

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. S Westerman
Telefoon 0235115139 E-mail: swesterman@haarlem.nl
WZ/ Reg.nr. WZ/OGV/2012/128124
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 27 maart 2012

Onderwerp

Vrijgave concept-Parkeervisie voor inspraak

DOEL: Besluiten

Als dagelijks bestuur is het College bevoegd de Parkeervisie vrij te geven voor inspraak.

B&W

1. Het college besluit de bijgevoegde concept-Parkeervisie vrij te geven voor inspraak.
2. Het college constateert dat de conceptvisie in dit stadium geen financiële consequenties heeft.
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.

Collegebesluit

Onderwerp: Vrijgave concept-Parkeervisie voor inspraak

Reg. Nummer: WZ/OGV/ 2012/128124

1. Inleiding

In de Commissie beheer d.d. 15 maart 2012 is de concept-Parkeervisie behandeld in het kader van vrijgave voor inspraak. De nota is naar aanleiding hiervan aangepast. De wijzigingen zijn in bijgevoegde nota vetgedrukt aangegeven¹.

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit de bijgevoegde concept-Parkeervisie vrij te geven voor inspraak.
2. Het college constateert dat de conceptvisie in dit stadium geen financiële consequenties heeft.
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.

3. Beoogd resultaat

- Het vrijgeven voor inspraak van de concept-Parkeervisie.

4. Argumenten

- De inhoudelijke wijzigingen (vetgedrukt in bijgevoegde nota) hebben betrekking op de plaatsaanduiding van de parkeergarage Oost, uitbreiden parkeerregulering, verminderen straatparkeerplaatsen en maximumtarieven. Tevens zijn m.b.t. de planning enkele (kleine) punten aangepast (gezien proceduretijd).
- De Commissie beheer heeft gevraagd naar de concrete financiële effecten bij de inkomstverhogende maatregelen. Deze zijn reeds in een separate vertrouwelijke brief aan de commissie verstuurd, omdat deze geen deel uitmaken van de visie (en dus ook niet van de inspraak).

5. Kanttekeningen

- N.v.t.

6. Uitvoering

- De inspraak zal met een zo breed mogelijke aanpak uitgevoerd worden (persbericht, inloopbijeenkomst, raadsmarkt, directe communicatie met lokale media, etc.).

7. Bijlagen

- Concept-parkeervisie.
- Procedure parkeervisie.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

¹ Na akkoordering zal deze opmaak verwijderd worden.

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 daarvan.

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 beleidlijnen 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, handhaving/administratie/vergunningverlening. Als achtergrondinformatie is een eerste uitwerking voor auto respectievelijk fiets opgenomen. Doel hiervan is het geven van kerncijfers, het in perspectief zetten van de beleidlijnen en het aangeven van de samenhangen tussen de gemaakte keuzes. **De belangrijkste keuzes en de daaruit voortvloeiende acties zijn steeds grijs gearceerd**

3. De uitgangspositie

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

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 garages¹, 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 aanbrenge 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

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.

¹ Met “garages” worden steeds openbare parkeergarages voor auto’s bedoeld

4. Wat willen we met de Parkeervisie bereiken?

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

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

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

- de producten 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 producten 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:

- 1) nader beleid rond parkeren en bouwen
- 2) uitbreiding fietsparkeervoorzieningen
- 3) zakelijke en klantvriendelijke verhouding met de afnemers van producten rond parkeren
- 4) bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat)
- 5) in de binnenstad minder straatparkeren, garages beter benutten
- 6) afvangen autoverkeer aan de rand van de stad: P&R, transferium
- 7) autoluw gebied groter (en luwer) en, samenhangend daarmee:
- 8) slimme, duurzame bevoorrading van het kernwinkelgebied
- 9) uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is
- 10) 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.

