

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. P Schouten
Telefoon 02351 13338 E-mail: pschouten@haarlem.nl
WZ/OGV/Beleid Reg.nr. 2011/420667
Te kopiëren: A (met ook weer een bijlage), B, C
B & W-vergadering van 28 februari 2012

Onderwerp
Concept-Parkeervisie

DOEL: Besluiten

Het college heeft in april 2011 de Discussienota-Parkeervisie vrijgegeven voor participatie. Nu de participatiefase is afgerond, is het aan het college besluiten te nemen over verwerking van de uitkomsten van de participatie in een Concept-Parkeervisie en deze vrij te geven voor inspraak. Verder is het de bevoegdheid van het college om t.o.v. de Discussienota nadere besluiten te nemen en ook deze voor te leggen voor inspraak.

Gezien de politieke gevoeligheid en de betrokkenheid bij eerdere stappen op weg naar een Parkeervisie ligt het inwinnen van advies van de commissie-Beheer vóór het daadwerkelijk vrijgeven voor inspraak voor de hand.

B&W

1. Het college stemt in met de Concept-Parkeervisie
2. Het college besluit de Concept-Parkeervisie zoals weergegeven in bijlage A vrij te geven voor inspraak
3. Het college ziet een evaluatie van het participatietraject tegemoet
4. Het college constateert dat de concept-visie in dit stadium geen financiële consequenties heeft, maar ziet voor de definitieve vaststelling van de visie in de raad een ramingsmethodiek tegemoet voor een optimale begroting van de inkomsten uit het parkeren
5. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht
6. Het besluit van het college wordt ter informatie/ter bespreking gestuurd aan de commissie Beheer

Collegebesluit

Onderwerp: Concept-Parkeervisie
Reg. Nummer: Wz/OGV/ 2011/420667

1. Inleiding

De Discussienota Parkeervisie is onderwerp geweest van een begin oktober afgesloten participatietraject. De uitkomsten van de participatie zijn verwerkt in de Discussienota, die daarmee is omgewerkt tot een Concept-Parkeervisie (bijlage A). Ook is in de Concept-Parkeervisie een nadere uitwerking per beleidslijn opgenomen, alsmede financiële randvoorwaarden en een eerste schets van de mogelijkheden tot verhoging van de inkomsten uit het parkeren. De concept-visie kan nu de formele inspraak in. Apart is weergegeven hoe de uitkomsten van de participatie zijn verwerkt (bijlage B) en welke die uitkomsten waren (bijlage C).

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit de Concept-Parkeervisie zoals weergegeven in bijlage A vrij te geven voor inspraak
2. Het college ziet een evaluatie van het participatietraject tegemoet (incl. procesvoorstel)
3. Het college constateert dat de concept-visie in dit stadium geen financiële consequenties heeft, maar ziet voor de definitieve vaststelling van de visie in de raad een ramingsmethodiek tegemoet voor een optimale begroting van de inkomsten uit het parkeren
4. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht
5. Het besluit van het college wordt ter informatie/ter bespreking gestuurd aan de commissie Beheer

3. Beoogd resultaat

De start van de inspraakfase aan de hand van een Concept-Parkeervisie, een vooruitblik op de uitwerking en het aangeven van financiële randvoorwaarden annex een eerste inzicht in de mogelijkheden tot verhoging van de inkomsten uit het parkeren. Het inspraakproces zal verlopen op vergelijkbare wijze als rond de Nota Ruimtelijke Kwaliteit.

4. Argumenten

Het opstellen van een Parkeervisie past in Coalitie-akkoord en College-werkprogramma. De volgende fase, de inspraak, is na een goed verlopen participatietraject nodig om de definitieve visie op te kunnen stellen. In de Concept-Visie zijn financiële randvoorwaarden en mogelijkheden om de opbrengsten uit het parkeren te verhogen benoemd. Ook zal vóór de vaststelling van de definitieve visie in de raad een ramingsmethodiek worden ontwikkeld om tot optimale begroting van de inkomsten uit parkeren te komen.

Communicatie en participatie zijn verlopen in de geest van het in april 2011 door het college vastgestelde participatie- en inspraakplan, ook de inspraakfase past hierin. Communicatie en waar nodig participatie zullen ook aan de orde zijn in de fase van de uitwerking.

5. Kanttekeningen

Na de vaststelling van de Visie zal een Uitwerkingsplan worden voorgelegd. Daarin wordt een prioritering en fasering van maatregelen voorgesteld die behalve op financiële ook zal berusten op afwegingen die te maken hebben met beschikbare ambtelijke capaciteit. Voorkomen moet immers worden dat er rond de uitwerking verwachtingen worden gewekt die in de praktijk niet, of slechts met grote vertraging waar te maken zijn.

De participatie was in die zin uniek, dat deze niet een bepaald project of beperkt geografisch gebied betrof, maar een beleidsmatige visie die de hele stad bestrijkt. Hoewel goed verlopen levert het participatietraject leerpunten op voor toekomstige vergelijkbare onderwerpen, reden waarom er nog een evaluatie van het participatietraject zal volgen.

6. Uitvoering, vervolgstappen

- inspraakfase tot en met april 2012, parallel evaluatie van het afgeronde participatietraject en ontwikkeling ramingsmethodiek begroting parkeerinkomsten
- verwerken uitkomsten inspraak in tweede kwartaal 2012 in de aan college en raad voor te leggen definitieve Parkeervisie
- Na vaststelling definitieve Parkeervisie opstellen en aan college en raad voorleggen van Uitwerkingsplan, derde kwartaal 2012

6. Bijlagen

A: Concept-Visie, dit is de n.a.v. de participatie omgewerkte Discussienota

OPM.: hierbij hoort ook weer een bijlage: een benchmark parkeren

B: hoe zijn de uitkomsten van de participatie verwerkt?

C: welke waren de uitkomsten van de participatie?

De oorspronkelijke Discussienota is te vinden op de gemeentesite: Haarlem A-Z/parkeren/parkeervisie. Na college- en commissiebehandeling zal de Concept-Parkeervisie zoals deze de inspraak ingaat grofweg de zelfde vormgeving als deze Discussienota hebben.

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

1. Woord vooraf

Voor u ligt de Concept-Parkeervisie. Deze is gebaseerd op de Discussienota Parkeervisie uit maart 2011, de uitkomsten van de participatie daarover en keuzes die het college van B&W gemaakt heeft naar aanleiding van die participatie. Verder heeft het college een aantal besluiten genomen die een uitwerking zijn van de Discussienota.

Voordat de concept-visie kan worden vertaald in een definitieve visie volgt nog een inspraakfase, en de vaststelling in de Raad, tweede kwartaal 2012. Daarna volgt de uitwerking van de Visie, waarbij aan de Raad een Uitwerkingsplan met keuzes rond prioritering en fasering van concrete stappen zal worden voorgelegd. Ook zullen er, op weg naar de definitieve visie, de nodige nadere gegevens worden verzameld. Dit kan uiteraard nieuwe inzichten opleveren, met gevolgen voor de definitieve visie en de uitwerking daarvan¹.

In deze concept-visie 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. Zo zijn aanbod, bereikbaarheid, kwaliteit en tarieven van parkeervoorzieningen onderdeel van het totaal dat een gastvrije stad zijn bezoekers levert, en daarmee onderdeel van het economisch functioneren van de stad.

Hoewel het vaak over de binnenstad gaat en vaak over de auto, beslaat de Concept-Parkeervisie het parkeren in brede zin: zowel auto-als fietsparkeren, zowel in de binnenstad als in de rest van de stad. Waar “auto” staat, gaat het in het algemeen ook over motoren.

2. Opbouw

Na een schets van de uitgangspositie geven we aan wat we met de Parkeervisie willen bereiken en presenteren we tien beleidslijnen die tezamen de realisatie van de visie mogelijk moeten maken. Vervolgens schetsen we een strategie om de gewenste wijzigingen te realiseren. Tenslotte is er aandacht voor de samenhang met andere beleidsterreinen, financiële aspecten, communicatie, handhaving²/administratie/vergunningverlening. Als achtergrondinformatie is een eerste uitwerking voor auto resp. fiets opgenomen. Doel hiervan is het geven van kerncijfers, het in perspectief zetten van de beleidslijnen en het aangeven van de samenhangen tussen de gemaakte keuzes. De belangrijkste keuzes en de daaruit voortvloeiende acties zijn steeds gemarkeerd

3. De uitgangspositie

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

¹ Voorbeelden zijn gegevens over parkerende binnenstadsbezoekers, overzicht van beschikbare parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers, werkers, en gegevens over bezetting en opbrengst van het straatparkeren en het parkeren in de garages. Denk ook aan gegevens rond kosten/opbrengsten van vergunningen, handhaving, boetes.

² Met “handhaving” wordt steeds bedoeld handhaving, voorzover betrekking hebbend op parkeren.

Het beleidskader is de Parkeernota uit 2004, maar de ontwikkelingen hebben sindsdien niet stilgestaan. Het streven op de langere termijn de stad klimaatneutraal en duurzaam te maken (“Kadernota Duurzaamheid”) is van na 2004. Ook zijn er onderwerpen die op korte termijn om aandacht vragen: de tegenvallende opbrengst van de garages³, de –deels onvermijdelijke- ongelijke benutting van garages naar plaats en tijd, het parkeren door bezoekers aan de binnenstad ook in die delen van de binnenstad die meer een woonfunctie hebben, en de alledaagse vragen waar burgers en bezoekers tegenaan lopen. Er is een wens de relatie tussen bouwen en parkeren beter te regelen. Een andere wens is het om 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. Ook zijn er nieuwe technieken die rijp zijn voor invoering, zoals digitalisering en kentekenregistratie, en nieuwe technieken 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 zijn er landelijke ontwikkelingen of ontwikkelingen in collegagemeenten waar we ons voordeel mee kunnen doen.

Er is echter 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 parkeernormen, terwijl in de praktijk in de binnenstad altijd geparkeerd kan worden, zij het soms niet op de meest gewenste plek. Buiten de binnenstad zijn er ook voldoende parkeermogelijkheden, zij het niet altijd “voor de deur”.

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

- bij de ramingen achterblijvende opbrengsten van –en grote verschillen in gebruik tussen- garages en daarmee achterblijvende parkeerinkomsten als geheel
- blijvende parkeerdruk op straat en tegelijk een breed gedeeld gevoel van schaarste
- steeds lastiger discussies over bij nieuw- en verbouw te realiseren parkeerplaatsen
- op sommige plekken blijvende onduidelijke of niet optimale parkeerregimes
- meer auto’s, dus meer parkeerdruk vanwege bezuinigingen op OV (echter de mate waarin is onbekend)
- op bepaalde plaatsen en tijden chaotische situaties rond fietsparkeren
- misschien het meest wezenlijk: er wordt niet geopereerd richting duurzaamheid

³ Met “garages” worden steeds openbare parkeergarages voor auto’s bedoeld

Alles bijeen 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.

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

Verder willen we, zuiver kijkend naar het parkeren zelf, bereiken dat:

- de produkten rond parkeren transparant, klantvriendelijk en kosteneffectief worden aangeboden
- de exploitatie van het parkeren gezond is

De middelen om dit te bereiken zijn onder andere:

- grenzen stellen aan de omvang van het parkeerareaal in de binnenstad en nadere gebruiksregels stellen in het gebruik van dit parkeerareaal
- parkeervoorzieningen aan de rand van de stad realiseren als dit aantoonbaar positief effect heeft op leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad
- fietsgebruik stimuleren door meer en betere stallingsvoorzieningen
- hogere bezetting van de parkeergarages stimuleren
- de parkeerdruk op de openbare ruimte, ook buiten de binnenstad, beperken
- de exploitatie van het parkeren als geheel en de wijze waarop we produkten rond parkeren aan onze klanten aanbieden tegen het licht te houden

5. Hoe gaan we onze doelen te bereiken: de beleidslijnen

Deze doelen bereiken we via tien beleidslijnen:

- nader beleid rond parkeren en bouwen
- uitbreiding fietsparkeervoorzieningen
- zakelijke en klantvriendelijke verhouding met de afnemers van produkten rond parkeren
- bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat)
- in de binnenstad minder straatparkeren, 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
- uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is

- optimale rol van het parkeren in de vervoerketen

Hieronder wordt nader ingegaan op deze beleidslijnen. Steeds is aangegeven wat de eerste stap is, en welk eindbeeld mogelijk is. Per beleidslijn is aangegeven welke keuzes we voor uitwerking op korte (deze collegeperiode) en lange termijn maken. Tussen de beleidslijnen bestaat een onderscheid: beleidslijnen die op het domein van verkeer en fysieke omgeving betrekking hebben (1,2,7,9,10); beleidslijnen die raken aan het “tariefgebouw” (3, 4,5) en beleidslijnen waar alleen nog sprake van een verkenning kan zijn (6,8). Geen absoluut onderscheid overigens!

De beleidslijnen en hun eerste uitwerking zijn beknopt geformuleerd. Waar nodig staat nadere achtergrondinformatie in paragraaf 9.

De acties en keuzes, voortvloeiend uit de beleidslijnen en de overige belangrijkste acties en keuzes zijn steeds gemarkeerd

Beleidslijn 1: nader beleid rond parkeren en bouwen

Stap 1: principieële keuzes maken en beleid afstemmen op nieuwe regelgeving (Wro, WABO)

Verdere uitwerking op korte termijn

Principieële keuzes zijn nodig om te zorgen dat:

- de realisatie van bouwplannen niet wordt gefrustreerd door discussies rond parkeren
- aan de uit een bouwplan voortvloeiende parkeerbehoefte zoveel mogelijk wordt voldaan, en dit met aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte en het zo min mogelijk veroorzaken van parkeeroverlast
- er daar, waar er bij concrete bouwplannen dilemma's rond het parkeren bestaan, deze op transparante wijze worden opgelost
- de initiatiefnemer van een bouwplan zelf de bewijslast levert in gevallen dat niet, of niet optimaal, aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan
- bewoners hun parkeerbehoefte niet afwentelen op de aangrenzende openbare ruimte als er binnen een bouwplan zelf ook aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan.

