

# Parkeren Haarlem De Maatregelen met detail commentaar

**De maatregelen:** (Bron <http://www.haarlemparkeert.nl/gevolgen-nieuw-parkeerbeleid/allemaatregelen/> )

## **Maatregel A – Digitalisering**

In de tijd van internet en smartphones moet het mogelijk zijn parkeerproducten op een moderne manier aan te schaffen. Door het digitaal maken van het parkeerproces kan het aanbod van producten eenvoudiger en efficiënter worden. Voorbeelden hiervan zijn moderne betaalmethoden bij parkeerautomaten en geautomatiseerde afgifte van vergunningen.

## **Maatregel B – Innovatieve producten**

Nieuwe ontwikkelingen kunnen ons helpen bij het verder verbeteren van de parkeerdienstverlening . Zo kunnen we in de toekomst wellicht naar een vrije parkeerplaats geleid worden, door gebruik te maken van een app voor de smartphone .

## **Maatregel C – Vereenvoudigen vergunningen aanbod en uitgiftecriteria**

In de huidige situatie is niet altijd duidelijk welk parkeerproduct nodig is. Door minder soorten vergunningen en duidelijke voorwaarden, moet het voor iedereen eenvoudiger worden om de juiste vergunning aan te vragen.

## **Maatregel D – Verbeteren bebording en markering**

Door het verbeteren van de bebording en markering op de weg moet het voor iedereen duidelijk zichtbaar zijn waar wel en waar niet geparkeerd mag worden.

**De Maatregelen A t/m D zijn toe te juichen. Toegevoegd moet worden dat door digitalisering ook eenvoudig maatregelen genomen kunnen en moeten worden tegen "bijvullen", dus meerdere keren gebruik maken van het lagere straatparkeertarief gedurende het 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> uur.**

**De bezwaren dat ouderen hier problemen mee hebben is ongeloofwaardig. Als je tegenwoordig auto rijdt, gebruik je ook een TomTom; dan moet je ook in staat zijn om digitaal je parkeerdiensten te activeren.**

**T.a.v. de jaartarieven voor vergunningen van bewoners moet het tarief voor de 1<sup>e</sup> vergunning op EUR 50 per jaar gesteld worden en voor de 2<sup>e</sup> vergunning op EUR 200 per jaar. Dit is nodig om een eind te maken aan de kruissubsidiering; inwoners betalen nu voor de garages van de stadsbezoekers.**

## **Maatregel 1 – Aanpassing bezoekersregeling**

De nieuwe bezoekersregeling beperkt het gebruik tot maximaal 400 uur per jaar. Elk uur kost € 0,25. Er zijn geen andere kosten aan verbonden. Huishoudens die weinig tot gemiddeld gebruik maken van de bezoekersregeling (tot 4 uur per week) zijn goedkoper uit dan met twee bezoekersvergunningen. Wordt de bezoekersregeling vaak gebruikt (tot 7,5 uur per week), dan is de regeling duurder dan de huidige bezoekersvergunningen.

**Het beperken van het saldo is een goed idee. Dat voorkomt misbruik voor permanent parkeren.**

**Voor Zone B bewoners dient een identieke bezoekersregeling te worden geïntroduceerd. Ook bezoekers kunnen dan kiezen om op straat of in de dichtstbijzijnde garage te parkeren.**

**Van belang is wel om zo mogelijk digitaal te regelen dat bezoekers niet in een bepaald patroon kunnen parkeren, zodat geen misbruik t.b.v. forensen kan worden gemaakt.**

**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<sup>e</sup> auto misbruik uitsluit.**

**Ideeën:**

- **bezoekuren op zaterdag en zondag gaan niet van het saldo af, dit kan wel misbruik door winkelend publiek met relaties tot bewoners opleveren. Forensen kunnen dit echter niet misbruiken.**
- **familieleden (en eventueel een bewezen aan huis oppas) kunnen op verzoek het parkeerrecht met de bewoner (tijdelijk) ruilen. Dat verhoogt in ieder geval niet de parkeerdruk.**
- **boven de 400 uur kan nog 200 a 400 uur extra voor EUR 0,50 per uur aangeschaft worden. Voor een part-time forens is dat dan helaas wel ook voldoende....**
- **meer?**

### **Maatregel 2 – Tariefsverhoging 2e vergunning**

Het tarief van de tweede vergunning wordt verhoogd met € 50. Is de tweede vergunning afgegeven voor een elektrische auto? Dan bedraagt de verhoging € 25.

