

# Oplegvel Opinienota

Portefeuille R. van Doorn
Auteur P. Schouten
Telefoon 5113338 E-mail: pschouten@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2010/420820
Te kopiëren: bijlage 1
B & W-vergadering van 18 januari 2011

## Onderwerp

Discussienota parkeervisie

---

## DOEL: **Opinie vormen**

Een allereerste opiniërende bijeenkomst heeft al plaatsgehad: de themabespreking in B&W van 7 december 2010.

Het College wordt in dit stadium niet gevraagd een opinie te vormen over de discussienota “en detail”. Het gaat om de vraag of het College de discussienota een goed vertrekpunt vindt voor een eerste externe consultatie.

**Ook inhoudelijke bespreking met/advisering door de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling is nog niet aan de orde. Het is de bedoeling de discussienota in dit stadium alleen t.k.n. toe te sturen.**

Nadere gelegenheid tot opinie vormen is er na genoemde eerste externe consultatie. Op basis daarvan zal het College een concept-visie worden voorgelegd, die vervolgens het traject van inspraak en participatie ingaat.

Daarna is er nogmaals gelegenheid tot opinievorming, namelijk als op basis van inspraak/participatie de uiteindelijke visie wordt voorgelegd.

---

## B&W

1. Uitspreken dat de discussienota een goed vertrekpunt is voor een eerste consultatie van externe partijen
2. De discussienota vrij te geven voor een eerste consultatie van externe partijen en deze consultatie de vorm te geven van een conferentie in het eerste kwartaal van 2011, en daarbij de leden van de betrokken raadscommissies uit te nodigen
3. Uitspreken dat op basis van discussienota en uitkomsten van de consultatie een concept-parkeervisie zal worden opgesteld
4. Uitspreken dat de concept-visie de basis is voor het formele traject van participatie en inspraak
5. Discussienota, met de besluiten over de bovenstaande punten, ter kennisneming voorleggen aan de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling onder vermelding van de indicatieve planning van de vervolgstappen

# Opinienota

**Onderwerp:** Discussienota parkeervisie

**Reg. Nummer:** Wz/OGV 420820

## 1. Inleiding

Om een aantal redenen is er behoefte aan een parkeervisie:

- de parkeernota uit 2004 heeft actualisering
- het Coalitie-akkoord heeft relevantie voor het beleidsveld parkeren
- de opbrengsten van de openbare parkeergarages blijven achter bij de begroting
- er is behoefte aan beleid inzake fietsparkeren
- samenhang met andere beleidsterreinen moet beter

Vóór ligt een discussienota als opmaat naar een concept-parkeervisie, die op zijn beurt zal worden vertaald in een visie en uitgewerkt in beleidslijnen en maatregelen.

## 2. Beslispunten

- Uitspreken dat de discussienota een goed vertrekpunt is voor een eerste consultatie van externe partijen
- De discussienota vrij te geven voor een eerste consultatie van externe partijen en deze consultatie de vorm te geven van een conferentie in het eerste kwartaal van 2011, en daarbij de leden van de betrokken raadscommissies uit te nodigen
- Uitspreken dat op basis van discussienota en uitkomsten van de consultatie een concept-parkeervisie zal worden opgesteld
- Uitspreken dat de concept-visie de basis is voor het formele traject van participatie en inspraak
- Discussienota, met de besluiten over de bovenstaande punten, ter kennisneming voorleggen aan de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling onder vermelding van de onder punt 5 aangegeven indicatieve planning

## 3. Overeenkomsten / 4. Verschillen

Niet van toepassing, verwezen wordt naar de inhoud van bijgevoegde discussienota en bovenstaande beslispunten

## 5. Vervolg

De volgende stappen, met indicatieve planning, zijn voorzien:

- 18-1-2011 discussienota in B&W, vrijgave voor eerste externe consultatie
- Eerste kwartaal 2011 eerste externe consultatie: conferentie
- Tweede kwartaal 2011 start participatie/inspraak

- Derde kwartaal 2011 vaststellen visie in B&W
- Vierde kwartaal 2011 start uitwerking visie

## **6. Bijlagen**

Bijlage 1: “Discussienota parkeervisie Haarlem” meesturen

# **Bijlage 1: Discussienota “Parkeervisie Haarlem”**

Januari 2011

---

## **1. Woord vooraf**

Voor u ligt de eerste aanzet tot een parkeervisie. Voor er een concept-visie ligt en deze weer kan worden vertaald in een definitieve visie zal er nog de nodige discussie plaatsvinden, zowel politiek als met externe partijen. Dit betekent dat de concept- en de definitieve visie er, zeker op onderdelen, anders uit zullen zien. Immers, pas na die discussie zal duidelijk zijn hoe de relaties met andere beleidsterreinen en met de diverse belangen het beste afgewogen kunnen worden. Ook zullen er, op weg naar de concept- en definitieve visie, de nodige nadere gegevens worden verzameld. Hieruit kunnen uiteraard nieuwe inzichten, met gevolgen voor de uiteindelijke visie, voortvloeien<sup>1</sup>.

In deze nota wordt op de te voeren discussie voorgesorteerd en daarbij wordt uitgegaan van een sturend parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft te maken met verdeling van schaarste, en daarmee raakt het vele beleidsterreinen en belangen in meer of mindere mate.

Hoewel het vaak over de binnenstad en vaak over de auto zal gaan, beslaat de discussienota parkeren in brede zin: zowel auto-als fietsparkeren, zowel in de binnenstad als de rest van de stad.

## **2. Opbouw van de discussienota**

Na een schets van de uitgangspositie wordt aangegeven wat we met de parkeervisie willen bereiken en worden 10 beleidslijnen gepresenteerd die tezamen de gewenste beleidswijziging vormen. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen realisatie op korte termijn -deze collegeperiode- en realisatie op langere termijn. Steeds is aangegeven wat de eerste stap kan zijn, en welk eindbeeld mogelijk is. Commitment wordt gevraagd op deze elementen, waarna uitwerking zal volgen. De discussie in dit stadium gaat dus alleen nog over de beleidslijnen in hun algemeenheid, niet over de finesses van de uitwerking.

Vervolgens wordt een strategie aangegeven om de gewenste wijzigingen te realiseren, en een eerste uitwerking voor auto en fiets. Tenslotte is er aandacht voor de samenhang met andere beleidsterreinen, financiële aspecten, communicatie, handhaving en voor mogelijke concrete maatregelen die wat meer los staan van de 10 beleidslijnen.

## **3. De uitgangspositie**

Het is tijd het parkeren in Haarlem tegen het licht te houden en een visie te ontwikkelen. Waarom nu?

---

<sup>1</sup> Voorbeelden zijn onderzoek naar herkomst van parkerende binnenstadsbezoekers, prognose behoefte aan parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers, werkers in de toekomst en naar de mogelijkheid parkeerplaatsen uit te wisselen.

Als beleidskader geldt de Parkeernota uit 2004, maar de ontwikkelingen hebben sindsdien niet stilgestaan. Van na 2004 is het streven op de lange termijn de stad klimaatneutraal en duurzaam te maken: “Haarlem Duurzaam in 2040”. Er zijn onderwerpen die op korte termijn om aandacht vragen: de tegenvallende opbrengst van de garages<sup>2</sup>, de –deels onvermijdelijke- ongelijke benutting van garages naar plaats en tijd, het parkeren door bezoekers aan de binnenstad ook in die delen van de binnen stad die meer een woonfunctie hebben, de alledaagse vragen waar burgers en bezoekers tegen aanlopen. Er is de wens de relatie tussen bouwen en parkeren beter te regelen. Er is de wens de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten en het autoluwe gebied uit te breiden, een wens die zowel de korte als de lange termijn bestrijkt. Er is de grote druk van fietsparkeren op bepaalde plekken in het centrum. Er zijn de technische mogelijkheden die aan de horizon opdoemen, zoals “in car”-systemen die bewegwijzering en zoekgedrag in een heel ander licht kunnen zetten. Verder geven Coalitie-akkoord en College-werkprogramma aanleiding tot wijzigingen in het parkeerbeleid.