Daarom maken wij de volgende keuzes:

- Bij spanning tussen realisatie van een bouwplan en voldoen aan parkeernormen⁴ gaat het eerste voor
- Voldoen aan parkeernormen bij voorkeur op eigen terrein, inpandig cq ondergronds, met kadastrale koppeling, incl. boete- en kettingsbeding, tussen woning en parkeerplaats; er worden aan bewoners geen parkeerrechten in de aangrenzende openbare ruimte verleend

⁴ Eigenlijk gaat het niet zozeer om normen als wel om kencijfers, zie par. 9 onder kopje “Beleid/Wijzigen relatie tussen bouwen, parkeren en parkeerrechten”

- Bij het toepassen van parkeernormen zal een onderscheid worden gemaakt tussen grotere en kleinere bouwplannen, waarbij bij kleinere bouwplannen de parkeernorm wordt losgelaten⁵; bij niet-voldoen aan de parkeernorm worden aan bewoners geen parkeerrechten in de aangrenzende openbare ruimte verleend
- In de omgeving van bouwplannen waar zonder nadere maatregelen parkeeroverlast in de omgeving dreigt, zal in die omgeving gereguleerd parkeren worden ingevoerd, zie ook onder beleidslijn 9.
- De bewijslast dat in het geheel of gedeeltelijk niet aan de parkeernorm voldaan kan worden, op eigen terrein of anderszins, berust bij de initiatiefnemer van een bouwplan

Drie opmerkingen naar aanleiding van het bovenstaande:

- Wij realiseren ons dat rond bouwplannen vaak sprake is van onderhandelingsituaties, waarvan parkeren één van de elementen is. Daarom gelden bovenstaande keuzes in de regel, dus tenzij er in het belang van realisatie van een bouwplan goede redenen zijn ervan af te wijken
- In welke gevallen, in welke vorm en in welke omvang de hierboven bedoelde parkeerregulering zal worden ingevoerd, is onderwerp van verdere uitwerking
- Bij de uitwerking van de keuzes zullen wij zorgen voor afstemming met de Nota Ruimtelijke Kwaliteit

Omdat er een samenhang is met beleidslijn 9, “Uitbreiding van het gereguleerde gebied” staat na deze beleidslijn, op blz. 10, een schema met de stappen die van belang zijn bij afwegingen rond parkeren en bouwen.

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

Beleidslijn 2: uitbreiden fietsparkeren

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

Verdere uitwerking op korte termijn

We maken de volgende principiële keuzes, zie hieronder en laatste punt onder beleidslijn 5:

- Fietsparkeren wordt in de binnenstad (voor wat betreft ruimte, niet voor wat betreft tarieven) net zo benaderd als autoparkeren: lang parkeren in

⁵ Te operationaliseren door kleinere bouwplannen te definiëren als bouwplannen waaruit een (extra) parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen of minder voortvloeit

stallingen, kort in klemmen, geen geparkeerde fietsen in winkelstraten kernwinkelgebied

- Daartoe zullen in deze winkelstraten fietsverbodzones worden ingesteld, waar gericht gehandhaafd zal worden
- Fietsparkeren blijft vooralsnog gratis, echter
- voor stallen van bijzondere maten fietsen, snorfietsen, brommers in bewaakte stallingen wordt betaald
- Binnen deze collegeperiode worden tekorten aan buurtstallingen ingelopen; de stallingstarieven mogen daartoe omhoog

Uitwerking op lange termijn

- **Ondergrondse stalling Botermarkt**

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

Beleidslijn 3: zakelijke en klantvriendelijke verhouding met afnemers van producten rond parkeren

Stap 1: een aantal kleinere, op korte termijn merkbare maatregelen doorvoeren

Verdere uitwerking op korte termijn

De onder stap 1 bedoelde maatregelen zijn:

- Nachttarieven garages gaan later in en eindigen vroeger
- In de binnenstad wordt op zondag betaald parkeren op straat ingevoerd
- Wachtlijsten voor vignetten pas overwogen als andere maatregelen om parkeerdruk op straat te verminderen aantoonbaar niet werken
- Binnen technische mogelijkheden een zo direct mogelijk verband tussen parkeerduur en te betalen kosten

Uitwerking op lange termijn

- Evalueren en waar nodig verbeteren van de organisatie rond parkeren, zowel front- als back-office
- Herzien/vereenvoudigen van structuur rond abonnementen in garages (soorten, aantallen)

Eindbeeld: hogere klantwaardering en kosteneffectieve wijze van administratie, vergunningverlening en handhaving, met een open oog voor nieuwe technieken en landelijke ontwikkelingen

Beleidslijn 4: op straat (binnenstad, buiten kernwinkelgebied) bewoners vóór bezoekers

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

Verdere uitwerking op korte termijn

- Bezien mogelijkheden tot een parkeerregiem dat bewoners vooropstelt in Vijfhoek/Raaks/Doelen en Kamp/Heiliglanden, in samenhang met beleidslijn 7, eerste beslispunt
- Langere periode (tijdsvenster) gedurende welke op straat in de binnenstad betaald moet worden.
- Ook aandacht besteden aan andere stallingsmogelijkheden voor fietsen van bewoners dan de straat

Eindbeeld: voldoende plek op straat voor binnenstadsbewoners

Beleidslijn 5: garages vóór straat

Stap 1: “Businesscase parkeren” gefaseerd uitrollen⁶

Verdere uitwerking op korte termijn

- Appelaar en Raaks zijn garages voor bezoekers
- Aantrekkelijker maken overige garages voor bewoners door ruimere uitgifte van abonnementen tegen gereduceerd tarief of toegang garages via vignet (mits technisch mogelijk en restcapaciteit in garages voldoende)
- om de Cronjégarage beter te vullen, is het aantrekken van meer doelgroepen en het hanteren van lage tarieven gewenst
- In de Cronjégarage plaatsen op naam verkopen of verhuren
- Differentiëren tussen garages naar tarieven, tijden, doelgroepen, zie ook passages hieronder, t.a.v. “tariefgebouw”.

Opmerking: denk bij differentiatie tussen garages aan het op piektijden verhogen van het tarief voor de Appelaar, of het via bescheiden opslag op het tarief voor een

⁶ Deze businesscase betreft het doen van gerichte inspanningen om de inkomsten uit de parkeergarages te verhogen. Dit betreft zowel marketing, promotie als het aanbieden van arrangementen. Voor korte omschrijving zie paragraaf 9 onder het kopje “beleid”

vignet voor bewoners beschikbaar stellen van Stations- of Houtpleingarage, of het verstrekken van goedkope abonnementen voor werkers in de Conjégarage

Eindbeeld: betere kwaliteit van de openbare ruimte, betere bezetting van de garages, minder zoekverkeer

Nav beleidslijnen 3, 4, 5: uitwerkingpunten, van invloed op “tariefgebouw”

Beleidslijnen 3,4,5 hangen sterk samen en hebben gevolgen voor het hele “tariefgebouw” rond parkeren. Wat betreft de inrichting van het “tariefgebouw” maken we daarom onderstaande keuzes, naast de aangegeven uitwerking van de afzonderlijke beleidslijnen 3,4,5. Zie ook paragraaf 7 voor nadere keuzes inzake tarieven.

- het parkeerareaal op straat, in de binnenstad is primair voor bewoners
- binnenstadsbezoekers worden naar de garages verwezen
- restcapaciteit op straat is voor bezoekers, waarbij geldt: kort parkeren en tegen hoog tarief
- restcapaciteit in garages is voor bewoners, tegen vergelijkbaar tarief als zij betalen voor parkeren op straat
- voor binnenstadsbezoekers is parkeren in garages altijd substantieel goedkoper dan op straat
- de tarieven op straat stijgen met een percentage, vier keer zo hoog als stijgingspercentage van tarieven in garages
- hogere bezetting van de garages wordt gestimuleerd door tarieven te differentiëren per garage en binnen garages naar tijd en naar doelgroep
- voor deelauto's, auto's op biobrandstoffen en elektrische auto's lagere tarieven (voorzover juridisch mogelijk) zowel op straat als in garages, maar ook hier geldt dat garages goedkoper zijn dan de straat
- in garages kan met extra lage tarieven gewerkt worden als daarmee anders lege plaatsen worden gevuld
- er zijn geen situaties meer waarin parkeren in een garage duurder is dan op straat. Tarieven en/of tijdsvensters zullen hierop worden aangepast.

Opmerking: het laatste punt is opgenomen vanwege de spanning tussen het uitgangspunt dat parkeren in garages altijd goedkoper moet zijn dan parkeren op straat en bepaalde nu gehanteerde tijdsvensters. Zo eindigt 's morgens het nachttarief in de garages om 8.00, terwijl betaald parkeren op straat pas 9.00 ingaat. Het is de bedoeling dat dergelijke situaties zich niet meer voordoen.

Beleidslijn 6: afvangen autoverkeer aan de rand van de stad

Stap 1: onderzoek naar marktpotentieel en optimale plaats/plaatsen voor transferium en/of P&R, dit in samenhang met een verkenning naar ondermeer haalbaarheid, betaalbaarheid van een parkeergarage in Haarlem-Oost.

Eindbeeld: één of meer voorzieningen met tegen relatief bescheiden kosten substantiële betekenis voor bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad

Beleidslijn 7: vergroting autoluw gebied

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

Verdere uitwerking op korte termijn

- Verkennen mogelijkheden autoluw maken van de noordelijke Vijfhoek (Botermarkt/Barrevoetestraat/Gasthuisstraat), met intentie autoluw ook in te voeren, met aandacht voor verkeerscirculatie, bevoorrading en parkeerregiem, zie ook 1^e punt onder beleidslijn 4
- Op Nieuwe Groenmarkt en Gedempte Oude Gracht een experiment met “super-parkeerplaatsen” tegen aanzienlijk hoger tarief dan gebruikelijk

Uitwerking op lange termijn

- Autoluw gebied uitbreiden met Vijfhoek/Raaks/Doelen en Kamp/Heiliglanden

Beleidslijn 8: slim bevoorraden binnenstad

Stap 1: samen met het bedrijfsleven verkennen van mogelijkheden, opzetten van een pilot, bij voorkeur in combinatie met transferium of P&R in Haarlem-Oost, en in samenhang met beleidslijn 7

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

Beleidslijn 9: uitbreiding gereguleerd gebied

Stap 1: verkenning wenselijkheid van, draagvlak voor en mogelijkheid tot invoeren van parkeerregulering ook in nu niet-gereguleerde gebieden met een voorkeur voor een fiscaal parkeerregiem

Uitwerking op korte termijn

- Het gebied met gereguleerd parkeren wordt vergroot, waarbij er een voorkeur is voor fiscaal- boven belanghebbendenparkeren). De definitieve keuze wordt bepaald door geloofwaardigheid, effectiviteit, proportionaliteit en kosten, zowel die van investering/beheer/onderhoud, administratieve afhandeling als handhaving.
- Logischer begrenzing van het gebied in Transvaal rond de Cronjégarage, waarbij een groter gereguleerd gebied uitdrukkelijk een optie is.
- Bezien van de mogelijkheden, inclusief een overzicht van voor- en nadelen, tot wijzigen van het parkeerregiem van fiscaal naar belanghebbendenparkeren in een deel van Welgelegen

Eindbeeld: in de hele stad gereguleerd parkeren

Parkeren, bouwen en reguleren

Bij beleidslijn 1, parkeren en Bouwen, kwam uitbreiding van het gereguleerd gebied al aan de orde, namelijk daar, waar een bouwplan zonder nadere maatregelen parkeeroverlast in de omgeving dreigt te veroorzaken. Vanwege de dwarsverbanden tussen de beleidslijnen rond Parkeren/Bouwen en Uitbreiding gereguleerd gebied hieronder de stappen bij afwegingen tussen parkeren, bouwen, reguleren in een schema.

- Bij bouwplannen waaruit een parkeerbehoefte van 10 of minder parkeerplaatsen voortvloeit, wordt de parkeernorm losgelaten
- Bij elk bouwplan verdient voldoen aan de parkeerbehoefte op eigen terrein, en liefst in pandig de voorkeur, bij bouwplannen waaruit een behoefte aan meer dan 10 parkeerplaatsen voortvloeit is dit verplicht
- De bewijslast dat niet of slechts ten dele aan de parkeernorm voldaan kan worden berust bij de initiatiefnemer van het bouwplan
- Als aan de parkeerbehoefte op eigen terrein voldaan kan worden moeten woningen en parkeerplaatsen kadastraal gekoppeld worden, incl. boete- en kettingbeding
- Op nog nader uit te werken wijze wordt in de omgeving van bouwplannen waar zonder nadere maatregelen parkeeroverlast dreigt parkeerregulering ingevoerd
- Aan bewoners van dergelijke bouwplannen worden geen parkeerrechten in de aangrenzende openbare ruimte verleend waar deze gereguleerd parkeren kent, dit geldt zowel voor bouwplannen waaruit een parkeerbehoefte van 10 of minder plaatsen voortvloeit als voor plannen waar uit een grotere parkeerbehoefte voortvloeit
- wanneer de initiatiefnemer van een bouwplan aantoonbaar, waarbij de bewijslast bij hem ligt, niet, of slechts ten dele aan de parkeernorm kan voldoen, in pandig of op eigen terrein, kan hij via het storten van een afkoopsom bijdragen aan voorzieningen in de omgeving die in de parkeerbehoefte voorzien

- Er kan in het belang van realisatie van een bouwplan maatwerk geleverd worden, ook als dit het niet, of niet volledig volgen van deze stappen betekent

Beleidslijn 10: optimale rol van het parkeren in de vervoerketen

Stap 1: kleine kansrijke verbeteringen

Uitwerking op korte termijn

stap 1 kan gespecificeerd worden:

- Breed overleg met relevante partijen in de vervoerketen (Connexxion, NSReizigers, maar ook (deel)autoverhuurders
- Fietsparkeervoorzieningen (klemmen) bij de Zuidtangenthaltes in Schalkwijk
- Fietsverhuur Cronjégarage (exacte omvang, vorm n.t.b.)

