

Maak van parkeerbeleid weer parkeerbeleid !

De Gemeente Haarlem komt er maar niet uit in de gemeenteraad; en ook niet met de bewoners en hun wijkraden. Hoe komt dat?

Als je de maatregelen beziet lijkt het er meer op dat de Gemeente vooral geld wil verdienen aan het parkeren. Maar dat is niet de kern van parkeerbeleid!

*Parkeer beleid is er voor
om de schaarse ruimte op straat
eerlijk te verdelen.*

En nergens anders voor!

Overdag is er in de woonwijken nauwelijks een parkeerprobleem (bewoners zijn naar hun werk), ondanks het kennelijk door de Gemeente gesignaleerde misbruik van bezoekersvergunningen van 2^e en 3^e auto's van de bewoners zelf.

In de avond zijn de meeste straten rondom het centrum behoorlijk vol met auto's van bewoners, maar helaas ook van stadsbezoekers. Dat betekent dat er op zich voor de bewoners voldoende plek is hun auto's dicht bij huis te parkeren. Daar hoeft dus helemaal geen rem op te zitten. Maar door het slechte beleid, zijn er toch van vele bewoners, terechte, klachten.

De klachten zijn met name:

1. Vanaf circa 17.00 uur en op zondag vanaf de middag kunnen de bewoners in de wijken rondom het centrum al bijna niet meer parkeren vanwege de stadsbezoekers.
2. Terwijl je wel steeds forser moet betalen voor zogenaamd "parkeerbeleid".
3. Binnenstadbewoners kunnen nauwelijks bezoekers ontvangen; meerdere bezoekers met een auto ontvangen is zeer problematisch.
4. Parkeren om boodschappen te doen is schreeuwend duur; na Amsterdam en Utrecht is Haarlem de duurste gemeente om op straat te parkeren. Dus klagen de winkeliers.
5. Tegelijkertijd staan de parkeergarages vaak leeg.

Uit het kosten/baten overzicht blijkt dat de Gemeente Haarlem voor de **parkeergarages** een **verlies** van circa EUR 1 miljoen boekt, terwijl met straatparkeren een **nettowinst** van circa EUR 8 miljoen wordt geboekt!

Parkeergarages (x EUR 1.000)	
Inkomsten	8.768
Spaarnelanden	-4.058
Garagekosten	-5.684
Verlies	-974

Straatparkeren	
Bewoners vergunningen	3.216
Parkeermeters	5.178
Kosten	-207
Winst	8.187

Dit betekent dat het straatparkeren en de vergunningen veel te veel opleveren t.o.v. de kosten en dat de parkeergarages veel te weinig opleveren t.o.v. de kosten.

De inwoners **subsidiëren** dus door de tarieven en de jaarbijdragen de parkeergarages ruimhartig, waar ze zelf niet eens in mogen staan. Het moet toch niet gekker worden.... Bovendien leidt het huidige beleid juist tot een veel te laag gebruik van de parkeergarages.

Helaas komt de Gemeente nu met een pakket van 15 +4 inconsistente maatregelen i.p.v. eerst heldere uitgangspunten en prioriteiten voor parkeerbeleid te formuleren, zodat bovengenoemde problemen worden opgelost. Het nieuwe beleid zal de kruissubsidie van inwoners richting de stadbezoekers nog verergeren door Maatregel 13 en het zeer beperkt verhogen van de straat tarieven; er is dan immers slechts een verschil van circa EUR 0,45 per uur tussen straatparkeren en de garages. De bewoners krijgen de overlast van forensen in hun straten en moeten daar ook nog veel te veel voor blijven betalen.