Tenslotte is er nog een aanleiding. Wie het bestaande parkeerbeleid overziet, moet constateren dat echte samenhang ontbreekt. Het is een optelsom van beslissingen, soms van lang geleden, vaak vanuit sterk wisselend politiek perspectief. Dit gebrek aan samenhang is ook terug te vinden in de wijze waarop de verschillende aspecten van parkeren in het gemeentelijk apparaat zijn belegd. Een evaluatie hiervan –met daarbij ook aandacht voor fietsparkeren- is zinvol, moet ook plaatsvinden, maar hoort niet tot de scope van deze visie. Wel tot de scope hoort het aanbrengen van meer samenhang. Samenhang tussen de diverse aspecten van parkeren, tussen parkeren en overige onderdelen van mobiliteitsbeleid en tussen parkeren en overige relevante beleidsterreinen.

Overigens is het niet zo dat er een absoluut gebrek aan parkeerplaatsen is dat tot beleidswijzigingen noopt. Statistisch is er een tekort van 550 plaatsen in de binnenstad becijferd, maar dit is op grond van normen, terwijl in de praktijk in de binnenstad altijd geparkeerd kan worden, zij het soms niet op de meest gewenste plek.

Niets doen is dus geen optie. Bij geen of ongewijzigd beleid blijft een aantal problemen bestaan, worden groter of er komen nieuwe problemen bij. In het oog springen:

- Bij de ramingen achterblijvende opbrengsten van –en grote verschillen in gebruik tussen- garages
- Blijvende parkeerdruk op straat en tegelijk een breed gedeeld gevoel van schaarste
- Steeds lastiger discussies over bij nieuwbouw te realiseren parkeerplaatsen
- Op sommige plekken blijvende onduidelijke of niet optimale parkeerregimes
- Meer auto’s, dus meer parkeerdruk vanwege bezuinigingen op OV (echter mate waarin onbekend)
- Misschien het meest wezenlijk: er wordt niet geopereerd richting duurzaamheid

Redenen genoeg om met een visie te komen op parkeren van auto en fiets, binnen en buiten het centrum, met als horizon 2030 –maar met mogelijkheden tot fasering- en waarvoor het mogelijk is tot een breed draagvlak te komen.

---

<sup>2</sup> Met “garages” worden steeds openbare parkeergarages voor auto’s bedoeld

#### **4. Wat willen we met de Parkeervisie bereiken?**

Parkeerbeleid is geen doel op zich, maar dient om andere doelen te bereiken. Met de Parkeervisie willen we bereiken dat:

- leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren
- duurzaamheid en klimaatneutraliteit dichterbij komen
- de binnenstad vitaal, aantrekkelijk en bereikbaar blijft

Dit bereiken we onder andere door:

- grenzen te stellen aan de omvang van het parkeerareaal in de binnenstad en nadere gebruiksregels te stellen in het gebruik van dit parkeerareaal
- parkeervoorzieningen aan de rand van de stad te realiseren en
- fietsgebruik te stimuleren door meer en betere stallingsvoorzieningen
- hogere bezetting van de parkeergarages te stimuleren
- de parkeerdruk op de openbare ruimte, ook buiten de binnenstad, te beperken

#### **5. Welke beleidslijnen zetten we in om onze doelen te bereiken?**

Deze doelen bereiken we door bijpassende beleidslijnen te formuleren. Voor alle beleidslijnen geldt dat het nadenken erover en het uitwerken ervan op korte termijn kan beginnen. Voor slechts enkele geldt dat realisatie ook een kwestie van korte termijn kan zijn.

##### **Realisatie op korte termijn**

- nader beleid rond parkeren en bouwen
- uitbreiding fietsparkeervoorzieningen
- nog betere dienstverlening aan de gebruikers van onze parkeervoorzieningen

##### **Uitwerken op korte, realisatie op langere termijn**

- bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat)
- straatparkeren omlaag, garages beter benutten
- afvangen autoverkeer aan de rand van de stad: P&R, transferium
- autoluw gebied groter (en luwer) en, samenhangend daarmee:
- slimme, duurzame bevoorrading van het kernwinkelgebied
- bezien uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is
- optimaal gebruik nieuwe technieken

Hieronder wordt nader ingegaan op deze beleidslijnen.

## **Realisatie op korte termijn**

### **Lijn 1 Nader beleid rond parkeren en bouwen**

Stap 1: beleid afstemmen op nieuwe regelgeving (Wro, WABO)

Eindbeeld: voor bewoners, ontwikkelaars, plantoetsers helder beleid dat uitvoerbaar en juridisch houdbaar is, bouwplannen niet frustreert, recht doet aan de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en zonodig maatwerk mogelijk maakt

### **Lijn 2 Uitbreiden fietsparkeren**

Stap 1: in beeld brengen exacte behoefte naar plaats en tijd

Eindbeeld: kwantitatief en kwalitatief voldoende fietsvoorzieningen, passend in de openbare ruimte

### **Lijn 3 Nog betere dienstverlening aan de gebruikers van onze parkeervoorzieningen**

Stap 1: inventariseren concrete (“top 10”) aan problemen/klachten

Eindbeeld: meetbare toename klantwaardering voor parkeerprodukten

## **Uitwerken op korte, realisatie op langere termijn**

### **Lijn 4 Op straat in de binnenstad parkeren door bewoners vóór parkeren door bezoekers, dit buiten het kernwinkelgebied**

Stap 1: restricties aan –vooral het kort- parkeren op straat door bezoekers

Eindbeeld: voldoende plek op straat voor binnenstadsbewoners

### **Lijn 5 Straatparkeren omlaag, garages beter benutten**

Stap 1: aantal bemeterde plekken omlaag in de nabijheid van garages

Eindbeeld: betere kwaliteit openbare ruimte, betere vulling garages, minder zoekverkeer

### **Lijn 6 Afvangen autoverkeer aan de rand van de stad**

Stap 1: onderzoek naar marktpotentiël en optimale plaats/plaatsen voor transferium en/of P&R

Eindbeeld: één of meer voorzieningen die tegen relatief bescheiden kosten substantiële vermindering van het autoverkeer door de stad oplevert

### **Lijn 7 Autoluw gebied groter/luwer/autovrij**

Stap 1: minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte; kleine gebieden autoluw

Eindbeeld: groter autoluw/-vrij gebied met behoud van vitaliteit

### **Lijn 8 Slimme, duurzame bevoorrading kernwinkelgebied**

Stap 1: i.s.m. bedrijfsleven verkennen mogelijkheden, opzetten pilot, bij voorkeur in combinatie met transferium of P&R aan de oostzijde van de stad

Eindbeeld: substantiële vermindering bevoorradend verkeer in vooral het autoluwe/-vrije gebied

### **Lijn 9 Bezien uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is**

Stap 1: verkenning wenselijkheid van en mogelijkheid tot invoeren van parkeerregulering ook in nu niet-gereguleerde gebieden

Eindbeeld: bewoners kunnen altijd in hun buurt parkeren, zij het niet altijd voor de deur

### **Lijn 10 Optimaal gebruik van nieuwe technieken**

Stap 1: verkenning beschikbare nieuwe technieken, bij keus wel/niet gebruiken afweging tegen kosten en kinderziektes

Eindbeeld: Haarlem hoort bij toepassing nieuwe technieken tot de top-5

## **6. Welke strategie hanteren we om onze doelen te bereiken?**

Goede strategie betekent in beeld brengen van je omgeving. Waarop heb je als gemeente geen, en waarop juist wel substantiële invloed? We willen onze doelen te bereiken door slim om te gaan met hetgeen we wel invloed op hebben, door “aan de juiste knoppen te draaien” dus. Verder is het strategisch slim zich rekenschap te geven van dilemma’s die zich voor kunnen doen en daar keuzes te maken. Tenslotte moeten we ons rekenschap geven van onbekende of onzekere elementen.



