



Gemeente Haarlem
Het College van B&W
T.a.v. de Wethouder Duurzaamheid,
Mobiliteit, Beheer en Onderhoud
Mw. drs. C.Y. Sikkema
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Verzonden per email

C.c.

De Voorzitter en leden van de Commissie Beheer
Mw. J.A. Nupoort, programmamanager parkeren

Betreft : Reactie 22 Wijkraden en 3 Ondernemersverenigingen t.a.v. bijgesteld parkeerbeleid
Haarlem "Moderniseren Parkeren" d.d. 8 november 2016

Datum : Haarlem, 21 november 2016

Geacht College, geachte mevrouw Sikkema,

Hierbij bieden wij u namens 22 wijkraden en de 3 ondernemersverenigingen van Haarlem de reactie aan op uw bijgestelde parkeerplan d.d. 8 november jl.

In dat bijgestelde plan is een aantal, ook door ons voorgestelde, verbeteringen doorgevoerd. Daar zijn wij verheugd over.

Wij constateren echter ook, dat 19 essentiële onderdelen van ons Alternatieve Plan, zonder daarvoor een deugdelijke motivering te geven, in dit bijgestelde plan ontbreken. Deze onderdelen zijn belangrijk omdat ze van losse maatregelen een samenhangend beleid maken dat breed gedragen, eenduidig en toekomstbestendig is.

Wat wij nog meer betreuren is dat op 11 van deze 19 voorstellen zelfs geen enkele reactie, laat staan een toegezegde verantwoording is gekomen waarom die voorstellen zijn afgewezen (zie Bijlage 1).

Daarom brengen wij met klem nogmaals ons Alternatieve Plan + Addendum van juli jl. alsmede de Update van 15 november samen met deze Reactie onder uw aandacht in het vertrouwen dat u bereid bent om alsnog de essentiële onderdelen van dit Alternatieve Plan, dat zowel cijfermatig als financieel grondig is onderbouwd, over te nemen.

Wij menen dat alleen op die wijze voldaan kan worden aan de Parkeervisie 2013 en de door ons in juli jl. beschreven uitgangspunten en prioriteiten.

Deze reactie sluit uiteraard aan op ons Alternatieve Plan dat 22 Wijkraden op 15 juli jl. aan u hebben overhandigd en het Addendum van de 3 ondernemersverenigingen d.d. 17 juli jl., dat ook de steun kende van de Culturele Sector.

Wij zijn nog steeds van oordeel dat Haarlem het meest gebaat is bij een parkeerbeleid dat eenduidig en consequent is. Alleen dan kan Haarlem leefbaar, duurzaam, succesvol en veilig zijn en blijven voor bewoners, bedrijven en bezoekers. We moeten er voor zorgen dat de parkeerdruk hanteerbaar blijft, terwijl we gastvrij onze bezoekers moeten kunnen ontvangen.

Wij zijn van oordeel dat de wijkraden en ondernemersverenigingen in hun plan een eerlijke en rechtvaardige verdeling van lusten en lasten gepaard hebben aan een goed oog voor de ondernemersbelangen.

De maatregelen die in het nieuwe parkeerbeleid van het College zijn gepresenteerd, doen dat onzes inziens nog onvoldoende.

In de bijlage ontvangt u daarom onze reactie, waarin wij ons standpunt nader toelichten.

Wij vertrouwen er op dat u deze reactie zeer serieus in uw overwegingen zult meenemen, alvorens tot een definitief besluit te komen.

Hebt u er vragen over, dan is ondergetekende, samen met de wijkraden en ondernemersverenigingen uiteraard van harte bereid e.e.a. nader toe te lichten.

Hebt u het voornemen om af te wijken van deze reactie, dan zouden wij het zeer op prijs stellen, als u ons daarvan nu tevoren alsnog op de hoogte brengt en ons in staat stelt om daarover nog met u in gesprek te gaan.

Wij zien uw reactie met grote belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
namens:

- 22 wijkraden
- 3 ondernemersverenigingen in Haarlem



Ir. Jan G.M. van der Zanden
Initiatiefnemer

Lorentzplein 30
2012 HJ Haarlem
Tel. 06-10-945120
Tel. privé: 023-5321894
E-mail: info@JanvdZanden.nl

Bijlagen:

Geactualiseerde populaire samenvatting van het Alternatieve Plan
De Reactie met 3 bijlagen.

1. Checklist parkeerplan Wijkraden versus bijgesteld voorstel College B&W
2. Spreadsheet met financiële en cijfermatige onderbouwing van het alternatieve parkeerplan V1.2
3. Parkeerverordening Eindhoven

In de Reactie zijn links opgenomen naar

- het originele Alternatieve Plan d.d. 15 juli 2016,
- het Addendum d.d. 17 juli 2016,
- en de Update n.a.v. meetgegevens van de garages d.d. 15 november 2016,
- die in samenhang het Alternatieve Plan vormen

Alternatief Parkeer Beleid Moderniseren Parkeren

22 Wijkraden Haarlem en

3 Ondernemersverenigingen



**Van problemen Doorschuiven
naar
Compartimenteren en Oplossen**

Reactie op bijgesteld parkeerplan College B&W

Samenvatting Reactie

Op 8 november jl. heeft het College van B&W een bijgesteld parkeerplan vastgesteld en gepubliceerd om na advies van de Commissie Beheer op 24 november a.s. door de Gemeenteraad op 15 december a.s. te laten vaststellen.

In dat plan is een aantal, ook door ons voorgestelde, verbeteringen doorgevoerd.

Wij constateren ook dat de essentiële onderdelen van het Alternatieve Plan van 22 wijkraden, 3 ondernemersverenigingen en gesteund door de Culturele Sector, in dit bijgestelde plan ontbreken. Deze onderdelen zijn belangrijk omdat ze van losse maatregelen een samenhangend beleid maken dat breed gedragen, eenduidig en toekomstbestendig is.

Onzes inziens moeten de volgende punten daarom nog overgenomen worden:

1. Zone BB dient gedefinieerd te worden, zodat er een apart regime voor die zone kan komen, naast een regime voor de rest van de huidige Zone B. Er moeten 1.000 auto's uit deze zone permanent in de centrumgarages geparkeerd worden. Er blijken, op basis van metingen van de gemeente (zie Update Alternatief Parkeerplan d.d. 15 november), in de 5 centrum garages gemiddeld circa 750 plekken permanent, dus 7 x 24 uur, onbezet te zijn, inclusief de piekuren op koopavond en zaterdag! Alleen op enkele topdagen per jaar (grote evenementen) is de bezetting hoger.

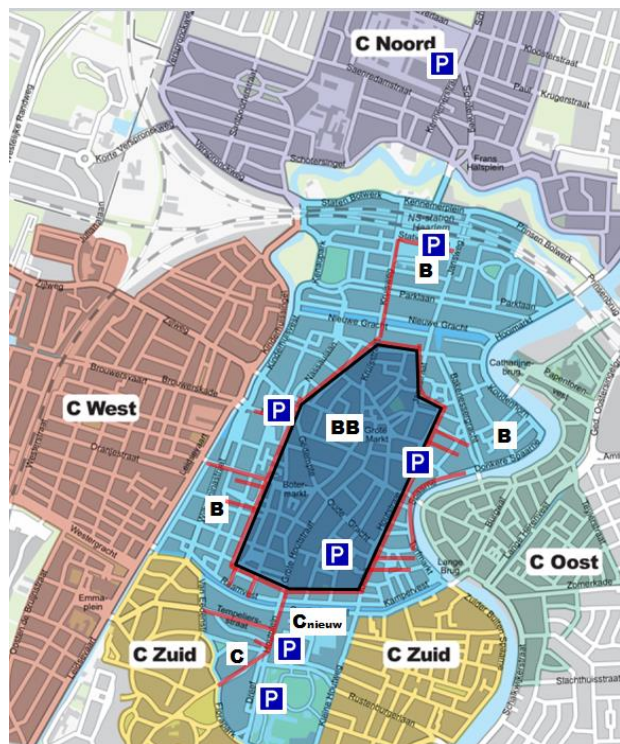
Dit impliceert dat de circa 700 auto's uit Zone BB die in het alternatieve plan verplicht naar de garages moeten verhuizen, inclusief hun circa 50 bezoekers, precies passen in de garages. Het oorspronkelijke alternatieve voorstel heeft een nog aanzienlijk groter haalbaarheidsgehalte dan aanvankelijk is verondersteld, omdat daarin was verondersteld dat deze verschuiving gedurende 6 uur per week tot problemen zou leiden; dat blijkt niet zo te zijn.

Door uitsluitend logische en consistente beleidsmaatregelen te nemen wordt als vanzelf ruim EUR 2 miljoen per jaar extra door de gemeente opgehaald en zelfs ruim EUR 800.000 meer dan in het voorstel van de gemeente zelf.

Wij hebben nog een alternatief overgangsvoorstel, dat sterk lijkt op het voorstel van de Centrumwijken, dat alleen voor nieuwe Zone BB bewoners een verplichting inhoudt. Op vrijwillige basis zullen daardoor naar verwachting vrijwel direct circa 450 auto's in de garages komen te staan en pas op veel langere termijn de beoogde 700.

Door dit concept:

- a. Komt een einde aan het elke avond rondjes rijden om een parkeerplekje te zoeken voor alle Zone B en BB bewoners.
- b. Kunnen alle Zone B en BB bewoners een fatsoenlijke bezoekersregeling krijgen.
- c. Kunnen alle Zone B en BB bewoners ook hun circa 200 2^e auto "legaliseren" en in de buurt parkeren.



- d. Komen op de 12 piekuren per week gemiddeld 170 plekken vrij op straat (dus stadsbezoekers hoeven ook niet meer "rondjes te rijden") en in de overige uren gemiddeld circa 325.
 - e. Dit leidt tot een veel aantrekkelijkere stad voor zowel alle bewoners met hun bezoekers als voor stadsbezoekers, met als enige "prijs", dat de Zone BB bewoners verleid c.q. gedwongen worden om met een zeer aantrekkelijke overgangsregeling hun plekje op straat in te ruilen voor een plekje in de 5 centrum garages.
 - f. De garages worden eindelijk goed gebruikt waar ze voor gebouwd zijn!
Kortom, een zeer ecologisch en economisch verantwoord concept, dat Haarlem letterlijk meer ruimte op straat gaat geven!
2. Voor Zone BB/B dient ook 400 bezoeken te kunnen worden aangeschaft en de beperkingen van zaterdag en in de avonden moeten worden opgeheven. De tarieven mogen hoger zijn dan in Zone C.
 3. Wachtlijsten worden als ultimo remedium nu niet ingevoerd en blijven de competentie van de Gemeenteraad, zodat inspreken door burgers bij invoeren mogelijk blijft.
 4. Zone C dreigt met het voorstel van het College toch een "afvoerputje" van parkeeroverlast vanuit het Centrum te worden. De begrote opbrengst van EUR 544.000 dient grotendeels geschrapt te worden. Wij willen dat in Zone C 7 x 24 uur maximaal slechts 1 uur betaald geparkeerd mag worden; dit moet zeker gelden in de direct naast Zone B gelegen buurten, zoals Frans Hals, Burgwal en Welgelegen en dient fraudebestendig gerealiseerd te worden.
 5. Wij willen geen uitbreiding van vergunningengebieden, te meer omdat het niet nodig is als consequent het parkeren gecompartmenteerd wordt.
 6. Wij willen automatisch vervangende parkeervoorzieningen voor centrumbewoners gedurende de periode dat er evenementen in hun woonstraten zijn.
 7. Wij willen dat de 2^e auto's in Zone C "gelegaliseerd" worden en de opbrengsten daarvan (circa EUR 840.000) mee begroot worden.