Beleidslijn 1: nader beleid rond parkeren en bouwen

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

Verdere uitwerking op korte termijn

Principiële 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 als 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 parkeernormen² gaat het eerste voor
- Voldoen aan parkeernormen bij voorkeur op eigen terrein, in pandig cq ondergronds, met kadastrale koppeling, incl. boete- en kettingbeding, tussen woning en parkeerplaats; er worden aan bewoners geen parkeerrechten in de aangrenzende openbare ruimte verleend
- Bij het toepassen van parkeernormen kan een onderscheid worden gemaakt tussen grotere en kleinere bouwplannen, waarbij bij kleinere bouwplannen de parkeernorm wordt losgelaten³; bij niet-voldoen aan de parkeernorm worden aan bewoners geen parkeerrechten in de aangrenzende openbare ruimte verleend

² Eigenlijk gaat het niet zozeer om normen als wel om kencijfers, zie par. 9 onder kopje “Beleid/Wijzigen relatie tussen bouwen, parkeren en parkeerrechten”

³ Te operationaliseren door kleinere bouwplannen te definiëren als bouwplannen waaruit een (extra) parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen of minder voortvloeit

- In de omgeving van bouwplannen waar zonder nadere maatregelen parkeerverlast 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 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 beslippunt
- 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 uitrollen⁴

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 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: uitwerkpunten, van invloed op “tariefgebouw”

⁴ 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”

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)
- 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 marktpotentiël en optimale plaats/plaatsen voor transferium en/of P&R, dit in samenhang met een verkenning naar ondermeer haalbaarheid en betaalbaarheid van een parkeergarage in het oostelijk deel van de binnenstad.

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: aansluitend aan het bestaande autoluwe gebied dit in kleine stappen uitbreiden en daarbinnen het aantal parkeerplaatsen op straat geleidelijk verminderen

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

- Heroverwegen van de wijze waarop uitbreiding van gereguleerd parkeren tot stand komt, waarbij zowel het gevoel in de betreffende buurt als het belang van de stad als geheel wordt meegewogen.

Eindbeeld: overal gereguleerd parkeren waar dat vanuit overlast of kwaliteit van de openbare ruimte gewenst is

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 en Bouwen aan de ene kant en Uitbreiding Gereguleerd Gebied aan de andere kant staan 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-produkten
- 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. Daarom 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 en vorm nader te bepalen

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 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 grotendeels gegeven
- beleidsvrijheid: regels liggen vast (bv 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 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 split⁵), 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 binnenstadbewoners 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.
- 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.

⁵ relatieve verdeling van verplaatsingen over de diverse vervoermodaliteiten

“Known unknowns”

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:

- 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 behoort 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:

- a. Uitgangspunt is geen bijdragen uit de algemene middelen naar parkeren
- b. als opbrengsten straatparkeren omlaag gaan door minder bezoekersparkeren: compensatie via tarieven op straat en/of door hogere opbrengst garages, daarbij rekening houdend met prijselasticiteit
- c. 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, waarbij wij onze concurrentiepositie met de wijde regio in het oog zullen houden
- 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 2012.

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 van 1: 4
- tarieven vergunningen/ontheffingen in nog te bepalen stappen omhoog richting kostendekkendheid
- betaald parkeren op straat, binnenstad, op zondag
- kortere periode nachttarief garages
- 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 nemen we ter hand, op welke termijn, met welke fasering en prioriteit en tegen welke kosten? Hier zal steeds uitdrukkelijk worden gezien 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.

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:

- Inspraakfase, tot medio mei 2012
- In deze fase in het begin een startbijeenkomst en aan het eind een raadsmarkt
- Verwerken inspraakresultaten en berichtgeving aan insprekers
- Formele vaststelling in B&W, behandeling raadscommissie en eventueel Raad eind 2^e /begin 3e 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, gearceerd zijn, worden in deze paragraaf niet opnieuw gearceerd.

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 verstrekt⁶.

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 parkeerplaatsen⁷, waarvoor ca. 12.000 vergunningen zijn afgegeven. Gedeeltelijk begrensd door vergunningengebied is de Cronjégarage met ca. 400 openbare plaatsen. Verder is er nog

⁶ 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.

⁷ Die lang niet alle afzonderlijk als parkeerplaats gemarkeerd zijn

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 op straat 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 **op straat** in het centrale deel van Haarlem in combinatie met betere benutting van de garages en eventueel parkeren aan de stadsrand.

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 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 abbonementhouders 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 abbonementshouders. Wellicht biedt de Cronjégarage mogelijkheden om een eventueel teveel aan abbonementshouders 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 en betaalbaarheid van een nieuwe parkeergarage in het oostelijk deel van de binnenstad 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. Zo mogelijk zullen bij deze verkenning ook marktpartijen betrokken worden. 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 het oostelijk deel van de binnenstad 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 DVM⁸ 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.