## Waarop hebben we geen of weinig invloed?

Hierbij gaat het gegeven speelveld, om elementen die in sterke mate vastliggen danwel slechts beperkt door de gemeente te beïnvloeden zijn:

- ✓ Beschikbaar geld: dit zal niet ineens veel meer of minder zijn, en kosten van beheer/onderhoud liggen ook in grote lijnen vast
- ✓ Draagvlak: niet onbeïnvloedbaar, maar meer of minder draagvlak bij bepaalde maatregelen is wel gegeven
- ✓ Regionale concurrentiepositie: hierin geen grote verschuivingen te verwachten, en voor Haarlem altijd zeer belangrijk vanwege de nabijheid van concurrerende centra, maar ook van veel klanten
- ✓ Aantal, ligging van en routes naar de parkeergarages: de infra waarover je beschikt is goeddeels gegeven
- ✓ Beleidsvrijheid: regels liggen vast (bvb waar opbrengsten heen bij fiscalisering), of geven in de praktijk weinig ruimte (procedures, juridisch kader en fatale termijnen rond toetsing van bouwplannen)
- ✓ Techniek: staat natuurlijk niet stil, maar door een gemeente niet beïnvloedbaar en dus, zeker op korte termijn bepalend voor wat te verbeteren is. Voorbeeld: betalen per GSM in een garage is niet of niet eenvoudig realiseerbaar
- ✓ Fysieke ruimte: ruimte is schaars, en die schaarste zal altijd tot keuzes nopen.

Over de vraag of een onderwerp hierboven of juist hieronder thuishoort, is altijd discussie mogelijk. Er is ook geen absolute grens tussen, maar een splitsing in wel en in mindere mate te beïnvloeden elementen is voor bepaling van een strategie wezenlijk.

## Waarop hebben we wel wezenlijke invloed?

Hierbij gaat het om de substantieel te beïnvloeden zaken, eenvoudig gezegd de “knoppen waaraan je als gemeente kunt draaien”:

- Tarieven: differentiatie naar plaats, tijd, doelgroep, absolute hoogte
- Ruimte: bouwen (garages, P&R, transferium, op eigen terrein); benutten (straat, uitwisselen)
- Beleid: parkeerbeleid (welke parkeerrechten waar en voor wie); overig verkeersbeleid (circulatie, modal split<sup>3</sup>), andere beleidsterreinen (RO, EZ, Milieu)
- Communicatie: feitelijke info (PRIS, op meters, naar bewoners); gedragsbeïnvloeding (waar parkeert men, vervoerwijzekeus)
- Handhaving: is een kostenpost die aan de andere kant opbrengsten genereert, en van invloed is op het feitelijk gedrag van parkeerders

## Dilemma's, keuzes

Bij elk beleid, dus ook dat rond parkeren, bestaan dilemma's, waar keuzes geboden zijn. Een greep:

---

<sup>3</sup> relatieve verdeling van verplaatsingen over de diverse vervoermodaliteiten

- Bij consistent en eenduidig beleid kunnen redelijke wensen van burgers te weinig aandacht krijgen en maatwerk bij het oplossen van alledaagse vragen van burgers/bezoekers maakt beleid minder consistent en eenduidig. Keuze: een evenwicht binnen gegeven juridische en praktische (geld, capaciteit) grenzen
- Meer faciliteren van binnenstadsbewoners betekent minder ruimte voor bezoekers. Keuze: we kiezen voor de bewoners, behalve in het kernwinkelgebied.
- Een verschuiving van straat naar garages kan opbrengsten kosten. We kiezen toch voor deze verschuiving, maar zullen ons maximaal inspannen om de opbrengst van de garages te maximaliseren.
- Als we bouwplannen tegenhouden bij niet-voldoen aan parkeernormen frustreert dit het streven naar verdichting, maar het faciliteren van bouwplannen zonder parkeeroplossing vergroot de druk op de openbare ruimte. We kiezen ervoor bouwplannen niet te frustreren vanwege parkeren, maar willen door een onderscheid tussen grote en kleine bouwplannen maatwerk bieden.
- Vergroten van het autoluwe gebied betekent verschuiven van parkeerdruk naar elders. We kiezen voor deze vergroting en gaan uit van het beter benutten van de restcapaciteit in de garages.
- Voldoen aan behoefte inzake fietsparkeren kan in de binnenstad ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. We kiezen voor faciliteren van de behoefte aan fietsparkeren, maar streven op de meest gevoelige plekken (bvb. Botermarkt e.o.) naar ondergrondse oplossingen, en accepteren ook een zekere rommeligheid die bij massaal stallen van fietsen hoort.
- Voldoen aan elke parkeerwens in woonwijken gaat vaak ten koste van groen. We kiezen voor voldoen aan de parkeerbewensen, maar bij voorkeur inpandig/op eigen terrein en als dat vanwege groen in de rede ligt, hoeft parkeren in de openbare ruimte niet voor de deur.
- Vergroten van het autoluwe gebied zonder compenserende voorzieningen elders betekent verhoging van parkeerdruk en aan-/afrijdend verkeer naar nabij gelegen parkeergelegenheden (voorbeeld: Kruisstraat en Rode Loper in relatie tot parkeren op de Nieuwe Groenmarkt). We kiezen voor deze vergroting, met inachtneming van het eerder gestelde over de rol van de garages en accepteren de onvermijdelijke toename van aan-/afrijdend verkeer.

Er zijn nog andere onzekerheden. Van sommige ingrepen kennen we de effecten niet, terwijl we toch zulke ingrepen kunnen overwegen. We weten wel wat we niet weten, vandaar:

### **“Kwown unknowns”**

- ✓ Prijselasticiteit: hoever kunnen tarieven omhoog vóór de bezoeker met de voeten cq de wielen stemt en bvb elders gaat winkelen?
- ✓ In welke mate accepteren binnenstadsbewoners met abonnement een plek in een garage die wat verder weg ligt?
- ✓ Concreet gedrag: bij welke verhoging van parkeertarieven kiest men voor OV of fiets in plaats van de auto en onder welke voorwaarden kiezen automobilisten voor parkeren in een garage i.p.v. op straat?
- ✓ We missen inzicht in deel kosten/opbrengsten, zie onderstaand kader over financiën
- ✓ Wordt een P&R/transferium überhaupt als goed alternatief gezien, en onder welke voorwaarden? Om wat voor investeringen en exploitatie(risico's) gaat het?

Nader inzicht in deze, vaak met gedrag samenhangende zaken is nodig, maar tegelijk moeten we keuzes durven maken waarbij de gevolgen voor concreet gedrag in de praktijk zullen blijken.

## **7. Een eerste uitwerking: auto**

Allereerst enige kerncijfers, die alle alleen betrekking hebben op de binnenstad. Het aantal plekken op straat bedraagt ca. 3500, in garages 3000. Voor parkeren op straat zijn aan bewoners ruim 3500, en in garages ruim 200 vergunningen verstrekt. Aan bedrijven zijn ruim 650 vergunningen voor parkeren op straat verstrekt<sup>4</sup>.

De beleving van “vol” in de zin van niet of nauwelijks plekken beschikbaar ontstaat op straat bij een bezetting van > 85%, in garages bij > 80%. Hiervan is sprake op donderdagavond, zaterdag en in mindere mate dinsdagavond. Ook dan echter is er nog ruimte in de Stationsgarage en Stationsbuurt en in mindere mate de Houtpleingarage.

Om de bereikbaarheid van de **binnenstad** van Haarlem op korte termijn goed te verknopen met leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en op lange termijn met duurzaamheid zijn maatregelen nodig die de omvang van het parkeren van auto's verder begrenzen en tegelijkertijd het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets voor het bezoek aan de binnenstad stimuleren. De aantrekkelijkheid van de binnenstad van Haarlem als centrum voor zijn bewoners en bezoekers vraagt om beteugeling van de parkeerdruk op straat. Een verbetering van de kwaliteit en leefbaarheid van de openbare ruimte biedt daarbij een aangenaam en duurzaam verblijfsklimaat.