Daarnaast herhalen wij een aantal onderdelen met eenvoudig verbeterpotentieel, die door het College niet zijn overgenomen:

1. Concretere uitwerking van de toezeggingen van de verbetering van bebording, markeringen, communicatie, en het aanleggen van P+R terreinen.
2. De criteria voor een bedrijfsvergunning zijn nog te onduidelijk.
3. Wij pleiten voor behoud van de 3e vergunning in Zone C, wel tegen een hoger tarief.
4. P-gebiedjes in Zones B en C bij losse winkels, waar bewoners overdag niet met hun vergunning mogen parkeren moeten gemaakt/behouden blijven.
5. In Zone B (m.u.v. Zone BB dus) moet 's avonds, net als in Zone C, een parkeerbeperking van 1 uur ingevoerd worden.
6. Taartpunt Haarlem Zuid Zone B splitsen in een deel Zone BB en de rest overhevelen naar Zone C.

Vervolgens bevat onze reactie nog een aantal kanttekeningen:

- een bezoekersregeling van 1.000 uur kan fraudegevoelig zijn; was ons alternatief toch niet beter?
- wij pleiten voor meer prudentie bij innovatie en maatwerksoftware;
- wij hebben twijfels over het nut van de voorgestelde mogelijkheid om Zone C bewoners in de garages te laten parkeren en hebben een alternatief;
- wij hebben een kanttekening t.a.v. het beperkte integrale nuttige effect bij de voorgestelde mogelijkheid om Zone B bewoners in de daluren in de centrumgarages te laten parkeren.

Tenslotte hebben we enkele fundamentele opmerkingen bij de financiële paragraaf van het voorstel van het College:

1. Wij maken ernstige bezwaar tegen het feit dat de extra inkomsten van het "legaliseren" van de 2^e vergunningen in Zone C à circa EUR 840.000 niet zijn mee begroot.

2. Wij maken ernstig bezwaar tegen het opnemen van een inkomstenpost van EUR 544.000 wegens het parkeren door stadsbezoekers in Zone C; dat zijn dagelijks ruim 700 auto's. Zoveel stadsbezoekers horen daar niet volgens de principes van Parkeervisie 2013.
3. Wij pleiten voor het maken van een business case, om te toetsen of het plaatsen van zoveel geplande parkeermeters in Zone C wel economisch verantwoord is in de huidige tijd met parkeerapps en andere digitale mogelijkheden.
4. Bij enkele maatregelen worden de inkomsten van boetes/naheffingen ten onrechte niet mee begroot.
5. Bij 5 posten is nu een aanmerkelijk kleiner bedrag aan positief saldo begroot dan in het oorspronkelijke voorstel. Daarvoor is geen verklaring gegeven.

In onderstaande integrale reactie worden in detail deze bovenstaande punten toegelicht.

Leeswijzer/historie

1. Op 15 juli 2016 hebben 22 wijkraden een integraal Alternatief Parkeerplan ingediend in het kader van het inspreken bij het programma Moderniseren Parkeren.
2. Op 17 juli 2016 is een Addendum toegevoegd, waarin de 3 Haarlemse ondernemersverenigingen en de Culturele Sector hun steun uitspreken voor het Alternatieve Plan en nog enkele prioriteiten hebben toegevoegd.
3. Op 15 november 2016 is een Update toegevoegd aan het plan, omdat op grond van in oktober gepubliceerde parkeergegevens over de garages bleek, dat die garages veel leger stonden dan in het Alternatieve Plan was verondersteld. Daardoor is het haalbaarheidsgehalte van het Alternatieve Plan nog aanzienlijk verhoogd
4. Een verkorte populaire samenvatting (die op 21 november is geactualiseerd) en een Samenvatting zijn kort na 17 juli gepubliceerd.
5. Op 21 november 2016 is deze reactie gepubliceerd op het door de gemeente d.d. 8 november bijgestelde plan, nadat een aantal van de 22 deelnemende wijkraden vanaf 18 november op een concept van deze reactie hebben gereageerd. Deze reactie kan uiteraard niet los gezien worden van de hier boven genoemde eerder gepubliceerde rapporten en samenvattingen.
6. Het plan is onderbouwd met cijfers en financiële ramingen die in een recente geactualiseerde spreadsheet versie V1.2. staan.
7. Het complete Alternatieve Plan, het Addendum, de Update en het dossier met bijlagen (o.a. bezettingsgraad grafieken van de gemeente) is te lezen op:
<https://drive.google.com/drive/folders/0BydpdPUAvKZqLXlqb2JmT1Z3Y0U?usp=sharing>

*Haarlem, 21 november 2016, Ir. Jan G.M. van der Zanden, initiatiefnemer
Hebt u vragen of commentaar: uw reactie is welkom op info@janvdzanden.nl*

Reactie op het bijgestelde parkeerplan van het College van B&W

Op 8 november jl. heeft het College van B&W een bijgesteld parkeerplan vastgesteld en gepubliceerd om na advies van de Commissie Beheer op 24 november a.s. door de Gemeenteraad op 15 december a.s. te laten vaststellen.

Wij hebben geconstateerd dat het College op een aantal punten verbeteringen heeft aangebracht c.q. heeft overgenomen in de plannen (bijvoorbeeld de bezoekersregeling, mogelijkheid om in daluren centrumbewoners in garages te laten parkeren, verbeterde bewegwijzering en communicatie t.b.v. beter gebruik van de garages, en stop & shop parkeren). Wij tellen er in ons overzicht 15 van onze 42 voorstellen.

Helaas zijn de meest essentiële 19 onderdelen van ons plan niet overgenomen. En wat wij nog meer betreuren is dat op 11 van deze 19 voorstellen zelfs geen enkele reactie, laat staan een verantwoording is gekomen waarom dat voorstel is afgewezen (zie Bijlage 1). Onzes inziens heeft de gemeente daarmee niet voldaan aan haar toezegging om op alle reacties inhoudelijk in te gaan en verantwoording af te leggen wanneer daarvan wordt afgeweken.

Dit noopt ons een reactie te sturen op het huidige voorstel van het College.

Wij herhalen hier eerst, wellicht ten overvloede, de richtinggevende prioriteiten, die ten grondslag lagen aan ons Alternatieve Plan d.d. 15 juli 2016 met Addendum, en waarvan wij mogen veronderstellen dat het College het daarmee eens is. Immers daarop is geen reactie gekomen.

1. "goede bereikbaarheid en een betere parkeersituatie
2. en **daardoor** verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid!
3. zo veel als mogelijk **comparteren van parkeerproblemen**, d.w.z. parkeerproblemen moeten zo veel mogelijk binnen de eigen wijk worden opgelost, zodat ze **niet geëxporteerd** worden naar omliggende wijken. Dit is een zeer cruciaal, maar ook revolutionair en lastig uitgangspunt bij het ontwerp van alle maatregelen in dit alternatieve plan. Doordat dit toch gelukt is, lost het problemen bij de wortel op.
4. eenvoud en zo weinig mogelijk uitzonderingen en afwijkingen i.v.m. effectieve communicatie en handhaving
5. moderniseren als middel inzetten, en niet als doel.
6. de maatregelen moeten in 2017 EUR 1 miljoen opleveren; als maatregelen meer opleveren, wordt dat overschot primair gebruikt voor aanvullende parkeermaatregelen, zoals P+R terreinen en opzetten van Transferia; een eventueel dan nog resterend overschot wordt benut voor een bereikbaarheidsfonds. Hoewel dit strikt genomen geen parkeerissue is, accepteren wij deze randvoorwaarde omdat wij verwachten dat een plan dat hier niet aan voldoet onhaalbaar voor de Coalitiepartners is.
7. bewoners en hun bezoekers op de eerste plaats
8. winkelend publiek en het goede imago van Haarlem stimuleren; kort parkeren in de winkelstraten, niet te duur; lang parkeren in de garages, omdat het op straat dan (veel) te duur is.
9. toerisme en uitgaanspubliek in de avonden niet meer lang op straat maar in de garages of met het OV en ruimte maken voor de bewoners
10. forensen met het OV en anders in de garages, maar zeker niet op straat.
11. bij massa evenementen inzetten op OV, beschikbare en nieuwe Transferia; de stad kan massa's niet aan.
12. significant betere communicatie om voorgaande prioriteiten te bereiken
13. geleidelijk stoppen met kruissubsidies van bewoners naar de garages.

Deze prioriteiten komen overigens grotendeels uit de Parkeervisie 2013, waarvan het College ook nu stelt dat die visie nog steeds van toepassing is.

Onze reactie delen we op in 4 categorieën:

- A. Onderdelen die wij onaanvaardbaar vinden, omdat zij een goede oplossing en/of eerlijk/rechtvaardig delen van lusten en lasten in de weg staan en dus tegen de bovenstaande principes en die van de Parkeervisie 2013 ingaan.
- B. Onderdelen, waarbij met een kleine ingreep het voorstel aanmerkelijk kan worden verbeterd.

- C. Overige kanttekeningen.
- D. Reactie op de financiële paragraaf

De onderdelen die overeenkomstig onze plannen of intenties zijn aangepast noemen wij hier niet; in Bijlage 1 zijn die voor de volledigheid wel opgenomen.

A. Onaanvaardbare onderdelen

Definiëren van Zone BB en 1.000 auto's in de centrumgarages

1. Het meest fundamentele bezwaar tegen het nieuwe plan is dat het concept van onderscheid gaan maken tussen Zone B en Zone BB niet is overgenomen. Onderscheid ligt zo voor de hand. Zone BB is namelijk een zone, waarin door bewoners niet **kan** worden geparkeerd of waar i.v.m. intensive bewinkeling praktisch door bewoners niet **mag** worden geparkeerd. In de rest van de nieuwe Zone B is er op zich ruim voldoende parkeergelegenheid voor de eigen bewoners en voor de bezoekers van de enkele daar gevestigde winkels.
2. Juist dit onderscheid biedt daarom de mogelijkheid om parkeerproblemen op een logische manier te compartimenteren en definitief op te lossen.
3. Het College heeft dit plan niet overgenomen, omdat de garages te vol zouden staan. Uit de recente metingen van de gemeente zelf blijkt dit niet waar te zijn. Er moeten 695 auto's extra in de garages, terwijl er gemiddeld 7 x 24 uur 746 plaatsen in de garage onbezet blijven. Zie daartoe in meer detail ook de Update van het Alternatieve Plan d.d. 15 november 2016. De bezwaren tegen de aanpak van de gemeente zijn de volgende:
 - a. De straten in het centrum blijven steeds vollopen; ook de sympathiek ogende regeling dat Zone B bewoners in de daluren met bijbetaling in de centrum garages mogen staan verhindert niet dat zij in eerste instantie toch de straat het dichtst bij hun huis zullen proberen.
 - b. De garages blijven onderbenut.
 - c. Daardoor is het in deze denkwijze ook niet mogelijk om in Zone B een fatsoenlijke bezoekersregeling te geven en blijven 2^e auto's verbannen.
 - d. Gevolg hiervan is dat bezoekers voor bewoners en die 2^e auto's geparkeerd blijven worden in de zones buiten Zone C, daar overlast veroorzaken en uiteindelijk de gemeente argumenten geven om daar dan ook maar vergunningengebied van te maken. Dit is een ontwikkeling die door alle wijkraden als zeer ongewenst, maar ook als onnodig, wordt gezien.
4. Daarom is het van groot belang dat het Concept van Zone BB wordt ingevoerd en dat geleidelijk circa 700 extra auto's uit Zone BB in de garages worden geparkeerd.
5. De Centrumwijkraden, die het plan van de 22 wijkraden niet ondersteunden, pleiten in hun meest recente reactie ook voor aanzienlijk ruimere mogelijkheden om binnenstadbewoners (met korting) in de centrumgarages te laten parkeren. De bezwaren die de Centrumwijkraden hebben ingebracht tegen het verplichtende karakter van ons alternatieve plan kunnen gemakkelijk worden omzeild door de zeer geleidelijke overgangsregeling te hanteren, zoals eerder door ons is voorgesteld, en die er vrijwel zeker toe zal leiden dat binnen 2 jaar het streefcijfer van 700 op vrijwillige basis zal zijn bereikt. Er staan 250 bewoners op een wachtlijst, met een hoger tarief dan door ons is voorgesteld, die dus direct zouden overstappen. Wij pleiten voor een lager overgangstarief dan de centrumwijkraden hebben voorgesteld. Die overgangsregeling is financieel zonder probleem haalbaar, zoals in ons plan grondig is onderbouwd.
6. Het is ons bekend dat de centrumwijkraden geen voorstander van het verplichtende karakter van dit plan zijn.

