

Reactie op vragen cie. Beheer d.d. 7 februari 2013

VVD: "geen raadpleging burger over fiscaliseren parkeersysteem":

- Reactie: Het is niet gebruikelijk om wijzigingen naar aanleiding van inspraak wederom voor inspraak vrij te geven. Desondanks is de mogelijkheid tot het geven van zienswijzen herhaaldelijk, breed gecommuniceerd (brieven, e-mails, website en persbericht) en is er op 30 januari een extra zienswijzen-avond georganiseerd. Er zijn uiteindelijk slechts enkele zienswijzen ontvangen. Deze hadden geen van alle betrekking op het fiscale parkeersysteem. Overigens betekent deze beleidslijn niet perse dat de parkeertarieven in de schil verhoogd hoeven te worden naar het niveau van de binnenstad. Tenslotte dient benadrukt te worden dat de modernisering straatparkeren op dit moment een verkenning betreft, op basis waarvan nog expliciete besluitvorming zal moeten plaatsvinden.

D66: verhouding straat-garages 4:1, maar tot welk niveau?

- Reactie: De verhouding 4:1 betekent in de praktijk dat bij het verhogen van de parkeertarieven de straattarieven met een 4x hoger bedrag worden vermeerderd. Als b.v. de garages € 0,10 per uur duurder worden, nemen de straattarieven met € 0,40 per uur toe (de tarieven voor bewonersvergunning vallen niet onder deze beleidslijn). Realistisch gezien zal altijd rekening worden gehouden met de parkeertarieven bij andere winkelcentra in de regio.

Sociaal Lokaal: waar komt raming inkomsten fiets ad 50.000 vandaan?

- Reactie: De gemeente heeft ca. 1500 buurtstallingplekken. De kosten bedragen € 9,- per kwartaal. Tarief voor brommers is € 16,50 per kwartaal. Bij een gemiddelde bezetting van 90% is de opbrengst: 4 kwartalen x € 9,- x 1500 plekken * 90% bezetting = € 48.600,-. Met een enkel brommerabonnement is dat afgerond € 50.000,- per jaar.

Is het mogelijk om tot verkoop van parkeerplaatsen over te gaan?

- Reactie: Straatparkeerplaatsen; Puur theoretisch gezien is het mogelijk deze parkeerplekken te verkopen. In werkelijkheid zou dit de uitwisseling van parkeerruimte grotendeels onmogelijk maken, hetgeen tot een verhoging van de parkeerdruk zou leiden. Tevens ontstaan er allerlei technische / juridische problemen (o.a. op het gebied van ondergrondse infrastructuur. Garageparkeerplaatsen; De parkeergarages zijn gemeente-eigendom en in deze privaatrechtelijke situatie heeft de gemeente meer vrijheid. Het is mogelijk om deze plaatsen te verkopen, maar een kostendekkend tarief zou al snel een prijs van ca. € 30.000,- per plek betekenen. Bovendien moet er wel voldoende parkeerruimte voor het (winkel)bezoek aan Haarlem worden behouden.

Is het mogelijk om het onderwerp bevoorraden binnenstad op te nemen in het Convenant Binnenstad?

- Reactie: Het onderwerp Stedelijke distributie is reeds in het Convenant Binnenstad opgenomen. Distributie van goederen dient voor vervoerders, verladers en winkeliers zo efficiënt en goedkoop mogelijk plaats te vinden. Tegelijkertijd moet het bevoorradende verkeer niet te veel overlast voor omwonenden veroorzaken en moet de afwikkeling van het overige verkeer niet worden gehinderd. Ook dient tijdens de winkelopeningstijden in de binnenstad overlast voor voetgangers in het verblijfsgebied te worden voorkomen. Gezamenlijke inspanningen van overheid en bedrijfsleven moeten op dit gebied tot verbeteringen leiden.

Kunnen de gevolgen van fiscalisering worden uitgewerkt?

- Reactie: Met de uitvoering van de beleidslijn Modernisering straatparkeren wordt een efficiënter parkeersysteem beoogd, zowel qua handhaving en administratie als qua gebruiksvriendelijkheid betaalbaarheid voor de parkeerder. Met het invoeren van een uniform fiscaal parkeerregime binnen de huidige grenzen van parkeerregulering kunnen op jaarbasis extra opbrengsten behaald worden, zonder dat dit gevolgen heeft voor de parkeertarieven van de gebruikers. Opbrengsten uit hogere tarieven zijn hier dus niet automatisch aan de orde. In het geval dat er wel sprake zou zijn van meeropbrengst, kan de politieke keuze gemaakt worden om die weer aan de burger terug te geven.

Wat zijn de gevolgen voor de Vijfhoek bij autoluw karakter en minder parkeerplaatsen?

- Reactie: Het is logisch dat het beoogde autoluwe karakter van de binnenstad niet bereikt kan worden zonder goede alternatieve parkeeroplossingen. Dit vergt nadere bestudering en afstemming met de betreffende belanghebbenden voordat hier meer duidelijkheid over kan worden gegeven.

Is het mogelijk bij het uitbreiden van het autoluwe gebied bewoners tegemoet te komen door het aanbieden van parkeren in de Raaksgarage tegen gereduceerd tarief?

- Reactie: Gezien de grote mate van zeggenschap die de gemeente als eigenaar van de garages heeft is dit technisch / juridisch mogelijk. De garages zijn echter niet met dit doel gebouwd en er moet dus terdege rekening worden gehouden met de gevolgen voor de parkeercapaciteit t.b.v. (winkel-)bezoek. Het parkeren van bewoners in de binnenstad moet dus in samenhang met het totale parkeersysteem worden bekeken. Hiervoor is nadere uitwerking nodig.

Boete/kettingbeding t.a.v. parkeerplaats bij woning, frustreert dat sociale woningbouw niet?

- Reactie: De kadastrale koppeling van woning en parkeerplaats heeft primair betrekking op koopwoningen. Bij bouwplannen is in werkelijkheid uiteindelijk vaak sprake van een onderhandelings situatie. Hierin is het parkeren één van de criteria binnen de totaalafweging van (maatschappelijke) kosten en baten. Dit geldt in het bijzonder voor woningbouw in de sociale huursector.

Is het opstellen van een stappenplan zoals bij de Regionale bereikbaarheidsvisie mogelijk?

- Reactie: De Parkeervisie omvat een dermate breed beleidsveld dat deze mate van detail in dit stadium niet mogelijk is. Bij de uitwerking van de diverse beleidslijnen zal dit wel aan de orde zijn.