In grote lijn komt het er op neer dat er in de nabije toekomst grenzen worden gesteld in de omvang van het parkeren in het centrale deel van Haarlem en meer mogelijkheden worden geboden aan de randen van de stad. Flankerend beleid zorgt er voor dat het centrale deel van de stad wel bereikbaar blijft.

In de binnenstad is het niet vanzelfsprekend dat elke wens om te parkeren wordt gehonoreerd en dat, als die wens wel gehonoreerd wordt de plaats waar dit gebeurt niet vanzelfsprekend “voor de deur” hoeft te zijn. Met een strikte aanpak voor doelgroepen wordt voorkomen dat automobilisten die de auto écht nodig hebben worden benadeeld.

In de **overige delen van de stad** worden wensen om te parkeren wel gehonoreerd, maar hoeft dit niet “voor de deur” te zijn. Uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is, is te overwegen, maar dan wel kostendekkend. Te overwegen is het om niet meer met drie, maar met twee zones te werken waar het gaat om tarieven op straat: de binnenstad en de overige delen van de stad. Een apart aandachtspunt zijn gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken.

Voor het **slim en duurzaam bevoorraden van het kernwinkelgebied** zal bezien worden of een overslagmogelijkheid voor vrachtwagens aan de oostzijde van de stad te realiseren is, wellicht in combinatie met P&R/transfeerium. Dit kan uiteraard niet zonder betrokkenheid van het bedrijfsleven, zie over dit onderwerp ook de regionale visie “Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking”.

---

<sup>4</sup> Voor bedrijven worden geen specifieke plaatsen in garages gereserveerd, wel bestaat de mogelijkheid tegen de volle prijs een abonnement af te nemen.

## ***De auto: van strategie naar nadere maatregelen***

In paragraaf 6 zijn de sturingsinstrumenten genoemd: elementen waarop je als gemeente substantiële invloed hebt, de “knoppen waaraan je kunt draaien”. Hieronder per sturingsinstrument mogelijke maatregelen, waarbij in de praktijk de relatie natuurlijk niet 1:1 is.

### **Tarieven**

#### **Sturen door parkeertarieven**

Misschien in bescheiden mate, maar gewenst gedrag en gewenste beleidsdoelen zijn via het instrument van de tarieven dichterbij te brengen. Zo kan het gebruik van relatief perifeer gelegen parkeervoorzieningen worden gestimuleerd door lagere tarieven, mogelijk gratis gebruik van OV waarbij tegelijk het gebruik van parkeervoorzieningen in de binnenstad wordt ontmoedigd. Te denken is ook aan lagere parkeertarieven voor elektrische auto's en auto's op biobrandstoffen. Ook verdergaande differentiatie van de parkeertarieven in tijd en/of plaats in de binnenstad kan als sturend instrument de optimale benutting van het beschikbare parkeerareaal wellicht nog verbeteren.

Overigens zijn er deelgebieden waar met private partijen aparte afspraken over tarieven zijn gemaakt. Deze dienen uiteraard gedurende hun looptijd gerespecteerd te worden, zodat in die gevallen geen beleidsvrijheid voor de gemeente bestaat.

#### **Differentiatie naar doelgroepen**

De parkeergarages hebben qua ligging en potentie verschillende karakteristieken, reden om er ook beleidsmatig (tarieven, doelgroepen) anders mee om te gaan.

Ook mag de vraag gesteld worden of, naast het huidige parkeerregime in de Appelaar (waar geen abonneementhouders van gebruik mogen maken), in de nieuwe Raaksgarage ook eenzelfde parkeerregime zou moeten worden toegepast. Dit zou betekenen dat zowel de Appelaar als de Raaksgarage alleen bestemd zijn voor bezoek aan de binnenstad. De overige garages (Kamp, Stationsplein en Houtplein) blijven wel (gelimiteerd?) beschikbaar voor abonneementshouders, zowel voor bewoners als ook het bedrijfsleven/andere belanghebbenden. Wellicht biedt de Cronjégarage mogelijkheden om een deel van (het teveel aan) abonneementshouders op te vangen.

### **Ruimte**

#### **Openbare parkeergarages in en rond de binnenstad**

Openbare parkeergarages in en rond de binnenstad zijn dé aangewezen plaatsen voor mensen die niet in de binnenstad wonen maar er wel met de auto moeten zijn. Nut, noodzaak, financiële en fysieke aspecten van een nieuwe parkeergarage aan de oostzijde van de binnenstad zullen onderzocht worden. Dit in samenhang met het actuele gebruik in relatie tot de beschikbare capaciteit in de bestaande garages. Tegelijk zal worden onderzocht in hoeverre

autoverkeer met bestemming binnenstad kan worden opgevangen in een transferium of P&R aan de oostgrens van de stad. Op deze wijze zou immers een bijdrage kunnen worden geleverd aan de uitdaging om de groei van het autoverkeer in de stad af te remmen. Verder blijft de beoogde nieuwe parkeergarage centrum-zuid (onder het provinciehuis, voorbereid door de provincie in nauwe samenwerking met de gemeente) mee opgenomen in het parkeerareaal van de binnenstad.

### **Parkeergelegenheid aan de rand van de stad**

Aan de rand van de stad wordt een transferium of worden P+R-voorzieningen gerealiseerd. In eerste instantie zijn dat (kleinschalige) betaalbare, eventueel experimentele voorzieningen en bij gebleken succes kan een verdergaande kwaliteitsimpuls worden gegeven aan die initiatieven. De exacte plaats(en) moeten nog bepaald worden, maar het meest kansrijk lijkt de nabijheid van station Haarlem-Spaarnwoude. Verder moet het in elk geval altijd om een multimodaal knooppunt gaan, of een plek die dat kan worden. Bij goede lokatiekeuze, en goede overstapmogelijkheden op OV kunnen zulke voorzieningen de stromen autoverkeer in oostelijke (Amsterdam, Schiphol) en in westelijke richting (kust) verminderen, en wellicht, zie boven, ook richting binnenstad.

Bewust zijn P&R en transferium apart genoemd. Het zijn fundamenteel andere voorzieningen qua ambitie, meestal schaal, en dus kostenniveau. Vragen die voorafgaan aan een keus een P&R-voorziening of een transferium te realiseren:

- Waar, onder welke voorwaarden voor wie kansrijk?
- OV- en andere ontsluiting: goed of goed te krijgen, tegen welke kosten?
- Vooral bij transferium: functies toevoegen mogelijk en wenselijk?
- Is via PRIS en/of DVM<sup>5</sup> goed op bereikbaarheid van P&R/transferium te sturen?

Een ongewenst neveneffect kan zijn dat de bezetting van binnenstadsgarages negatief wordt beïnvloed.

Aan de andere kant wijzen ervaringen elders uit dat de effecten van P&R/transferia relatief bescheiden zijn, het is eerder een toevoeging aan de keuzemogelijkheden die een gastvrije stad aan zijn bezoekers biedt.

Pendeldiensten en ander goed voor- en natransport zijn nodig om van de transferium en P+R-voorzieningen een succes te maken. Aansluiten op regulier (hoogwaardig) openbaar vervoer (het beoogde MRA-net, ook in de Haarlemse regio) is van belang maar ook de inzet van aparte bussen en busjes. Daarbij kunnen bijzondere (kaart)acties mede een stimulans zijn voor het gebruik van het openbaar vervoer.