Het College dient zich echter te realiseren dat de lusten en lasten eerlijk/rechtvaardig moeten worden verdeeld. Dit impliceert dat het niet aangaat om bewoners die hun auto's niet in hun eigen straten kunnen parkeren, hun auto's te laten parkeren op andere plaatsen in de stad en daar vervolgens parkeeroverlast te bezorgen zodat die overlast dan weer over de rest van de stad wordt uitgespreid.

De gemeente Eindhoven laat ook de hartje centrum bewoners een duurdere vergunning kopen

op 4 speciale parkeerterreinen zodat ze niet de omliggende wijken belasten.

Het is evenzo in het belang van alle andere wijken van Haarlem, met name voor de rest van Zone B en voor Zone C, maar vooral ook voor de Burgwal en de Amsterdamse buurt, dat parkeerproblemen binnen Zone BB resp. Zone B zelf opgelost worden en niet uitstralen naar de randgebieden.

7. De voordelen van het invoeren van dit onderdeel van het alternatieve plan zijn:
 - a. de totaal circa 1.000 Zone BB auto's gaan m.b.v. verleiding verplicht in de garages parkeren
 - b. door de week en vooral in de avonden circa 325 resp. in de piekuren 170 auto's minder op straat in de binnenstad en dus een veel grotere leefbaarheid. Zie voor de onderbouwing de Update d.d. 15 november 2016.
 - c. tijdens de piekuren 50% vervangingsbezetting door stadsbezoekers op straat die "dichtbij" hun winkel/shopping willen parkeren; op zich een minder gewenst effect, maar aantrekkelijk voor ondernemers en winkelpubliek dat dit weer mogelijk wordt omdat de bewoners van Zone BB niet meer op straat parkeren.
 - d. tijdens de rest van de week circa 5% vervangingsbezetting door stadsbezoekers. Dus het grootste deel van de week werkelijk veel legere straten (circa 325 auto's minder).
 - e. op reguliere piekuren (donderdagavond, zaterdag en zondag) wat meer stadsbezoekers die de mogelijkheid hebben om in de stad naar een parkeerplek te zoeken, voor zover ze niet correct naar de nog altijd leegstaande garages Cronjé en Dreef zijn doorverwezen.
 - f. de bezwaren tegen het plan bij pieken a.g.v. grote evenementen zijn goed oplosbaar, omdat een deel van de stadsbezoekers dankzij betere communicatie dan naar o.a. Transferia Vijfhuizen en Ikea/Waarderpolder uitwijkt.
 - g. geen enkele avond meer rondjes rijdende bewoners die naar een schaars plekje zoeken, omdat er 1.000 auto's (695 extra) zijn verdwenen in de garages.
 - h. een grote verlichting in Zone B, waar alleen nog de eigen bewoners parkeren en daar alleen overdag nog wat overloop van stadsbezoekers.
 - i. door de betere verdeling van parkeren op straat en in de garages kunnen zowel de Zone B als BB bewoners een fatsoenlijke bezoekersregeling van 400 uur ontvangen.
 - j. door de "opoffering" van 1.000 Zone BB bewoners om in de garages te parkeren met een gegarandeerd plekje, zullen de circa 2.633 Zone B bewoners en de nog veel meer bewoners van omliggende wijken een grote verlichting van hun parkeerdruk ondervinden.

Te beperkte parkeerrechten voor bezoekers van Zone B/BB bewoners

8. Inwoners van Zone BB/B krijgen slechts 200 uur bezoek en mogen dat niet in de avonden vanaf 17.00 uur en op zaterdag benutten. Dit is nog steeds een zeer klemmende en bezwaarlijke regeling. Omdat bewoners de weg kennen, zo blijkt uit talloze gesprekken, verwijzen velen hun bezoekers naar plekken binnen de stad zonder parkeervergunning. Begrijpelijk, maar onaanvaardbaar omdat de overlast van het Centrum zo geëxporteerd wordt naar de omliggende wijken.
Beperkingen in de avonden lijken te billijken omdat de straten dan vrij vol staan door de bewoners zelf; maar overigens vooral door de bewoners van Zone BB. Als het concept van Zone BB wordt ingevoerd is een beperking niet nodig, zoals uit de cijfers blijkt (zie bijlage spreadsheet V.1.2).
9. Wij vinden dat de Zone B en BB bewoners de eerder door ons voorgestelde regeling dienen te krijgen, waarvoor in de garages en op straat plaats is, mits het concept van Zone BB wordt doorgevoerd.
Dit betekent dat beide Zones 400 uur kunnen aanschaffen. Overigens tegen wat hogere tarieven dan nu zijn voorgesteld.
10. Een compromis zou nog kunnen zijn dat de bewoners 400 bezoeken kunnen aanschaffen, waarbij zij in de avond verplicht in de garages moeten staan.
Daarbij zou nog een onderscheid kunnen worden gemaakt dat Dreef en Cronjé EUR 0,12 per uur kosten en de overige garages EUR 0,25 per uur.

Geen Wachlijsten

11. Beargumenteerd wordt door het College dat er in Zone C 2,5 keer zo veel parkeerrechten zijn afgegeven dan er parkeerplaatsen zijn. Dat is de reden dat wachlijsten noodzakelijk zijn. Dit is echter een volkomen onjuiste voorstelling van zaken.
12. In Zone C zijn 13.308 plaatsen en 12.225 1^e, 2^e en bedrijfsvergunningen afgegeven (zie Figuur 1.). Er zijn daarnaast 19.396 bezoekersvergunningen afgegeven. We weten dat dit, vooral in Zone C West, niet past; ook dat blijkt uit het staatje (1% te veel in Zone C). Maar men leeft er nu mee en maakt het passend. In de nieuwe situatie tellen de bezoekersvergunningen uiteraard niet meer volwaardig mee, waardoor de situatie daar vrijwel zeker zal verbeteren (wij schatteen dat 20% van de 3.000 "illegale" auto's zullen verdwijnen. Daarom is het invoeren van wachlijsten in Zone C een zeer premature maatregel.
13. Het idee van wachlijsten vinden we onaanvaardbaar om twee redenen:
 - a. het is niet nodig omdat de garages half leeg staan
 - b. het verschuift parkeeroverlast naar omliggende wijken, omdat de meeste auto's toch voor bewoners noodzakelijk zijn.
14. Als toch besloten wordt om Zone BB niet in te voeren dan zullen wachlijsten mogelijk noodzakelijk blijken. Echter, dit moet wel een ultimo remedium zijn.

Zijn door het gemeentelijk apparaat werkelijk **eerst alle** mogelijkheden om wachlijsten te voorkomen benut?

De tekst in het voorstel biedt weinig houvast en laat wachlijsten ook afhangen van externe omstandigheden. Daarom achten wij het noodzakelijk dat het daadwerkelijk invoeren van wachlijsten een competentie van de Gemeenteraad blijft, zodat daarbij bewoners ook de mogelijkheid behouden om in te spreken zodat de Raad kan toetsen of dit paardenmiddel daadwerkelijk pas wordt ingezet als al het andere gefaald heeft.

Kengetallen uitgifte vergunningen en plaatsen							
	Centrum	Noord	Oost	Zuid	West	Zone C	Totaal
Adressen	9.040	5.346	2.869	3.069	6.937	18.221	27.261
Plaatsen	3.471	3.687	1.978	2.464	5.179	13.308	16.779
%	0,38	0,69	0,69	0,80	0,75		
Vergunningen 1e	2.873	2.588	1.283	1.601	4.314	9.786	12.659
vergunningen per adres	0,32	0,48	0,45	0,52	0,62	0,54	
vergunningen per plaats	0,83	0,70	0,65	0,65	0,83	0,74	
Sociaal Maatschappelijke vergunningen	296					-	296
2e vergunningen		314	156	256	489	1.215	1.215
2e / 1e vergunningen		0,12	0,12	0,16	0,11		
bedrijven vergunningen	481	362	160	284	418	1.224	1.705
bedrijven/adressen	0,05	0,07	0,06	0,09	0,06		
bedrijven/1e	0,17	0,14	0,12	0,18	0,10		
bezoekersvergunningen		5.161	2.869	3.475	7.891	19.396	19.396
bezoekers/1e		1,99	2,24	2,17	1,83		
Totaal vergunningen	3.650	3.264	1.599	2.141	5.221	12.225	15.875
Vergunningen/Plaatsen	1,05	0,89	0,81	0,87	1,01	0,92	
Geen echt opvallende kengetallen.							
Centrum heeft weinig plaatsen per adres, maar er worden ook weinig vergunningen per adres uitgegeven.							
In West zijn 1% meer vergunningen dan plaatsen, nog afgezien van de bezoekersvergunningen							
In Centrum is dat met 5% het geval, maar deels a.g.v. SM-vergunningen.							

Figuur 1. Parkeerplaatsen en Vergunningen. Bron: Moderniseren Parkeren Gemeente Haarlem

Betaald parkeren in belanghebbendengebied

15. De wijkraden hebben zich steeds op het standpunt gesteld dat Zone C niet moet worden gebruikt als overloop gebied voor Zone B. Dat is ook niet nodig, zolang de garages meestal half leeg staan!
16. Het college begroot echter voor dit gebied EUR 543.000 als extra inkomsten door het invoeren van betaald parkeren. Dat is omgerekend circa EUR 10.000 per week en bij gemiddeld 2 uur per auto per keer ruim 700 auto's per dag.
Wij vinden dat onaanvaardbaar, nog afgezien van het feit of dit een realistische schatting is van de gemeente. Op die wijze wordt Zone C het "afvoerputje" van het centrum, een situatie waarvoor vele wijkraden vreesden. Je wilt toch niet dat in de Iordenstraat of Welgelegenstraat overdag stadsbezoekers gaan parkeren?
Is het overigens niet meer waarschijnlijk dat Zone C als goedkopere uitwijk voor Zone B gebruikt wordt en dat de opbrengsten dus niet zullen stijgen, maar juist zullen dalen?
17. Wij vinden de gekozen oplossing om betaald parkeren in te voeren OK. Ook het niet prohibitieve tarief is OK.
18. Maar wij voorzien dat de regeling vooral in de direct om Zone B liggende Zone C wijken (zoals Frans Hals, Burgwal en Welgelegen) veel overlast gaat veroorzaken.
19. Het college onderkent dit ook en daarom is de regeling bedacht dat door de weeks vanaf 17.00 uur slechts 1 uur mag worden geparkeerd. In het weekend en overdag mogen die auto's kennelijk wel langdurig in Zone C gaan staan.
20. Wij willen dat het College deze inkomsten grotendeels schrapt en de aanzienlijk hogere inkomsten van de 2^e auto's in dit Zone C gebied voor lief neemt. Op die wijze wordt het principe "bewoners vóór stadsbezoekers" recht gedaan.
21. Daarom willen wij dat in Zone C op **alle** dagen en **alle** uren een regeling geldt om maximaal 1 uur betaald te parkeren.
22. Omdat wij weten dat een dergelijke regeling gemakkelijk omzeild kan worden met parkeerapps (met enkele swipes & clicks is de tijdsduur te verlengen), dringen wij er op aan dat die regeling echt zeer streng wordt bewaakt en dit type misbruik via parkeerapps op voorhand onmogelijk gemaakt wordt. Er moet bijvoorbeeld minimaal 2 uur onbetaalde tijd zitten van een bepaald kenteken tussen 2 periodes van 1 uur.

