

Inspreken Parkeren bewoners in de garage

1. Te lege garages.

De garages blijven te leeg met de voorgestelde maatregelen.

Waarom vul je garages met bewoners op basis van een piekbezetting die slechts enkele keren per jaar voorkomt?

Dat kan zo veel beter.

Dus vul die garages op basis van de structurele bezetting, dus dat is het gemiddelde + een veiligheidsmarge (van 10% heb ik aangenomen), zodat slechts enkele keren **extra** per jaar de garage overvol is (dat blijft toch wel). En de rest van de tijd de garages eindelijk gebruikt worden waar ze voor bedoeld waren: parkeren.

Ik heb dat uitvoerig doorgerekend met een sigma (variantie) van 5%; als dat getal anders is hoor ik dat graag. Maar het voorstel van nu deugt gewoon niet. Dat betekent in Zone B geen 175 auto's de garages in, maar 503. Eindelijk wat legere straten en vollere garages.

2. Vergoeding voor Stationsgarage

Waarom gaat de gemeente een private garage subsidiëren, als die garage door nieuw beleid gewoon veel voller kan komen te staan? Als bewoners in de garage komen (100 volgens de gemeente, volgens mij kunnen dat er wel 175 zijn!) levert dat de exploitant gewoon aanzienlijk meer omzet op, zonder dat dit tot structurele omzetsdaling leidt. Het verlies van omzet tegen EUR 3,= per uur gedurende enkele uren op enkele dagen weegt niet op tegen de meeromzet van 100 abonnementen x 44 x 12 = € 52.800,=

Schatting verlies: 10 dagen x 5 uur x 100 plekken x € 3,= = € 15.000,=.

Dus de extra winst voor de exploitant wordt € 37.800 + de subsidie van de gemeente. Idioot! Of kan ik nou niet rekenen?

3. Wanneer gaat de gemeente P+R in Vijfhuizen stimuleren en de bebording naar de garages verbeteren zodat de Dreefgarage ook behoorlijk bezet wordt?

4. **Project Raaks III moet eigen parkeervoorzieningen krijgen** of niet gebouwd worden. Ik wijs graag op de inspraak van de Koninginnebuurt: Wiens belang wordt eigenlijk gediend als het ooit zo rustige Haarlem helemaal propvol gebouwd wordt. Wij willen hier juist geen Amsterdam worden.

Haarlem, 16 mei 2019, Jan v.d. Zanden

**Commentaar op invoering plan
"Bewoners parkeren in de garages"**

Samenvatting:

1. De redeneringen en berekeningen t.a.v. de bezettingsgraad van de parkeer garages zijn onjuist en dus de conclusies ook.
2. De garages staan anno 2019 nog even leeg als tijdens de ontwikkeling van het alternatieve parkeerplan van de wijkraden in 2016.
3. Er wordt voorgesteld om slechts 175 extra parkeerplaatsen in Zone B in de garages beschikbaar te stellen. Op basis van de (deels onvolledige) cijfers lijkt het echter verantwoord om 503 plaatsen in Zone B daarvoor beschikbaar te stellen.
4. De Gemeente en dus de Commissie Beheer dient er voor te kiezen om de garages significant beter te benutten en de straten leger te krijgen.
5. Daarbij dient het principe los gelaten te worden dat de garages er primair zijn voor stadsbezoekers.
6. Het nieuwe principe dient te zijn: de garages zijn er om zowel bewoners als stadsbezoekers optimaal te faciliteren bij hun parkeerbehoeften en de openbare ruimte zo goed mogelijk te ontlasten van ontsierende auto's.
7. Op basis van dit principe dient er **niet** voor gekozen te worden dat
 - a. **er 100% van de tijd (!) overvolle straten zijn** en er 97,9% van de weken lege garages en 2,1% van de weken uitsluitend op de piektijd van enkele uren in die weken enkele garages 100% vol zijn

maar dat
 - b. er 100% van de tijd minus enkele keren per jaar gedurende enkele top-uren lekker lege straten zijn, er beter bezette garages zijn en op circa 2,1% van de weken gedurende een vrij korte piektijden geen plek is voor stadsbezoekers in enkele garages.
8. De Gemeente moet op topdagen meer inzetten op voorlichting/stimulering zodat bezoekers met het OV komen en automobilisten bij Transferium P+R Station Spaarnwoude of Vijfhuizen gaan parkeren.
9. De voorgestelde subsidie aan de exploitant van de Stationsgarage is onnodige geldverspilling.
10. Raaks III dient, cfm. beleid van de Gemeente, uitsluitend ontwikkeld te worden als daar ook extra parkeervoorzieningen bij worden gecreëerd.