Bij plannen voor transferia/P&R moet men waken voor te optimistische prognoses. Dit zowel vanuit lokale als vanuit meer algemene optiek bezien. Lokaal: 60% van de bezoekers aan het centrum komt uit Haarlem zelf. Voor de automobilisten onder hen zal reizen via een transferium of P&R vaak niet logisch zijn<sup>6</sup>. Meer algemeen: uit onderzoek<sup>7</sup> blijkt dat van degenen die aangeven P&R-voorzieningen op prijs te stellen nog niet de helft zelf overweegt

---

<sup>5</sup> Parkeer Route Informatiesysteem resp. Dynamisch Verkeersmanagement

<sup>6</sup> Binnenstadsmonitor, O&S Haarlem, 1998

<sup>7</sup> Door VEXPAN, 2010

zo'n voorziening ook te gebruiken als het parkeren in de binnenstad duurder wordt. P&R is dus volgens veel automobilisten een prima instrument, vooral voor de buurman. De praktijk wijst, blijkens ander onderzoek<sup>8</sup> ook uit dat meer dan de helft van een groot aantal over het hele land verspreide P&R-terreinen, van verschillende aard, gemiddeld voor minder dan de helft bezet zijn.

## **(Her)Verdeling van parkeerruimte**

### *In de binnenstad*

Parkeervoorzieningen op straat- buiten het kernwinkelgebied- zijn primair bedoeld voor bewoners. Bezoekers worden vooral verwezen naar een plaats in de openbare parkeergarages. Daar waar de parkeerdruk op straat in de woonbuurten van de binnenstad nu al erg hoog is, is een omvorming naar een (restrictiever) belanghebbendenparkeersysteem voor die woonbuurten aan de orde. Parkeervergunningen worden vooral toegespitst op bewoners en niet op werknemers en bezoek. Voor bezoekers biedt, als dit succesvol blijkt, uitbreiding van het lopende experiment met digitale bezoekersschijven voordelen. Als blijkt op termijn dat het bovenstaande uiteindelijk onvoldoende soelaas zou bieden, dan valt te overwegen om wachtlijsten te gaan invoeren. Er worden daarmee strengere criteria gesteld aan de uitgifte van vergunningen met betrekking tot verschillende doelgroepen.

### *De rest van de stad (zie ook onder de paragraaf "Beleid")*

Hier is de parkeerproblematiek anders, en minder nijpend dan in de binnenstad. Los van de noodzaak de grens binnenstad-rest van de stad op onderdelen te herzien speelt in de rest van de stad:

- Omvang van het gebied met gereguleerd parkeren: omvang van het gebied (groter) en kostendekkingsgraad (hoger) te heroverwegen
- Variant van bovenstaande: uitbreiding van tijden waarop parkeren gereguleerd is, dus tijden dat aan de meter betaald moet worden cq belanghebbendenparkeren geldt
- Bij bovenstaande is ook een keus te maken tussen uitbreiding van het systeem van de binnenstad, fiscaal parkeren, of systeem dat daarbuiten geldt (belanghebbendenparkeren)
- Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken: aantal (minder groei) en kostendekkingsgraad (hoger)

Zowel in de binnenstad als daarbuiten valt het creëren van "dedicated" parkeerruimte voor elektrische auto's, met oplaadgelegenheid op een weliswaar wat speciale wijze ook onder het kopje "Herverdeling van parkeerruimte". Analooq kan worden omgegaan met auto's op biobrandstof en deelauto's, zie daarvoor ook onder "Beleid".

## **Uitbreiding autovrij/-luw gebied**

Al jaren woedt er een discussie in de Heiliglanden om dit deel van de binnenstad autovrij te maken. Niet altijd even duidelijk is of hiervoor bij de bevolking voldoende draagvlak aanwezig is, zeker indien overwogen zou worden om ook deze straten mee op te nemen in een eigen belanghebbendengebied à la Vijfhoek of Bakenes (zie ook onder "(her)verdeling parkeerruimte").

---

<sup>8</sup> Door de ANWB, 2010

Drie opmerkingen in meer algemene zin over uitbreiding van het autoluwe/-vrije gebied: het de facto autoluwe/vrije gebied is al behoorlijk groot; het betreft tot nu toe vooral gebieden waar toch al weinig auto's waren; uitbreiding moet geografisch slim op bestaand areaal aansluiten en liever, gezien anders te verwachten problemen met bevoorading, de vorm krijgen van een aantal "enclaves" dan van één groot aaneengesloten gebied.

### **Auto aan de rand van de binnenstad, OV zo diep (en hoogwaardig) mogelijk) de binnenstad in**

Dit spoort met de regionale visie op bereikbaarheid, "Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking".

## **Beleid**

### **Grenzen van parkeerregimes**

**Binnenstad:** vanuit Welgelegen en de andere buurten ten zuiden van de Raamsingel en Gasthuissingel bestaat de wens te worden aangewezen als belanghebbendengebied en daarmee niet meer onder het systeem van de binnenstad te vallen. Bezoekers kunnen dan hun auto in de Houtpleingarage parkeren en op termijn ook in de parkeergarage onder het Provinciehuis.

**Omgeving Cronjégarage:** de garage wordt aan de noordzijde begrensd door op dit moment niet gereguleerd gebied. De enquête waarin belangstelling voor invoering van belanghebbendenparkeren aldaar gepeild wordt, loopt. Wanneer daar belanghebbendenparkeren wordt ingevoerd, stimuleert dit bezoekers om in de nu matig bezette Cronjégarage te parkeren.

### **Deelauto's, elektrische auto's, auto's op biobrandstof**

In 2008 is gestart met beleid om het aantal deelauto's stelselmatig te laten groeien in Haarlem. Dit beleid wordt voortgezet en verder gestimuleerd. De gemeente is daarbij afhankelijk van de exploitatieverwachtingen van de exploitanten van deelauto's en heeft de aanwas dus niet volledig in de hand. Wel kan Haarlem zich inspannen om haar bewoners impulsen te geven om over te stappen naar de deelauto: voldoende en gratis parkeerplekken, ook in garages, grootgebruikcontracten met leveranciers, marketing. In Amsterdam is een actie om een parkeervergunning in te leveren in ruil voor enkele deelauto-vouchers bijzonder succesvol geweest, dit overigens wel in een van Haarlem afwijkende situatie, namelijk een wachtlijst voor parkeervergunningen.

Elektrische auto's en auto's op biobrandstof verdienen het ook om vanuit parkeerbeleid bevoordeeld te worden. Bij elektrische auto's gaat het dan ook om het faciliteren en ruimtelijk mogelijk maken van oplaadgelegenheid, zowel op straat als in garages.

Voorrang voor elektrische of op biogas rijdende deelauto's in het parkeerbeleid ligt natuurlijk extra voor de hand.

### **Wijzigen relatie bouwen/parkeren/parkeerrechten**

Actuele veranderingen in de regelgeving op planologisch gebied (WABO en nieuwe Wro) maken van strenge parkeernormen bij nieuwbouwplannen een "doodlopende weg". Deze

veranderingen maken ook dat op termijn de huidige verankering van parkeernormen in de bouwverordening moet worden veranderd: op grond van een Nota Parkeernormen die weer doorwerkt in de bestemmingsplannen.

Overigens is het een veel voorkomend misverstand te denken dat er “parkeernormen” zijn, het zijn echter richtlijnen. Een bouwplan kan steeds minder goed kan worden tegengehouden op basis van de parkeernormen. Strikt genomen mag er gebouwd worden, ook als niet aan parkeernormen wordt voldaan.

Dit betekent dat we veel meer inzetten op de koers van grote steden (b.v. Amsterdam), waarbij het wel of niet realiseren van parkeerruimte volledig aan de ontwikkelaar wordt overgelaten. Daarbij wordt uitgegaan van het principe dat bij **grotere** bouwplannen zoveel mogelijk aan de parkeerbehoefte wordt tegemoet gekomen op eigen terrein, ook bij inbreiding en verbouw/functiewijziging, bij voorkeur in pandig of ondergronds. Daarbij dient een kadastrale koppeling met kettingbeding te liggen tussen de betreffende woning en de bijbehorende parkeerfaciliteiten, zowel voor eigen gebruik als ook de opvang van parkeren door bezoek. Om uitwijkgedrag te voorkomen moet er dan wel in de omgeving van zo'n plan een vorm van gereguleerd parkeren bestaan. Bij **kleine** bouwplannen zoals die veel voorkomen in de binnenstad, denk aan verbouw van een pakhuis of wonen boven winkels, zou juist kunnen worden afgezien van de plicht om aan parkeernormen te voldoen. Dit is mogelijk, andere gemeenten gaan ons daar al voor.