Uitwerking op lange termijn

- Tariefmatige koppeling van nabij het station gelegen garages (Station, Cronjé) aan OV-producten
- Bij verkenning naar mogelijkheden transferium/P&R ook bezien mogelijkheden tot gratis of goedkoper OV van en naar binnenstad; deze mogelijkheden zijn voorwaardelijk voor eventuele realisatie van transferium/P&R

Eindbeeld: parkeren is integraal onderdeel van de vervoerketen

De Cronjégarage, extra aandacht waard

De Cronjégarage kent op dit moment sterk tegenvallende opbrengsten. Reden om aan deze garage extra aandacht te geven, en desnoods onorthodoxe maatregelen te treffen om hogere opbrengsten te realiseren. Bij de uitwerking van de parkeervisie hebben dergelijke maatregelen prioriteit.

Daartoe zal de Cronjégarage geen deel meer uitmaken van het regiem zoals dat voor de binnenstadsgarages geldt.

Verder zijn onder de diverse beleidslijnen maatregelen genoemd die specifiek op de Cronjégarage betrekking hebben. Deze staan hieronder nog eens op een rij. Ook zijn er uiteraard diverse maatregelen die voor alle garages gelden, die slaan ook op de Cronjégarage, maar worden niet nog eens genoemd.

Uitwerking op korte termijn

- om de Cronjégarage beter te vullen, is het aantrekken van meer doelgroepen en het hanteren van lage tarieven gewenst
- daarbij wordt uitdrukkelijk gekeken naar het bieden van plaatsen aan abonnementshouders en zal maatwerk worden geleverd in overleg met bewoners en winkeliers
- In de Cronjégarage plaatsen op naam verkopen of verhuren
- Logischer begrenzing van het gebied in Transvaal rond de Cronjégarage, waarbij een groter gereguleerd gebied uitdrukkelijk een optie is
- Fietsverhuur Cronjégarage (exacte omvang, vorm n.t.b.)

Uitwerking op lange termijn

- Tariefmatige koppeling Cronjégarage aan OV-producten
- Cronjégarage op nader in te vullen wijze ook een transferiumfunctie geven

6. Hoe gaan we onze doelen te bereiken: strategie

Een 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 bereiken door slim om te gaan met hetgeen we wel invloed op hebben, door “aan de juiste knoppen te draaien”. 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 om het gegeven speelveld, om elementen die in sterke mate vastliggen of 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 zijn geen grote verschuivingen te verwachten, en voor Haarlem is deze positie 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 gaan de opbrengsten van de boetes in gebieden met gereguleerd parkeren heen), 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. Wel beïnvloedbaar is natuurlijk de mate waarin de gemeente nieuwe technieken gebruikt.

- ✓ 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, parkeren op eigen terrein); benutten (parkeren op straat/in de openbare ruimte, uitwisselen van parkeerplekken)
- beleid: parkeerbeleid (welke parkeerrechten waar en voor wie); overig verkeersbeleid (circulatie, modal split⁷), andere beleidsterreinen (RO, EZ, Milieu)
- communicatie: feitelijke informatie (PRIS, op parkeermeters en -automaten, naar bewoners); gedragsbeïnvloeding (waar parkeert men, vervoerwijzekeus)
- handhaving: 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, waarbij keuzes geboden zijn. Een greep:

- 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 inspannen om de opbrengst van de garages te maximaliseren en de opbrengsten op straat per saldo gelijk te houden.
- 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.
- 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. We accepteren echter ook een zekere rommeligheid die bij het massaal stallen van fietsen hoort.

⁷ relatieve verdeling van verplaatsingen over de diverse vervoermodaliteiten

- 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.

Tenslotte zijn er onzekere of onbekende elementen. Van sommige ingrepen kennen we de effecten niet, terwijl we toch zulke ingrepen kunnen overwegen. We weten wel wat we niet weten, vandaar:

“Known unknowns”

- ✓ Prijselasticiteit: hoe ver 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 ook de passage over financiën in de volgende paragraaf.
- ✓ 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.

Aan de slag

Tot een goede strategie hoort ook de keus welke elementen van de Visie we eerst uitwerken. Immers, niet alles kan tegelijk. Na vaststelling van de Visie wordt er een Uitwerkingsplan aan de raad aangeboden. Vooruitlopend op dat plan zijn nu al een aantal zaken aan te geven die we als eerste ter hand willen nemen:

- ❖ Een nieuwe tariefstructuur voor de binnenstad, waarbij rekening wordt gehouden met wat deze Visie vermeldt over het “tariefgebouw”, met de financiële randvoorwaarden uit paragraaf 7 en met de noodzaak de opbrengsten te verhogen
- ❖ Een verkenning van de mogelijkheden tot invoering van een Bereikbaarheidsfonds te komen
- ❖ De voorgestelde maatregelen rond de Cronjégarage
- ❖ In 2012 wordt begonnen met een onderzoek naar een parkeergarage in Haarlem-Oost. Dit onderzoek richt zich ondermeer op haalbaarheid en betaalbaarheid.

- ❖ In 2012 wordt begonnen met het opstellen van de Nota Fietsparkeren.
- ❖ Diverse op korte termijn te realiseren uitwerkpunten bij de diverse beleidslijnen.

7. Samenhangen, financiën

De samenhangen

Parkeren staat niet boven andere beleidsterreinen en kan ook niet alleen met de blik op Haarlem worden gezien.

Een parkeervisie kan niet zonder aandacht voor samenhangen met andere aspecten van beleid rond bereikbaarheid en mobiliteit: OV, regionale bereikbaarheid. Verder kan een parkeervisie niet zonder aandacht voor samenhangen met andere beleidsterreinen: Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie. Ook is er samenhang met onderwerpen die de grenzen van beleidsterreinen overschrijden.

Een aantal beleidsvisies en –voornemens die aan parkeren raken: Visie regionale bereikbaarheid, Kadernota Duurzaamheid, Nota Ruimtelijke Kwaliteit, Structuurvisie Kwaliteit Openbare Ruimte, Woonvisie.

Elementen waar samenhang met parkeren bestaat: 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.

Samenhang is er tenslotte met de parkeervoorzieningen in de omliggende regio, zowel als het gaat om aantal, kwaliteit, bereikbaarheid en de tarieven. Bij de uitwerking van de Parkeervisie zullen alle samenhangen uitdrukkelijk aandacht krijgen.

Financiën

Financiële randvoorwaarden en uitgangspunten

Eerder in deze Visie was sprake van keuzes die we maken bij het inrichten van het “tariefgebouw” rond parkeren. Verder willen we de visie realiseren binnen financiële randvoorwaarden en uitgangspunten:

- Uitgangspunt is geen bijdragen uit de algemene middelen naar parkeren
- als opbrengsten straatparkeren omlaag gaan door minder bezoekersparkeren: compensatie via tarieven op straat en/of door hogere opbrengst garages, daarbij rekening houdend met prijselasticiteit
- om de exploitatie in brede zin inzake parkeren transparant en gezond te maken wordt verkend of invoering van het Bereikbaarheidsfonds zinvol is, en welke voor- en nadelen hieraan vastzitten

- d. fietsparkeervoorzieningen hebben zelden opbrengsten van betekenis en kennen dus altijd een onrendabele top. Als het Bereikbaarheidsfonds ingevoerd wordt, wordt fietsparkeren daarin opgenomen
- e. parkeertarieven mogen aan bovenkant, maar niet boven die van onze concurrenten in de wijde regio liggen. De Amsterdamse tarieven gelden daarbij als een absoluut maximum
- f. verdere uitwerking van de visie kost geld, het college zal na vaststelling besluiten over een uitwerkingsplan met kostenraming, prioriteiten en fasering
- g. inspanningen inzake handhaving moeten passen binnen de financiële taakstelling voor het betreffende organisatie-onderdeel

Inkomstenverhoging

Wij realiseren ons dat, ook bij uitwerking van de Parkeervisie binnen deze randvoorwaarden en uitgangspunten, er een gat resteert tussen begrote inkomsten uit parkeren – ook na de verlaging van die begroting waartoe de gemeenteraad besloten heeft- en daadwerkelijke opbrengsten. Wij zullen vóór de Parkeervisie wordt vastgesteld in de Raad een ramingsmethodiek ontwikkelen om tot een optimale raming van de inkomsten uit het parkeren te komen. Deze ramingsmethodiek zal een rol spelen bij de Kadernota 2013.

Wij stellen een aantal maatregelen voor die het mogelijk moeten maken in deze collegeperiode de jaarlijkse inkomsten uit het parkeren met € 2 mln. te verhogen:

- In 2013 substantiële verhoging van de tarieven met een verhouding in de stijging tussen garage en straat en 1: 4
- tarieven vergunningen/ontheffingen in nog te bepalen stappen omhoog richting kostendekkendheid
- betaald parkeren op straat, binnenstad, op zondag
- kortere periode nachttarief garages⁸
- uitvoering “businesscase parkeergarages”
- meer differentiatie tarieven garages, vullen dalbezetting
- effect PRIS/betere bewegwijzering

Nadere financiële afwegingen komen zeker aan de orde bij de verdere uitwerking van de visie: wat pakken we op, op welke termijn, met welke fasering en prioriteit en tegen welke kosten? Hier zal steeds uitdrukkelijk worden bezien of en zo ja hoe het nu bestaande gat tussen begrote inkomsten uit parkeren en daadwerkelijke opbrengsten te dichten is.

We willen kosten en opbrengsten van alle relevante aspecten rond parkeren helder in beeld krijgen. Een middel hiertoe, en ook een middel om te zorgen dat parkeeropbrengsten ook aan parkeren ten goede komen, is invoeren van een Bereikbaarheidsfonds. Wij zullen de mogelijkheden daartoe, en de voor- en nadelen, verkennen. In zo’n Bereikbaarheidsfonds moeten alle met parkeren gemoeide kosten en opbrengsten zichtbaar zijn. Dus wat betreft de kosten ook die onrendabele toppen, van administratie, vergunningverlening en handhaving, en wat opbrengsten betreft ook die van boetes, voorzover toevloeiend naar de gemeente.

⁸ In Concept-Parkeervisie staat “bezien kortere periode, bijvoorbeeld twee uur later laten ingaan en uur eerder eindigen”

Hieronder enige financiële kerncijfers voor de auto. De fiets blijft buiten beschouwing, want in de investeringskosten rond fietsparkeren bestaat op dit moment geen inzicht en de opbrengstenkant is met ruim € 50.000 per jaar te verwaarlozen. De totale voor 2012 begrote bruto-opbrengsten voor het parkeren zijn € 13,2 mln., excl. fiets en excl. garage Schalkwijk. Van de begrote opbrengsten komt € 7,5 mln. uit de garages, € 4,1 mln. van het straatparkeren en € 1,6 mln. uit vergunningen en ontheffingen. De totale lasten zijn begroot op € 9,9 mln., exclusief de personele lasten voor de handhavers. 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 de toen begrote opbrengst van € 8,3 mln. In de Parkeervisie worden de ogen niet gesloten voor de financiële realiteit, maar de visie zelf, de ideeën dus zijn leidend. Hierboven hebben we financiële randvoorwaarden geformuleerd, en een aantal mogelijkheden tot verhoging van de inkomsten aangegeven.. Financiën zullen verder een grote rol spelen bij de afweging wat uit de visie in welke volgorde en in welk tempo gerealiseerd wordt, dus bij de uitwerking. 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.

8. Communicatie, handhaving/vergunningverlening/administratie

Communicatie

In deze fase, waarin er een concept-visie ligt, is de communicatie gericht op het bekend maken van de mogelijkheid tot inspraak en het verwerken van de resultaten van de inspraak. Individuele burgers, belangengroepen en ondernemers zijn de belangrijkste doelgroepen. *De volgende processtappen zijn in deze fase van belang:*

- Publicatie van de mogelijkheid tot inspraak
- Inspraakfase, tot en met april 2012
- In deze fase in het begin een inloopbijeenkomst en aan het eind een raadsmarkt
- Verwerken inspraakresultaten en berichtgeving aan insprekers
- Formele vaststelling in B&W, behandeling raadscommissie en eventueel Raad 2^e kwartaal 2012
- Uitwerkingsvoorstellen naar B&W en commissie, 3^e kwartaal 2012
- Communicatie en/of participatie/inspraak over uitwerking van specifieke onderdelen van de Parkeervisie

In de communicatie over de Parkeervisie en de verschillende beleidsvoornemens daarin moet ook aandacht zijn voor de doelen van de visie:

- betere leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte
- het dichterbij brengen van duurzaamheid en klimaatneutraliteit

- het vitaal, aantrekkelijk en bereikbaar houden van de binnenstad

Verder is goede communicatie over het parkeeraanbod in brede zin nodig.