16 mei 2019

Ir Jan G.M. van der Zanden

Haarlem

Toelichting en berekeningen

Ik heb deels met genoeg kennis genomen van het feit dat nu eindelijk de toezegging gestand wordt gedaan dat bewoners in de veel te lege garages in Haarlem mogen gaan parkeren. De meeste maatregelen komen overeen met eerdere toezeggingen en de prioriteitsregeling is alleszins redelijk opgebouwd. Wellicht is de overgangsregeling de eerste jaren wat al te goedgeefs, gelet op het feit dat er nog een aanzienlijke wachtlijst is voor bewonersabonnementen; anderzijds is alleszins te verdedigen dat de bewoners in de komende autoluwe gebieden niet direct op hoge kosten worden gejaagd.

Hierbij passen echter wel enkele m.i. zeer belangrijke correcties en kanttekeningen:

1. **Aantal beschikbaar gestelde plaatsen in garages is veel te klein en te conservatief berekend.** Ik zal dat onderstaand aantonen.

- a. De metafoor met de Arena gaat volledig mank. Voetballiefhebbers hebben namelijk geen alternatief dan om in de Arena de wedstrijd of het concert live bij te wonen. Dat ligt anders voor stadsbezoekers: als door het parkeren van bewoners in de garages een plek op zeldzame tijdstippen (zaterdags en donderdagavond, en dan nog alleen op topdagen, dus lang niet elke week!!) bezet is, dan kan die bezoeker de plek van die bewoner op straat innemen; dat zal hij ook regelmatig doen, omdat bezoekers de neiging hebben de eerste de beste vrije plek direct in te nemen. Angst voor rondtrekkende bezoekers is ongegrond: onderdeel van de parkeermaatregelen is immers dat de Gemeente veel betere voorlichting via borden en App's gaat geven over welke garages nog capaciteit hebben. In de toekomst zal dankzij het internet of things mogelijk zelfs in die App ook aangegeven kunnen worden welke plekken op straat nog beschikbaar zijn, zodat bezoekers linea recta naar de voor hen optimale plaats gedirigeerd kunnen worden (zie: <https://www.parkeagle.com/parkeerslim/>).
- b. Een belangrijk gegeven ontbreekt in de bezettingsgraad overzichten: Hoe vaak treden de maxima op? Of te wel: wat is de spreiding (sigma) in de bezetting gemiddeld over het jaar. Als sigma bijvoorbeeld 5% is, dan betekent dat, dat op 15,7% van de weken in het jaar (dus circa 8 keer per jaar) de bezetting 5% hoger is dan het gemiddelde. En dat in 2,1% van de weken (dus circa 1 a 2 keer per jaar), de bezetting 2 maal sigma = 10% hoger is dan het gemiddelde en een garage dus helemaal vol is. Zonder deze gegevens is het maken van een logisch verantwoorde keuze onmogelijk. Zie: https://en.wikipedia.org/wiki/68%E2%80%9395%E2%80%9399.7_rule
- c. Uit de metingen van 2018, die nu bij de vergaderstukken zit, blijkt dat de bezetting, zelfs per garage, nagenoeg identiek is aan de bezetting gemeten in 2016.
Op basis van gesprekken met ambtenaren in 2016 mag verondersteld

worden dat de situatie qua spreiding in patronen (en dus sigma) ook niet wezenlijk is veranderd en dat de pieken dus nog steeds slechts 1 a 3 keer per jaar voorkomen in de verschillende garages.