**Hoewel niet gebaseerd op de kostprijs, blijkt uit de peiling van de mening van bewoners dat die vinden dat er een rem op meerdere vergunningen moet zitten. De 2<sup>e</sup> vergunning kan dus EUR 200 per jaar kosten; niet meer dan dat, teneinde kruissubsidie te vermijden. Vele inwoners kunnen helemaal geen afstand doen van hun 2<sup>e</sup> auto, omdat die noodzakelijk is voor hun werk. Het argument dat er meer vergunningen zijn afgegeven dan er plaatsen zijn is onzinnig; slechts 10% van de plaatsen betreft 2<sup>e</sup> vergunningen. De bulk van de overschrijding zit in de bezoekersvergunningen; en daar wordt in de nieuwe opzet een flinke beperking in aangebracht.**

**Korting op een E-auto is onzinnig, omdat uit diverse onderzoeken blijkt dat de meeste E-auto's van cradle-to-cradle meer CO2 en milieulast produceren dan de moderne zuinige benzine- en dieselauto's.**

### **Maatregel 3 – Afschaffen 3<sup>e</sup> vergunning**

Het is niet langer mogelijk om meer dan twee vergunningen aan te vragen in de wijken direct om het centrum.

**Vervelend voor twee-verdienende inwoners met kinderen die ook aan auto hebben; de vraag is of deze maatregel nodig is, als al het parkeren van het forensenverkeer volledig uit de wijken gebannen wordt. Gelet op de mening van een deel van de inwoners is het een aanvaardbare maatregel, maar gelet op het aantal van slechts 22 vergunningen is het kinnesinne om dit af te schaffen. Laat deze 22 inwoners dan EUR 400 per jaar voor hun vergunning betalen; als ze de auto dan toch houden, hebben ze die kennelijk hard nodig. Zeker in de Zones C komt door het hier voorgestelde beleid toch voldoende ruimte vrij.**

### **Maatregel 4 – Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning**

Het is niet langer mogelijk om zowel een bedrijfsvergunning als een bewonersvergunning aan te vragen voor hetzelfde adres.

**Dat lijkt een logische maatregel.**

**Het is zelfs de vraag of het wel verantwoord en nodig is om bedrijven nog steeds per 10 resp. 25 FTE een parkeervergunning te geven. Zouden juist deze bedrijven hun personeel niet moeten stimuleren om met het OV naar hun werk te komen en alleen in uitzonderingsgevallen (schilder- of autobedrijf) een vergunning moeten krijgen. Zeker in Zone B zou hier veel restrictiever mee omgegaan moeten worden. In Zone C is dit minder een probleem.**

### **Maatregel 5 – Bewoners naar de parkeergarage**

Inwoners van de wijken rondom het centrum krijgen de mogelijkheid om hun auto te parkeren in de parkeergarage. De jaarlijkse kosten hiervan zijn € 275 voor een midweekabonnement en € 350 voor een volledig abonnement.

**Veel logischer is het als bewoners, zonder extra kosten!, zouden mogen kiezen tussen parkeren op straat of in de dichtstbijzijnde garage. De meeste bewoners willen helemaal niet in een garage parkeren, tenzij ze om de hoek wonen. Dus is deze maatregel goed voor het straatbeeld, omdat een (waarschijnlijk zeer klein) deel van de bewonersauto's in de parkeergarages zal verdwijnen. Maar geef de bewoners op elk moment de vrije keuze.**

### **Maatregel 6 – Betaald parkeren op zondag in het centrum**

Betaald parkeren op zondagen wordt ingevoerd in het centrum (van 13.00 uur tot en met 23.00 uur). Voor de bewoners van het centrum komt er een bezoekersregeling, zodat zij wel hun bezoek kunnen blijven ontvangen. Jaarlijks beschikt men over 50 uur. Het tarief per uur bedraagt € 0,25.