Handhaving/vergunningverlening/administratie

Drie onderwerpen die we expliciet naar voren halen omdat ze bij een visie en discussies daarover al snel te weinig aandacht krijgen. Ten onrechte: het zijn de pijlers waarop beleid rust als het gaat om uitvoering en het contact met de afnemers van parkeerprodukten. Hoe verschillend onderling ook, alle drie onderwerpen hebben te maken met het krachtenveld tussen wensen vanuit politiek en afnemers, beschikbare technische mogelijkheden en financiële middelen en praktische uitvoerbaarheid. Ons doel is optimaal bedienen van de afnemers, op kosteneffectieve wijze, met open oog voor nieuwe technieken en landelijke ontwikkelingen. Voor handhaving, vergunningverlening en administratie zullen we bij verdere uitwerking van de Parkeervisie dan ook uitdrukkelijk aandacht hebben.

In de participatie rond de Discussienota Parkeervisie is aandacht voor handhaving gevraagd. Dit is terecht, vaak immers staat of valt beleid met handhaving. In die gevallen moet handhaving meteen worden meegenomen: is wat we beleidsmatig willen daadwerkelijk te handhaven, zo nee passen we het beleid aan of zetten we meer in op handhaving? Voorbeelden zijn uitbreiding van het vergunningengebied, maar zeker ook 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 beleidsterreinen, 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.

9. Achtergrond: eerste uitwerking auto en fiets

Opmerking vooraf: keuzes en actiepunten die al eerder, met name bij de Beleidslijnen, gemarkeerd zijn, worden in deze paragraaf niet opnieuw gemarkeerd.

Een eerste uitwerking: auto

Allereerst enige kerncijfers. Het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad 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 verstrekt⁹.

⁹ Voor bedrijven worden op dit moment geen specifieke plaatsen in garages gereserveerd, wel bestaat de mogelijkheid tegen de volle prijs een abonnement af te nemen.

De beleving van “vol”, in de zin van niet of nauwelijks plekken beschikbaar, ontstaat op straat bij een bezetting van meer dan 85%, in garages bij een bezetting van meer dan 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.

Buiten de binnenstad, in de gebieden met belanghebbendenparkeren, bevinden zich ca. 13.000 parkeerplaatsen¹⁰, waarvoor ca. 12.000 vergunningen zijn afgegeven. Gedeeltelijk begrensd door vergunningengebied is de Cronjégarage met ca. 400 openbare plaatsen. Verder is er nog de parkeergarage in Schalkwijk met ca. 600 plaatsen, die gezien ligging en apart regiem buiten beschouwing blijft.

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. In grote lijn komt het er op neer dat er in de nabije toekomst grenzen worden gesteld aan 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 wordt gehonoreerd, 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. Denk aan zakelijk bezoek aan de binnenstad, dat moet kunnen rekenen op een plek in een garage.

In de **overige delen van de stad** worden wensen om te parkeren wel gehonoreerd, maar hoeft dit ook niet “voor de deur” te zijn. Uitbreiding van het gebied met gereguleerd parkeren is te overwegen, zie voor een nadere beschouwing onder het kopje “Beleid”.

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 –binnen de juridische mogelijkheden- ook aan lagere parkeertarieven voor elektrische auto's, deelauto's en auto's op biobrandstoffen. Ook

¹⁰ Die lang niet alle afzonderlijk als parkeerplaats gemarkeerd zijn

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.

Voor de hand ligt het invoeren van betaald parkeren in de binnenstad op zondag, zeker nu winkels een vrije keuze krijgen om op zondagen open te zijn.

Sturen op tarieven kan ook door wijzigingen in tijden waarop betaald moet worden of wanneer een bepaald tarief geldt. Een aantal voorbeelden waar sturing mogelijk is:

- tijd waarop nachttarief in de garages ingaat
- de uren/dagen waarop aan de automaat/meter betaald moet worden
- de uren/dagen waarop belanghebbenden parkeren geldt

Wij zullen bij de uitwerking van de Parkeervisie op deze elementen gaan sturen met als inzet de tien beleidslijnen, de financiële randvoorwaarden en uitgangspunten uit paragraaf 7, en de wens de parkeerinkomsten meer in lijn met de daarvoor begrote bedragen te brengen.

Overigens zijn er gebieden 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.

Voor een vergelijkend overzicht van parkeertarieven op straat en in garages elders zie de bijlage “Benchmark”.

Differentiatie naar doelgroepen

De parkeergarages hebben qua ligging en potentie verschillende karakteristieken, reden om er ook beleidsmatig (tarieven, doelgroepen) anders mee om te gaan. Reden ook om in de “Businesscase Parkeren” (zie onder het kopje “Beleid”) aandacht aan de mogelijkheden tot differentiatie te geven.

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 beschikbaar voor abonneementshouders. Wellicht biedt de Cronjéggarage mogelijkheden om een eventueel 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. Haalbaarheid, betaalbaarheid, etc. van een nieuwe parkeergarage in Haarlem-Oost zullen onderzocht worden. De uitkomsten zullen afgezet worden tegen het gebruik en de opbrengsten van de overige garages en voorzover van belang ook tegen het parkeren op straat. 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

Tegelijk met genoemd onderzoek naar een parkeergarage in Haarlem-Oost 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. In eerste instantie denken wij aan kleinschalige, betaalbare, eventueel experimentele voorzieningen. Bij gebleken succes kan een verdergaande kwaliteitsimpuls worden gegeven aan zulke voorzieningen. 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 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 en voor wie is zo'n voorziening kansrijk, ook op grond van ervaringen elders?
- Is de OV- en andere ontsluiting goed of goed te krijgen, en tegen welke kosten? Een voor de klant aantrekkelijke en tegen beheersbare kosten te exploiteren OV-verbinding met de binnenstad is een noodzakelijke voorwaarde voor een succesvol transferium/P&R.
- Eventuele onbedoelde effecten op het stedelijk OV
- Vooral bij transferium: is het mogelijk en wenselijk functies toe te voegen?
- Is via PRIS en/of DVM¹¹ 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. Zulke voorzieningen zijn 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 een transferium of P+R-voorziening een succes te maken. Aansluiten op regulier (hoogwaardig) openbaar vervoer (het beoogde R-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. Denk ook aan tariefmatige koppeling van de nabij het station gelegen garages (Cronjé, Stationsplein) aan buskaart/-abbonnementen binnen zones centrum en noord en aan treinkaartjes/-abbonnementen.

Twee kanttekeningen hierbij: OV is geen gemeentelijke, maar provinciale bevoegdheid en de ervaringen tot nu toe met pendels en busjes zijn niet bemoedigend.

¹¹ Parkeer Route Informatiesysteem resp. Dynamisch Verkeersmanagement

Bij plannen voor transferia/P&R moet men waken voor te optimistische prognoses, zowel vanuit lokale als vanuit meer algemene optiek bezien. Lokaal: ca. 60% van de bezoekers aan een binnenstedelijke garage komt uit Haarlem zelf of de nabije regio. Voor hen zal reizen via een transferium of P&R vaak niet logisch zijn¹². Meer algemeen: uit onderzoek¹³ blijkt dat van degenen die aangeven P&R-voorzieningen op prijs te stellen nog niet de helft zelf overweegt 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. Ook uit de recente parkeermonitor blijkt slechts een minderheid (ca. 20%) een transferium/P&R een goed alternatief voor een binnenstedelijke garage te vinden¹⁴. De praktijk wijst, blijkens ander onderzoek¹⁵, 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 en hun bezoekers. Overige bezoekers aan de binnenstad 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 een mogelijkheid.

Parkeervergunningen worden vooral toegespitst op bewoners en niet op werknemers en bezoek. Als op termijn blijkt dat het bovenstaande uiteindelijk onvoldoende soelaas biedt, valt te overwegen om wachtlijsten te gaan invoeren. Dit is dus een stap die eventueel gezet wordt als andere maatregelen niet of onvoldoende werken.

De rest van de stad

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 overwegen
- variant van bovenstaande: uitbreiding van tijden waarop parkeren gereguleerd is, dus tijden dat aan de parkeermeter of –automaat betaald moet worden of het 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

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

¹² Parkeermonitor, Strabo i.o.v. O&S Haarlem, november 2011

¹³ Door VEXPAN, 2010

¹⁴ Zie noot 7

¹⁵ Door de ANWB, 2010

kopje “Herverdeling van parkeerruimte”. Analoog 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. Hetzelfde geldt voor Vijfhoek en Bakenes (zie ook onder ”(Her)Verdeling van parkeerruimte”).

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 bevoorrading, de vorm krijgen van een aantal “enclaves” dan van één groot aaneengesloten gebied.

Auto aan de rand van de binnenstad, OV zo diep mogelijk de stad in

Zie ook eerdere passages over transferium/P&R.

Dit spoort met de regionale visie op bereikbaarheid, “Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking”. In deze regionale visie wordt een combinatie bepleit met een overslagmogelijkheid voor goederen, een noodzakelijke voorwaarde voor

Slim bevoorraden van de binnenstad

Minder en minder zwaar bevoorradend verkeer in de binnenstad is gewenst. In samenwerking met het bedrijfsleven zullen we verkennen of slimme vormen van bevoorrading mogelijk zijn.

Beleid

Gerichte inspanningen om de inkomsten uit parkeergarages te verhogen

Tot nu toe zijn parkeergarages als een gegeven beschouwd, en hun aanwezigheid als bekend. We kiezen hier voor een actievere opstelling. In de “Businesscase Parkeren” geven we hoe met gerichte inspanningen rond herkenbaarheid, serviceniveau, aanbod nieuwe producten en acquisitie het gebruik actief te stimuleren is. Arrangementen in de zin van acties tezamen met winkeliers en cultuurpodia maken ook deel uit van de businesscase. Voorbeelden van arrangementen zijn gratis of gereduceerde uitrijkaartjes bij besteding boven een bepaald bedrag in winkels, of uitrijkaartjes als onderdeel van toegangskaartjes voor één of meer cultuurpodia.

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. We zullen de mogelijkheden om aan die wens tegemoet te komen verkennen, met daarbij wel aandacht voor alle voor- en nadelen.

Omgeving Cronjégarage: de garage wordt aan de noordzijde begrensd door op dit moment niet gereguleerd gebied. Uit de enquête waarin belangstelling voor invoering van belanghebbendenparkeren aldaar gepeild is, blijkt die belangstelling gering. Wanneer daar echter toch belanghebbendenparkeren zou worden 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 verwachtingen 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 oplaadgelegenheden, 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 van de relatie tussen bouwen, parkeren en 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 kencijfers. Omdat de term zo gebruikelijk is, is hierna toch sprake van parkeernormen. 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.

Parkeren wordt daarmee explicieter dan tot nu toe slechts één van de factoren die bij de beoordeling van een bouwplan een rol speelt. Wel zal de bewijslast dat bij een bepaald bouwplan niet aan de parkeerkencijfers kan worden voldaan, bij de initiatiefnemer van het plan liggen. 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 boete- en 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. Wij leggen de grens tussen "groot" en "klein" bij een parkeerbehoefte t/m 10 parkeerplaatsen.

In **beide** gevallen wordt aan de ontwikkelaar vanaf de start meegedeeld dat zijn "klanten" in geen geval parkeerrechten¹⁶ 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.

Aparte aandacht is nodig voor nieuwbouwplannen die in hun geheel autovrij worden opgezet. Een uitgekiend regiem 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 schil daaromheen een vorm van parkeerregulering.

In de binnenstad gaat het om "fiscaal parkeren", waarbij via betaling aan de parkeermeter of –automaat parkeerbelasting wordt voldaan. Voor bewoners zijn vignetten –voor één auto per huishouden- beschikbaar, en verder zijn er de abonnementen tegen gereduceerd tarief voor bewoners in sommige van de garages. Voor bezoekers is niets geregeld, zij zijn aangewezen op betaling aan de parkeermeter of –automaat of op parkeren in een garage. Voor bedrijven zijn onder voorwaarden ook vignetten voor parkeren op straat beschikbaar.

Er is sprake van "fiscaal parkeren" omdat de betaling formeel een belasting betreft. Bij niet-betalen vloeien de boetes in de gemeentekas.

In een schil om de binnenstad heen, verdeeld in een aantal zones, is sprake van een stelsel van vergunningen (meerdere auto's per huishouden mogelijk) en aparte parkeervergunningen, al dan niet digitaal, voor bezoekers. Met een vergunning mag men overal in de betreffende zone parkeren. Wanneer ongeoorloofd parkeren beboet wordt, is dit een justitiële overtreding (Wet Mulder) en vloeit de boete in de kas van het Ministerie 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. Zo'n uitbreiding is geen doel op zich, maar eerder flankerend beleid en zal altijd in stappen verlopen. Daarbij kan het gaan om vergroting van de bestaande schil rond de binnenstad of om losse gebieden, "enclaves", waar gereguleerd parkeren bij gebleken noodzaak wordt ingevoerd. Denk aan bestaande bebouwde gebieden waar door nieuw- of verbouw de dichtheid toeneemt.

Er zullen beleidsregels worden opgesteld om op transparante manier de keus te kunnen maken waar uitbreiding van het gereguleerde gebied aan de orde is.

¹⁶ d.w.z. bewonersvignet, parkeervergunning als belanghebbende of gereduceerd abonnement in een garage

Hierbij kan en zal uiteraard niet over één nacht ijs gegaan worden. Uitgebreid onderzoek naar het probleemoplossend vermogen, kosten/opbrengsten, handhaafbaarheid 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 regiem levert de gemeente meer op en is qua handhaving kosteneffectiever, maar vanwege de benodigde investering in parkeermeters en -automaten is het op dit moment 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 valt¹⁷. Daaruit bleek dat hier financiële voordelen uit kunnen voortvloeien, maar dat dit sterk afhankelijk is van aantal te plaatsen parkeermeters/-automaten en handhavingsinspanningen. Er tekenen zich overigens nieuwe technieken af die grote extra investeringen in automaten overbodig maken terwijl toch een fiscaal parkeerregiem kan worden ingevoerd. Deze technieken lijken dusdanig veelbelovend dat wij een voorkeur hebben voor uitbreiding van fiscaal parkeren.

