



Aan	Commissie Beheer
Datum	21 maart 2023
Onderwerp	Beantwoording technische vragen insprekers
Van	René Hogerheijde

Geachte leden van de commissie,

Op 14 maart 2023 hebben 16 personen ingesproken tijdens de vergadering van de commissie Beheer. Op verzoek van de aanwezige commissieleden is de toezegging gedaan om de technische vragen van de insprekers te verzamelen en deze van een antwoord te voorzien. In deze memo staan de technische vragen, die gesteld zijn tijdens de vergadering door de insprekers, inclusief de beantwoording. Dit zijn de technische vragen in volgorde van de insprekers.

Vraag 1: Waarom is ervoor gekozen om parkeerregulering in te voeren vanaf een parkeerdruk van 85%?

Antwoord 1:

Dit wordt uitgelegd in de Nota uitwerking parkeerregulering op blz. 15-16. Vanaf een parkeerdruk van 85% is parkeerregulering nodig om het ruimtegebruik van de geparkeerde auto te reguleren in relatie tot andere noodzakelijke functies in de openbare ruimte. Ook verslechtert de verkeers- en parkeersituatie in een wijk vanaf een parkeerdruk van 85%. De zoektijd naar een vrije parkeerplaats neemt toe. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen, wat weer leidt tot extra uitstoot van schadelijke stoffen en verkeersonveiligheid.

Vraag 2: Hoe vaak is de parkeerdruk gemeten? Wanneer is de parkeerdruk gemeten?

Antwoord 2:

Dit wordt uitgelegd in de Nota uitwerking parkeerregulering op blz. 15. De parkeerdruk is gemeten in 2020 en 2022. Beide parkeerdrukonderzoeken vonden plaats in het voorjaar. In beide jaren is in heel Haarlem de parkeerdruk op dinsdagnacht (tussen 23:00 en 01:30 uur) gemeten. Dit zijn de maatgevende tijdstippen in de woonwijken; daarom zijn deze meetresultaten gehanteerd in de nota. Op [Uitbreiding betaald parkeren | Gemeente Haarlem](#) vindt u de rapporten waarin de resultaten van de parkeerdrukonderzoeken worden beschreven.

Vraag 3: Wat zegt de gemeten parkeerdruk tijdens corona over de parkeerdruk na corona?

Antwoord 3:

Het moment waarop veel bewoners thuis zijn (wat bepalend is voor het aantal parkeerplaatsen dat nodig is) is de nacht. Het effect van corona op het aantal bewoners dat in de nacht thuis was, is naar



verwachting zeer beperkt. Om deze reden vindt het college de gebruikte parkeertellingen representatief voor de parkeerdruk in de Haarlemse wijken.

Vraag 4: waarom moet er in 9 wijken waar in 2 van de 3 metingen de parkeerdruk onder de 85% bleef ook gereguleerd parkeren ingevoerd worden?

Antwoord 4:

De gemeente Haarlem heeft een actueel beeld van de parkeersituatie in de Haarlemse wijken. In 2020 en 2022 is de parkeerdruk in alle wijken onderzocht. In dit onderzoek is de bezetting van alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte op verschillende momenten van de week geregistreerd. Alle cijfers die in deze nota zijn opgenomen over parkeerdruk, zijn een gemiddelde over 2020 en 2022, van de metingen op dinsdagnacht (tussen 23:00 en 01:30 uur). Dit zijn de maatgevende tijdstippen in de woonwijken. Dit geeft een zo representatief mogelijk beeld.

Vraag 5: Waarom mag er geen inspraak en participatie plaatsvinden?

Antwoord 5:

De nota uitwerking parkeerregulering is een vervolg op het Mobiliteitsbeleid. Het Mobiliteitsbeleid is mede tot stand gekomen met de input vanuit participatie en inspraak. Veel Haarlemmers hebben meegedacht en de gemeente ontving gedurende de inspraak ruim 90 reacties die allemaal opgenomen en beantwoord zijn in de nota van beantwoording. In het Mobiliteitsbeleid is verwoord dat: "In 2030 is onze openbare ruimte groener en leefbaarder, met minder auto's op straat. Instrumenten die dit doel faciliteren, zoals gereguleerd parkeren en een vergunningsplafond, worden ingezet op plekken met een hoge parkeerdruk." In het voorjaar van 2022 is deze ambitie nogmaals bevestigd in het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad'. E.e.a. is uitgewerkt in de 'Nota uitwerking parkeerregulering'. Deze nota heeft van 19 oktober 2022 tot en met 30 november 2022 ter inzage gelegen voor inspraak, waarvan veelvuldig gebruik is gemaakt. Ook is gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot inspreken bij de commissie beheer op respectievelijk 3 november 2022 en 14 maart 2023.