Voor een goed parkeerbeleid zouden de volgende uitgangspunten moeten gelden:

1. Er gelden alleen parkeerrestricties waar (plaats) en als (tijden) dat echt nodig is.
2. Het beleid moet zo eenvoudig mogelijk zijn, zo veel mogelijk zonder verschillen tussen wijken.
3. Bewoners hebben het recht om hun auto in hun eigen straat of direct omliggende straten te parkeren, tenzij dit een winkelstraat is; dan moeten zij overdag en op koopavonden wijken voor winkelend publiek en een straatje verder parkeren, tenzij ze bereid zijn het voor de winkelstraat geldende (hoge) tarief te betalen.
4. Winkelende mensen mogen korte tijd goedkoop parkeren in de winkelstraten zodat de winkelfunctie in het centrum bevorderd wordt, maar hebben geen recht op een langdurige parkeerplek op straat.
5. Tweeverdieners hebben het recht om als huishouden 2 auto's te mogen parkeren; een iets hogere vergoeding daarvoor is reëel, omdat er wel een rem op mag zitten, vooral bij het centrum. Buiten het centrum is een rem niet te verdedigen, omdat er plaats genoeg is.
6. Bezoekers van bewoners (ook meerdere tegelijkertijd bij een feestje) moeten laagdrempelig kunnen parkeren in de straat of directe omgeving van hun gastheer/-vrouw.
7. Werknemers van kantoren en winkels in de stad hebben **geen** recht op een parkeerplek op straat, maar moeten in een garage van hun werkgever of in een openbare garage, als die er is, parkeren. Zijn die voorzieningen er niet, dan moeten ze met het openbaar vervoer, desnoods via een transferium, naar hun werk. Woonwijken mogen **niet** als transferium gebruikt worden! De OV voorzieningen in Haarlem zijn al prima in orde.
8. Bezoekers van de stad voor bijvoorbeeld horeca, concerten of toerisme, moeten parkeren in private garages van hotels of in de openbare garages. In ieder geval niet in de woonwijken en ook niet op straat in het centrum!
9. De parkeertarieven moeten primair gebaseerd zijn op het te bereiken beleidsdoel en daarnaast is de integrale kostprijs een uitgangspunt. Handhaving dient (nagenoeg) voor 100% gefinancierd te worden uit de opbrengsten van boetes.

De gemeenteraad zou het eerst, in overleg met wijkraden, over deze principes helemaal eens moeten worden. Dus zonder nog de feitelijk uitvoering te bespreken. Immers het gaat om een rechtvaardig parkeerbeleid en niet om de details in de invulling. Ik verwacht dat alle partijen het hier heel snel over eens zouden kunnen worden, omdat dit hele redelijke uitgangspunten zijn:

- bewoners en hun bezoekers op de eerste plaats;
- winkelend publiek stimuleren;
- toerisme en uitgaanspubliek niet op straat maar in de garages en
- forensen met het OV en deels in de garages.

Die principes gelden dan voor zeer lange tijd.

In Den Haag, maar ook in Duitsland of Oostenrijk, zie je dat (elementen van) een dergelijk beleid wel gevoerd wordt. De tarieven zijn daar veel lager dan in Nederland.

Als deze uitgangspunten, desnoods nog wat aangepast, helder zijn, laten de benodigde maatregelen zich vanzelf afleiden. En die kunnen tijd- en omgevingsafhankelijk zijn. Maar de principes zijn heilig en dus leidend voor elke maatregel!

Onderstaand vindt u de belangrijkste verschillen die dit zal opleveren t.o.v. de voorstellen van de wethouder:

1. Winkelen voor de eerste 2 uur wordt heel goedkoop (EUR 2,= per uur) en aantrekkelijk; daarna wordt het EUR 10 per uur, zodat langdurige bezoekers naar de parkeergarages worden gedwongen.
2. De straten in het centrum kunnen niet meer voor lang parkerend uitgaanspubliek worden gebruikt, maar zijn buiten de winkeltijden (dus direct na 18.00 uur en ook in het weekend) alleen voor de bewoners, omdat het EUR 10 a EUR 15 per uur gaat kosten.
3. De parkeergarages komen (weer) vol, omdat er niet meer lang op straat geparkeerd mag worden voor een veel te laag tarief. Er zal waarschijnlijk meer van het OV gebruik gemaakt worden, wat een beter groen imago heeft.
4. Bewoners in en rond het centrum kunnen gewoon weer in de avond thuis parkeren, ook met een 2^e auto.
5. Voor bezoekers komt een eenvoudige en goedkope oplossing beschikbaar.
6. De straten buiten het centrum zijn alleen voor bewoners en hun bezoekers beschikbaar. Parkeermeters zijn daar totaal overbodig, maar komen daar, omdat fiscaliseren van het regiem bij boetes inkomsten voor de Gemeente Haarlem oplevert. Maar de tarieven zijn prohibitief voor forensen en stadsbezoekers.
7. De kruissubsidie van inwoners t.b.v. stadsbezoekers wordt definitief beëindigd. Daarom gaan de garagetarieven omhoog tot circa EUR 3,50 a EUR 4,50 per uur en de garages komen vol te staan. De jaarlijkse bijdragen voor parkeervergunningen voor inwoners kosten daarentegen nog slechts EUR 50,=; een tweede vergunning kost EUR 200 per jaar en geeft inwoners in Zone B ook toegang tot de dichtstbijzijnde parkeergarage.
8. De bezoekers regeling wordt in hoofdlijnen overgenomen zoals voorgesteld door de wethouder, zodat die niet meer onbedoeld misbruikt kan worden voor forensen of voor een 2^e of 3^e auto van de inwoners zelf.

Onderstaand geef ik alvast een paar voorzetten voor de detail invulling van de regeling zoals die zou moeten luiden:

1. Voor bewoners moet een parkeervergunning hooguit circa EUR 50 per jaar kosten (zo veel kost de uitgifte daarvan mogelijk); een tweede parkeervergunning voor het centrum kan bijvoorbeeld EUR 200 per jaar kosten (ongeveer het huidige tarief voor de 1^e vergunning) om dat enigszins te ontmoedigen. Een tweede vergunning voor het centrum kan ook afgegeven worden voor een plaats in een woonwijk direct buiten het centrum. Meer dan 2 vergunningen per huishouden zijn niet toegestaan, maar ook onnodig. Bewoners van Zone B mogen hun auto's ook in de dichtstbijzijnde garage zetten zonder meerkosten; dat levert immers een vrije plaats op straat op, wat is toe te juichen. Er is verder geen onderscheid meer tussen binnenstad en omliggende wijken. Als forensen bijvoorbeeld Schalkwijk gaan misbruiken als transferium (wat nu al gebeurt!), kan dit beleid ook daar 1:1 gelden. Voor bewoners daar kost dat slechts EUR 50 per jaar, dus nauwelijks een bezwaar.
2. Een gemiddeld gezin zal in extreme gevallen maximaal 2 keer per week iemand 4 uur op bezoek hebben. Dat betekent dat er een parkeersaldo van maximaal circa 8 x 52 weken = 400 uur nodig is. Gemiddeld is waarschijnlijk 100 uur al voldoende. Elke bewoner krijgt 100 tot maximaal 400 uur parkeer saldo voor zijn bezoekers. Daarvoor betaalt hij EUR 10 (dus EUR 0,10 per uur) voor de eerste 100 uur en een hoger bedrag (bijvoorbeeld EUR 0,25 per uur) voor het meerdere. Dat saldo wordt in porties van maximaal 3 a 4 uur uitgedeeld, zodat dit niet voor/door forensen e.d. kan worden misbruikt. Nog meer saldo kan alleen tegen het parkeergaragetarief worden aangekocht. Misbruik is daardoor zeer omslachtig, onvoordelig, en dus praktisch zinloos. Maar voor mantelzorgers/oppasgrootouders/intensief familie bezoek is 400 uur veel te krap; een creatief goed handhaafbaar idee is hier dus nog nodig, dat tegelijk forensenfraude en 2^e auto misbruik uitsluit.
3. In winkelstraten en woonwijken in en dicht bij het centrum (Zone B) kan geparkeerd worden voor EUR 10,= a EUR 15,= per uur. Dit geldt van 9.00 uur tot 24.00 uur en ook op zondag. Alleen gedurende de winkeltijden kan voor de eerste 2 uur voor EUR 2,= per uur geparkeerd worden. Zo faciliteer je winkelen en verhinder je parkeren voor forensen en toeristische bezoekers. En dwing je de langdurige bezoekers de parkeergarages in. En geef je de straten buiten de winkeltijden terug aan de bewoners. Parkeermeters o.i.d. (denk aan digitaal aanmelden met je Smartphone) zijn daar noodzakelijk.
4. Voor de woonwijken verder buiten het centrum (Zone C) geldt i.v.m. de fiscalisering een identiek regime; omdat daar echter geen winkels zijn, is het tarief altijd EUR 10 a 15 per uur; dat geldt ook voor het hele weekend. Dat is in overeenstemming met de bovenstaande principes. Er zijn daar dan geen (dure) parkeermeters e.d. nodig; wie daar toch wil parkeren, kan dat doen met een App of bellen/SMS-en naar een speciaal nummer. Een wachtlijst voor een 2^e vergunning is daar volledig overbodig.
5. De parkeergarages kosten wat het kost (inclusief de handhaving op straat) en dat zal circa EUR 3,50 a EUR 4,50 per uur zijn, in ieder geval zeer aanzienlijk goedkoper dan de vervolgturen op straat. Ook hier moeten de eerste 2 uren tijdens winkeltijden uiteraard goedkoper gemaakt worden, namelijk gelijk aan het tarief voor de winkelstraten, om de parkeer druk op straat te verminderen en heen en weer gerij te vermijden. De parkeergarages zijn dan wel kostendekkend en bovendien winstgevend omdat ze een veel betere bezettingsgraad zullen hebben.
6. Er wordt maximaal gebruik gemaakt van moderne digitale middelen om de kosten zo laag mogelijk te houden, de handhaving te vereenvoudigen en fraude tegen te gaan. Aangesloten wordt bij landelijke digitale betaalmogelijkheden zoals Parkline en parkeren met kenteken. Bijvullen van de meter om meer goedkope eerste uren te krijgen, kan zo heel eenvoudig verhinderd worden.