In **beide** gevallen wordt aan de ontwikkelaar vanaf de start meegedeeld dat zijn "klanten" in geen geval parkeerrechten<sup>9</sup> voor het omliggende openbare gebied zullen krijgen (uiteraard afgezien van algemene betaalde parkeerplaatsen) als dit omringende gebied al een vorm van parkeerregulering kent.

Ongewenst is de situatie waarin een bouwplan niet aan de parkeernorm kan voldoen en daarom wordt verkleind of geschrapt. Dit staat haaks op het gewenste ruimtelijk beleid, dat immers op verdichting en compacte stad is gericht.

Het blijft laveren tussen de wens een ambitieuze bouwopgave –die goeddeels een verdichtingsopgave is- te realiseren en de daaruit voortvloeiende parkeerbehoefte te faciliteren. Een beleidsmatige uitwerking is nodig maar moet ruimte voor maatwerk bieden. Zo moet de grens tussen grote en kleine bouwplannen worden vastgelegd, wellicht met een bandbreedte. Aparte aandacht is nodig voor nieuwbouwplannen die in hun geheel autovrij worden opgezet. Een uitgekiend regime is hier nodig om een goed evenwicht te vinden tussen het autovrije karakter, parkeren door bewoners en bezoekers, toegang voor hulpdiensten en beheersmatige aspecten.

### ***Overal gereguleerd parkeren?***

Op dit moment kennen de binnenstad en een groot gebied daarom heen een vorm van parkeerregulering.

In de binnenstad gaat het om “fiscaal parkeren”, waarbij via betaling aan de meter parkeerbelasting wordt voldaan. Voor bewoners zijn vignetten –voor één auto per woning- beschikbaar, en verder zijn er de abonnementen voor bewoners in sommige van de garages. Voor bezoekers is niets geregeld, zij zijn aangewezen op betaling aan de meter of op parkeren in een garage. Er is sprake van “fiscaal parkeren” omdat de betaling formeel een belasting betreft. Bij niet-betalen vloeien de boetes in de gemeentekas. Voor bedrijven zijn onder voorwaarden ook vignetten voor parkeren op straat beschikbaar.

---

<sup>9</sup> d.w.z. bewonersvignet, parkeervergunning als belanghebbende of gereduceerd abonnement in een garage



In een groot gebied om de binnenstad heen, verdeeld in een aantal zones, is sprake van een stelsel van vergunningen (meerdere auto's per huishouden mogelijk) en aparte parkeerschijven voor bezoekers. Met een vergunning mag men overal in de betreffende zone parkeren. Op dit moment loopt digitalisering. Wanneer ongeoorloofd parkeren beboet wordt, is dit een justitiële overtreding (Wet Mulder) en vloeit de boete in de kas van Justitie, behoudens een wettelijk vastgelegde vergoeding voor elk proces-verbaal.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, de bewoners meer parkeerruimte te geven en bij bouwplannen oplossingen op eigen terrein te stimuleren is te overwegen om het gebied waar het parkeren gereguleerd is uit te breiden tot de hele stad.

Hierbij kan en zal uiteraard niet over één nacht ijs gegaan worden. Uitgebreid onderzoek naar kosten, opbrengsten en draagvlak is nodig. Daarbij moet ook de keus betrokken worden naar welke vorm van regulering eventueel gestreefd wordt: het fiscale regiem van de binnenstad of het belanghebbendenparkeren van de wijken daaromheen.

Beide vormen hebben voor- en nadelen. Het fiscale systeem levert de gemeente meer op, maar vanwege de benodigde investering in parkeermeters is het de vraag of het saldo positief is. Bovendien zal er uiteraard een lager tarief voor bewoners nodig zijn. Voor Haarlem-Noord is een aantal jaren terug een globale verkenning gedaan van kosten en opbrengsten van fiscalisering van het gebied dat daar nu onder belanghebbendenparkeren valt<sup>10</sup>. Daaruit bleek dat hier financiële voordelen uit kunnen voortvloeien, maar dat dit sterk afhankelijk is van aantal te plaatsen meters en handhavingsinspanningen.

Mocht de weg op worden gegaan van verdere fiscalisering, dan zijn investeringen in digitalisering, zoals van bezoekersschijven geen weggegooid geld. Immers een eventuele keus voor fiscalisering kan pas over een langere tijd daadwerkelijk ingaan, en tot die tijd zijn verbeteringen in het huidige systeem nodig.

### ***Gehandicaptenparkeerplaatsen (g.p.p.) op kenteken***

Het huidige beleid, samen met de vergrijzing, heeft ertoe geleid dat er door de jaren heen een enorme toename te zien is in het aantal g.p.p.'s op kenteken. Dit vooral in gebieden met belanghebbendenparkeren, en vaak tot ergernis van andere bewoners.

Voorkomen moet worden dat het aantal openbare parkeerplaatsen verder afneemt, vandaar dat maatregelen worden voorgesteld die de groei van de g.p.p.'s moeten afremmen:

- cliënten met een passagierskaart komen in principe niet meer in aanmerking voor een g.p.p. op kenteken
- er worden tot op heden voor de aanleg van en mutaties rond een g.p.p. geen kosten doorberekend naar de client. Voorstel is om deze kosten wel door te berekenen, maar hierbij wel met een hardheidsclausule te werken

Met het doorberekenen van kosten sluit Haarlem aan bij wat landelijk gebruikelijk is.

---

<sup>10</sup> Verandering parkeerregiem Haarlem-Noord, SGB0, 2007

## **8. Een eerste uitwerking: de fiets**

Ook hier eerst enige kerncijfers. Er zijn in en nabij de binnenstad drie openbare stallingen, alle bewaakt en gratis met in totaal ca. 1000 plekken. Inmiddels is de nieuwe stationsstalling voor 5000 fietsen open. Op straat, in het centrum, zijn ongeveer 2700 formele stallingsplekken beschikbaar. Verder zijn er verspreid over –de oudere delen van– de stad 54 buurtstallingen met in totaal ca. 1500 plekken voor bewoners.

Er bestaat geen goed inzicht wanneer en waar zich tekorten in stallingscapaciteit voor fietsers voordoen. Capaciteits- en benuttingsonderzoek naar het op staat parkeren van fietsen is noodzakelijk, maar tijdrovend en arbeidsintensief omdat er geen ondersteuning bestaat in de vorm van digitale registratie zoals bij autoparkeren. Voor de binnenstad is een begin gemaakt met zo'n onderzoek.

Op plaatsen in buurtstallingen worden abonnementen afgesloten. Er bestaan grote verschillen tussen de wijken. Het algemene beeld is echter dat van een flink tekort. Op genoemde 1500 plekken zijn ruim 1350 abonnementen afgesloten en staan bijna 250 mensen op de wachtlijst. Voor sommige stallingen is de wachtlijst zo lang dat deze gesloten zijn, omdat uitbreiding van de wachtlijst zinloos is. Bij uitbreiding of aanpassing van buurtstallingen moet ook rekening gehouden worden met veranderingen in het bestand aan fietsen: breder, zitjes, kratten, bakfietsen etc.

Het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto wordt verder gestimuleerd door het aanleggen van fietsstallingen en het herkenbaar en kwalitatief verbeteren van het Haarlemse fietsnetwerk. Het realiseren van stallingscapaciteit gebeurt tot op heden op ad hoc basis. Een veel voorkomend misverstand is dat een verschuiving van auto naar fiets slecht is voor bestedingen in winkels. In de praktijk wordt door fietsende klanten per keer minder besteed, maar komt men vaker.