Geen uitbreiding van vergunningengebieden

23. Het College stelt nog steeds voor, zij het met meer restricties, om het uitbreiden van parkeerzones eenvoudiger te maken. Hiervoor wordt zelfs al EUR 309.000 ingeboekt, bijna 30% van de taakstelling. Dit betekent dat het College kennelijk meent dat er al concrete gebieden zijn waar dit daadwerkelijk geëffectueerd moet/kan/zal worden.

Waar verwacht het College dat deze inkomsten concreet worden gerealiseerd?

De wijkraden zijn daar mordicus tegen. Wij menen dat er eerst alles aan gedaan dient te worden om deze maatregel overbodig te maken, d.w.z. het compartimenteren van parkeerproblemen. En voorzover dit punt betrekking heeft op De Entree vinden de wijkraden, en met name Boerhaave, dat eerst met het Ziekenhuis moet worden overlegd om daar een regeling te treffen, waardoor personeel en bezoekers op eigen terrein worden opgevangen en niet meer de straat op worden gestuurd. Wij hebben dit voorgesteld, en het College heeft hier geen reactie of verantwoording over afgelegd in het nieuwe voorstel.

Voorziening voor Centrubewoners als er evenementen zijn

24. Wij vinden dat bewoners van straten waarin een evenement plaats vindt, automatisch een vervangende parkeerplaats (in een garage of eventueel in een andere Zone) gedurende het evenement moet worden aangeboden. Dit was ook al in ons plan opgenomen. Dat is eenvoudig dankzij digitale middelen te realiseren. Het College heeft hier in het geheel geen antwoord op gegeven. Deze maatregelen vloeit voort uit het principe "bewoners voor stadsbezoekers".

Legaliseren 2^e auto's in Zone C

25. Het is de gemeente genoegzaam bekend dat er in Zone C circa 3.000 auto's bij de RDW geregistreerd zijn, waarvoor geen vergunning is afgegeven. In ons plan zouden deze auto's "gelegaliseerd" worden, d.w.z. doordat de bezoekersregeling strenger wordt, worden de eigenaren van deze auto's gedwongen om "iets" met deze auto's te gaan doen c.q. alsnog een 2^e vergunning aan te vragen voor EUR 376,64 per jaar.
- In het nieuwe plan van het College kunnen deze auto's daadwerkelijk gelegaliseerd worden, omdat er niet direct een wachtlijst voor Zone C komt. Het College neemt hiervoor echter geen enkele inkomsten op. Sterker nog, het College voorziet nu nog maar EUR 38.000 inkomsten als gevolg van de tariefsverhoging van de 2^e vergunningen, waar dat in het oorspronkelijke plan, goed onderbouwd!, EUR 58.000 was. Wat denkt het College dan wat er gaat gebeuren? Worden die "illegale" 2^e auto's plots weggetoverd? En komen er nu veel minder 2^e vergunningen? Wij hebben hiervoor EUR 840.000 opgenomen, er van uitgaande dat 80% van de eigenaren een vergunning aanvraagt voor EUR 350,= (wij zijn voor een wat geleidelijkere verhoging van dit tarief voor 2^e auto's, omdat deze schok al zeer groot zal zijn. Het is zelfs te overwegen om het tarief aanvankelijk op EUR 325 te laten staan.). Wij veronderstellen dat 20% de auto weg doet of op een andere, waarschijnlijk ongewenste, plek gaat stallen; ook dat is een reden het tarief aanvankelijk zo laag mogelijk te houden.
- Wij menen dat hier sprake is van een ernstig verzuim in het plan, omdat het College in feite net doet of deze 2^e auto's niet bestaan, terwijl iedereen weet dat dit anders is. En bovendien gaat deze post meer dan 80% van de financiële taakstelling opleveren, hetgeen grote impact heeft op de financiële dimensie van het plan!
26. Gelet op het bovenstaande achten wij de volgende maatregelen vanuit het College absoluut noodzakelijk:
- de tariefsverhoging voor de 2^e vergunning wordt gematigd tot EUR 350 en nog beter nog even bevroren op EUR 325, omdat de schok voor de bewoners in Zone C op dit punt al enorm is;
 - de inkomsten van deze "legalisering" van 2^e auto's worden mee begroot.
27. Bij het motiveren van de tariefsverhoging 2^e vergunning stelt het College de stad Eindhoven als voorbeeld, alwaar een 2^e vergunning EUR 504 per jaar zou kosten.
- Echter, niets is minder waar!
28. In het Schil- en restgebied van Eindhoven kost een 2^e vergunning slechts EUR 88,80; dit is een gebied dat goed vergelijkbaar is met onze Zones C, maar deels zelfs ook met onze Zone B buiten het winkelhart. Het is ronduit misleidend om de tariefsverhoging op deze wijze voor te stellen.
29. Eindhoven levert overigens meer interessant vergelijkingsmateriaal!
30. In Eindhoven Centrum, een klein gebied, vergelijkbaar met onze Zone BB + B, kost een 1^e vergunning EUR 150 en de 2^e EUR 300; er zijn nog enkele centrum gebieden aangewezen met nog iets lagere tarieven. Opmerkelijk is dus, dat een 2^e vergunning hier gewoon mogelijk is. En dat de 1^e vergunning minimaal EUR 50 goedkoper is dan bij ons in Haarlem.
31. Alleen in hartje centrum kost de 1^e vergunning EUR 252 en de 2^e inderdaad EUR 504; dit gaat over 4 aangewezen parkeerterreintjes. Dit is enigszins vergelijkbaar met onze Zone BB, alleen is dit in Eindhoven een nog kleiner geconcentreerd gebied. Zie Bijlage 3 voor de parkeer verordening van Eindhoven.
32. Eindhoven is in feite een prachtig voorbeeld van een stad, waar gewerkt wordt met de 3 zones, die wij ook voorstellen:
- Hartje centrum, waar geen parkeerplaatsen aan de straat zijn, bij ons Zone BB, maar dan alleen de 4 grote winkelstraten.
 - Centrum, opgedeeld in enkele gedifferentieerde gebieden, waar wel parkeerplaatsen zijn, maar er ook garages en veel winkels zijn, bij ons de rest van Zone BB en een deel van Zone B
 - Schil- en restgebieden, vergelijkbaar met onze Zones C en zelfs delen met onze Zone B.
 - De tarieven liggen daar aanzienlijk lager dan in Haarlem (m.u.v. hartje centrum) en overall kun je een 2^e vergunning krijgen!
33. Dit lezende ga je bijna aan alle door het College gepresenteerde "feiten", argumenten en voorbeelden twijfelen....

B. Onderdelen met eenvoudig verbeterpotentieel

Onderstaande punten zijn voor ons minder principieel van aard, maar met kleine aanpassingen kunnen hier toch integrale verbeteringen mee bereikt worden.

Verbetering bebording, markeringen en communicatie

1. Wij constateren dat het College suggesties hierover deels heeft overgenomen. Maar de belangrijkste t.a.v. het voorkomen van parkeeroverlast niet, en wat wel is overgenomen is te vrijblijvend. Wij willen dat de gemeente minimaal het volgende verzorgt:
 - a. Er moet **dynamische verkeersverwijzing** komen naar de garages. D.w.z. dat als een garage (bijna) vol is, er automatisch op alle borden doorverwezen wordt naar andere, legere garages, inclusief de Dreef en Cronjé.
 - b. De gemeente moet actief Horeca, Uitgaansinstellingen, gemeente websites, evenementenbureaus etc. etc. dwingen middels vergunningen dat zij bij elke promotie-uiting wijzen op de parkeersituatie in Haarlem en actief verwijzen naar P+R, de lege garages en hun voordeeltarieven.
 - c. Vergunningen voor grote evenementen moeten voortaan gekoppeld worden aan de verplichting om bij elke promotie-uiting voor die evenementen actief en positief naar het OV, het Expoterrein in Vijfhuizen en P+R in de Waarderpolder te verwijzen.

Aanleggen P+R terreinen

2. Wij constateren dat het College suggesties hierover deels heeft overgenomen. Er spreekt ook hier veel te weinig ambitie uit. Bij "Beoogd effect" wordt slechts genoemd "op termijn een verlaging van de parkeerdruk"; terwijl hiermee praktisch direct gescoord kan worden. Al bij het eerstvolgende 5 mei festival kunnen vele bezoekers naar bijvoorbeeld het Expoterrein in Vijfhuizen worden verwezen. Ook de overige formulering is te vrijblijvend.

Wij willen daarom dat concreet onderzocht en onderhandeld wordt om:

- a. het Expoterrein in Vijfhuizen bij **alle** grote evenementen actief in te zetten, dus inclusief overleg met R-net en de exploitant van het Expo terrein;
- b. in de Waarderpolder snel te bezien hoe die bij evenementen en op zaterdagen als groter P+R terrein (t.b.v. fietsers, of eventueel met OV, dus met busverbinding naar het centrum) kan worden ingezet, aanvullend op het relatief kleine P+R terrein bij station Spaarnwoude.

Illusie-initiatieven t.a.v. kabelbanen e.d. kunnen achterwege blijven, zolang het laaghangende fruit niet geplukt is!

Criteria voor toekennen Bedrijfsvergunningen zijn te onduidelijk

3. Wij begrijpen dat het College ondernemers gelijk wil behandelen met particulieren t.a.v. tarieven. Ons is niet duidelijk wat de gemeente bedoelt met de oppervlakte in m² in relatie tot het verstrekken van het aantal vergunningen (blz. 6 van de nieuwe Maatregelen).
4. Als particulieren geen 2e vergunning in Zone B kunnen krijgen; hoe is het dan mogelijk dat SQ-People met een klein pand in Zone B zelfs 3 vergunningen heeft? Terwijl zij geen werk doen waarvoor het nodig is om af en aan te rijden zoals een arts of verloskundige!

Behouden 3^e vergunning in Zone C

5. Het afschaffen van de 3^e vergunningen is een ondoordacht voorstel van de gemeente, dat materieel qua parkeerruimte bijna niets oplevert (22 auto's) maar wel overlast in omliggende wijken gaat veroorzaken. Daarom pleiten wij er voor dat 3^e vergunningen in Zone C gewoon behouden blijven, maar dat het tarief uiteraard wel omhoog gaat naar EUR 550, zoals wij ook eerder voorstelden.

P-gebiedjes in Zone C

6. In Zone C zijn op diverse plaatsen bij winkels en praktijken kleine P-gebiedjes, waar overdag niet door vergunninghouders mag worden geparkeerd (bijvoorbeeld bij de Vomar in het

Rozenprieel). Het College wil dit afschaffen. Het argument daarvoor is dat bewoners een boete krijgen als ze hun auto niet voor 9.00 uur de volgende dag weghalen. Wij achten dit een invalide argument. Er zijn zo veel plaatsen waar regels gelden. Wij vinden wel dat die plaatsen veel duidelijker dan nu moeten worden aangegeven. Wij pleiten er voor dat die P-gebiedjes behouden blijven om rondjes rijden door klanten van winkels en praktijken te vermijden. De gebiedjes zijn i.h.a. wel te groot gekozen, dus ze kunnen kleiner gemaakt worden.