**Volkomen logisch dat parkeren ook op zondag gereguleerd wordt. Een bezoekers regeling voor Centrum (Zone B) wordt nu node gemist. Het is onaanvaardbaar dat Zone B-bewoners niet ook 400 uur kunnen aanschaffen en ook meerdere bezoekers tegelijkertijd kunnen ontvangen. Om parkeerdruk in het centrum te verminderen zou de vergunning van Zone B-bewoners ook in de direct omliggende straten van Zone C geldig moeten zijn en niet alleen in Zone B. Het is niet nodig dat die vergunning in de hele Zone B geldig is; alleen in de dichtstbijzijnde straten is voldoende.**

#### **Maatregel 7 – Aanpassen parkeertijden vergunningengebied in wijken om het centrum**

Nu is het na 21.00 uur mogelijk om gratis te parkeren in de wijken rondom het centrum. Om parkeeroverlast 's avonds en 's nachts te verminderen, worden de venstertijden in het vergunningengebied aangepast van 21.00 uur naar 23.00 uur. Daarnaast is het niet langer mogelijk om op zondag na 13.00 uur gratis te parkeren in de woonwijken rondom het centrum.

**Logische maatregel. Kan zelfs tot 24.00 uur uitgebreid worden.**

#### **Maatregel 8- Voorkomen parkeeroverlast**

Door intensivering van de handhaving wil de gemeente de parkeeroverlast verminderen.

**Er wordt al intensief gecontroleerd, maar er mag best meer op de randen van de venstertijden gecontroleerd worden; dat gebeurt nu nauwelijks is de indruk.**

#### **Maatregel 9 – Parkeren op eigen terrein (POET)**

Indien men de gelegenheid heeft om te parkeren op eigen terrein is het niet langer mogelijk om een parkeervergunning voor het lagere, eerste tarief aan te vragen. In de binnenstad vervalt het recht op een parkeervergunning.

**Lijkt een kinnesinne regeling die geen zoden aan de dijk zet.**

#### **Maatregel 10 – Uitbreiding gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken**

Door de regels te vereenvoudigen is het straks mogelijk om per straat, aansluitend aan het vergunningengebied, vergunningen parkeren in te voeren. Ook de uitkomsten van parkeerdrukonderzoeken kunnen hier aanleiding toe geven.

**Dat is een welkome verbetering. Het is absurd (maar soms wel handig...) dat je nu als bewoner van het Lorentzplein wel in de Rozenstraat bij het station mag parkeren, maar niet in de Iordenstraat of Julianastraat e.o. Maar het belangrijkste van deze maatregel dient te zijn dat forensen en langdurige stadsbezoekers geweerd worden.**

**Maar de gemeente dient zich niet rijk te rekenen met hoge opbrengsten (EUR 338.000 !!); het jaartarief mag niet meer dan EUR 50 bedragen. En bezoekers moeten voor een laag tarief gefaciliteerd worden.**

#### **Maatregel 11 – Aanpassen parkeertarieven**

De tarieven voor het parkeren op straat gaan omhoog. In de binnenstad stijgen de tarieven van € 4,10 naar € 4,50. In de wijken om het centrum wijzigen de tarieven van € 2,75 naar € 3,25. De tarieven van de garages gaan **niet omhoog (die blijven dus circa EUR 2,80 per uur)**. Hierdoor is het goedkoper om de auto in de garages te parkeren, dan op straat in het centrum of in de wijken er direct om heen.

**Deze maatregel is volledig in strijd met de principiële uitgangspunten. Winkelstraten zijn voor kort winkelen, de bewoners en hun bezoekers en de bewonersstraten zijn uitsluitend voor bewoners en hun bezoekers. Daarom kunnen de 1<sup>e</sup> 2 uur in winkelstraten tijdens winkeltijden (en natuurlijk dan ook in de parkeergarages) EUR 2 per uur kosten. Daarna moet het tarief omhoog naar minimaal EUR 10,= per uur, bij voorkeur naar EUR 15,= per uur. Anders is het verschil met de parkeergarages (EUR 3,25 versus krap EUR 3,- per uur) veel te klein. Langdurig winkelend publiek en forensen horen niet op straat te staan. Dit tarief moet zowel voor het centrum als voor de omliggende wijken gelden, omdat anders het probleem verschoven wordt. Dit is een zeer principieel punt. Als dit niet gewijzigd wordt, lost het "nieuwe" parkeer beleid de huidige ergernis van de bewoners niet op. Bovendien blijft dan de zeer ongewenste kruissubsidie in stand, waarbij de inwoners betalen voor het garagebezoek van de bezoekers van de stad. Een volstrekt abjecte situatie.**