Mocht de weg op worden gegaan van verdere fiscalisering, dan zijn lopende investeringen in digitalisering, zoals van bezoekersparkeervergunningen, 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.

Bij uitwerking van beleid rond parkeren en bouwen en rond uitbreiden van regulering zal worden gezorgd voor afstemming met de Nota Ruimtelijke Kwaliteit.

Gehandicaptenparkeerplaatsen (g.p.p.) op kenteken

Het tot voor kort gevoerde 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 zijn getroffen, ingaande 1 januari 2012, die de groei van het aantal 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 werden voor de aanleg van en mutaties rond een g.p.p. geen kosten doorberekend naar de client. Inmiddels worden deze kosten wel door berekend, wel met een hardheidsclausule .

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

Bewonersgarages

In deze visie is met “garages” steeds bedoeld op openbare parkeergarages. De gemeente heeft echter een aantal garages voor bewoners in bezit. In sommige gevallen bestaat er vanuit die bewoners belangstelling tot koop van deze garages. Dit is, onder voorwaarden, niet onbespreekbaar.

¹⁷ Verandering parkeerregiem Haarlem-Noord, SGB0, 2007

Een eerste uitwerking: de fiets

Ook hier eerst enige kerncijfers. Het aandeel van de fiets in verplaatsingen binnen de stad onder de 7,5 km is tussen 2000 en 2010 gestegen van 32 naar 38%. Haarlem zit daarmee ten opzichte van vergelijkbare steden in de middenmoot. 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 aan de zuidzijde van het station voor 5000 fietsen open. En is er uitzicht op een nieuwe stallingsvoorziening aan de noordzijde. 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.

Uit recent onderzoek¹⁸ blijkt dat er in de binnenstad op piektijden dubbel zoveel fietsen staan als er aan capaciteit in klemmen en inpandige stallingen aanwezig is, terwijl tegelijk bestaande klemmen en vooral inpandige stallingen niet optimaal benut worden.

De grootste problemen doen zich, weinig verrassend, voor op de snijpunten van aanrijroutes en de assen van het kernwinkelgebied.

Voor een generieke 80% benuttingsgraad van stallingsvoorzieningen zouden 5.748 fietsrekken bijgeplaatst moeten worden in het centrum om aan de huidige vraag te kunnen voldoen.

Buurtstallingen zijn niet ontstaan vanuit een gericht beleid. Ze zijn veeleer het bijkomend gevolg van stadsvernieuwingsactiviteiten. Voor 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. Van goed bijgehouden wachtlijsten is echter geen sprake. 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, evenals het onderscheid tussen kort en lang stallen van fietsen: kort eerder in rekken, lang eerder in stallingen.

Wat we inzake fietsparkeren willen bereiken:

- Voldoende stallingsmogelijkheden en tegelijk een betere kwaliteit van de openbare ruimte
- het stimuleren meer fietsverplaatsingen

¹⁸ Stage-onderzoek verkeersopleiding NOVI, 2011 i.o.v. de gemeente

- minder fietsendiefstallen
- minder hinder voor voetgangers, ouderen, gehandicapten, hulpdiensten en geen gevaar bij eventuele calamiteiten
- voldoende buurtstallingen in de diverse wijken die ook passen op bestaande kwalitatieve behoeften

In de binnenstad wordt de fiets (voor wat betreft ruimte, niet voor wat betreft tarieven) benaderd, analoog aan de auto: kort parkeren op straat, lang parkeren in gebouwde voorzieningen. Een aantal keuzemomenten die vooral betrekking hebben op de binnenstad:

- 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 en (snor)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 van kleinere stallingen, zoals in de Tempeliersstraat. Net als daar steeds met oplaadmogelijkheid voor “e-bikes”.
- Fiets op straat of uit beeld? Uit beeld zal nooit lukken, inzet is een grotere ondergrondse stalling onder de Botermarkt en kleinere inpandige stallingen. Wel is een regiem mogelijk waarbij op straat alleen in klemmen gestald mag worden, en dat eventueel voor een in de tijd begrensde periode. In winkelstraten in het kernwinkelgebied is een verbodzone fietsparkeren mogelijk.
- 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. Het kan niet de bedoeling zijn dat klemmen onderbenut worden met daarnaast fietsen tegen muren en palen. Verder luistert de plek nauw, waarbij een spanning kan bestaan tussen kwaliteit van de openbare ruimte en optimale stallingsmogelijkheid.

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

Bijlage bij Concept-Parkeervise: benchmarkgegevens

In deze notitie zijn diverse parkeertarieven in Haarlem vergeleken met deze tarieven in tien andere steden in en om de Randstad.

De parkeertarieven van betaald parkeren op straat en in parkeergarage's zijn voor een belangrijk deel afkomstig van de website www.parkerenindestad.nl. De hier genoemde bedragen zijn de maximaal uurtarieven die gelden in de binnensteden van de hier opgenomen steden.

Voor parkeervergunningen van bewoners en bedrijven is gezocht op de websites van de gemeenten. De bedragen die hier genoemd zijn, zijn de maximum bedragen die een bewoner en bedrijf per jaar voor de vergunning dient te betalen.

Voor parkeervergunningen van bezoekers is alleen een tabel opgenomen. Bij een aantal steden waren hier niet snel gegevens van te vinden. Dit kan ook betekenen dat hier geen bezoekersvergunningen worden uitgegeven.

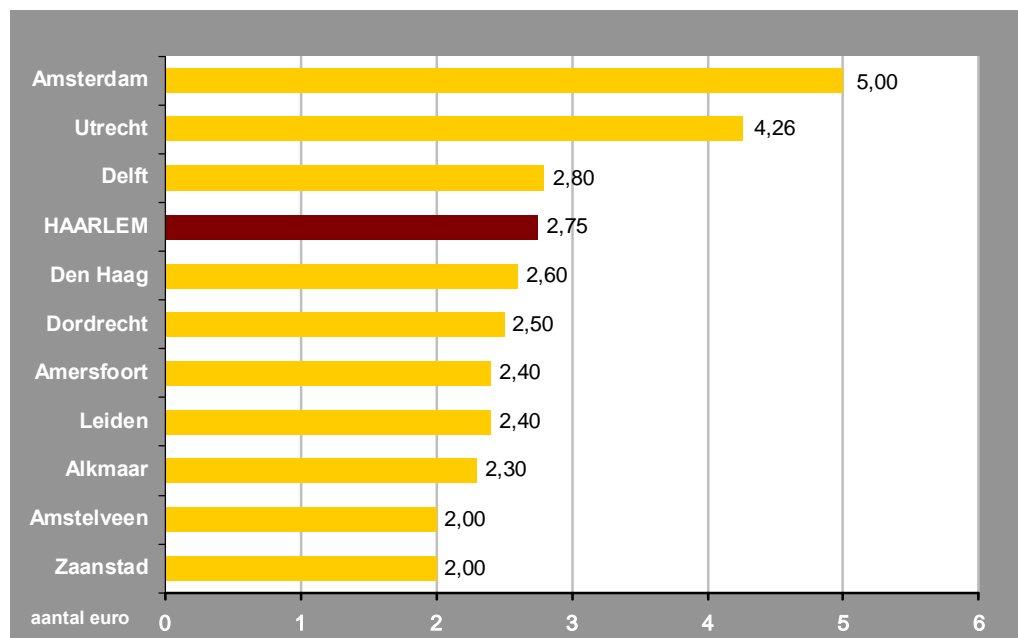
Parkeren op straat

In de hier opgenomen grafiek is het betaald parkeren op straat in Haarlem vergeleken met een aantal andere steden in en om de Randstad.

Bij deze vergelijking is gekozen voor de maximumtarieven in het centrum van de betreffende steden. Door vaak heel verschillend beleid lopen de andere tarieven te sterk uiteen om andere dan de maximumtarieven te gebruiken. In een aantal steden is alleen gekozen voor betaald parkeren in de binnenstad, andere gemeenten rekenen 10 eurocent voor het parkeren op bijvoorbeeld een industrieterrein. Ook gelden in weer andere gebieden alleen dagtarieven.

De tarieven van parkeren op straat zijn per stad verschillend. In Amsterdam is het maximum parkeertarief op straat € 5,-, terwijl in Amstelveen en Zaanstad “slechts” € 2,- betaald dient te worden.

Parkeertarief op straat (maximumbedrag per uur), 2012



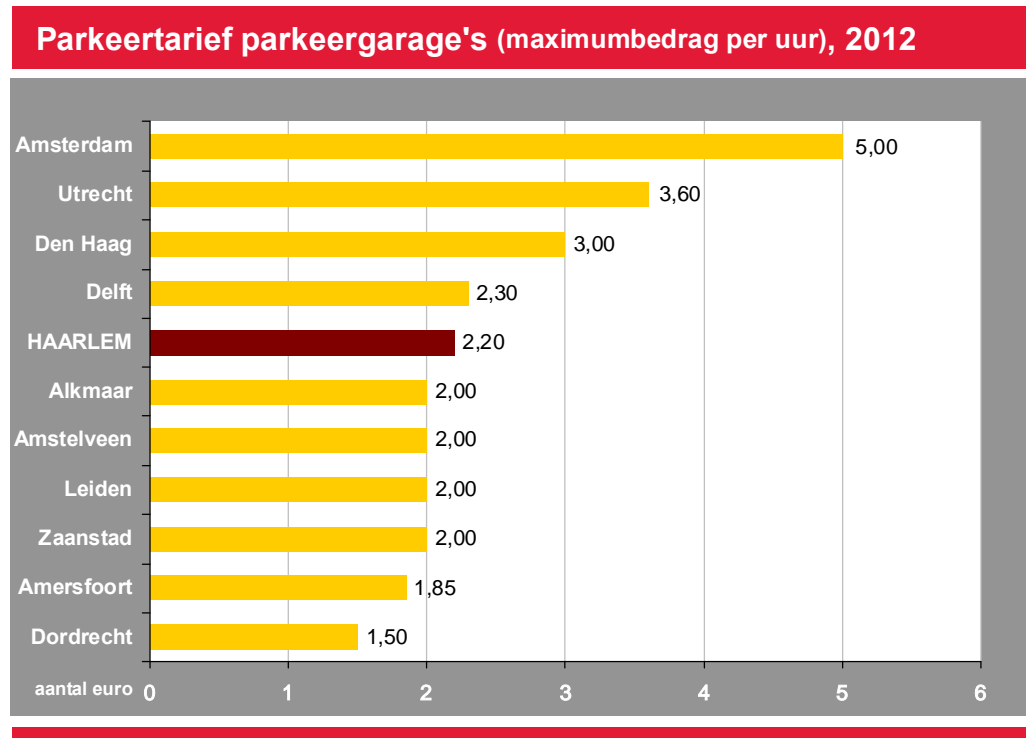
Amstelveen: 2011

Amsterdam, maar ook Utrecht, hanteren een hoog uurtarief in de binnenstad voor parkeren op straat. In de overige steden ligt dit tarief tussen de 2 en 3 euro. Haarlem staat met een maximumtarief van € 2,75 van de hier opgenomen steden vrij hoog op de ranglijst.

Parkeren in parkeergarages

In de hier opgenomen grafiek is het betaald parkeren in parkeergarages vergeleken. Bij deze vergelijking is, net als bij betaald parkeren op straat, gekozen voor de maximumtarieven in een parkeergarage. Doordat de maximumprijzen in veel gevallen niet sterk verschillen met de andere prijzen en ook met dagtarieven gewerkt wordt, is voor deze optie gekozen.

Ook de tarieven van parkeren in een parkeergarage zijn per stad verschillend. In Amsterdam is, net als het tarief op straat, het uurtarief maximaal € 5,--, in Dordrecht is dit uurtarief € 1,50.



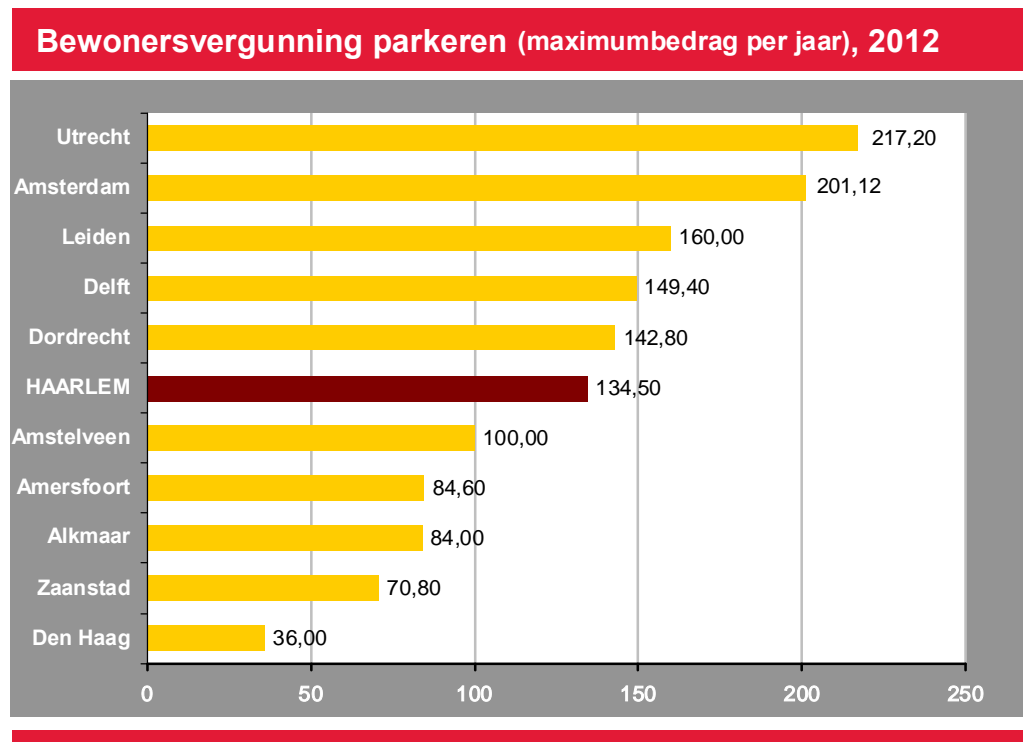
Amstelveen: 2011

Net als bij het betaald parkeren op straat staan Amsterdam en Utrecht op de 1^e en 2^e plaats. Den Haag volgt nu als derde. Dan volgt een groep, waaronder Haarlem, met een uurtarief tussen de € 2,00 en € 2,30. Vooral in Dordrecht is het parkeertarief in parkeergarage's laag.

