

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 digitale handhaving niet mogelijk.

Met dit aparte project, waarvoor de gemeenteraad inmiddels een krediet heeft verstrekt, 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.

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. Ook wordt overwogen deze applicatie in eigen beheer te ontwikkelen. Hierbij moet ook de moderne bezoekersregeling worden ingekocht of ontwikkeld.

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.

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.

Voorbeelden van innovatieve producten die gedurende het proces met betrekking tot moderniseren van parkeren reeds zijn ingevoerd zijn:

- Een parkeerapp waarmee het voor ondernemers mogelijk is om digitaal (een deel van) de parkeerkosten van hun klanten voor hun rekening te nemen, is in juli 2016 geïntroduceerd. Ook kan de ondernemer als service de parkeerkosten al door de klant laten voldoen bij het afrekenen bij de ondernemer zelf.
- Met ingang van 1 november 2016 is het mogelijk om in alle parkeergarages in Haarlem te betalen per minuut.

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 vereenvoudiging vergunningenaanbod.

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.

Bijlage vereenvoudigen vergunningenaanbod

Doelgroep	Specificatie	Uitgiftecriteria
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
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
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 ² volgens huur of koopverklaring Aftrek van POET-plaatsen
Bezoekers		Benutten uren van bewoner met recht en tegoed

De huidige parkeervergunning die kan worden aangevraagd voor sociaal-maatschappelijke functies blijft bestaan. Iedereen die in Haarlem een medische praktijk heeft of werkt voor een welzijnsorganisatie, heeft de mogelijkheid om een parkeervergunning voor de hele stad (zone A) aan te vragen. De vergunning wordt alleen op kenteken verstrekt.

In aanmerking komen onder anderen:

Huisartsen
Wijkverpleegkundigen
Verloskundigen
Fysiotherapeuten
Welzijnsorganisaties

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. **Daarnaast is een betere bebording gewenst voor een goede verwijzing naar de parkeergarages.**

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).
 - **Bebording vindbaarheid en zichtbaarheid parkeergarages niet altijd duidelijk.**

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.
- **Duidelijke verwijzing naar parkeerautomaten na verdunning.**
- 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.
- **Betere vindbaarheid garages.**

MAATREGEL 1

Aanpassing bezoekersregeling zone C

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 **en op zondag** 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^e of 3^e 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.
- **Basisbundel van €25 uit te breiden met nog 4 extra bundels van € 25.**
- **Maximale bundel €125 per jaar.**
- **Tarief maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur € 0,12 per uur, per auto.**
- **Tarief avonden en weekend € 0,25 per uur, per auto.**
- **Afname in blokken van 15 minuten.**
- Meerdere voertuigen kunnen tegelijk worden aangemeld.
- Het eventueel overgebleven saldo gaat mee naar het nieuwe jaar en kan worden aangevuld tot een maximaal **saldo van € 125.**
- **Telefonische aanmelding via servicedesk** voor Haarlemmers zonder PC of smartphone. **Bij plaatsing van parkeerautomaten in de woonwijken, ook aanmelden van bezoek mogelijk maken via parkeerautomaten bijvoorbeeld door middel van het invoeren of inscannen van een unieke code en een kenteken.**
- **Uren tbv mantelzorg vallen binnen de bundel. Wel wordt bij de uitwerking van de maatregel onderzocht of een restitutie mogelijk is, indien men voldoet aan daaraan gekoppelde randvoorwaarden.**

Hoe geregeld in andere steden?

In steden met een vergelijkbare regeling ligt het aantal uur om bezoek te kunnen ontvangen rond de 400 uur. Uit ervaring in andere steden blijkt dat het gemiddelde verbruik per huishouden op ca. 200 uur ligt. 90 tot 95 % van de gebruikers komt niet tot het maximaal aantal beschikbare uren. 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^e vergunning.

Verwachte financiële gevolgen

In Zone C bevinden zich 17.402 woonadressen. Uitgangspunt voor de berekeningen is dat 80 procent van deze adressen gebruik gaat maken van de bezoekersregeling (13.922). Daarnaast is ervan uitgegaan dat er op jaarbasis gemiddeld 200 uur wordt gebruikt. **Van deze 200 uur is de inschatting dat 75 procent wordt gebruikt in de avonden en weekeinden tegen een tarief van € 0,25. De overige 25 procent van de bezoekersregeling zal worden gebruikt tegen een tarief van € 0,12.** Tenslotte zijn, om te kunnen komen tot de nieuwe opbrengst, de huidige kosten en opbrengsten van de bezoekersschijf verrekend. Opbrengst per saldo € **148.000**

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 en bij intensief gebruik duurder.
- Uitwijkgedrag naar straten die grenzen aan zone C.