- d. In de nieuwe berekeningen (zie figuur en Xcel-sheet bijlage) is uitgegaan van een veronderstelde spreiding van sigma = 5%. Als je dan accepteert dat circa 1 a 3 keer per jaar een garage helemaal vol is, impliceert dit dat de beschikbare ruimte voor bewoners gelijk is aan:
- $R = \text{Capaciteit} - / - \text{hoogste gemiddelde in de week} - / - 10\%$.
- Dit impliceert dat, zoals bovenstaand betoogd, op 2,1% van de weken, dus circa 1 a 2 keer per jaar, de bezetting in de garages 10% hoger ligt dan het gemiddelde en dus inclusief de bewoners abonnement overvol raakt. Dat is een aanzienlijk conservatievere benadering dan destijds is gehanteerd in het alternatieve plan van de wijkraden, waarin werd verondersteld dat abonnementhouders ook op zaterdagen deels vertrekken uit de garages (hetgeen natuurlijk ook echt het geval is...)
- e. Ik ga in dit betoog dus uit van de **structurele** (dus gemiddelde) bezettingsgraad + een veiligheidsmarge van 10%, bij gebrek aan betere cijfers.
- f. Uit onderstaande figuur blijkt dan dat de ruimte om bewoners in de garages te laten parkeren in zone B in totaal uitkomt op circa 503 plaatsen i.p.v. de karige 175 die de gemeente nu voorstelt. Alleen t.a.v. de Appelaar is het correct dat er geen ruimte is op basis van de cijfers; in de andere garages is er bijna meer dan het dubbele aan ruimte, terwijl de Raaks ook zonder problemen 98 bewonersauto's kan bergen.

Aantal parkeerplekken garages, bezetting en beschikbaar potentieel voor bewoners						
	Aantal plaatsen	% Altijd gemiddeld leeg uit grafieken 2018	Marge 10%	Aantal beschikbaar voor bewoners	Voorstel Gemeente Haarlem	
Station	460	48	38	175	100	
Raaks	975	20	10	98	0	
Kamp	430	20	10	43	25	
Appelaar	296	3	-7	0	0	Praktisch onbruikbaar voor bewoners dus.
Houtplein	750	35	25	188	50	
SubTotaal	2911			503	175	Aantal extra bruikbaar voor Zone BB bewoners. Er zijn er 1.000 nodig om iedereen in de garage te krijgen. NB: Bestaande bewoners abonnementen al inbegrepen
Cronjé	433	77	67	290	175	
Dreef	229	85	75	172	100	
	662			462	275	Aantal bruikbaar voor 2e auto's Zone B, BB en Zone C.
Totaal	3573			965	450	

- g. Eerder is door de ambtenaren en de voormalige wethouder, volstrekt ongefundeerd, bezwaar gemaakt tegen deze benadering. **In de notitie wordt zelfs gesuggereerd dat een wiskundige benadering onjuist is.** Maar juist in een goede wiskundig-statistische benadering wordt natuurlijk volledig rekening gehouden met wisselingen van auto's, duur van het parkeren, leegstand, piektijden etc., kortom met de volledige dynamiek van het parkeren. Wie daar geen rekening mee houdt is aan het luchtfietsen.
- h. De auteur schrijft bijvoorbeeld *"Bij garages bestemd voor centrumbezoek is dit effect het grootst. Hier zijn veel bewegingen per uur en is er dus vaak sprake van meer bezette plaatsen dan verkochte uren."* Dit moet hij (of zij) nader verklaren! Zodra een auto de garage binnenkomt gaat de teller lopen. Maar hij zoekt nog enkele minuten een plekje. De plek is dus nog niet bezet. Als de bezoeker klaar is met zijn bezoek betaalt hij; hij krijgt dan inderdaad enkele "gratis minuten" parkeertijd, zeker als hij lang wacht met uitrijden. Maar wie doet dat? De stelling van de schrijver is dus alleen waar als de wachttijd bij uitrijden (aanzienlijk) langer is dan de zoektijd bij inparkeren. Als dat niet het geval is, is de betaalde tijd zelfs hoger dan de bezettijd van de plekken; het omgekeerde van wat de auteur beweert dus!
- i. De Gemeente houdt zich bij het uitdelen van garageplekken in de Stations garage, overigens volkomen terecht, niet aan het eigen principe dat er "alleen plekken mogen worden toegekend aan bewoners" als het maximum + de bewoners abonnementen < 100% bezetting oplevert. Terecht, omdat het volkomen onzinnig is om een garage door het jaar heen niet te benutten voor bewoners als er slechts enkele keren per jaar gedurende slechts enkele uren het maximum wordt bereikt. Waarom wordt dit principe dan ook niet bij de andere garages toegepast?
- j. De notitie vermeldt: *'Dit amendement hield geen rekening meer met de bezetting in de daluren en stelt de parkeerplekken dus zeven dagen per week, 24 uur per dag ter beschikking. In het amendement is toegevoegd "Hier alleen van af te wijken als tellingen uit 2017 aantoonbaar maken dat deze ruimte in 2018 **structureel** niet beschikbaar is, onderbouwd door actuele tellingen" ' Zeer juist opgemerkt; maar in de notitie wordt daar niet naar gehandeld; integendeel. Er wordt alleen ruimte voor bewoners gereserveerd op basis van een maximale bezetting, die slechts zeer **incidenteel** bereikt wordt.*
- Het meest navrant komt dit tot uitdrukking bij de "kwalitatieve toelichting" over de Raaks garage. *"Omdat de garage nu al regelmatig 'piekt' en Raaks III nog wordt toegevoegd, kan op deze locatie geen extra ruimte voor bewoners worden gereserveerd."* Hoe regelmatig is regelmatig? Het hoogste gemiddelde zit gedurende 3 tijdblokken op zaterdag op circa 80%. Als sigma = 5%, dan is deze garage met 10%