Het omvormen van parkeerplaatsen voor de auto tot fietsstallingsplaatsen kan daarin ook een bijdrage leveren. De kwantitatieve behoefte aan fietsparkeerplaatsen zal komend halfjaar worden onderzocht, maar duidelijk is wel dat er op bepaalde plaatsen in het centrum een groot tekort aan stallingsmogelijkheden is. Bij eventuele uitbreiding is er, tenzij voor dubbel grondgebruik wordt gekozen, een spanningsveld tussen stallingsbehoefte en kwaliteit van de openbare ruimte. Bewegwijzering naar stallingen is een aandachtspunt.

Wat we inzake fietsparkeren willen bereiken:

- Betere kwaliteit openbare ruimte
- Stimuleren meer fietsverplaatsingen
- Minder fietsendiefstallen
- Minder hinder voor voetgangers, ouderen, gehandicapten, hulpdiensten
- Voldoende buurtstallingen in de diverse wijken die ook passen op bestaande kwalitatieve behoeften

Een aantal keuzemomenten:

- Alle fietsen overal gratis? Nee, grote (bak)fietsen kosten meer ruimte en dus geld; er zijn plekken waar betaald stallen ook een wens van de klant is (deel van de plekken bij het station). Ook parkeren van brommers/scooters in stallingen hoeft niet gratis te zijn.
- Grote of kleine stallingen? Behalve de wens tot een grote ondergrondse stalling onder de Botermarkt is er voorkeur voor toevoegen kleine, zoals in de Tempeliersstraat. Net als daar steeds met oplaadmogelijkheid “e-bikes”.
- Fiets op straat of uit beeld? Uit beeld zal nooit lukken, inzet is grotere ondergrondse stalling Botermarkt en kleinere inpandige stallingen. Een verbod om op straat te stallen is, als het al wenselijk is, niet te handhaven. Wel is een regiem mogelijk waarbij alleen in klemmen gestald mag worden, en dat eventueel voor een in de tijd begrensde periode.
- Meer handhaving? Ja, anders zal, zelfs bij bouw ondergrondse of inpandige gratis stallingen de kwaliteit van de openbare ruimte nog niet voldoende verbeteren. Ook aandacht nodig voor weesfietsen. Handhaving kan ook selectief: alleen op plaatsen/tijden dat sprake is van hinder, maar dan ook echt handhaven –en dit helder communiceren.
- Als er klemmen bij komen: welke en waar? Er zijn vele soorten klemmen, en sommige “kunnen meer soorten fietsen aan” dan andere. Klemmen die onderbenut worden met daarnaast fietsen tegen muren en palen kunnen niet de bedoeling zijn. Verder luistert de plek nauw, waarbij een spanning tussen kwaliteit van de openbare ruimte en optimale stallingsmogelijkheid kan bestaan.

Uitwerking van het bovenstaande zal na vaststelling van de parkeervisie plaatsvinden in een aparte Nota Fietsparkeerbeleid.

## **9. Concrete maatregelen**

Hieronder concrete maatregelen die op korte of langere termijn mogelijk zijn. Meestal zullen ze logisch uit de geschetste beleidslijnen en de eerste uitwerking voor auto of fiets voortvloeien, maar dit hoeft niet. Het kan ook gaan om daarvan losstaande -echter niet-strijdige- maatregelen die mogelijk zijn. Voor de duidelijkheid: het is niet de bedoeling de geschetste beleidslijnen en de eerste uitwerking hieronder te herhalen of deze in maatregelen te vertalen, het is *en* *en*, d.w.z. de al eerder geschetste beleidslijnen/eerste uitwerking *en* de hieronder voorgestelde maatregelen. In de praktijk is het onderscheid natuurlijk niet altijd goed te maken. Ook hier wordt weer het onderscheid tussen realisatie op korte termijn en op langere termijn gemaakt, waarbij het nadenken over en uitwerken van de maatregelen wel een kwestie van korte termijn is.

### **Quick Wins**

- Marketing en communicatie richting straatparkeerders over alternatieven in garages: ...daar en daar is dichtstbijzijnde garage, die kost u..., is minder als u langer parkeert dan... Eenvoudig middel: infosticker op parkeerautomaten.

- Tariefmatige koppeling van de nabij het station gelegen garages (Cronjé, Stationsplein) aan buskaart/-abbonnementen binnen zones centrum en noord en aan treinkaartjes/-abbonnementen
- Herzien/vereenvoudigen structuur rond abonnementen in garages (soorten/aantallen) en tegelijk meer/voordeliger en langer lopende bewonersabonnementen voor de minder snel vollopende garages als middel om deze beter gevuld te krijgen
- Breed overleg met partijen als NSReizigers, ConneXXion, deelautoverhuurders over kansen over en weer
- In nader te bepalen gebieden verlengen perioden dat belanghebbenden parkeren geldt
- Inspelen op wens vanuit de wijk ten zuiden van de binnenstad over te stappen op belanghebbenden parkeren
- Nachttarieven in de garages (weer) later (21.00) laten ingaan

## **Meer lange termijn**

- Tariefverschil tussen straatparkeren en garageparkeren vergroten
- “Real time”- parkeren op straat en in garages en GSM-parkeren ook in garages, dit uiteraard binnen de technische mogelijkheden (betekent in de praktijk kortere tijdsblokken) en zonder per saldo lagere opbrengsten
- Op (koop)zondagen ook betaald parkeren op straat (wellicht is hier handhaving het probleem)
- Niet meer vignetten dan parkeerplaatsen (of iets meer, immers niet iedereen is tegelijkertijd aanwezig), dus accepteren wachtlijst voor vignet.
- Evalueren en verbeteren organisatie rond parkeren.
- Eén loket voor de klant met daarop toegesneden front- en back-office

## **10. Samenhang met andere beleidsterreinen, financiën**

### **De samenhangen**

Parkeren staat niet boven andere beleidsterreinen. Verder kan een parkeervisie niet zonder aandacht voor samenhangen met andere aspecten van beleid rond bereikbaarheid en mobiliteit: OV, fiets, regionale visie bereikbaarheid. En met andere beleidsterreinen: Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie.

Verder is er samenhang met onderwerpen die de grenzen van beleidsterreinen overschrijden. Met name: duurzaamheid (Nota Haarlem Duurzaam in 2040), ruimtelijke kwaliteit (Nota Ruimtelijke Kwaliteit) en openbare ruimte (Structuurvisie Kwaliteit Openbare Ruimte). Elementen waar samenhang met parkeren is: duurzaamheid/afvangen autoverkeer, verschuiven van auto naar fiets/OV, inrichting openbare ruimte tegenover straatparkeren, regionale bereikbaarheid: ringstructuur auto waardoor de route rond het centrum weer zijn eigenlijke functie kan krijgen, namelijk die van centrum- en parkeerroute in plaats van

doorgaande route. Samenhang met ruimtelijke kwaliteit/openbare ruimte en duurzaamheid is nu alleen nog als procesdoel, en niet zozeer inhoudelijk in te vullen.

## **Financiën**

Financiële afwegingen hebben in dit stadium nog niet plaatsgevonden. Dit is een bewuste keus. We willen eerst de discussie over de visie op inhoud voeren, om daarna uiteraard wel naar het geld te kijken. Dit zal van invloed zijn op de bij verdere uitwerking te maken keuzes en de fasering. We gaan wel uit van drie randvoorwaarden.

Ten eerste willen we de opbrengst van de garages terugbrengen op minimaal het daarvoor begrote bedrag. Ten tweede is voor 2011 een gegeven de boventrendmatige verhoging van de parkeertarieven voor straat- en garageparkeren (met het inflatiepercentage ad 1,5% plus 3%, dus in totaal 4,5%). Ten derde, en dit heeft meer zijdelings met financiën te maken, beschouwen we het als politiek gegeven dat er flankerende OV-maatregelen t.b.v. de Cronjégarage blijven tot de Parkeervisie is vastgesteld.