MAATREGEL 2

Tariefsverhoging 2^e 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 € 50 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 1221 tweede vergunningen afgegeven in zone C. Een verhoging van het tarief met € 50 geeft in eerste instantie een opbrengst van € 61.000. Echter, het daadwerkelijke financiële gevolg is afhankelijk van het aantal vergunninghouders dat afstand doet van de tweede vergunning vanwege de verhoging. **In de berekeningen is er van uit gegaan dat 5 % van de huidige bezitters afstand doet van de tweede vergunning. De geschatte opbrengst is € 38.000**

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.

MAATREGEL 3

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 22 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^e vergunning in zone C met gebruikmaking van een uitsterfregeling.
- Bezitters van meer dan 2 vergunningen kunnen gewoon gebruik blijven maken van deze vergunningen. Echter, zodra een vergunning wordt opgezegd voor de derde/vierde auto, bijvoorbeeld vanwege verhuizing naar buiten het vergunningengebied, komt de vergunning te vervallen.

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 22 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).

MAATREGEL 4

Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning

Aanleiding

Meerdere 1^e vergunningen op een adres van bewoner/ondernemer.

Situatie nu

- Bewoners kunnen zowel als bewoner en als ondernemer een 1^e 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^e bewonersvergunning en daarom een aantrekkelijke optie voor de 2^e auto.

Omschrijving maatregel

- Duidelijke scheiding tussen bewoners- en bedrijfsvergunning waarbij de bestemming van het adres leidend is (woon of bedrijf):
 - Woonadres (heeft volgens gemeentelijke registratie in ieder geval een woonbestemming): alleen een bewonersvergunning, ook al is daar ook een bedrijf gevestigd.
 - Bedrijfspan (heeft volgens gemeentelijke registratie geen woonbestemming maar wel een vorm van een bedrijfsbestemming): 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 ervan af of de ondernemer en bewoner verschillende personen zijn. Zo ja, dan zijn beide vergunningen mogelijk per afzonderlijk adres.

Beoogd effect

- Beperkte reductie van het aantal 1^e 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: -/- € 17.000,-

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 5

Bewoners naar de parkeergarage

Aanleiding

Structurele ruimte in parkeergarages gebruiken voor bewoners **van zone C** om zo de parkeerdruk op straat te verlichten.

Pilot van 2 jaar, om ruimte in de parkeergarages tijdens daluren beschikbaar stellen voor bewoners van de binnenstad.

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^e) bewonersvergunning.
- Er is een structurele onderbezetting in de parkeergarages De Dreef en De Cronjé.
- **In de garages Houtplein, Station, Raaks en De Kamp is geen structurele onderbezetting, maar is er tijdens de daluren (vooral 's avonds en 's nachts) wel ruimte beschikbaar.**
- **In parkeergarage de Appelaar is geen ruimte beschikbaar voor bewoners.**

Omschrijving maatregel

Het gebruik van de parkeergarages De Dreef en De Cronjé stimuleren door het aanbieden van extra bewonersabonnementen aan bewoners **in zone C in plaats van een parkeervergunning.**

- 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.
- **De kosten van een parkeerabonnement zijn gelijk aan de kosten van een vergunning op straat.**
- **Een parkeerabonnement komt in de plaats van een vergunning op straat.**

Het beschikbaar stellen van parkeerplekken in de daluren aan bewoners van de binnenstad (zone B) in de overige parkeergarages, met uitzondering van De Appelaar.

- De gemeente stelt hiervoor de volgende plaatsen beschikbaar:
 - 50 plekken in garage Houtplein (uitgezonderd zaterdag en zondag tussen 9.00 - 18.00 uur).
 - 75 plekken in garage Stationsplein (uitgezonderd zaterdag en zondag tussen 9.00 - 18.00 uur).
 - 25 plekken in garage De Kamp (maandag tot en met vrijdag tussen 18.00 - 9.00 uur en zondag tussen 18.00 en 9.00 uur).
 - 75 plekken in garage De Raaks (maandag tot en met vrijdag tussen 18.00 – 9.00 uur en zondag tussen 18.00 - 9.00 uur).
- **Bewoners van de binnenstad (zone B) kunnen kiezen tussen de huidige bestaande vergunning waarmee ze op straat kunnen parkeren of voor een vergunning op straat inclusief de mogelijkheid om, gedurende de daluren, in een specifieke parkeergarage te parkeren.**
- **De kosten van een parkeerabonnement incl. parkeren in een specifieke parkeergarage gedurende de daluren is naar verwachting ca € 50 duurder (overeenkomstig de extra kosten) dan alleen een vergunning voor het parkeren op straat.**
- **Indien bewoners buiten de daltijden nog gebruik maken van de parkeergarage, geldt hiervoor het reguliere garagetarief.**