P-gebiedjes in Zone B

7. In Zone B (dus buiten Zone BB) zijn ook straten met enkele winkels. Soms is dan een hele straat geblokkeerd voor parkeren door bewoners (bijvoorbeeld Wagenweg), maar veel vaker mag iedereen daar (betaald) parkeren (bijvoorbeeld Gedempte Raamgracht). Beide is onjuist. Het zou zinnig zijn als ook in die gebieden kritisch wordt gekeken om enkele plaatsen bij winkels overdag te reserveren voor winkelbezoekers.

Zone B 's avonds autoluw maken

8. Teneinde stadsbezoekers te weren zou het goed zijn als in Zone B (uiteeraard m.u.v. Zone BB) in de avonden vanaf 18.00 uur een verdere parkeerbeperking wordt opgelegd. Nu het voorgestelde tarief van EU 6,50 is vervallen is een alternatief om ook daar maximaal 1 uur parkeren toe te staan een heel goed idee. Op die manier wordt het gebruik van garages gestimuleerd en blijft er voldoende plaats voor bewoners over om hun auto's daar 's avonds te parkeren. Zone B mag meer op Zone C gaan lijken.

Taartpunt Haarlem Zuid Zone B splitsen in Zone BB en Zone C

9. Wij herhalen ons pleidooi om de "taartpunt" in Haarlem Zuid rondom Lorentzplein en Baan, die nu behoort bij Zone B, te splitsen in een deel dat bij Zone BB wordt gevoegd (Houtplein, Tempeliersstraat, Wijde Geldelozepad – Oost en Wagenweg-Noord) en de rest bij Zone C te voegen.

C. Overige kanttekeningen

Deze kanttekeningen zijn bedoeld als waarschuwingen voor risico's. Wij hebben geen bezwaren tegen deze maatregelen, maar plaatsen er wel vraagtekens bij.

Bezoekersregeling Zone C.

1. De bezoekersregeling in Zone C is voor de bewoners OK. Wij vrezen echter wel dat het grote volume van 1.000 uur per jaar kan leiden tot misbruik voor 2^e auto's en door forensen. Dat dient dus bewaakt te worden. Goed aan het voorstel is, dat door betaling het profijtbeginsel meer wordt toegepast en lusten en lasten eerlijk/rechtvaardig verdeeld worden. Een uitwisselregime overdag zou echter ook "eerlijk" en realistisch zijn (Zone C is overdag "leeg"), mits bewaakt wordt dat dit niet door forensen misbruikt wordt. Ons voorstel voorzagt daar in.

Innovatie en Maatwerksoftware

2. De Gemeente wil eventueel zelf maatwerk software maken voor het parkeren. Wij wijzen u graag op het in vakkringen wereldberoemde artikel van Nicholas Car: IT Doesn't Matter. Koop zaken die al bestaan, in het belang van de Haarlemse belastingbetaler, standaard in!
3. De Gemeente wil vooral innovatieve producten. Onder verwijzing naar dezelfde Nicholas Car, willen wij er op aandringen dat Efficiency en Effectiviteit van tools veel belangrijker zijn, dan of zij innovatief zijn!

Bewoners Zone C naar parkeergarages Dreef en Cronjé

4. Wij vinden het idee sympathiek, maar plaatsen er enkele kanttekeningen bij:
 - a. Waarom zou een bewoner zijn 1^e auto in de garage parkeren, als hij daardoor nooit meer op straat bij zijn huis kan parkeren? Dit is zeer onaantrekkelijk en zal dus

naar verwachting alleen gebeuren bij enkele bewoners die om de hoek bij de garages wonen. Het quotum is een overbodige maatregel.

- b. Om dit gebruik te stimuleren, zou het wel zinvol kunnen zijn dat bewoners in Zone C hun 2^e auto voor een lager tarief in de garage kunnen stallen. Bijvoorbeeld voor EUR 200,= a EUR 300,= i.p.v. EUR 376,=. Dat kan wellicht een aantal bewoners over de streep trekken en mogelijk is een quotum dan wel nodig.
- c. Om deze garages beter te bezetten zou een veel nuttigere maatregel zijn om Zone B bewoners voor EUR 350 een 2^e vergunning in deze garages aan te bieden. Dat is sympathiek voor de Zone B bewoners en het maakt de omliggende wijken leger. Bovendien levert het voor de gemeentekas meer op.

Bewoners Zone B voor EUR 50 extra optioneel naar de parkeergarages in daluren

5. Wij vinden dit een constructief voorstel, waarmee een verzoek van de Centrumwijkraden wordt gehonoreerd. We plaatsen hierbij echter wel de volgende kanttekeningen:
 - a. De regeling leidt tot een gedeeltelijke verlichting van individuele parkeer sores, omdat er in daluren (met name in de avonden) een alternatief is voor de overvolle straten. Maar voor de weekenden (met name zaterdag) werkt het niet. Dus het biedt geen oplossing voor werkenden van vrijdagavond tot maandagochtend, noch voor senioren die niet elke dag van huis zijn en dus toch nog regelmatig frustraties bij bewoners.
 - b. Erger is dat deze oplossing niet bijdraagt aan legere straten. Omdat de garage optioneel is, zullen bewoners naar verwachting in het algemeen toch eerst langs hun huis rijden en pas als daar geen plek is alsnog naar de garage gaan. Dit betekent dus nog steeds eerst structureel vollopen van de straten en dagelijks onnodig zoekverkeer.
 - c. Daarom is een meer dwingende keuze voor garages een aanzienlijk betere oplossing om 3 redenen:
 - i. de oplossing biedt voor de bewoners ALTIJD soelaas;
 - ii. het leidt tot daadwerkelijk minder auto's op straat (zie ons Zone BB plan) en voor zowel de Zone B als de Zone BB een betere oplossing;
 - iii. omdat de verwachting wordt "ik moet altijd in de garage parkeren" zal uiteindelijk de frustratie afnemen en de tevredenheid met deze oplossing toenemen. Dat blijkt uit onderzoeken.
6. Wij vragen ons af wat de criteria zullen zijn bij de evaluatie of deze proef geslaagd is. Wij menen dat alleen de tevredenheid van de bewoners een onvoldoende maatstaf is; het moet er ook om gaan of de straten werkelijk leger zijn.
7. We zijn dus ook niet tegen deze maatregel, maar menen dat de opdeling in Zone BB + Zone B tot aanzienlijk betere ecologische effecten en op de lange duur ook hogere tevredenheidsperspectieven leidt.
8. Deze maatregel is slechts een hele klein stap verwijderd van hetgeen wij hebben voorgesteld als overgangsmaatregel: Geef (maximaal 1.000, 305 gebruiken dit al, dus 695 extra) Zone BB bewoners (en eventueel ook Zone B bewoners als er niet genoeg in Zone BB zijn) de keuze om, aanvankelijk voor EUR 204, alleen nog in de garage te staan en maak het ontvangen van een bezoekersregeling en 2^e auto-regeling afhankelijk van of je voor de garageregeling hebt gekozen. Pas als er voldoende bewoners op de garage regeling zijn overgestapt krijgt iedereen in Zone B/BB een bezoekersregeling. De 2^e auto's kunnen direct gebruik maken van de garages tegen het hogere 2^e auto tarief, zoals genoemd in ons alternatieve plan.
Uit de metingen door de gemeente blijkt immers dat er hiervoor voldoende plaats in de garages beschikbaar is.

POET regeling

9. Verwacht de gemeente werkelijk dat het qua aantal om circa EUR 32.000 / circa EUR 200 = 160 extra parkeerplaatsen zal gaan?

Wij vragen ons af bij de POET-regeling, of een gedwongen verandering van gebruik bij 2 praktisch gelijke kavels, maar waarbij bij één ervan "oorspronkelijk de inrichting een uitrit

had", het afdwingen van POET niet bij de bestuursrechter zal stranden.

D. De financiële paragraaf

Het College heeft in zijn Bijlage 2 een zeer beknopt financieel overzicht toegevoegd. Wij vragen ons af waarom er nu geen uitvoerigere onderbouwing van dit staatje is meegeleverd.

Dit staatje bevat een aantal opmerkelijkheden en verschillen t.o.v. de vrij uitvoerige onderbouwing die in het oorspronkelijke plan zaten. Zie ook Figuur 3. onderstaand.

1. Over het ontbreken van de extra inkomsten van EUR 840.000 als gevolg van het "legaliseren" van de 2^e auto's in Zone C is bovenstaand al geschreven. Dit is een cruciaal, belangrijk element.
2. Wij maken ernstig bezwaar tegen het opnemen van een inkomstenpost van EUR 544.000 wegens het parkeren door stadsbezoekers in Zone C; dat zijn dagelijks ruim 700 auto's. Die stadsbezoekers horen daar niet, zoals bovenstaand al is betoogd.
3. Wij pleiten voor het uitvoeren van een business case, om te toetsen of het plaatsen van zoveel geplande parkeermeters in Zone C wel economisch verantwoord is in de huidige tijd met parkeerapps en andere digitale mogelijkheden, terwijl juist de bedoeling is dat daar **minimaal** geparkeerd zal worden.
4. Bij Maatregel 7 (uitbreiding vergunningen tot 23.00 uur) wordt gesteld dat er EUR 125.000 per jaar nodig is voor handhaving. Dit is niet te begrijpen. Onzes inziens controleer je heel flexibel net zo vaak als nodig is om tot een optimale overtredings-rate te komen. Dat betekent dat je de intensiteit verlaagt, als de opbrengsten niet meer tegen de kosten opwegen. Bij Maatregel 6 wordt terecht opgemerkt, dat de handhavingskosten gedekt worden door de boete-inkomsten. Wij pleiten er voor dat de gemeente overal de handhaving intelligenter inricht zodat dit niet per saldo EUR 125.000 meer gaat kosten.
5. Bij Maatregel 8 (Voorkomen parkeeroverlast) worden ten onrechte niet de inkomsten van boetes vermeld, terwijl die ook daar aan de orde zijn.
6. "Aanpassing bezoekersregeling" levert EUR 72.000 op. Bij de beschrijving van Maatregel 1 staat echter te lezen "Opbrengst per saldo EUR 148.000). Wat is nu juist?
7. "Tariefsverhoging 2^e vergunning" levert EUR 38.000 op. In het oorspronkelijke voorstel, dat op dit punt niet is gewijzigd, leverde dit EUR 58.000 op. Waarom dit verschil van EUR 20.000? Mogelijk omdat $EUR\ 61.000 - 5\% = EUR\ 58.000$ i.p.v. EUR 38.000. Dus een fout in de berekeningen op blz. 10. Vreemd dat dit in het oorspronkelijke plan dan wel correct was berekend.
8. "Betaald parkeren op zondag" levert nu EUR 194.000 op; oorspronkelijk was dit EUR 210.000. Waarom is dit EUR 16.000 minder geworden? Één dag extra per week zal waarschijnlijk geen 16% (1/6 van de huidige omzet/marge) meer opleveren, maar toch wel minimaal 8%? En 8% van de omzet is ruim EUR 1 miljoen. En 8% van de netto winst op parkeren is circa EUR 400.000. Die EUR 194.000 is onzes inziens veel te laag ingeschat.
9. "Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken" levert nu EUR 309.000 op (overigens naar ons oordeel nog steeds veel te veel). Dat was EUR 338.000. Waarom is dat EUR 29.000 minder geworden? En waar is die EUR 309.000 concreet op gebaseerd?
10. "Aanpassen parkeertarieven [op straat] levert nog maar EUR 376.000 op, terwijl dat EUR 475.000 opleverde. Waarom is dat zoveel, EUR 99.000 minder geworden? Alleen vanwege die enkele winkelstrips met Stop & Shop? Dat lijkt onwaarschijnlijk. Er is verder niets veranderd in de voorgestelde maatregelen!

