepaste bezoekersregeling	
	Kerken	Aangepaste bezoekersregeling	