Beoogd effect

- **Verschuiving van 225 auto's van de straat naar de parkeergarages in de gebieden rondom de binnenstad (zone C).**
- **Verschuiving van maximaal 225 auto's van de straat naar de parkeergarages in de daluren in de binnenstad (Zone B).**
- **Verlichting van de parkeerdruk op straat zowel in zone C als in de binnenstad.**

Voordelen

- Minder auto's op straat zodat meer auto's makkelijker een parkeerplek kunnen vinden.
- Meer ruimte op straat: aantrekkelijke openbare ruimte.
- Betere verdeling parkeren op straat en in garages.

Kanttekening

Na afloop van de pilot zal een evaluatie plaatsvinden. Afhankelijk van de uitkomst hiervan zal bepaald worden of deze regeling in de huidige vorm kan worden doorgezet en zo ja, of de regeling aanpassing behoeft. Mochten tussentijdse aanpassingen noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld het aanpassen van de daluren, dan moet dat, na goede communicatie aan de gebruikers, mogelijk zijn.

MAATREGEL 6

Betaald parkeren op zondag

Aanleiding

Op zondag is het parkeren in de binnenstad (Zone B) 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

Betaald parkeren op zondag met bezoekersregeling conform zone C.

- Invoeren van betaald parkeren op zondag vanaf 13.00 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.
- Een bezoekersregeling op straat voor bewoners van zone B alleen voor op zondag **en op maandag t/m vrijdag tussen 9.00 – 17.00 uur.**
- **Maximale bundel voor Zone B van € 25,00 per jaar.**
- **Tarief maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur € 0,12 per uur, per auto.**
- **Tarief zondag € 0,25 per uur, per auto.**

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.
- Opbrengst per saldo € **194.000.**

Voordelen

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

Nadelen

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

MAATREGEL 7

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 13.00 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^e 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 8

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) € 100.000 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.

MAATREGEL 9

Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Aanleiding

Het beschikken over eigen parkeergelegenheid is ook nu al in de verordening genoemd als een beperking voor het krijgen van een eerste vergunning op straat. Hier is echter alleen uitvoering aan gegeven bij nieuwbouwlocaties.

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^e 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^e 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^e en 2^e vergunning vervalt van ca € 32.000.

Voordelen

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

Nadelen

- Bewoners die eerder afzagen van het kopen van een parkeerplek 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.

MAATREGEL 10

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.
- **Uitbreiding van het gereguleerde gebied vindt alleen plaats indien er sprake is van aansluiting op een al geldend regime of als er sprake is van een nieuw gebied met een eigen problematiek.**
- **Bewoners kunnen zelf om een enquête vragen.**
- Bij een parkeerdruk van meer dan 85 procent bestaat de mogelijkheid om **als gemeente** een enquête uit te zetten onder de bewoners.
- **Gereguleerd parkeren wordt alleen maar ingevoerd indien meer dan de helft van de respondenten van een enquête hier voorstander van is.**
- **Alleen bij nieuwbouwlocaties kan het college besluiten dat voor de nieuw te bouwen woningen een parkeerregime gaat gelden.**
- **Instellen van een aparte zone (zie figuur 1) met aangepast tariefstelsel voor buitenring van Haarlem (zie kaartje). In 2010 zijn de eindgrenzen van zone C ingesteld. Indien het gereguleerd gebied zich verder verspreidt (zoals bij De Entree) geldt hier een andere zone. Qua regelgeving sluit deze aan bij Zone C, maar deze nieuwe zone kent zijn eigen (lagere) tariefstelling.**

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) € 309.000.