Parkeervergunningen bewoners

In de hier opgenomen grafiek is het jaartarief van parkeervergunningen voor bewoners in het centrum van Haarlem vergeleken met een aantal andere steden in en om de Randstad. Bij deze vergelijking is ook weer gekozen voor de maximumtarieven (zie vorige paragrafen).

Ook de tarieven van parkeervergunningen van bewoners zijn per stad zeer verschillend. In Utrecht betaalt een bewoner van de binnenstad 6 keer meer dan deze bewoner in Den Haag.

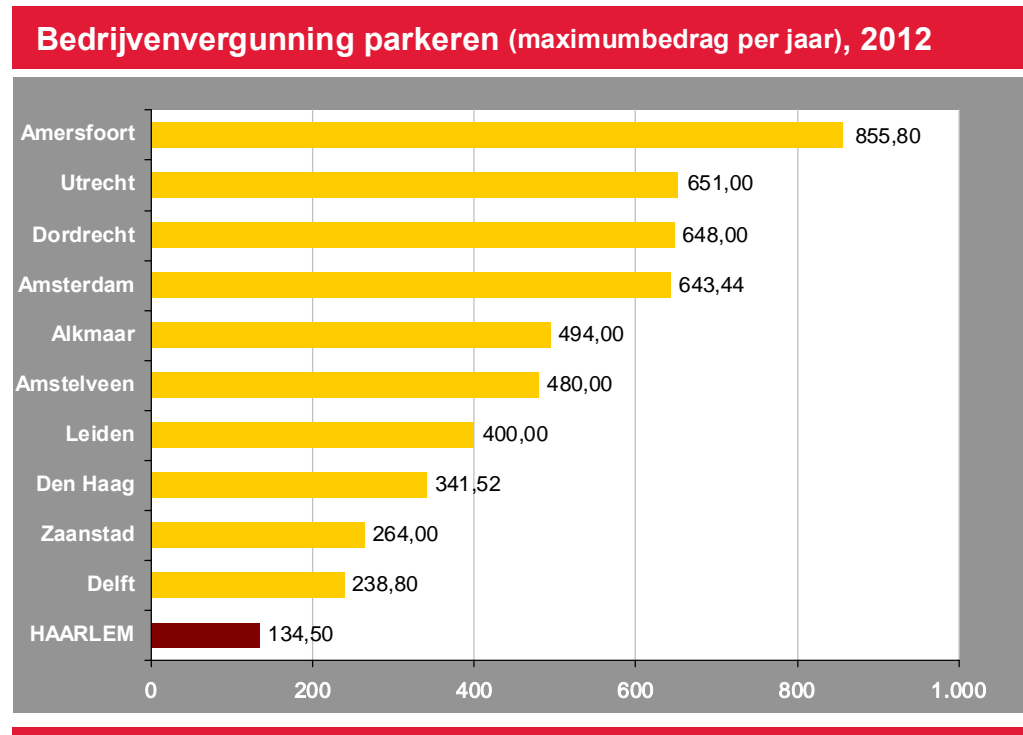


Alleen in Amsterdam en Utrecht dient een bewoner van de binnenstad meer dan € 200,-- te betalen aan een parkeervergunning. Terwijl in vijf van de hier opgenomen steden € 100,-- of minder betaald hoeft te worden. Vooral in Den Haag is dit bedrag zeer laag. Haarlem zit met € 134,50 hier in de middenmoot.

Parkeervergunningen bedrijven

In de hier opgenomen grafiek is het jaartarief van parkeervergunningen van bedrijven in het centrum van Haarlem vergeleken met een aantal andere steden in en om de Randstad. Bij deze vergelijking is ook weer gekozen voor de maximumtarieven. Er zijn op verschillende voorwaarden (bijv. zone- en/of tijdgebonden) vele andere tarieven in omloop.

Ook de tarieven van parkeervergunningen van bedrijven zijn per stad zeer verschillend. Opvallend is dat Haarlem hier het laagst scoort. In onze stad betaald een bedrijf eenzelfde tarief als een bewoner. In Amersfoort betaalt een bedrijf ruim 6 keer meer.



Amstelveen: 2011

De bedragen die bedrijven jaarlijks aan een parkeervergunning dienen uit te geven zijn in bijna alle steden hoger dan dit bedrag dat bewoners dienen te betalen. Alleen in Haarlem is dit gelijk (zie <http://loket.haarlem.nl/?pagina=107761>).

In zeven van de elf steden betaalt een bedrijf in de binnenstad € 400,-- of meer per jaar voor een parkeervergunning.

Parkeervergunningen bezoekers

In de hier opgenomen tabel is het jaartarief van parkeervergunningen van bezoekers vergeleken van een aantal steden in en om de Randstad. Van de steden Amsterdam, Dordrecht en Leiden waren niet direct gegevens te vinden.

Bezoekersvergunning parkeren, 2012	
steden	maximumbedrag per jaar
Amersfoort	84,60
Amstelveen	75,00
Delft	58,20
Den Haag	18,36
Alkmaar	16,60
HAARLEM	13,35
Utrecht	6,00+2,13 p.u.
Zaanstad	4,00 per 10 keer

Amstelveen: 2011

In Haarlem is een parkeervergunning voor bezoekers relatief goedkoop. In de steden Amersfoort, Amstelveen en Delft dient hier meer dan € 50,-- betaald te worden.

Bijlage B: van Discussienota naar Concept-Parkeervisie

De Discussienota Parkeervisie is, aansluitend op de conferentie van 25 maart 2011, op 19 april door het college vrijgegeven voor participatie. Voor nadere informatie over aard en uitkomsten van de participatie zie afzonderlijke notitie. De Discussienota, met daarin verwerkt de uitkomsten van de participatie, is omgewerkt tot een Concept-Parkeervisie, waarop inspraak mogelijk is. De inspraakfase loopt naar verwachting gedurende februari en maart 2012. Daarna zal de Visie, met verwerking van de uitkomsten van de inspraak, worden vastgesteld in de raad. Daar weer na komen de voorstellen voor uitwerking: wat pakken we op, in welk tempo, welke fasering, tegen welke kosten? Ook over deze voorstellen zal de raad zich kunnen uitspreken.

In dit stuk is te lezen tot welke inhoudelijke aanpassingen de participatie geleid heeft. Met andere woorden: welke elementen uit de participatie hebben geleid tot wijzigingen in Discussienota bij het omwerken daarvan tot een Concept-Visie? De Discussienota is al eerder verspreid, en ook op gemeentesite en in het BIS te vinden. In de inspraak komt een aangepast stuk: de Discussienota, omgewerkt tot Concept-Visie.

Dit aangepaste stuk bevat, naast verwerking van de uitkomsten van de participatie, ook nadere door het college genomen besluiten. Die besluiten betreffen nadere uitwerking op onderdelen, financiële randvoorwaarden en een eerste inzicht in de mogelijkheden de parkeerinkomsten te verhogen. Vanwege genoemde besluiten is de indeling van de Discussienota niet meer dezelfde als die van de Concept-Parkeervisie. In deze bijlage, die evenals bijlage C zuiver dient als achtergrondinformatie, wordt alleen verwezen naar de indeling van de Discussienota.

De participatie, opmerkingen vooraf

Het participatieproces toonde aan dat er steun is voor het beleidsmatig nadenken over parkeren. Ook is er steun voor de meeste, uiteraard nog niet definitieve, keuzes die in de Discussienota staan. Voor de mate waarin de participatie steun voor deze keuzes opleverde, verwijzen we naar de aparte notitie over de uitkomsten van de participatie. In dit stuk gaat het vooral om:

- keuzes die niet werden gesteund,
- keuzes die juist met grote nadruk wel werden gesteund;
- keuzes waarover verdeeldheid bestond;
- nieuwe elementen die werden ingebracht.

In al deze gevallen kan participatie leiden tot aanpassingen bij het omwerken van de Discussienota tot een Concept-Visie.

Een relativerende kanttekening: tijdens de participatie is opgemerkt dat Haarlem in het algemeen zijn zaken rond parkeren goed geregeld heeft en werd gewaarschuwd tegen de neiging alles te willen regelen. Veel loopt goed en alles regelen is nodig noch wenselijk.

Verreweg de meeste onderwerpen uit de Discussienota kwamen aan de orde, maar relatief veel aandacht was er voor:

- ✓ wel/niet uitbreiden van het gereguleerde gebied, vooral in relatie tot nieuwbouw
- ✓ verdeling parkeerruimte: bewoners van of bezoekers aan de binnenstad voorrang; verschuiving van parkeren van straat naar garages
- ✓ fietsparkeren
- ✓ transferium/P&R
- ✓ optimale benutting bestaand areaal
- ✓ handhaving, óók bij fietsparkeren
- ✓ behoefte aan klantgerichtheid bij dienstverlening/bewegwijzering/informatievoorziening

Uitkomsten van de participatie vertaald naar de onderdelen van de Discussienota

De indeling van de Discussienota is gevolgd, waarbij de hieronder genoemde punten leiden tot aanpassingen.

Par. 1, 2: woord vooraf, opbouw

Aanpassen aan actuele stand van het proces

Par. 3: uitgangspositie

De problematiek rond fietsparkeren zal worden toegevoegd aan het overzicht van in het oog spingende problemen. Dit is consistent met overige passages in de Concept-visie en doet recht aan de grote nadruk die dit onderwerp in de participatie kreeg.

Par. 4: doelen

Tijdens de participatie werd gesuggereerd om een schets te geven van de situatie in 2030 en dan terug te redeneren. Dit kan in de Concept-Visie worden opgenomen, maar kan ook zonder bezwaar pas in de definitieve Parkeervisie. Zo'n passage zal een pragmatische toonzetting kennen. Geen weidse vergezichten waarin over 30 jaar alle problemen de wereld of Haarlem uit zijn.

Tijdens de participatie kwam de wens naar voren meer aandacht te geven aan handhaving, exploitatie van het parkeren en kosteneffectiviteit van de wijze waarop we onze parkeerprodukten aan de man brengen. Verder werd de suggestie gedaan weer een Parkeerfonds in te stellen. Dit leidt tot het toevoegen van twee doelen ("we willen bereiken dat..."):

- de produkten rond het parkeren transparant, klantvriendelijk en kosteneffectief worden aangeboden
- de exploitatie van het parkeren gezond is

Verder geen wijzigingen behalve in de paragraaf "Wat willen we met de Parkeervisie bereiken/dit bereiken we door..." bij het onderdeel "parkeervoorzieningen aan de rand van de stad". Daarover, zie beleidslijn 6, bestaat aarzeling. De formulering wordt hier minder stellig, door toe te voegen dat zo'n voorziening wel aantoonbaar van nut moet zijn voor leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad.

Par. 5: beleidslijnen

Deze zijn in de nota steeds uitgeplitst in stap 1 en eindbeeld. De beleidslijnen blijven in Concept-Visie staan, behalve:

Lijn 3: nog betere dienstverlening

Bij par. 4 was sprake van het toevoegen van twee doelen, zie boven. Een vertaling in beleidslijnen moet dan volgen. Voorgesteld wordt beleidslijn 3 te wijzigen in "**zakelijke en klantvriendelijke verhouding met de afnemers van produkten rond parkeren**". Passend in de systematiek van de beleidslijnen worden een eerste stap en een eindbeeld gegeven. Eerste stap: "aantal kleine, op korte termijn merkbare verbeteringen doorvoeren" en als eindbeeld: "hogere klantwaardering en kosteneffectieve wijze van vergunningverlening en handhaving".

Uit de participatie kwamen voldoende suggesties om een aantal concrete verbeteringen in gang te zetten. Zie aanpassingsvoorstellen voor het onderdeel "Concrete maatregelen".

Lijn 4: voorrang voor bewoners boven bezoekers, in de binnenstad, op straat, buiten kernwinkelgebied

Hierover waren de meningen verdeeld, wel steunt een meerderheid deze beleidslijn¹. De beleidslijn blijft staan, wel zal gezien discussies die daarover waren, worden benadrukt dat het bezoekers aan de binnenstad, en niet bezoekers aan binnenstadsbewoners betreft.

Lijn 5: minder straatparkeren , garages beter benutten

Formulering wordt aangepast, omdat bleek dat “straatparkeren omlaag” soms werd geïnterpreteerd als tariefverlaging, terwijl bedoeld wordt –en dit werd zeker gesteund- vermindering van het aantal plaatsen.

Lijn 6: afvangen autoverkeer aan de rand van de stad

Hierover zijn de meningen verdeeld. Aangezien stap 1 een verkenning is, kan deze beleidslijn blijven staan.