Inkomsten	Gemeente Plan	Bijgesteld Gemeente Plan d.d. 8-11-2016, effect 2018	Alternatief Plan Wijkraden	Verschillen	Rood is wijziging t.g.v. Alternatief Beleid Wijkraden voorstel Groen is wijziging a.g.v. bijstelling 8-11-2016
Bezoekersregeling	238.000	72.000	238.000	0	Ok, dat dit inkomsten gaat opleveren, het hoeft niet voor niks. Er is ruimte voor verlaging van het tarief cfm. het voorstel van 8-11. Nu tegen lager tarief aangeboden.
Verlies inkomsten door wachtlijsten	-269.000		0	269.000	moet weg, vergunningen worden gewoon uitgegeven. Is overgenomen
Verlies door lagere prijs abonnementen €10	-139.000	-268.000	0	139.000	In 1e instantie geen daling. Daling van €50 in latere fase vanaf 2018. Gemeente stelt nu EUR 20 verlaging voor.
Verhoging tarief 2 ^e Bewoners Vergunning C376 Zone C	58.000	38.000	29.000	-29.000	Voorstel €25 om hoog = 350. Rekenfout?
Afschaffen 3e vergunning	-7.000	-7.000	0	7.000	Slecht idee i.v.m. compartimenteren
Verminderen bedrijfsvergunningen	-17.000	-17.000	-17.000	0	OK
Parkeren bewoners in P-garages	18.000	-14.000	0	-18.000	Tarief moet gelijk blijven als straat + keuzevrijheid.
Betaald parkeren op zondag	210.000	194.000	210.000	0	OK. Zou dat niet meer opleveren? Waarom nu minder?
Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren	338.000	309.000	100.000	-238.000	De wijkraden willen geen uitbreiding. De Entree op eigen verzoek?
Aanpassen parkeertarieven	475.000	376.000	475.000	0	OK, maar differentiëren 1e 2e uur Gemiddeld zelfde. Waarom nu zo veel lager?
Extra garageomzet door hogere straatparkeertarieven			45.934	45.934	De gemeente was deze post vergeten
Invoeren betaald parkeren in C-zone	543.000	544.000	250.000	-293.000	250.000 zijn boetes. We willen niet meer forensen/bezoekers in Zone C.
Saldo invoeren Zone BB (zie details specificaties)			248.415	248.415	Saldo door Zone BB verplicht in de garages; bevat vele aannames en is daarom vrij onzeker. Laat 2e auto's niet in de "illegale" verdwijnen, dus reguleer dat en incasseer... Gemeente denkt 50% Nog steeds niet door gemeente overgenomen
Legaliseren 2e vergunningen 3.000 x 350 * 80%			840.000	840.000	
Bezoekregeling zone B = #vergunningen * 200 uur * 0,50			263.300	263.300	Zone B moet ook bezoekregeling krijgen
Bezoekregeling zone BB = #vergunningen * 200 uur * 0,75			150.000	150.000	Zone BB moet ook bezoekregeling krijgen
Verlies omzet POET	-37.000	-32.000	-37.000	0	OK
Besparing door digitalisering	130.000	130.000	130.000	0	OK
Verlies Centrum garages door vergunningbezoekers BB			-131.250	-131.250	Conservatieve aanname
Verlies straatparkeren door vergunningbezoekers B			-263.300	-263.300	Conservatieve aanname
Overgang taartpunt Welgelegen van Zone B --> C 500? x (204 - 126)			-39.000	-39.000	De taartpunt ten Zuiden van Raamvest/Gasthuisvest = 500? vergunningen van Zone B --> Zone C.
Overgangsregeling BB 1e jaar maximaal			-101.470	-101.470	Maximaal in 1e jaar, neemt af tot € 0 na 7 jaar.
Garages tarief verhogen evt. later			P.M.		Garages moeten kostendekkend worden, minder kruissubsidie
Totaal inkomsten	1.541.000	1.325.000	2.390.629	849.629	
De hoogste extra kosten zitten in:					
Inzet extra handhaving in B- en C-zone tot 23.00 uur	125.000	125.000	125.000		Moet zichzelf eigenlijk terugverdienen met boetes, en dus onterecht.
Extra handhaving foutparkeren	100.000	100.000	100.000		Moet zichzelf eigenlijk terugverdienen met boetes, en dus onterecht.
Kosten invoering innovatieve producten	100.000	100.000	100.000		Moet zichzelf wel terugverdienen
Totaal	325.000	325.000	325.000		Prudent mee omgaan, maar niet ter discussie
Saldo	1.216.000	1.000.000	2.065.629	849.629	Dit is dus ruim 0,8 miljoen meer dan het gemeente plan incl. besteding voor een overgangsregeling voor Zone BB; dus ruimte om 1e vergunning te verlagen
Vergunningen (1e) tarief €50 verlagen			-642.050	-642.050	Tarieven 1e vergunning moeten veel lager worden vanaf 2018
Eindsaldo	1.216.000	1.000.000	1.423.579	207.579	Target = 1 miljoen

Figuur 3: Bijstellingen financieel overzicht nieuwe plan

Bijlagen:

1. Checklist parkeerplan Wijkraden versus voorstel College B&W
2. Spreadsheet met financiële en cijfermatige onderbouwing van het alternatieve parkeerplan V1.2
3. Parkeerverordening Eindhoven

Haarlem, 21/11/2016

Ir. JGM van der Zanden

Initiatiefnemer Alternatief Parkeerplan namens 22 Wijkraden en 3 Ondernemersverenigingen, met steun van de Culturele Sector van Haarlem

P.S.

1. Mocht het College dit plan niet willen overnemen i.v.m. de bezwaren tegen de verplichting voor Zone BB bewoners, dan is er nog een alternatief om een heel geleidelijke overgang te creëren door de volgende verplichte en keuze opties aan te bieden, gebaseerd op de in het alternatieve plan genoemde tarieven:
 - a. bied alle Zone B bewoners aan om tegen gereduceerd tarief van EUR 450,= hun **tweede** auto in de centrumgarages te stallen of voor EUR 350 in de Dreef/Cronjé garages (het Zone C tarief voor een 2^e vergunning). Schatting: 200 auto's. Hun 2^e auto's moeten geleidelijk weer weg uit de garages in Zone B, als voldoende Zone BB bewoners in de garages parkeren.
 - b. bied alle Zone B en BB bewoners die op de **wachlijst** staan (circa 250) aan om voor EUR 350 hun 1^e straatvergunning in te ruilen voor een garagevergunning. Schatting: 250 auto's. De Zone B bewoners moeten wel t.z.t. weer plaats maken voor Zone BB bewoners.
 - c. bied alle **nieuwe** bewoners van Zone BB verplicht
 - i. een 1^e vergunning aan in de centrum garages voor EUR 350
 - ii. en een 2^e vergunning voor EUR 725 voor die garages of voor EUR 350 in de Dreef of Cronjé garage.
2. Op deze wijze worden de doelen ook bereikt, maar in een veel trager tempo. Voordeel van deze aanpak is, dat bij onverhoopt te rijzen problemen bijgestuurd kan worden. De overlast in omliggende wijken zal hierdoor naar verwachting toch vrij snel verminderen omdat veel van de 2^e auto's snel weggehaald zullen worden. Zone B zal echter niet zo snel "lege straten" krijgen.



Update: Van parkeerproblemen doorschuiven naar oplossen! *Het alternatieve plan blijkt een nog grotere haalbaarheid te bezitten*

Tweeëntwintig (22) Haarlemse Wijkraden en 3 Ondernemersverenigingen presenteren één Alternatief Parkeer Beleid

N.a.v. de publicatie op 17 oktober 2016 van metingen door de gemeente Haarlem in de garages en het op 8 november jl. uitgebrachte gewijzigde plan van het College van B&W is deze populaire samenvatting op enkele punten aangepast t.o.v. de originele versie.

Deze Populaire Samenvatting beoogt, onder weglating van alle complexiteiten en nuances, in kort bestek de essentie van de maatregelen en hun gevolgen te schetsen van het alternatieve parkeerbeleidsplan van de wijkraden in Haarlem.

Je kunt hard "nee" en "boe" roepen tegen een "slecht" plan van de Gemeente. Je kunt ook een alternatief plan maken. Dat is wat 28 wijkraden deden. De 3 Haarlemse ondernemersverenigingen haakten daar op in met hun prioriteiten en de Culturele Sector van Haarlem ondersteunt het plan.

Het plan van de Gemeente Haarlem is niet erg logisch: 2^e auto's in de ban doen, wachtlijsten in Zone B, nog meer gebieden met betaald parkeren opzadelen in Haarlem, extra overlast in Schalkwijk, Kleverparkwijk, Slachthuisbuurt en Bosch & Vaart creëren. Nog steeds geen fatsoenlijke bezoekerregeling voor de Binnenstad.

En het ergste: de straten worden er niet eens veel leger van. Terwijl de garages meer dan half leeg blijven en de bewoners die garages subsidiëren!

Er zijn 13 structurele problemen verzameld. Op basis van glasheldere prioriteiten, is vervolgens een logisch pakket met ruim 40 maatregelen voor bewoners, bedrijven en bezoekers bedacht dat financieel grondig is onderbouwd.

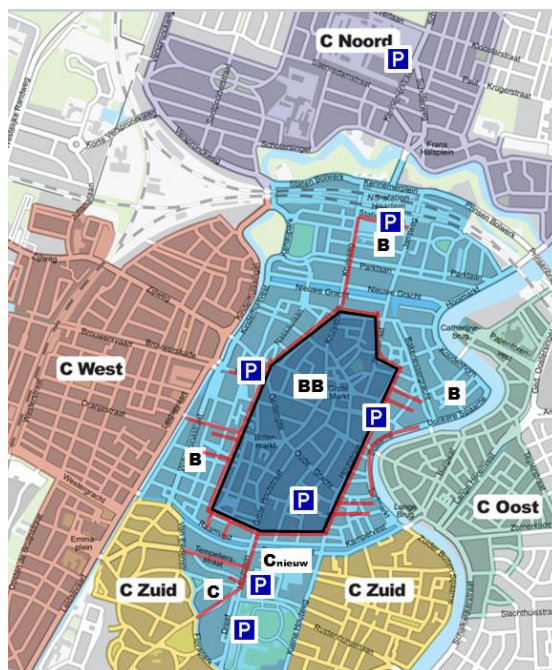
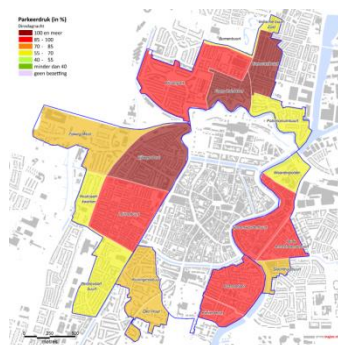
De essentie van het alternatieve plan is, dat problemen in die wijk opgelost worden waar ze gemaakt worden. Alleen zo schuif je problemen niet door naar de omliggende wijken, maar los je ze echt op.

In de Binnenstad komt daarom een geheel nieuwe Zone BB, waar je nu als bewoner niet kán of mag parkeren, en daarmee een totaal andere aard heeft dan de rest van de huidige Zone B. Na 7 jaar mogen bewoners daar alleen nog de parkeergarages gebruiken. Maar er is een soepele overgangs- en uitzonderingsregeling. Die zorgt er voor dat ongeveer 700 bewoners extra vrijwel zeker binnen 2 jaar vrijwillig in de garages gaan parkeren. Op grond van de metingen van de Gemeente blijkt dit gewoon te passen!