extra bewoners abonnementen dus slechts 1 a 2 keer per jaar echt vol (veronderstellende dat al die bewoners op zaterdag thuis blijven, quod non!).

Het is daarnaast onaanvaardbaar dat Raaks III wordt ontwikkeld zonder bijpassende parkeervoorzieningen; dat is in tegenspraak met het eigen beleid van de gemeente! Als er een nieuw bewonersgebied ontwikkeld wordt, behoort de daarvoor benodigde parkeercapaciteit binnen dat gebied verplicht te worden gecreëerd. Ik roep de Commissie Beheer en de Gemeenteraad dan ook bij deze op Raaks III uitsluitend te ontwikkelen als daar ook adequate parkeervoorzieningen bij inbegrepen worden.

Zonder nadere gegevens over de spreiding van de bezettingsgraad (de sigma) is het niet beschikbaar stellen van 98 plaatsen in de Raaks-garage gebaseerd op een niet navolgbare redenering.

- k. Vervolgens wordt geïnsinueerd dat het "primaire doel" van de garages bezoekers huisvesten is. Dat is echter een politieke of principiële en beslist geen logisch beredeneerbare opvatting. Vanuit het principe dat zo veel mogelijk auto's van de straat geweerd moeten worden zou het doel juist moeten zijn om bewoners voorrang te geven om in de garages te parkeren. Dat zorgt er namelijk voor dat de straten voor zeker meer dan 75% van de tijd relatief leeg zijn. Hoe heerlijk zou dat zijn?
- l. De schrijver lijkt echter met deze drogredenering een politieke bedoeling te willen maskeren. En die bedoeling is klip en klaar: de schrijver heeft liever 97,9% van de weken half lege garages en 100% van de tijd (!) overvolle straten en 2,1% van de weken uitsluitend op de piektijd in die weken enkele garages 100% vol, dan 100% van de tijd minus enkele keren per jaar gedurende enkele top-uren lekker lege straten, beter bezette garages en mogelijk circa 2,1% van de weken op de piektijden geen plek in enkele garages. Dat is de werkelijke keuze die voorligt.**
- m. Het is bizar dat de auteur en de Gemeente dit dwaze plan voorstelt, dat voortkomt uit een principiële stellingname in plaats van een praktische en pragmatische visie op het gebruik van overheidsmiddelen en openbare ruimte. Daarom roep ik de Commissie Beheer en vervolgens de Gemeenteraad op om
- harde cijfers over de spreiding (sigma) en maximale bezetting op te (doen) leveren, en op basis van die cijfers eventuele berekeningen in deze notitie bij te stellen;
 - eindelijk een eind te maken aan de verspilling van geïnvesteerde middelen in garages en ontsiering van de openbare ruimte door de garages onnodig leeg te laten staan;
 - te zorgen dat circa 503 respectievelijk 462 auto's in Zones B respectievelijk C extra gebruik van de garages gaan maken;