#### **Maatregel 12 – Aanleggen P+R terreinen**

De mogelijkheid om in de toekomst P+R terreinen aan te leggen zal in de Structuurvisie Openbare Ruimte verder worden uitgewerkt. Dit is wel een maatregel die kan bijdragen aan het verbeteren van de leefomgeving.

**Dit zal bij een consequent parkeerbeleid op zeer korte termijn noodzakelijk zijn. Immers, Schalkwijk zal in een groot transferium veranderen (wat het nu al is...) als er beter beleid voor de binnenstad e.o. komt. Daarom is deze maatregel veel te vrijblijvend geformuleerd.**

#### **Maatregel 13 – Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied**

Door in de wijken om het centrum heen betaald parkeren mogelijk te maken op de daarvoor aangewezen plekken (nu al meer dan 650) als ook in de rest van het gebied, is het mogelijk de ruimte flexibel te gebruiken. Bezoekers mogen overal in het gebied staan, maar ook bewoners mogen overal in de eigen zone parkeren (dus ook op ruim 650 plaatsen die nu voor betaald parkeren zijn gereserveerd). Het tarief overdag is hoger dan in de parkeergarages waardoor het alleen aantrekkelijk is voor mensen die echt in het gebied zelf moeten zijn om hier te parkeren. 's Avonds, wanneer de ruimte schaarser is dan overdag, zal een hoger tarief gelden (€ 6,50 per uur).

**De Gemeente moet dit invoeren (fiscaliseren) om de kosten van handhaving terug te krijgen i.p.v. die aan het Rijk af te dragen. Dus het principe is OK.**

**Maar: Als we nou zo tegen parkeren door forensen zijn, waarom wordt dit dan gefaciliteerd?** De wijken om het centrum heen worden zo gedegradeerd tot een groot Transferium. **Dit is een onzinnige zo niet perverse maatregel die strijdig is met de beleidsuitgangspunten.** Voor de omliggende wijken dient parkeren de hele dag EUR 10,= a EUR 15,= per uur te kosten m.u.v. bewoners en hun bezoekers; alleen dan wordt onnodige parkeerdruk principieel vermeden. De voorgestelde maatregel is dus OK, maar dan wel met een veel hoger (prohibitief) tarief. Zowel overdag als in de avond. Als compromis zou overdag nog EUR 6,50 per uur gevraagd kunnen worden; maar in de avond moet het beslist minimaal EUR 10 per uur kosten. In combinatie met een goede bezoekersregeling is dit voor de inwoners van die wijken nauwelijks een obstakel, integendeel: het is dan een zegen.

#### **Maatregel 14 – Wachtlijsten invoeren**

Door het invoeren van wachtlijsten bij nieuwe aanvragen voor een vergunning in het centrum en een tweede vergunning in de wijken om het centrum heen, is het mogelijk de parkeerdruk te verlagen.

**Dit is een maatregel die vooral de bewoners treft. Daarom is die principieel onjuist. Door Maatregel 13 fundamenteel te wijzigen, is deze wachttijd bovendien helemaal niet nodig. Integendeel, er zal heel veel ruimte vrijkomen in de wijken.**

#### **Maatregel 15 – Tariefsverlaging 1<sup>e</sup> vergunning**

Voor alle bewoners wordt de eerste vergunning € 10 goedkoper. Voor bezitters van een elektrische auto bedraagt de verlaging € 20.