Vraag 6: Waarom is er niet gedacht aan de eerste vergunning gratis en de tweede auto 100 euro?

Antwoord 6:

De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het bestaande parkeerbeleid. In Haarlem worden geen gratis parkeervergunningen verleend. Voor de uitbreiding gelden dezelfde tarieven als voor het bestaande gebied. Verder is het zo dat de gemeente kosten maakt om parkeerregulering in te voeren en in stand te houden. Deze kosten worden bij de gebruiker neergelegd. Dit gebeurt met betaald parkeren door het verstrekken van vergunningen tegen een tarief. De gebruiker neemt met zijn auto namelijk een deel van de openbare ruimte in beslag. Het is daarom niet mogelijk om eerste en/of tweede vergunningen gratis te verstrekken.



Vraag 7: Als in woon in Haarlem Noord en ik ga op bezoek in Haarlem Zuid, moet de persoon die mij ontvangt mij dan aanmelden als bezoeker, want het is dezelfde zone C?

Antwoord 7:

Zone C Zuid is een andere zone dan zone C Noord. Als u dus in zone C Noord een bewonersvergunning heeft, dient er parkeergeld te worden betaald of dient iemand te worden aangemeld als bezoeker wanneer u met uw auto op bezoek komt in zone C Zuid.

Vraag 8: Waar kan ik de onderbouwing en oplossing vinden als er straks op een parkeerplaats moet worden betaald of gaat het dan om 11 miljoen kostendeekkende binnenkomst dat voor andere doelen zal worden ingezet waaronder het vervangen van verouderde parkeersystemen?

Deze vraag is geïnterpreteerd als: worden de parkeerinkomsten van het uitbreidingsgebied alleen gebruikt om de kosten van betaald parkeren in het uitbreidingsgebied te betalen, of worden de inkomsten ook gebruikt voor het betalen van de kosten van het huidige betaald parkeren gebied?

Antwoord 8:

Voor wat betreft de onderbouwing van de te verwachten lasten en baten van de uitbreiding van de parkeerregulering wordt verwezen naar bijlage 4 bij het raadsstuk, waarin dit uitgebreid is onderbouwd.

Vraag 9: Moet ik straks met mijn caravan of camper parkeergeld betalen als ik die voor de deur parkeer voor 3 dagen?

Antwoord 9:

U moet parkeergeld betalen voor een motorvoertuig, die op een parkeerplaats geparkeerd staat. Een caravan heeft geen motor, en dus hoeft u hier geen parkeergeld voor betalen. Voor een camper moet u wel parkeergeld betalen. Voor beide voertuigen geldt dat ze maximaal 3 dagen aaneengesloten in de openbare ruimte van Haarlem gestald mogen worden.

Vraag 10: Wat is de werkelijke noodzaak om parkeerregulering in te voeren?

Antwoord 10:

De ontstane (parkeer)situatie in verschillende Haarlemse wijken is een groeiend probleem. In veel wijken is de parkeerdruk zo hoog, dat alle parkeerplaatsen zijn bezet. Er wordt geparkeerd op stoepen en op kruispunten. Hierdoor is de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en de leefbaarheid in het geding. Daardoor fietsen scholieren in onoverzichtelijke situaties, kan de brandweer er niet altijd door en kan je vaak met een rolstoel of kinderwagen niet op de stoep. Oude oplossingen zoals het verbreden van wegen en toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte bieden hierop geen afdoende antwoord meer. Er is ook simpelweg geen ruimte voor beschikbaar. Om de situatie niet verder te laten verslechteren, de parkeersituatie te normaliseren en op termijn ook ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten is het wenselijk en noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.



Vraag 11: Is er voor onze situatie [ze kunnen geen parkeervergunning voor bewoners en bezoekersregeling krijgen op hun adres] een oplossing?