- te aanvaarden dat op circa 2 a 3 topdagen in het jaar gedurende enkele uren van die topdagen de garages vol zijn en dat stadsbezoekers dan i.p.v. in de garages, op straat parkeren;
 - bij grote evenementen bezoekers aanzienlijk meer te stimuleren om van P+R Ikea en Vijfhuizen gebruik te maken.
2. **De Dreefgarage wordt slecht bezet;** helaas wordt daar niet de logische consequentie uit getrokken dat de bebording anders c.q. veel beter moet, zodat bezoekers naar deze garage gaan. Hij ligt namelijk uitstekend om via Dreef en Houtplein de stad in te wandelen en het Frans Hals-museum te bezoeken.
 3. **Geen sprake van afname van verdien capaciteit.** Er wordt gesteld dat door de abonnementen de verdien capaciteit van de garages af zullen nemen. In mijn eerdere analyse heb ik aangegeven dat de verwachting eerder is dat door de legere straten juist ook wat meer stadsbezoekers op de leeggekomen straatplaatsen zullen parkeren tegen het aanzienlijk hogere strattarief. Bovendien zijn de tijdstippen waarop de garages, zeker met de huidige geplande aantallen, voor bewoners toegankelijk worden zo gering, dat de verdien capaciteit praktisch niet zal afnemen, maar eerder wat zal toenemen. Bijlage 1 van de Gemeentelijke notitie bevestigt dit betoog: "*Daar [in het centrum] komen ook veel bezoekers dus daar is de parkeerdruk ook op zaterdag en zondag overdag erg hoog.*" We zullen het zien...
 4. **Stations garage staat praktisch leeg.** De gemeente stelt voor (of heeft zelfs inmiddels een overeenkomst gesloten?) met de eigenaar van de Stations garage. Dit acht ik een zeer onzakelijke propositie. Deze garage staat praktisch altijd leeg. Als bewoners daar tegen gereduceerd tarief gaan parkeren is dat voor de exploitant pure extra omzet! Alleen als er bestaande abonnementen voor EUR 44,= per maand worden omgezet naar het tarief van de overgangsregeling van EUR 20,= per maand, zal dat de exploitant omzet kosten.
 Het zou dan ook m.i. veel beter zijn om de exploitant zelf de vrijheid te geven hoeveel abonnementen hij tegen het tarief van EUR 44,= per maand wil verkopen. Het zou mij niet verbazen (zie mijn eerdere berekeningen van 15 november 2016, dat hij er dan voor zal kiezen om dan veel meer abonnementen te verkopen, en mogelijk zelfs tegen een lagere prijs, dan de Gemeente Haarlem nu voorstelt, omdat dat zijn omzet optimaliseert. Om de "valse concurrentie" met het overgangstarief van de "eigen garages" tegen te gaan zou wellicht aan een maatregel gedacht moeten worden. Maar het subsidiëren van de Stationsgarage is echt onzinnig. Laat deze, kennelijk particuliere, ondernemer maar de marktwerking toepassen binnen kaders zodat er geen al te grote scheefgroei ontstaat.
 5. Het moet mij van het hart dat het wel ironisch is dat het vergroten van de autoluwe zone en het daarmee verminderen van 130 parkeerplaatsen nu wordt aangegrepen om 175 bewoners in parkeergarages onder te brengen. Zo wordt het netto effect van de eertijds goed bedoelde parkeermaatregelen

om de druk op straten te verminderen praktisch helemaal opgeslokt door "autopesterij" van de Gemeente Haarlem.

6. Tot slot: Zijn er al cijfers bekend over het aantal extra uitgegeven 2^e vergunningen in Zone C en inkomsten van de nieuwe bezoekersregeling nu het bezoekers-parkeren gelimiteerd is? (zie Bijgestelde versie Alternatief Parkeerplan wijkraden: *"De extra inkomsten komen (nog steeds) voornamelijk door het legaliseren van de 2e auto's €840k, tariefverhoging straatparkeren €475k, de nieuwe bezoekersregeling €238k, en het parkeren op zondag €210k."*)