Voordelen

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

Nadelen

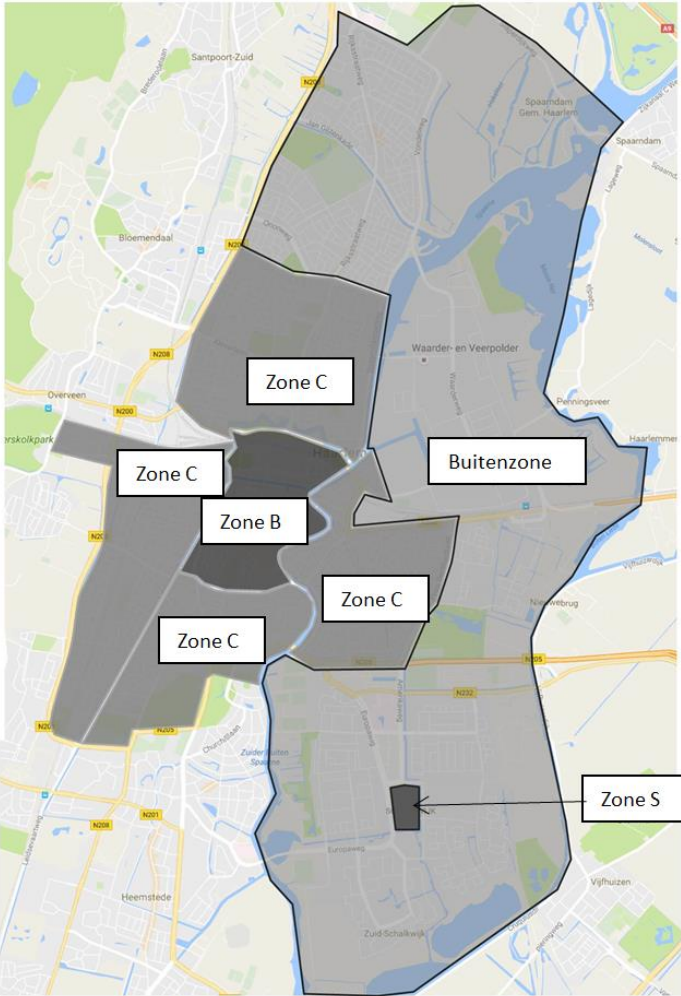
Kans op verdere opschuiving van de verdringing naar aangrenzende gratis gebieden.

Kanttekening

Het is belangrijk dat er op korte termijn nagedacht wordt over het parkeren bij nieuwbouw van woningen of voorzieningen. **Dit ook om parkeeroverlast in de bestaande omgeving te voorkomen.** 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.

Figuur 1: kaart buitenzone Haarlem



MAATREGEL 11

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 **de** tarieven in parkeergarages **gelijk te houden** (zie bijlage tarievenstel).
- **Invoeren stop en shop: Bij de winkelstrips Cronje, Kleverparkweg en Zijlweg wordt het parkeertarief voor het eerste half uur verlaagd tot € 0,50. Indien toch langer gebruik wordt gemaakt van de parkeerplek, geldt het standaardtarief van € 3,25 per uur. Kort parkeren op specifiek aangewezen plekken, stimuleert de doorstroming van klanten ter plaatse, hetgeen bijdraagt aan een goed ondernemersklimaat.**
- Ontmoedigen van parkeren op straat door hogere tarieven op straat (zie bijlage Parkeertarieven).

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).
- Geschatte extra inkomsten € **376.000**.

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.

Bijlage Parkeertarieven

Vergunningen

	Tarief 2017	Tarief Modernisering
1 ^e vergunning zone B	€ 204,60	€ 183,40
1 ^e vergunning zone C	€ 120,20	€ 99,00
2 ^e vergunning zone C	€ 326,64	€ 376,64

NB: wijzigingen van vergunning tarieven zullen pas in 2018 in gaan.

Straatparkeren

	Tarief 2017	Tarief Modernisering
Zone B (binnenstad /centrum)	€ 4,20	€ 4,50
Zone C en D	€ 2,80	€ 3,25

Parkeergarages

	Tarief 2017	Tarief Modernisering
Dreef, Houtplein, Raaks, Station, Kamp en Appelaar	€ 2,98	€ 2,98
De Cronjé	€ 1,38	€ 1,38

MAATREGEL 12

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 is er één specifieke parkeerlocatie aan de rand van de stad waar bewoners en toeristen kunnen parkeren (Station Spaarnwoude).
- 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).
- **Onderzoeken of reeds bestaande parkeerterreinen in de omgeving van Haarlem gebruikt kunnen worden als P+R.**
- 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 **onderzoek**, invoering en eventuele uitvoering van deze maatregel een eigen proces kennen buiten het programma Moderniseren Parkeren om.