7. Uiteraard wordt dit beleid gehandhaafd; de kosten en baten daarvan moeten gesaldeerd worden met de overige kosten van dit systeem zodat het geheel kosten neutraal is.
8. Als de Gemeente geld te kort komt zijn er veel betere mogelijkheden:
 - a. laat alle inwoners EUR 10,= EUR 40,= p.p. meer betalen via de OZB
 - b. laat alle Haarlemse inwoners/automobilisten via de provinciale opslag een vast bedrag aan opcenten betalen bij de motorrijtuigenbelasting
 - c. Misschien wat efficiënter werken en bezuinigen.
Maar laat parkeerbeleid s.v.p. parkeer beleid zijn en geen verkapte belastingheffing. Dat wringt per definitie, omdat daardoor steeds beleid ondergeschikt wordt gemaakt aan de parkeerinkomsten.

Interessant is dat het voorstel van de Groen Links wethouder t.a.v. de 400 uur voor bezoekers, waar m.i. slechts deels terecht heel veel heibel over is, ongeveer met dit plan overeenkomt; maar voor de rest zullen de regels totaal verschillen met de huidige voorstellen. Dat komt omdat dit plan een radicaal parkeer**beleid** is zonder compromissen en het plan van de Gemeente helaas meer een compromis is van vele voorstelletjes en ideetjes en zelfs meer een belastingplan lijkt te zijn.

Voor detailcommentaar op de 15 maatregelen verwijs ik u naar de bijlage.

Jan G.M. van der Zanden
Lorentzplein 30
2012 HJ Haarlem
06-10-945120
V. 2/6/2016