**Dit is echt een onzinnige maatregel. De 1e vergunning kost voor Zone-B nu circa EUR 200,=, niet EUR 10 te veel, maar veel te veel. Alle 1e vergunningen, ook in Schalkwijk, waar dit nodig zal zijn, moeten circa**

**EUR 50 per jaar gaan kosten, de kostprijs dus. Dit om de kruissubsidie te beëindigen.**

## **Extra te nemen maatregelen:**

### **Maatregel 16 – Tariefsverhoging Parkeergaragetarieven**

Om de parkeergarages kostendekkend te maken en een verschuiving van inkomsten van straatparkeren naar garageparkeren te realiseren worden de tarieven in de **parkeergarages** Centrum als volgt gewijzigd:

- tarief 1<sup>e</sup> + 2<sup>e</sup> uur tijdens winkeltijden: EUR 2,= per uur
- vervolgtarief: Circa EUR 4,50 per uur (is nu circa EUR 2,80 per uur)

### **Maatregel 17 – Beëindigen kruissubsidie door bewoners aan stadsbezoekers**

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!

<b>Parkeergarages (x EUR 1.000)</b>	
Inkomsten	8.768
Spaarnelanden	-4.058
Garagekosten	-5.684
<b>Verlies</b>	<b>-974</b>
<b>Straatparkeren</b>	
Bewoners vergunningen	3.216
Parkeermeters	5.178
Kosten	-207
<b>Winst</b>	<b>8.187</b>

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. Bovendien leidt het huidige beleid juist tot een veel te laag gebruik van de parkeergarages; het nieuwe beleid zal dit nog verergeren door Maatregel 13 en het slechts zeer beperkt verhogen van de straattarieven.

Dit rechtvaardigt dan ook volstrekt de door mij voorgestelde wijzigingen in de Maatregelen 13, waardoor naar verwachting het vergunningenparkeren en straatparkeren minder zal opleveren, maar waarbij het parkeergarage parkeren juist zeer aanzienlijk meer zal gaan opleveren.

Financiële wijzigingen:

Als gevolg van de gewijzigde voorstellen zullen de financiële consequenties naar globale schatting, wegens gebrek aan detail cijfers, als volgt luiden:

- verlaging tarieven vergunningen tot EUR 50 per jaar; → -/- 2,2 miljoen
- verlaging 1<sup>e</sup> 2 uur en verhoging vervolgtarief straatparkeren → -/- 1 miljoen

- verhoging garagetarieven (30%) + verschuiving parkeerpatroon van straat naar garages +/- verlaging tarieven 1<sup>e</sup> 2 uren → + 3,5 miljoen

Daarmee zijn deze voorstellen min of meer budget neutraal t.o.v. de voorstellen van de wethouder. Op basis van meer nauwkeurige aantallen (i.p.v. alleen de globale bedragen) kan bijstelling plaatsvinden en zo nodig het garagetarief verder verhoogd of ietsje verlaagd worden

### **Conclusie:**

Met deze voorstellen worden op basis van de beleidsuitgangspunten consequente en radicale maatregelen genomen, die zorgen dat de ergernis van bewoners (wel betalen en nog steeds geen parkeerplek hebben) worden weggenomen. Parkeren door forensen wordt afgeremd dan wel verplaatst naar de garages. Er vindt een kosten verschuiving plaats van bewoners naar voornamelijk langdurig verblijvende forensen en uitgaanspubliek, doordat vergunningen goedkoper worden, garageparkeren duurder en langdurig parkeren zowel uit de winkel- als woonwijken wordt verbannen. Bezoekers van bewoners krijgen weer de ruimte.

Het is aanvechtbaar dat de gemeente op deze wijze nog steeds circa EUR 6 miljoen netto inkomsten overhoudt aan het parkeerbeleid. Dat vergt echter een andere discussie binnen de gemeente die buiten de scope van deze notitie valt. Inkomsten zouden bijvoorbeeld verhoogd kunnen worden door provinciale opcenten op de Motorrijtuigenbelasting van alle Haarlemmers of verhoging van de OZB. Maar mogelijk nog veel beter is om zakelijker met de vele uitgaven om te gaan (zoals de ellende rondom het Stationsplein...).

Bron: <http://www.haarlemparkeert.nl/feiten-en-cijfers/subpagina-2/de-baten-en-lasten-van-parkeren/> 22 mei 2016

*Haarlem, 2 juni 2016*

*Jan G.M. van der Zanden*