Lijn 9: bezien uitbreiding van het gereguleerde gebied

Dit onderwerp ligt verdeeld, met een meerderheid tegen. Het onderwerp leeft wel, maar eerder in de sfeer van flexibeler, logischer begrenzingen, kostendekkendheid, handhaving, andere tijdsvensters. Kan wel blijven staan, de 1^e stap is een verkenning. In de tekst zal het belang van draagvlak worden opgenomen. De samenhang met Lijn 1 (Parkeren en Bouwen) moet dan bewaakt worden, waarbij aandacht nodig is voor de uitkomsten van de themadiscussie in het college over dit onderwerp.

Lijn 10: optimaal gebruik van nieuwe technieken

Bij par. 4 was sprake van het toevoegen van twee doelen, zie boven. Een vertaling in beleidslijnen moet dan volgen. Voorgesteld wordt beleidslijn 10 te wijzigen in “**een gezonde exploitatie van het parkeren, waarbij tarieven, aangeboden faciliteiten en technische middelen goed zijn afgestemd**”. Passend in de systematiek van de beleidslijnen worden een eerste stap en een eindbeeld gegeven. Eerste stap: “verkenning, met open oog voor landelijke ontwikkelingen, van de mogelijkheden de exploitatie te verbeteren, in samenhang met een discussie over (weer) invoeren van een Parkeerfonds” en als eindbeeld: “Haarlem staat in de top-5 van steden met een gezonde exploitatie van het parkeren”.

Alle beleidslijnen en hun termijnen van realisering

De verdeling, zoals die nu in de Discussienota staat, tussen realisatie op korte of langere termijn kan ongewijzigd blijven, met drie opmerkingen:

- De derde beleidslijn, “verbetering dienstverlening”, wijzigt zoals gemeld in “zakelijke en klantvriendelijke verhouding met de afnemers van producten rond parkeren”. Deze beleidslijn moet in samenhang gebracht worden met de voorgestelde concrete maatregelen, met aandacht voor termijn van realisering.

¹ Misschien ten overvloede: dit is een indruk, er is bij het participatieproces gestemd, noch geteld, noch gewerkt met reactieformulieren

- De laatste beleidslijn, “nieuwe technieken”, wijzigt zoals gemeld in “een gezonde exploitatie van het parkeren, waarbij tarieven, aangeboden faciliteiten en technische middelen goed zijn afgestemd”. Wat betreft termijn van realisatie blijft de plaats van deze beleidslijn onveranderd.
- Het Uitwerkingsplan, op te stellen na vaststelling van de Parkeervisie, moet definitief inzicht geven in de fasering: wat realiseren we wanneer? Een evenwicht zal daarbij gezocht moeten worden tussen beschikbaar geld, beschikbare ambtelijke capaciteit en politieke urgentie.

Par. 6: strategie en keuzes tav dilemma's

Gesteund

Par. 7 en 8: eerste uitwerkingen auto, fiets

Een redactieslag vooral waar het gaat om “auto” is nodig (dubbels eruit, beknopter, consistent), verder wordt de inhoud van de Discussienota gesteund, behalve bij **fietsparkeren**: het betalen voor overdekte stallingen en nut/noodzaak buurtstallingen (weinig steun resp. verdeeld); en bij de **auto**: wachtlijsten voor vignetten en “superparkeerplaatsen” (weinig steun resp. weinig daadwerkelijke belangstelling) en parkeergarage oostkant binnenstad (verdeeld).

Hier is een expliciete uitspraak van het college nodig: blijven deze elementen in de concept-Visie gehandhaafd? Voorstel is om:

- niet meer uit te gaan van betaald fietsparkeren, behalve in bij verdere uitwerking te bepalen bijzondere gevallen (nee tenzij)
- nut en noodzaak buurtstallingen wel te verkennen, en daarbij betaling wel als mogelijkheid te bezien (nu wordt namelijk ook betaald)
- wachtlijsten voor vignetten alleen te noemen als mogelijke stap als andere maatregelen onvoldoende werken
- mogelijkheden van “superparkeerplaatsen” wel te bezien, maar op zeer bescheiden schaal en op experimentele basis
- nut en noodzaak van een parkeergarage aan de oostzijde van de binnenstad wel te verkennen, maar in samenhang met verkenning transferium/P&R en benutting bestaand areaal

Par. 9: concrete maatregelen

De Discussienota bevat een aantal mogelijke maatregelen die in principe los staan van beleidslijnen of uitwerkingen voor auto en fiets. Ze zijn er overigens niet strijdig mee. Naar aanleiding van de participatie zijn de volgende aspecten van belang:

- inhoudelijk: er zijn meer mogelijke maatregelen genoemd

- procesmatig/ uitvoerbaarheid: het onderscheid wat op korte, resp. langere termijn wordt opgepakt, moet nader gezien worden
- politiek: snel oppakken van een klein aantal goed gekozen maatregelen is een aantrekkelijke stap
- actualiteit: rond de maatregelen “vergroten tariefverschil straat/garages” en “betaald parkeren koopzondagen” zijn onlangs besluiten genomen
- in de praktijk link met beleidslijn 3, wijze waarop producten rond parkeren worden aangeboden

Al deze aspecten overwegend worden bij de in de Discussienota voorgestelde concrete maatregelen de volgende aanpassingen gedaan, waarbij overigens in de Concept-Parkeervisie de maatregelen niet mee in een aparte paragraaf staan, maar zijn ondergebracht bij de diverse beleidslijnen:

Op korte termijn te realiseren²

- Pilot op grond van businesscase: betere voorzieningen, marketing, promotie
- Breed overleg met partijen als NSReizigers, Connexxion, deelautoverhuurders over kansen over en weer
- Nachttarieven in de garages op eenzelfde tijdstip, wat bij de meeste garages later zal zijn dan nu, laten ingaan: 23.00
- Fietsparkeervoorzieningen bij Zuidtangenthaltes in Schalkwijk
- 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
- Nalopen op onduidelijkheden of onvolledigheden en waar nodig verbeteren van de statische en dynamische bewegwijzering

Op korte termijn verkennen, met intentie daarna realisatie

- Herzien/vereenvoudigen structuur rond abonnementen in garages(soorten/aantallen) en tegelijk meer/voordeliger en langer lopende bewonersabonnementen in garages die daartoe ruimte bieden; bezien toegang garages met vignet
- Belanghebbendenparkeergebieden: logischer begrenzen, bvb Transvaal; bezien nut en noodzaak van ruimere tijdvensters; bezien mogelijkheden beter gebruik beschikbare plaatsen op stillere tijden

² De Discussienota bevat als op korte termijn te realiseren maatregel “Marketing en communicatie richting straatparkeerders over alternatieven in garages. Eenvoudig middel: infosticker op parkeerautomaten”. Dit is gerealiseerd, in de Concept-Visiewordt de maatregel niet meer genoemd.

- Bezien van de mogelijkheden, inclusief een overzicht van voor- en nadelen, tot wijzigen van het parkeerregiem van fiscaal naar belanghebbendenparkeren in een deel van Welgelegen
- Verkenning verbetering bezetting Cronjégarage (OV, fietsvoorzieningen, bewegwijzering), is onderdeel van businesscase betere voorzieningen parkeergarages
- Bezien mogelijkheden verdere differentiatie en segmentering naar doelgroepen van de garages
- Mogelijkheden tot, en voor- en nadelen van het (weer) invoeren van een Parkeerfonds

Verkenning en eventuele realisatie op langere termijn

- Tariefmatige koppeling van nabij het station gelegen garages (Stationsplein, Cronjé) aan trein-/busabonnementen
- “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 dat de opbrengsten per saldo lager worden
- Evalueren en waar nodig verbeteren organisatie rond parkeren, zowel front- als back-office

Par. 10: samenhangen met andere beleidsterreinen, financiën

Kan blijven staan, was wat minder aan de orde, blijft uiteraard aandachtspunt bij vaststelling en uitwerking van de definitieve Visie

Par 11: communicatie, handhaving

Passage over communicatie aanpassen aan huidige stand van het proces, verder bij passage over handhaving de notie van kosteneffectiviteit toevoegen.

Bijlage C: uitkomsten participatie Discussienota Parkeervisie

Opmerking vooraf

Evenals bijlage B moet deze bijlage worden opgevat als achtergrondinformatie . Een vertaling 1:1 van de uitkomsten van de participatie in de Concept-Parkeervisie is niet mogelijk, omdat de concept-visie ook andere wijzigingen bevat: inhoudelijke aanscherpingen, financiële randvoorwaarden en een eerste inzicht in de mogelijkheden de parkeerinkomsten te verhogen. Verwezen wordt steeds naar de indeling zoals deze was in de Discussienota. De indeling van de concept-visie is vanwege genoemde besluiten anders.

Verantwoording

De participatiefase liep van mei tot begin oktober, met nadruk op de 2^e helft van deze periode. Elementen van de participatie: in zekere zin al de conferentie van 25 maart 2011, informele gesprekken met ondernemersorganisaties en vertegenwoordigingen van wijkraden, vragen aan het Digipanel, digitaal spel, stadsdeelgewijze gesprekken met organisaties van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. De Discussienota is voor participatie vrijgegeven bij Collegebesluit van 19 april 2011, ter besluitvorming lag ook voor een Participatie- en Inspraakplan (PIP). Omdat het participatietraject niet over een concreet project of gebied ging, maar over een beleidsvisie, zal er t.b.v. toekomstige vergelijkbare trajecten nog een evaluatie plaatsvinden.

In deze notitie worden uitkomsten van de participatie gerelateerd aan de diverse elementen van de Discussienota: beleidslijnen, de eerste uitwerkingen voor auto/fiets, dilemma's en daarbij te maken keuzes, en tenslotte de voorgestelde concrete maatregelen uit de Discussienota. Onder de beleidslijnen zijn alle elementen te vangen, daarom zijn deze leidend bij de rubricering. Verder aandacht voor wat naar voren kwam en hier niet bij in te delen was. Dat indelen is niet wetenschappelijk: uitspraken vanuit de participatie zijn niet altijd eenduidig te rubriceren. Zo kan een bepaalde mening op een beleidslijn slaan, en tegelijk op een specifiek geografisch gebied.

Hoewel strikt genomen niet horend tot het participatietraject zijn ook meegenomen de uitkomsten van het onderzoek (nulmeting) onder gebruikers van de parkeergarages. Dit is immers wel relevant en speelde tijdens de participatiefase.

Van de stadsdeelgewijze gesprekken, van het Digipanel en van de nulmeting onder gebruikers van de garages bestaan achterliggende rapportages, en van het digitale spel is er een voorlopige rapportage¹. Van de conferentie is er een kort impressieverslag.

Hoewel de formele inspraakfase nog komt, zijn er al brieven met reacties van wijkraden en ondernemersorganisaties binnengekomen. Participatie en inspraak lopen hier door elkaar: de

¹ In totaal hebben 1310 mensen de site bezocht. Zij verbleven gemiddeld 2.23 minuten op de site (dat is lang). Daarvan hebben 250 mensen hun score naar de database gestuurd.

meeste briefschrijvers hebben tijdens de participatiefase hun standpunt ook verwoord. Met het oog op de zorgvuldigheid zullen de brieven ook aandacht krijgen in de inspraakfase.

De uitkomsten in algemene zin

- waardering voor het participatieproces en steun voor de meeste elementen uit de Discussienota; waardevolle nieuwe ideeën ingebracht
- aandacht gevraagd voor het houden van tempo; probeer niet alles te regelen; dat lukt nooit en veel is al goed geregeld
- tariefverhogingen niet onacceptabel, mits opbrengst naar parkeren; terugkeer Parkeerfonds zou daarbij helpen
- aandacht voor handhaving gevraagd, betere handhaving kan ook door “speldeprikken”: intensieve maar kortlopende handhaving op gerichte tijden en plaatsen
- aandacht voor beter benutten van bestaand areaal gevraagd: meer uitwisseling tussen diverse parkeerbewegingen

De uitkomsten naar beleidslijn²

Parkeren en bouwen

- Zorg bij verdichting of nieuwe ontwikkelingen binnen het plan voor voldoende parkeerplaatsen. Dit kan in een eigen voorziening of in een openbare garage. Niet de openbare ruimte ermee belasten, zeker niet als dat tot discussie leidt over vormen van betaald parkeren
- Hanteer bij verdichting of nieuwe ontwikkelingen niet te krappe parkeernormen
- Hef geen parkeerplaatsen op bij herinrichting van de openbare ruimte
- Er zijn voorbeelden van nieuwbouw waar parkeerplekken bijhoren (in pandig), de afzet moeilijk verliep en waar de corporatie plekken aan buurtbewoners beschikbaar heeft gesteld
- Parkeren 2^e en volgende auto: betaal de Hoofdprijs maar!
- Werk ook met parkeernormen voor fietsen, dus zorg voor stallingsmogelijkheden in nieuw/verbouw, in nieuwe bouwregelgeving wordt dit weer opgenomen
- Voorzie bij grotere bouwplannen in de parkeerbehoefte op eigen terrein, bij kleinere plannen lost parkeren zich vaak wel in de omgeving op, dus bekijk per plan de mogelijke parkeeroplossing
- Voorzie in parkeerbehoefte binnen bouwplan, maar maatwerk moet mogelijk zijn afhankelijk van aard en omvang van een plan
- Differentieer al naar gelang doelgroep per plan: voor parkeerbehoefte maakt tweeverdieners of senioren nogal wat uit

² Zoals deze zijn opgenomen in de Discussienota Parkeervisie

- Aandacht voor splitsing van panden of opdelen in appartementen, in zulke gevallen explodeert de parkeerbehoefte
- Raaks is voorbeeld hoe het niet moet: woningen niet kadastraal gekoppeld aan parkeerplek in de garage