MAATREGEL 13

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 in zone C 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.
- **Alleen bij de winkelstrips Cronje, Kleverpark en Zijlweg en bij het knooppunt sociale functies aan de Van Oosten de Bruijenstraat blijven in totaal circa 140 parkeerplaatsen tijdens winkeltijden (ma t/m za) alleen beschikbaar voor bezoekers van de stad (zie figuur 2,3 en 4). Alle overige parkeerplekken die nu in zone C overdag niet gebruikt mogen worden door bewoners en hun bezoek, maar speciaal gereserveerd zijn voor bezoekers van de stad, kunnen straks door iedereen gebruikt worden.**
- **Betaald parkeren met parkeerduurbepering op bepaalde locaties in zone C.**
- **Het tarief, ook in de avonduren en de weekeinden, gelijk houden aan het voorgestelde tarief op straat (€3,25 per uur).**
- **Buiten de daluren (daluren = maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur) gaan werken met een parkeerduurbepering. Dit houdt in dat in de aangewezen gebieden (zie figuur 5 t/m 9) en gedurende de bedoelde tijdsvakken parkeren mogelijk is, maar met een maximale tijdsduur van 1 uur.**
- Hierdoor blijft flexibel gebruik van de ruimte mogelijk, maar er zal in de avonduren en weekenden 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.

Hoe geregeld in andere steden?

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

Beoogd effect

- Extra inkomsten door kortparkeren.
- Betere spreiding van de parkeerdruk over de hele stad en in de verschillende tijdvakken.
- Nieuwe automaten nodig: geschat circa 50 stuks.
- De kosten voor handhaving worden gedekt door de opbrengsten van de naheffingen.
- Geschatte extra inkomsten €543.000

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.

Figuur 5, 6, 7 en 8: kaart parkeerduurbeperking Leidsebuurt, Burgwal, ten noorden van station en zuidzijde binnenstad



Figuur 9: kaart maatwerk betaald parkeren en parkeerduurbeperking Van Oosten de Bruijnstraat



MAATREGEL 14

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 procent van de beschikbare parkeerruimte bedoeld is voor vergunninghouders. Dit is als ontwerp al wel aan de hoge kant maar hiermee wordt wel zoveel mogelijk tegemoetgekomen aan de belangen van de bewoners.
- **In zone C zal, vooralsnog, geen wachtlijst worden ingevoerd voor de eerste vergunning, maar alleen voor de tweede vergunning.**
- **In het centrum zal wel een wachtlijst worden ingevoerd voor de eerste vergunning.**
- **De wachtlijsten worden pas ingevuld als na invoering van de overige maatregelen blijkt dat meer dan 90 procent van de beschikbare parkeerruimte wordt gebruikt door vergunninghouders.**
- **De lengte van de wachtlijsten is afhankelijk van de parkeerdruk en kan dus per wijk/buurt verschillen.**
- **Wachtlijsten worden op buurtniveau ingevuld.**

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

- De bewoners die geen vergunning meer krijgen gaan op zoek naar alternatieve parkeermogelijkheden.

MAATREGEL 15

Tariefsverlaging 1^e vergunning

Aanleiding:

De 1e vergunning met €21,20 te verlagen.

Situatie nu

- Een 1^e vergunning kost in zone B (Centrum) € 204,60 per jaar; er worden in zone B geen 2^e vergunningen uitgegeven.
- In zone C (Schil) kost een 1^e vergunning € 120,20 per jaar. De 2^e 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 groter is dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen, is het nodig beperkende maatregelen te nemen. Deze beperking richt zich met name op de 2^e en 3^e bewonersvergunningen. Uitgangspunt is dat er per woonadres 1 vergunning beschikbaar moet zijn. Met de verlaging van het tarief voor de 1^e vergunning met € 21,20 wordt als het ware een nieuw evenwicht ingesteld. Je zou het kunnen beschouwen als een herverdeling van de lusten en de lasten. Na de wijziging kost een 1^e vergunning in het gebied rond de binnenstad (zone C) € 99 per jaar en in zone B € 183,40.

Autodelen:

Haarlem is één van de steden die goed scoort op het (particulier) autodelen. Door het tarief voor autodelers extra te verlagen wordt dit principe nog aantrekkelijker. De mogelijkheden hiertoe worden op dit moment onderzocht. Voorwaarde is wel dat een dergelijke korting/restitutie te automatiseren moet zijn. Voorkomen moet worden dat dit extra ambtelijke handeling vergt en daarmee juist extra geld kost. Op dit moment wordt onderzocht wat de mogelijkheden hiertoe zijn en op wat voor termijn de korting kan worden ingevoerd.

Hoe geregeld in andere steden?

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

De structurele minderopbrengst is € 268.000.

Voordelen

- Meevaller voor bewoners.