Antwoord 11:

In de stad zijn woningen gebouwd waarbij afspraken zijn gemaakt dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor bewonersparkeervergunningen. Reden hiervoor kan zijn dat bij deze woningen eigen parkeergelegenheid aanwezig is (het zogeheten POET, parkeren op eigen terrein). Ook zijn er woningen gebouwd zonder enige parkeergelegenheid (bijvoorbeeld woningsplitsing), waarmee het college heeft ingestemd onder de strikte voorwaarde dat op deze huisadressen geen bewonersparkeervergunningen kunnen worden aangevraagd (het zogeheten GROEP, geen recht op parkeervergunning). Bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, moeten voor hun auto zelf parkeergelegenheid organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door het kopen of huren van een privéparkeerplaats of een parkeerabonnement in een van de gemeentelijke parkeergarages. Het aantal abonnementen in gemeentelijke parkeergarages is gelimiteerd.

Vraag 12: Is het budget van de mantelzorgersvergunning genoeg voor de gemiddelde mantelzorger?

Antwoord 12:

In 2020 is de gemeenteraad geïnformeerd over het gebruik van de bezoekersregeling. Zie [20200510515-1-Stand-van-zaken-en-vervolg-op-Moderniseren-Parkeren.pdf \(haarlem.nl\)](https://www.haarlem.nl/stand-van-zaken-en-vervolg-op-moderniseren-parkeren). Hierin staat: “De mantelzorgregeling maakt gebruik van de bezoekersregeling. Bewoners met een indicatie (bijvoorbeeld i.h.k.v. de WMO) komen in aanmerking voor een extra saldo dat niet gefactureerd wordt. Deze regeling wordt beperkt gebruikt. In enkele gevallen heeft het college, bij schrijvende medische gevallen, de mantelzorgregeling toegekend aan een huishouden zonder indicatie.” Hier valt aan toe te voegen dat het college sinds 2020 in slechts enkele gevallen de hardheidsclausule heeft toegepast om bewoners met een zeer grote zorgbehoefte te voorzien van een extra gratis saldo binnen de mantelzorgregeling. De ervaring leert dat het budget van de mantelzorgvergunning voor de meeste mantelzorgers voldoende is.

Vraag 13: Hoe kunnen leerkrachten van een school een vergunning krijgen, en wie gaan dat betalen?

Antwoord 13:

Op dit moment kunnen scholen een parkeervergunning voor bedrijven aanvragen. Op dit moment komt iedere school in aanmerking voor één parkeervergunning, zodat er een auto beschikbaar is voor gebruik bij calamiteiten. Een school waar personeel onder tijdsdruk moet pendelen tussen verschillende gebouwen kan maximaal twee extra parkeervergunningen krijgen. Of en zo ja, hoe de betreffende school deze kosten doorbelast naar de medewerkers is niet bekend bij de gemeente.

Voor enkele functies – waaronder onderwijs en sport - worden na 30 maart 2023 zogenaamde functiesprekken gehouden. Gezien het maatschappelijke belang van dergelijke functies zal worden bepaald of en zo ja, welke verfijningen c.q. maatwerk nodig is. Deze verfijningen worden



meegenomen in de herziening van de parkeerverordening en bijbehorende beleidsregels. Deze herziening is voorzien najaar 2023. Op pagina 22 van de Nota uitwerking parkeerregulering is dit verwoord.

Vraag 14: Kan de gemeente bevestigen dat de bewoners van de Meester niet in aanmerking komen voor een vergunning?

Antwoord 14:

De bewoners van De Meester komen niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning of een bezoekersregeling.

Vraag 15: Waarom overweegt het college niet het avondtarief voor het bezoekersparkeren gelijk te stellen aan het dagtarief?

Antwoord 15:

De reden voor het afwijkende (iets) hogere tarief voor het bezoekersparkeren met de bezoekersregeling is dat op die momenten – te weten de avond- en weekenduren – sprake is van een hogere parkeerdruk in de wijken.

Vraag 16: Waarom is er gekozen voor het bevriezen van de tarieven voor 3 jaar, en niet voor 5 of 10 jaar?

Antwoord 16:

Normaal is dat de gemeente jaarlijks haar tarieven indexeert; dit in relatie tot de hoogte van de inflatie. Het college kiest ervoor om bij de uitbreiding van betaald parkeren bewoners niet tussentijds te confronteren met een verhoging van de tarieven voor de vergunningen. De planning is dat in 2026 de uitbreiding van gereguleerd parkeren is afgerond. Daarom is het voorstel om het tarief te bevriezen voor 3 jaar, en niet voor 5 of 10 jaar. In het geval dat de tarieven nog langer zouden worden bevroren, zou dit ook leiden tot grotere financiële effecten; immers de kosten stijgen wel jaarlijks.