Fietsparkeren

- Fietsparkeren: maak onderscheid lang/kortparkeren. Voor lang stallingen, voor kort rekken. Ook rol voor buurtstallingen
- In de binnenstad bestaande overdekte stallingen eerder gaan benutten voor bewoners en creëer voor bezoekers meer mogelijkheden op straat
- Communiceer gratis stallingsmogelijkheden fiets beter, bvb stickeren hinderlijk “gekwakte” fietsen
- Behoefte aan buurtfietsenstallingen of trommels: nu staan fietsen op smalle stoepen tegen de gevels
- Fietsenstalling onder Brinkmann
- Uit het Digipanel: 3/4 van de panelleden ervaart overlast van geparkeerde fietsen in de binnenstad, waarvan 2/3 aangeeft die overlast alleen op piekmomenten te ervaren. Van degenen die overlast ervaren ziet steeds 1/3 de oplossing in meer overdekte stallingen, meer rekken of meer handhaving. Van de panelleden is 1/3 is bereid te betalen voor een overdekte stalling
- Uit het digitale spel blijkt 1/3 van de deelnemers bereid te zijn te betalen voor overdekte stallingen, en vrijwel niemand voor onbewaakte
- Uit het Digipanel: de behoefte aan buurtstallingen is matig: onder de panelleden in het centrum 45%, onder de panelleden daarbuiten 23%. Wel is 2/3 van hen die behoefte aan zo’n voorziening hebben, bereid ervoor te betalen
- Aandacht voor handhaving met uitleg waarom en aangeven van alternatieve stallingsmogelijkheden
- Aandacht voor stallingsmogelijkheden fietsen met afwijkende maten, fietsen met kratten, bakfietsen
- Aandacht voor gehandicapten/ouderen, bvb fietslift bij ondergronds stallen
- Zoek samenwerking met bedrijven/instellingen bij realisatie fietsparkeermogelijkheden
- Beter bewegwijzering naar de overdekte fietsenstallingen
- Experimenteer met “dynamische” stallingsplekken, bvb door laserbelijning
- Op piektijden staan er in het centrum dubbel zoveel fietsen geparkeerd als er capaciteit in stallingen en klemmen aanwezig is
- Normen voor fietsparkeren nodig, bvbklemmen per ...m² BVO
- Leer van andere steden bvb Den Bosch, Maastricht: daar “vervuilt” de fiets de openbare ruimte in de binnensteden minder
- Op piekplekken/-momenten weinig fietsen weghalen heeft al groot effect
- Waarom geen abonnementen in stallingen, of afhuren deel door vaste klanten? Minder star dus svp.
- Meer parkeergelegenheid bij evenementen, ook voor de fiets
- Zorg voor wegwerken wachtlijsten buurtstallingen
- Pak weesfietsen aan

Betere dienstverlening³

- Kwaliteit en dienstverlening garages i.h.a. positief, Kamp kan beter
- Bereikbaarheid en bewegwijzering i.h.a. positief voor de auto, Stationsgarage kan beter; uit digipanel blijkt wel 2/3 betere bewegwijzering fietsenstallingen te wensen
- Dienstverlening die beter kan: bemande garages, betalen per minuut (relatie met vervangen apparatuur), camera's/toezicht, marketing/promotie, toiletten
- Deel marketing wellicht ook bewegwijzering (statisch en PRIS), bereikbaarheid, markering P-route, naamgeving garages
- Bewoners met vignetten in garages
- Digipanel: slechts 5% geeft aan een extra dure, centraal gelegen "superparkeerplaats" ook echt te gaan gebruiken
- Bezoekersregeling voor bewoners binnenstad
- Houd rekening met specifieke behoeften van ZZP-ers en part-timers
- Als een parkeervoorziening vol is: alternatieven aangeven
- Differentieër tussen garages naar doelgroep en tarieven, breng daar tijdselement in, vul de daluren, aandacht voor parkeren bij evenementen (auto en fiets)
- Bezie mogelijkheden privatisering parkeervoorzieningen

Bewoners vóór bezoekers⁴

- Digipanel: de helft van de panelleden die in de binnenstad wonen wil dat op plekken met veel woningen bewoners voorrang krijgen, een kwart wil deze plekken alléén voor bewoners en een zesde vindt de huidige situatie goed
- Over deze beleidslijn zijn de meningen verdeeld, grofweg langs de lijn: bewoners vóór, bij ondernemers aarzeling
- Deze beleidslijn betreft auto's; voor fietsen is de suggestie juist: bewoners in buurtstallingen, bezoekers op straat
- Voorzichtig mee zijn, we verdienen aan onze bezoekers
- Voor oudere bezoekers is straat aantrekkelijk om te parkeren

Garages vóór straat

- Weghalen parkeren op straat: begin langs water
- Parkeergarage Oost: meningen van "noodzakelijk" tot "benut eerst bestaande areaal optimaal"
- Het aantal parkeerplaatsen dat er op straat afgaat, moet gecompenseerd worden met plaatsen in garages
- Bijbouwen garages pas als bestaande capaciteit optimaal benut is
- Positief, vanuit kwaliteit openbare ruimte en verminderen zoekverkeer

³ Beleidslijn is lastig af te bakenen, overloop met andere, m.n. nieuwe technieken

⁴ In de binnenstad, op straat, en buiten het kernwinkelgebied; met bezoekers bedoeld, tenzij anders aangegeven: bezoekers aan binnenstadvoorzieningen, dus niet bezoekers van bewoners

- Digipanel: voor de helft van de deelnemers zouden garages een aantrekkelijk alternatief zijn voor parkeren op straat bij binnenstadsbezoek als deze goedkoper zouden zijn
- Digipanel: 20% van de deelnemende binnenstadsbewoners zou graag in een garage parkeren als er speciale plaatsen voor bewoners zouden zijn.
- Digipanel: 2/3 van de bezoekers aan de binnenstad parkeert in een garage
- Digipanel: als tariefverschil straat-garages groter wordt, heeft nog maar 13% voorkeur voor parkeren op straat; als het verschil kleiner wordt parkeert bijna de helft liever op straat
- Meer bewoners met abonnement in garages, of met vignet, en minder vignetten op straat
- Zorg dat zakelijk bezoek altijd in de garages terecht kan
- Benut particuliere garages beter
- Bescheiden rol tarieven bij keus in welke garage men parkeert
- Uit digitaal spel blijkt dat een tariefopbouw waarbij straat het duurst, dan garages, dan transferium de voorkeur heeft
- Stap af van automatisch verstrekken van vignetten, mits er meer gereduceerde abonnementen in de garages zijn
- In binnenstad kan het al niet, waarom daaromheen nog vergunningen voor 2^e e.v. auto's?
- Fietsen in parkeergarages buiten centrum, bvb Cronjé: ketenmobiliteit
- Positief, ook voor bevoorradend verkeer
- Uit digitale spel blijkt een voorkeursvolgorde als het gaat om verdeling van auto's over schaarse plekken van garage, dan straat, dan transferium

Afvangen autoverkeer aan de rand van de stad

- Behoefte aan transferium bij Spaarnwoude NS voor verkeer richting Centrum waarschijnlijk klein
- Transferium bvb bij Spaarnwoude NS: goed idee, hou het eenvoudig
- Uit nulmeting onder parkeerders in garages: OV en P&R worden nauwelijks als alternatief voor een parkeergarage gezien
- Digipanel: men ziet dit alternatief juist wel (36%)
- Afvangen auto's buiten stad: positief maar houd rekening met de matige ervaringen tot nu toe (busjes)
- Bij onderzoek naar transferium: ook bezien kansen voor een voorziening alleen op piektijden, bvb koopavond, zaterdag
- Hoe urgent is het: er zijn nog steeds onderbenutte plekken, betrek die ook bij een onderzoek naar kansen voor een transferium
- Bij rol regulier OV: daar gaat provincie over, bezuinigingen zijn bedreiging
- Funshoppers zullen een P&R of transferium niet gebruiken
- Zie laatste bullit onder vorige beleidslijn

Vergroten van het autoluwe gebied

- Alleen daar, waar het een publieke functie heeft, bvb waar veel voetgangers zijn

- Uitbreiding autoluw gebied prima, maar blijf reëel, Kruisstraat als voorbeeld van te ver doorschieten
- Digipanel: 60% van de panelleden is voor beperken autoverkeer binnenstad, waarvan een derde voorkeur geeft aan een groter autoluw gebied
- Positief, zie reactie CMG: Nieuwe Groenmarkt, Barrevoetestr.
- Irritatie scooters/snorfietsen in autoluw gebied
- Differentiëren. Zo is grootste probleem in Vijfhoek zoekverkeer, en in Heiliglanden eerder wens mate van autoluw

Slim bevoorraden

- Goed idee, maar lukt alleen als je vervoerders meekrijgt

Uitbreiding gereguleerd gebied

- Niet voor, er wordt i.h.a. geen parkeerprobleem gevoeld
- Reguleren hele stad bespreekbaar mits handhaving op orde en kostendekkend
- Gebruik gereguleerde plekken beter, bvb bewoners plekken in vergund gebied overdag voor bezoekers/dienstverleners
- Uitbreiden gereguleerd gebied: geen behoefte, wel logischer begrenzen, bvb Transvaal
- Hele stad reguleren: ja, als te handhaven en voor redelijke prijs. Overigens zullen nieuwe technieken de inzet van handhavers op termijn wellicht onnodig of minder nodig maken
- Uitbreiden regulering: ja, mits opbrengst naar gemeente èn naar parkeren
- In nu niet gereguleerd gebied: forensen met vouwfietsen
- Maatwerk: in sommige wijken OK, elders niet nodig
- Misschien niet zo zeer meer gebieden als wel langere tijden, bvb tot 23.00

Nieuwe technieken

- Nieuwe technieken toepassen: graag, maar dan ook bij fietsparkeren
- Zie vorige punt, en rol vernieuwingen geleidelijk uit, afhankelijk van beschikbare nieuwe technieken en betaande behoeften
- Ontwikkel app met informatie over parkeermogelijkheden en interessante voorzieningen, bvb horeca, winkels
- Schone, E-auto's, deelauto's voorrang geven: spreekt aan, met de opmerking dat dit, als het een succes is, tegen eigen grenzen aan loopt

Gebiedsgewijs/extra genoemd

- Graag aandacht voor fietsparkeervoorzieningen bij haltes Zuidtangent in Schalkwijk

- Parkeergarage Oost: betrek bij verkenning ook parkeren onder af te waarderen Amsterdamsevaart en evt rol voor bewonersparkeren
- Cronjé: er zouden 50 plekken voor ondernemers komen, is motie over ingediend; maak er verder soort transferium van oa door bushaltes dichterbij en fietsvoorzieningen; verbeter bewegwijzering, ook vanaf N208
- Uitbreiden gereguleerd gebied: op sommige plekken logischer begrenzen, bvb Transvaal
- Welgelegen: zie reactie Wijkraad en m.n.: voer belanghebbenden- i.p.v. binnenstadsregiem in en bezie het parkeerregiem rond Mariastichting
- Vijfhoek: zoekverkeer met geringe kans op plek: haal dat eruit door dat meteen naar garage te dirigeren; Wijkvisie: voorzieningen voor bewegwijzering naar garage en bezoekersregeling
- Waarderpolder: bereikbaarheid is eerder een probleem dan parkeren, parkeren wellicht meer aandachtspunt bij verdere intensivering zuidzijde
- Noord: concurrentie Cronjé door AH-garage waar je eerste 1,5 uur gratis staat
- Benut Westergracht (vm EKP)
- Centrum: betalen op koopzondagen (opm.: gebeurt o.g.v. collegebesluit niet per 1/1/12, meenemen bij uitwerking beleidslijnen “bewoners/bezoekers” en ”straat/garages”
- Nieuwe Groenmarkt genereert zoekverkeer, dilemma gezien inkomsten van het straatparkeren alhier
- Uit het digitale spel blijkt een grote meerderheid (76%) voor beter handhaven t.a.v. autoparkeren te zijn, en kleinere (55%) t.a.v. fietsparkeren
- Uit het digitale spel blijkt een meerderheid van tussen 60 en 80% voor bomen, speelplekken, pleinen bij herinrichtingen, boven toevoegen parkeerplaatsen
- Uit het digitale spel blijkt, als het gaat om de vraag hoe te voldoen aan extra parkeerbehoefte binnenstad, de voorkeursvolgorde te zijn transferium, nieuwe garage aan rand binnenstad, beter benutten bestaande voorzieningen.

Wat wordt gesteund, wat niet of minder?

Hieronder een overzicht, met verwijzing naar de onderdelen van de Discussienota. Met nadruk wordt gesteld dat dit een impressie op grond van de participatie betreft. Dus nog niet de inspraak, laat staan dat hier al besluitvorming aan de orde is.

De beleidslijnen

- gesteund, echter: **bewoners vóór bezoekers** (verdeeld); **transferium** (verdeeld); **uitbreiden gereguleerd gebied** (weinig steun).

Keuzes t.a.v. de dilemma's

gesteund

Eerste uitwerking auto/fiets en concrete maatregelen

Gesteund, behalve bij **fietsparkeren** het betalen voor overdekte stallingen en nut/noodzaak buurtstallingen (weinig steun resp. verdeeld); en bij de **auto** wachtlijsten voor vignetten en “superparkeerplaatsen” (beide weinig steun) en parkeergarage oostkant binnenstad (verdeeld)

Naar de inspraakfase en verder

Als eerste vervolgstap is de Discussienota, mede n.a.v. de uitkomsten van de participatie, omgewerkt tot een Concept-Parkeervisie. Deze gaat, na bespreking in College en Commissie-Beheer de inspraak in. Inspraakperiode voorzien in februari en maart 2012. Daarna verwerking van de inspraakreacties, en vaststellen definitieve Parkeervisie in de Raad.

Het is de bedoeling aan het begin van de inspraakfase een inloopbijeenkomst te organiseren (naast uiteraard publicatie via papieren media en via de site), en op ca 2/3 van deze fase een raadsmarkt.