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 zijn⁹. Meer algemeen: uit onderzoek¹⁰ 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

⁸ Parkeer Route Informatiesysteem resp. Dynamisch Verkeersmanagement

⁹ Parkeermeter, Strabo i.o.v. O&S Haarlem, november 2011

¹⁰ Door VEXPAN, 2010

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 vinden¹¹

De praktijk wijst, blijkens ander onderzoek¹², 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 kopje “Herverdeling van parkeerruimte”. Analooch 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

¹¹ Zie noot 7

¹² Door de ANWB, 2010

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 oplaadgelegenheid, zowel op straat als in garages.

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

Wijzigen 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.

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.

Mocht bij een groter bouwplan niet of niet geheel aan de parkeerkencijfers kunnen worden voldaan, dan ligt de bewijslast daarvoor bij de initiatiefnemer van het plan. Bij **kleine** bouwplannen zoals die veel voorkomen in de binnenstad, denk aan verbouw van een pakhuis of wonen boven winkels, kan 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 parkeerrechten¹³ 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 elk gebied waar dat vanuit overlast of kwaliteit van de openbare ruimte gewenst is. 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.

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. Ook moet bezien worden of het huidige beleid, waarbij wel of niet uitbreiden van

¹³ d.w.z. bewonersvignet, parkeervergunning als belanghebbende of gereduceerd abonnement in een garage

parkeerregulering geheel vanuit de wijk, “bottom-up”, tot stand komt volledig overeind kan blijven. Wellicht is hier vanuit het belang van de stad als geheel meer sturing 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 valt¹⁴. Daaruit bleek dat hier financiële voordelen uit kunnen voortvloeien, maar dat dit sterk afhankelijk is van aantal te plaatsen parkeermeters/-automaten en handavingsinspanningen. 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.

¹⁴ 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 onderzoek¹⁵ 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

¹⁵ 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 keuzes 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.

Procedure rond inspraak Concept-Parkeervisie

Hieronder een overzicht, dit t.b.v. stappen na cie 15-3.

Opmerking vooraf

Hieronder wordt ervan uitgegaan dat vóór de start van de inspraak geen nieuwe cie-behandeling nodig is, dat de cie m.b.v. een afzonderlijke nota geïnformeerd wordt over de bedragen bij de inkomstenverhogende maatregelen en dat die bedragen **geen** onderdeel zijn van de visie en dus niet van de inspraak.

Stappen

1. College besluit over wijzigingen in de Concept-Visie n.a.v. cie-beheer van 15-3, waarna, na verwerking wijzigingen en publicatie de inspraak start. **Geen nieuwe ronde in cie vóór start inspraak.**
2. College stelt tegelijk met stap 1 de **indicatieve** bedragen vast die horen bij de inkomstenverhogende maatregelen uit de concept-visie. Deze maatregelen blijven **zonder bedragen** in de concept-visie staan.
3. De onder 2 bedoelde info gaat per informatienota van wethouder naar cie.
4. De inspraak loopt grofweg vanaf begin april tot medio mei.
5. De inspraak kent aan het begin een start/inloopbijeenkomst en aan het eind een raadsmarkt/stadsgesprek.
6. Tijdens de inspraakperiode loopt ook besluitvorming college en raadpleging raad over Kadernota 2012. Daar zitten, op grond van de “Ideeënfabriek” ook inkomstenverhogende maatregelen inzake parkeren in, incl.**indicatieve** bedragen die nog **niet** in de concept-visie voorkomen. Deze zullen in eerste instantie bij de cie belanden i.k.v. de Kadernota.
7. Tijdens de inspraak wordt de in de concept-visie al aangekondigde ramingsmethodiek parkeerinkomsten gemaakt.
8. Vaststelling Kadernota in de tijd in de buurt van vaststelling Parkeervisie.
9. Verdere inkomstenverhogende maatregelen en de ramingsmethodiek komen in globale zin (fin. kaders) aan bod in de Kadernota en uitgebreider in de definitieve Parkeervisie.
10. In de definitieve Parkeervisie worden uitkomsten inspraak, evt. nieuwe inzichten en de politieke afwegingen t.a.v. het onder 9 genoemde opgenomen.
11. Uitwerkingsplan Parkeervisie wordt na vaststelling voorgelegd en met eerste stappen uitwerking wordt zsm begonnen.