In het plan krijgen de Centrubewoners dan ook eindelijk een fatsoenlijke bezoekersregeling en een vergunning voor hun ongeveer 200 2^e auto's, die nu vaak in buitenwijken staan en daar overlast bezorgen.

In het Centrum wordt het straattrafiek voor kort parkeren ietsje lager; voor lang parkeren wordt het hoger. De garages blijven even goedkoop; die worden dus beter gebruikt.

Op de piektijden (koopavond en zaterdagmiddag) zullen de straten in Zone B/BB 170 auto's minder bevatten; op de overige tijden zelfs circa 325 minder auto's!



Alleen tijdens grote evenementen zijn de problemen niet op te lossen; dat is alleen op te lossen als er bijvoorbeeld onder de Gedempte Oude Gracht een megagarage en bus-/sneltrambaan komt met 3.000 plaatsen en de gracht in ere wordt hersteld, zoals dat nu in Utrecht en Delft gebeurt; maar dat zal in Haarlem nog wel lang een mooie droom blijven....

Bij massa-evenementen wordt wel veel meer gebruik gemaakt van Transferia bij de Expohal in Vijfhuizen en in de Waarderpolder/Station Spaarnwoude, als de plannen van de wijkcraden worden overgenomen, zodat ook dan de stad redelijk bereikbaar blijft.

Buiten het centrum (Zone C) verandert er voor bewoners niet zo veel in het plan van de wijkcraden. Er komt weliswaar betaald parkeren, maar dat is voor langer en in de avond parkeren zo duur, dat het weinig verandert aan de situatie nu. Ook krijgen zij gemiddeld in dit plan een praktisch even dure bezoekersregeling, die wel heel eenvoudig voorziet in oppas aan huis door een fraudebestendige uitwisselregeling.

Maar misbruik van de bezoekersregeling voor forensen en 2^e auto's wordt aangepakt. Daar zal zeker niet iedere autobezitter blij mee zijn; de overgrote meerderheid van de bewoners echter wel.

Vanuit de ondernemers en de Haarlemse culturele sector is nog meer aandacht voor het imago van "Haarlem Winkelstad" ingebracht, nog betere communicatie en consumentengerichtheid bij de parkeervoorzieningen, meer prijsdifferentiatie per doelgroep, een initiatief om met E-auto's de distributie van pakketpost te verzorgen en P+R en auto-fietsvoorzieningen aan de rand van de stad voor zowel inkomende als uitgaande forensen. Tenslotte vragen de ondernemers om een bereikbaarheidsfonds om ook toekomstige uitdagingen op het gebied van parkeren het hoofd te kunnen bieden.

De gevolgen zijn groots.

In het Centrum komen structureel circa 325 parkeerplaatsen op straat leeg (m.u.v. de circa 12 piekuren per week), zodat een vriendelijker straatbeeld ontstaat, terwijl het dagtarief daalt en Haarlem dus zakt op het lijstje van dure parkeergemeentes. Er is ook minder gezocht naar een plaatsje en er zijn minder vervuilende diesel bestelauto's met pakketpost wat weer goed is voor het milieu en de winkel- en horecabeleving. Net buiten het Centrum binnen de grachten wordt het in de avond aangenaam rustig op straat. De garages zijn een stuk beter bezet.

Ook verder weg van het centrum vermindert de parkeerdruk, omdat centrumbewoners hun 2^e auto in het Centrum kunnen parkeren en bezoekers in het Centrum kunnen ontvangen tegen een aantrekkelijk tarief.

Tot slot (maar niet onbelangrijk) stimuleert dit beleid winkel- en uitgaanspubliek en bezoekers om vooral in de avond gebruik te maken van de zeer goedkope (EUR 2,88 voor de hele avond en nacht!) parkeergarages.

Weerstand

Veranderingen gaan nooit vanzelf. Bij het maken van dit plan bleek veel verzet te zijn om binnenstadbewoners op termijn verplicht in de garages te laten parkeren. Ook de wijkcraden van de Binnenstad hadden daarom moeite met deze plannen, hoewel ook zij pleiten voor veel meer mogelijkheden voor bewoners om in de centrumgarages te parkeren. Toch is dit op basis van de analyse de enige logische en juiste conclusie. In totaal 6 wijkcraden, die actief bij hebben gedragen aan de beleidsuitgangspunten en prioriteiten, haakten vooral daarom uiteindelijk toch af. Gelukkig blijkt uit veel wetenschappelijk onderzoek dat bewoners al snel nadat zij de effecten zien van verstandig parkeerbeleid zij "van de maatregelen gaan houden"!

Zo zal dat in Haarlem ook wel gaan als de gemeenteraad in december a.s. tenminste de Gordiaanse knoop durft door te hakken. En kiest voor een consistent, modern en duurzaam parkeerbeleid waar de belangen van bewoners, ondernemers en stadsbezoekers met gezond verstand worden samengebracht en de lusten en lasten echt eerlijk en rechtvaardig worden verdeeld.

Achtergrond informatie

Parkeerproblemen in grote steden, zoals Haarlem, zijn ontstaan doordat zeker de binnensteden niet gebouwd zijn om auto's te herbergen. In de jaren '70 werd betaald parkeren in veel binnensteden ingevoerd en werden garages gebouwd voor stadsbezoekers. In de jaren '80 ontstond het gebruik om autoluwe zones in binnensteden in te voeren, terwijl het autobezit nog steeg.

In de jaren '90 werden als gevolg van de ontstane overloop van parkeerproblemen uit de binnenstad in Haarlem de Zones B en C ingevoerd, zonder daarbij de garages op adequate schaal te gebruiken voor de eigen bewoners. Daardoor is de situatie ontstaan zoals in de Haarlemse Zone BB, waar circa 1.000 parkeervergunningen zijn uitgegeven, terwijl daar overdag 0 (nul!) parkeerplaatsen tegenover staan. Het gevolg is dat het overschot van bewonersauto's uit de binnenstad steeds verder over Haarlem uitdijt. Tenzij daar een halt aan wordt toegevoerd.

Haarlem, 21 november 2016, Ir. Jan G.M. van der Zanden, initiatiefnemer

Hebt u vragen of commentaar: uw reactie is welkom op info@janvdzanden.nl

Het complete plan, dossier en bijlagen dossier is te lezen op:

<https://drive.google.com/drive/folders/0BydpdPUAvKZqLXlqb2JmT1Z3Y0U?usp=sharing>

Bijlage 1

Checklist parkeerplan Wijkraden versus voorstel College B&W

Onderstaand zijn (praktisch) alle onderdelen van het Alternatieve Parkeerplan van de 22 wijkraden/3 ondernemersverenigingen met steun van de Culturele Sector aangegeven en is aangegeven hoe hiermee in het nieuwe plan van het College van B&W d.d. 8 november is omgegaan.

Groen : (aanvaardbaar gewijzigd) overgenomen (15 x)

Oranje : overgenomen, maar wel met kanttekeningen

Rood : onaanvaardbaar niet overgenomen (8 x)

Rood vet : zonder argument niet genoemd of afgewezen (11 x)

Voorstel van de 22 wijkraden	Voorstel van College B&W d.d. 8 november 2016
1. Zone BB met circa 1.000 auto's naar de garages, evt. met overgangsregeling en evt. een minder dwingend alternatief plan waarin ook Zone B wordt betrokken.	Niet overgenomen. Argument: kan niet omdat de garages te vol zijn. Dat is echter in strijd met de metingen van de gemeente zelf. Zie grafieken en berekeningen in spreadsheet. Instellen van zeer ongelijksoortige Zone BB t.o.v. Zone B onbeargumenteerd niet genoemd
2. Zone B (+ BB) bezoekersregeling en Zone B (+ BB) 2 ^e auto vergunning als de 1.000 van straat zijn.	Veel te, onnodig, beperkte bezoekersregeling voor Zone B, max. 200 uur, niet in de avonden en niet op zaterdag. Garages staan gemiddeld 30% leeg. Zeker in de avonden. Geen 2 ^e auto's in Zone B.
3. Zone B: ook vrijwillig in Cronjé/[Houtplein]/Dreef garage	Is alleen voor Zone C beschikbaar gemaakt
4. Zone B: enkele P-gebiedjes bij losse winkels.	Onbeargumenteerd niet genoemd
5. Vooralsnog geen wachtlijsten, ultimum remedio	Niet overgenomen. College wil direct een 0-wachtlijst en dan buiten de gemeenteraad om kunnen beslissen dat de wachtlijst daadwerkelijk geactiveerd wordt. Dit gaat over 2 ^e vergunningen in Zone C en zelfs 1 ^e vergunningen in Zone B.
6. Zone C: eerst business case maken of betalen echt goedkoper is dan nieuwe meters etc. Zo nee, dan niks veranderen aan Zone C (m.u.v. bezoekregeling).	Onbeargumenteerd niet genoemd.
7. Nieuwe bezoekersregeling:	Alternatief voorstel max, 1000 uur is voor Zone C aanvaardbaar.
a. Maximaal 400 uur (€ 0,75, 0,50 resp. 0,25 / uur). Alleen Zone C nog 400 uur extra.	Risico is dat er van die 1.000 uur nog steeds misbruik wordt gemaakt voor andere doeleinden (2^e auto, forensen).
b. Uitwisselregime	Minder uren met uitwisselregime zou wellicht toch beter zijn, omdat die uren praktisch niet in de avond kunnen worden benut.
c. Bezoekrechten identiek aan basisvergunning	idem

d. Gebruikersvriendelijk, vooral als het parkeren in de garages betreft.	idem
e. Misbruik regeling: maximaal 90 uur per maand uitwisselen vanaf 4 ^e mutatie kenteken in één jaar betalen.	idem
8. Differentiëren vergunningen tarieven 1 ^e , 2 ^e en 3 ^e auto. Ook voor bedrijven! Bedrijven nooit goedkoper dan particulieren.	Is qua tarieven overgenomen.
9. Differentiëren starten van straatparkeertarieven.	Niet overgenomen; wel op enkele winkelstrips stop & shop.
10. In de avond tarief Zone B en C "prohibitief", dus EUR 6,50 of 10,=	Is beargumenteerd afgewezen. Ondernemers wilden dat ook niet. Nieuw risico: 1 uur kan makkelijk met een parkeerapp omzeild worden.
11. Als Zone C toch betaald parkeren wordt: P-zones bij losse winkels, wel iets minder dan er nu zijn, overdag handhaven als verboden gebied voor bewoners en veel duidelijker aangeven.	Is met een slecht argument afgewezen ("de bewoner krijgt zomaar een boete als hij niet voor 9.00 uur zijn auto weghaalt". Dat geldt toch voor iedereen die staat waar hij niet mag staan?). Dit leidt tot onnodige autobewegingen van klanten bij die winkels/praktijken.
12. Parkeerregiem in alle zones tot 24.00 uur en ook op zondag. Evt. zelfs tot 6.00 uur in de morgen als dat nodig blijkt op basis van metingen	Beargumenteerd tot 23.00 uur beperkt.
13. Nachttarief garages tot 9.00 uur i.p.v. 8 uur in de morgen.	Onbeargumenteerd niet genoemd.
14. POET, pas een straatvergunning als POET geëffectueerd is (bijv. Mariastichting)	Overgenomen.
15. Tempeliersstraat/Wagenweg, Houtplein, Wijde Geldeloze pad (deels) wordt Zone BB.	Onbeargumenteerd is dit issue niet genoemd.
16. Lorentzplein/Baan e.o. wordt Zone C.	Er is overleg gaand (dit blijkt overigens volgens wijkraad Welgelegen nog helemaal niet gaande te zijn...)
17. Evt. maatwerk zo eenvoudig en logisch mogelijk houden; bijv. voor zorgverleners.	Overgenomen
18. Geen uitbreiding P-zones gebieden.	Niet overgenomen. Er wordt zelfs EUR 309.000 voor ingeboekt. Er zijn dus zelfs concrete verwachtingen, omdat 30% van de taakstelling hier van afhangt!
19. Transferia Vijfhuizen + Station Ikea + Waarderpolder. Evt. op zaterdag/zondag ook andere terreinen zoals Westergracht en InHolland voor een laag tarief.	Het wordt wel genoemd, maar blijft bij te vrijblijvende opmerkingen.
20. Fiets transferium Waarderpolder	Het wordt wel genoemd, maar blijft bij te vrijblijvende opmerkingen.
21. Communicatie, communicatie, communicatie	Het wordt wel genoemd, maar blijft bij te vrijblijvende opmerkingen.
22. Tarieven basisvergunningen in 2018 veel verder om laag.	Niet overgenomen, omdat de gemeente in het voorstel de financiële lasten meer bij de burgers laat en inkomsten van legalisering 2 ^e vergunningen niet mee begroot.
23. Tijdens Evenementen: Zone B → garages.	Onbeargumenteerd niet genoemd.