Hieronder enige financiële kerncijfers voor de auto. De fiets blijft in deze paragraaf buiten beschouwing. In de investeringskosten rond fietsparkeren bestaat op dit moment geen inzicht en de opbrengstenkant is met ruim € 50.000/jaar te verwaarlozen. De totale begrote bruto-opbrengsten voor het parkeren zijn € 14,5 mln. De totale lasten zijn begroot op € 8,9 mln., exclusief de personele lasten voor de handhavers. Van de begrote opbrengsten komt € 8,3 mln. uit de garages en € 6,2 mln. van het straatparkeren. Het presenteren van een parkeervisie, zeker als die enige ambitie uitstraalt, is lastig in een situatie van financiële krapte. Los van de geplande bezuinigingen op de gemeentebegroting is die krapte er. De parkeerinkomsten uit de garages blijven immers achter, in 2010 met ruim € 2 mln. in relatie tot genoemde begrote opbrengst van € 8,3 mln. In de parkeervisie zullen de ogen niet gesloten worden voor de financiële realiteit, maar de visie zelf, de ideeën dus zijn leidend. Financiën zullen een grote rol spelen bij de afweging wat uit de visie in welke volgorde en in welk tempo gerealiseerd wordt, dus bij de beleidsmatige keuzes en de vertaling in maatregelen. Voorbeeld van een lastige afweging bij een wens een verschuiving van straat naar garages te realiseren: een betaalde plek op straat levert, afhankelijk van de ligging, 3 tot 5 keer zoveel op als een plek in een garage.

## **11. Communicatie, handhaving**

### **Communicatie**

*Stakeholders:* KvK, wijkraden, Platform Verkeer Binnenstad, Centrum Managementgroep, Haarlem City, HAPRO/VVV, gehandicaptenorganisaties, cultuurpodia, woningbouwcorporaties, autoverhuurders, Fietsersbond....: een, waarschijnlijk niet eens volledige, lijst van gremia waar, met steeds andere verantwoordelijkheid en andere invalshoek de visie aan de orde moet komen.

Deze stakeholders zullen, nadat het College de concept-visie heeft vrijgegeven voor een eerste consultatie hun inbreng kunnen leveren tijdens een 1<sup>e</sup> kwartaal 2011 te houden conferentie. Bij die conferentie zullen ook de betrokken raadscommissies worden uitgenodigd, dit als inhoudelijke voorbereiding op de formele behandeling in raadscommissie en wellicht Raad.

*Het bovenstaande past in de volgende nu te voorziene processtappen:*

- Interne ambtelijke afstemming op hoofdlijnen: ronde met relevante disciplines als verkeer, RO, EZ, Milieu, Handhaving, Beheer/Onderhoud
- Themabespreking in B&W, vervolgens behandeling als discussienota in B&W, waarna vrijgave voor:
- Consultatie van stakeholders extern via conferentie
- Formele vaststelling in B&W, behandeling raadscommissie en eventueel Raad
- Interne ambtelijke afstemming bij uitwerking
- Communicatie met externe stakeholders over uitwerking

Wellicht zijn meer of andere stappen nodig. De stappen zijn middel en geen doel op zich. Aanpassing van de stappen is dus geboden als dat nodig is om het doel, goede communicatie en het verkrijgen van zoveel mogelijk draagvlak daardoor dichterbij gebracht wordt.

### *Gedragverandering*

Er wordt optimaal gebruik gemaakt van alle media om alle maatregelen onder de aandacht van de belanghebbenden te krijgen. Een beter begrip en duidelijkheid zijn de beste garantie voor duurzaam ander gedrag.

We moeten uitdragen dat we *maatwerk bieden* bij problemen die bewoners/bezoekers ervaren, en dat we hun ervaringen bij formuleren beleid meenemen (mits we dat kunnen waarmaken). We moeten communiceren dat in veel opzichten *garages aantrekkelijker* zijn dan parkeren op straat: in de wereld van het parkeren is meer aandacht voor promotie en marketing nodig.

## **Handhaving**

Soms staat of valt beleid met handhaving. In die gevallen moet handhaving meteen worden meegenomen: is wat we beleidsmatig willen te handhaven, zo nee passen we het beleid aan of zetten we meer in op handhaving? Voorbeelden zijn uitbreiding van het vergunningengebied en fietsparkeren. Bij handhaving gaat het om verdeling van schaarse capaciteit, dus het hoort een expliciete politieke afweging te zijn. Dat betekent de gemeenteraad goed informeren over op welke beleidsterreine, op welke plekken en op welke tijdstippen gehandhaafd wordt, en een helder inzicht geven in de consequenties van de te maken keuzes.

Selectief handhaven naar plaats en tijd is beter dan een beetje of niet handhaven. Die selectiviteit moet dan wel goed gecommuniceerd worden.

Het belang van handhaving mag niet worden onderschat. Het kan ingezet beleid ondersteunen, aan de andere kant is het bedenken van niet te handhaven beleid weinig zinvol. Handhavers moeten dus al in de fase van de vertaling van een visie in beleidsmaatregelen betrokken worden.

Verder verdient het aanbeveling alle kosten (en baten) rond parkeren ook echt onder te brengen bij het Produkt Parkeren, dus ook kosten (en opbrengsten voor zover ten goede aan de gemeente komend) van handhaving.

## Toelichting op Discussienota Parkeervisie

Het College van B&W heeft op 18 januari de Discussienota Parkeervisie vastgesteld. Dit is de eerste stap op weg naar een parkeervisie die er in de tweede helft van dit jaar in concept moet liggen. Volgens het College is de discussienota een goed vertrekpunt voor een eerste consultatie van betrokkenen (bedrijfsleven, corporaties, winkeliers, wijkraden, Fietsersbond). Deze consultatie krijgt de vorm van een conferentie waarbij ook de gemeenteraad zal worden uitgenodigd. De conferentie zal plaatsvinden in het eerste kwartaal van dit jaar. Daarna zal de concept-visie worden besproken in de betrokken raadscommissies. Vervolgens gaat het formele traject van participatie en inspraak van start. Het streven is de visie derde kwartaal 2011 vast te stellen en in het vierde kwartaal met de uitwerking te beginnen.

Een visie op het parkeren is nodig omdat het coalitie-akkoord elementen bevat, vooral op het gebied van duurzaamheid, die van invloed zijn op parkeren; omdat de opbrengsten van de parkeergarages achterblijven bij de raming; omdat er behoefte is aan beleid rond fietsparkeren en omdat de samenhang met andere terreinen, met name ruimtelijke en economische ontwikkeling moet worden versterkt.

De visie zal gaan over het gebied van de hele stad, dus niet alleen de binnenstad, en zowel over auto- als fietsparkeren.

De belangrijkste elementen die, op weg naar de visie, ter discussie komen: de verhouding, in de binnenstad, tussen bewoners- en bezoekersparkeren; de wens om het parkeren op straat terug te dringen en de wens de openbare parkeergarages beter bezet te krijgen. Verder zal de vraag aan de orde komen of een nieuwe parkeergarage aan de oostkant van de binnenstad nodig is, dit in relatie tot kosten, bezetting van de overige garages en de mogelijkheden bezoekende automobilisten al vóór de binnenstad “af te vangen” in een transferium of een P&R-voorziening, bijvoorbeeld nabij station Spaarnwoude. Ook zal er aandacht zijn voor de vraag hoe het parkeren bij nieuw- en verbouwplannen het beste geregeld kan worden.

De discussienota bevat bewust nog geen financiële afwegingen. Deze gaan uiteraard wel plaatsvinden, maar pas bij het opstellen en verdere uitwerking van de parkeervisie. Dan gaat het over welke maatregelen er komen, in welke volgorde en in welk tempo, en daar zal een financiële afweging steeds bij horen.