24. Deals maken met o.a. Spaarnegasthuis.	Onbeargumenteerd niet genoemd.
25. Schalkwijk: alleen als het nodig wordt, en dan een ander regiem! (blauwe zone o.i.d.)	Er wordt nu melding gemaakt van een ander/goedkoper regiem als buiten de aangewezen gebieden parkeerregulering nodig is. Onbeargumenteerd zijn Blauwe Zones niet genoemd, terwijl dat voor die gebieden de aangewezen oplossing is.
26. Hervatten controles Zone C.	Toezegging dat er gecontroleerd blijft worden.
27. Diverse maatregelen:	
a. Klusbussen plek	Geen concrete toezeggingen.
b. Zones segmenteren tot kleinere overlappende gebieden	Verwachting dat het minder nijpend wordt, maar zal bij evaluatie overwogen worden.
c. Commerciële doorverhuur van gesubsidieerde parkeerplekken tegengaan.	Onbeargumenteerd niet genoemd.
28. Honoreren afwijkingen (de overgrote meerderheid van de wijkraden is daar tegen!)	
a. papieren bezoekenregeling, maar wel kostendekkend en fraude bestendig	Er is een aanbod voor helpdesk ondersteuning en telefonische aanmelding.
b. Eventueel toch geen 3 ^e vergunning uitgeven	Is tegen de zin van de meerderheid van wijkraden wel overgenomen.
c. De hele taartpunt Raamvest, Gasthuisvest Zone C maken.	Overleg gaat gevoerd worden. Uitkomst nog onduidelijk.
d. Hoge avondtarief al om 17.00 uur in laten gaan.	Onbeargumenteerd niet genoemd, maar er is voor een andere oplossing gekozen (max. 1 uur)
Addendum Ondernemers:	
29. Framing dagtarief i.p.v. EUR 6,50 per uur.	Overgenomen.
30. Uitzondering Zone BB verplicht in de garages op medische indicatie	N.v.t. omdat het hele plan is afgeschoten.
31. Dreef garage zelfde tarief als Cronjé, evt. ietsje verhogen naar bijv. € 1,25/uur	Wordt eventueel op langere termijn overgenomen, afhankelijk van bezettingsgraad.
32. Per minuut betalen (is al besloten!).	
33. Laden & lossen voor E-auto's ruimer maken. (zie HD, 5-10-2016)	
34. Pakketpost stoppen met generieke vrijstelling. Meer bundelen m.b.v. overslagcentra net buiten de stad en vervolgens met E-auto's in de stad bezorgen.	Is met enige instemming begroet, maar wordt behandeld in dossier Stedelijke Distributie.
35. Taxi standplaatsen duidelijker reguleren.	Is met enige instemming begroet, maar wordt behandeld in dossier Stedelijke Distributie.
36. Gelijktrekken horeca/cateringbedrijven die wel/niet ook woonvergunning in de binnenstad hebben wegens gelijk speelveld. (zie HD, 5-10-2016)	Is met enige instemming begroet, maar wordt behandeld in dossier Stedelijke Distributie. Wijziging regeling is aangekondigd.

37. Bereikbaarheidsfonds opbouwen bij iedere onttrekking van P-ruimte.	Onbeargumenteerd niet genoemd.
38. Tweede en 3 ^e vergunninghouders op Transferia met fietsvoorziening. Evt. tender door commercieel bedrijf.	Geen concrete toezeggingen of maatregelen.
39. Overschot wijkraadplannen en meevallers boven EUR 1 miljoen in bereikbaarheidsfonds.	Overgenomen.
40. Selectiever bedrijfsvergunningen verstrekken in de binnenstad. Tarieven bewoners iets omlaag, voor bedrijven iets omhoog en daarmee gelijk trekken.	Overgenomen. Criteria nog onduidelijk.
41. Uitwisselregeling ook voor bedrijven. Maar wel met aandacht voor misbruik.	Onbeargumenteerd niet genoemd.
42. De 13 prioriteiten afgeleid van Parkeervisie 2013 als uitgangspunten voor het beleid.	Parkeervisie 2013 wordt onderschreven. T.a.v. de prioriteiten/uitgangspunten is niet gereageerd, met name het compartimenteren als beleidsuitgangspunt.

JvdZ, 21-11-2016

Overzicht (belangrijkste) wijzigingen gemeentebestuur, voorstel met/zonder kruissubsidie en de lastenverschuivingen naar inwoners versus stadsbezoekers

Versie 1.1. : Gegevens van bezettingsgraad van garages zijn toegevoegd.

Versie 1.2. : De financiële gegevens van het Collegevoorstel van 8 november zijn toegevoegd.

Inkomsten	A Gemeente Plan	A.1 Bijgesteld Gemeente Plan d.d. 8-11-2016, effect 2018	B Alternatief Plan Wijkraden	D Verschillen	
					Rood is wijziging t.g.v. Alternatief Beleid Wijkraden voorstel Groen is wijziging a.g.v. bijstelling 8-11-2016
Bezoekersregeling	238.000	72.000	238.000	0	Ok, dat dit inkomsten gaat opleveren, het hoeft niet voor niks. Er is ruimte voor verlaging van het tarief cfm. het voorstel van 8-11. Nu tegen lager tarief aangeboden.
Verlies inkomsten door wachtlijsten	-269.000		0	269.000	moet weg, vergunningen worden gewoon uitgegeven. Is overgenomen
Verlies door lagere prijs abonnementen €10	-139.000	-268.000	0	139.000	In 1e instantie geen daling. Daling van €50 in latere fase vanaf 2018. Gemeente stelt nu EUR 20 verlaging voor.
Verhoging tarief 2 ^e Bewoners Vergunning €376 Zone C	58.000	38.000	29.000	-29.000	Voorstel €25 om hoog = 350. Rekenfout?
Afschaffen 3e vergunning	-7.000	-7.000	0	7.000	Slecht idee i.v.m. compartimenteren
Verminderen bedrijfsvergunningen	-17.000	-17.000	-17.000	0	OK
Parkeren bewoners in P-garages	18.000	-14.000	0	-18.000	Tarief moet gelijk blijven als straat + keuzevrijheid.
Betaald parkeren op zondag	210.000	194.000	210.000	0	OK. Zou dat niet meer opleveren? Waarom nu minder?
Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren	338.000	309.000	100.000	-238.000	De wijkraden willen geen uitbreiding. De Entree op eigen verzoek?
Aanpassen parkeertarieven	475.000	376.000	475.000	0	OK, maar differentiëren 1e 2e uur Gemiddeld zelfde. Waarom nu zo veel lager?
Extra garageomzet door hogere straattarieven			45.934	45.934	De gemeente was deze post vergeten
Invoeren betaald parkeren in C-zone	543.000	544.000	250.000	-293.000	250.000 zijn boetes. We willen niet meer forensen/bezoekers in Zone C.
Saldo invoeren Zone BB (zie details specificaties)			248.415	248.415	Saldo door Zone BB verplicht in de garages; bevat vele aannames en is daarom vrij onzeker.
Legaliseren 2e vergunningen 3.000 x 350 * 80%			840.000	840.000	Laat 2e auto's niet in de "illegaliteit" verdwijnen, dus reguleer dat en incasseer... Gemeente denkt 50% Nog steeds niet door gemeente overgenomen
Bezoekregeling zone B = #vergunningen * 200 uur * 0,50			263.300	263.300	Zone B moet ook bezoekregeling krijgen
Bezoekregeling zone BB = #vergunningen * 200 uur * 0,75			150.000	150.000	Zone BB moet ook bezoekregeling krijgen
Verlies omzet POET	-37.000	-32.000	-37.000	0	OK
Besparing door digitalisering	130.000	130.000	130.000	0	OK

Verlies Centrum garages door vergunningenbezoekers BB			-131.250	-131.250	Conservatieve aanname
Verlies straatparkeren door vergunningenbezoekers B			-263.300	-263.300	Conservatieve aanname
Overgang taartpunt Welgelegen van Zone B --> C 500? x (204 - 126)			-39.000	-39.000	De taartpunt ten Zuiden van Raamvest/Gasthuisvest = 500? vergunningen van Zone B --> Zone C.
Overgangsregeling BB 1e jaar maximaal			-101.470	-101.470	Maximaal in 1e jaar, neemt af tot € 0 na 7 jaar.
Garages tarief verhogen evt. later			P.M.		Garages moeten kostendekkend worden, minder kruissubsidie
Totaal inkomsten	1.541.000	1.325.000	2.390.629	849.629	
De hoogste extra kosten zitten in:					
Inzet extra handhaving in B- en C-zone tot 23.00 uur	125.000	125.000	125.000		Moet zichzelf eigenlijk terugverdienen met boetes, en dus onterecht.
Extra handhaving foutparkeren	100.000	100.000	100.000		Moet zichzelf eigenlijk terugverdienen met boetes, en dus onterecht.
Kosten invoering innovatieve producten	100.000	100.000	100.000		Moet zichzelf wel terugverdienen
Totaal	325.000	325.000	325.000		Prudent mee omgaan, maar niet ter discussie
Saldo	1.216.000	1.000.000	2.065.629	849.629	Dit is dus ruim 0,8 miljoen meer dan het gemeente plan incl. besteding voor een overgangsregeling voor Zone BB; dus ruimte om 1e vergunning te verlagen
Vergunningen (1e) tarief €50 verlagen			-642.050	-642.050	Tarieven 1e vergunning moeten veel lager worden vanaf 2018
Eindsaldo	1.216.000	1.000.000	1.423.579	207.579	Target = 1 miljoen

Omzet garages	8.768.000			
Totaal 1e vergunningen	12.841			
Verlaging 1e vergunning met €	50			later tegen de kruissubsidies nog later eventueel tegen de kruissubsidies
Verhoging tarieven garages in %	0,000001			

Berekening omzetzijning a.g.v. bezoekersvergunningen Zone BB.

	Factor	Omzet bezoek	Tariefverschil	Correctie factor	Gederfde omzet
Verlies Centrum garages door vergunningenbezoekers BB a.g.v. lager tarief. 50% ging tot nu toe op straat staan.	0,5	150.000	1,75	1	-131.250

Verlies straatparkeren door vergunningenbezoekers B a.g.v. lager tarief. Weinigen parkeerden zo duur op straat!	0,25	263.300	4,00	1	-263.300
---	------	---------	------	---	-----------------