

# Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. S Westerman
Telefoon 0235115139 E-mail: swesterman@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2013/138311
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 16 april 2013

## Onderwerp

Vaststelling Parkeervisie

## DOEL: Besluiten

Vanuit uit haar kaderstellende rol is de raad bevoegd de Parkeervisie vast te stellen.

---

## B&W

Het college stelt de raad voor:

1. De Parkeervisie en bijbehorende inspraakrapportage vast te stellen.

## Raad:

Besluit in te vullen door griffie	Moties en amendementen in te vullen door griffie
<input type="checkbox"/> Conform	<input type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Gewijzigd	<input type="checkbox"/> Nee
<input type="checkbox"/> Aangehouden	
<input type="checkbox"/> Afgevoerd	Datum vergadering

# *Raadsstuk*

**Onderwerp:** Vaststelling Parkeervisie

**Reg. Nummer:** 2013/138311

## **1. Inleiding**

Op 10 april 2012 heeft het college de concept-Parkeervisie vrijgegeven voor inspraak van medio april tot eind mei 2012. Op de concept-Parkeervisie zijn meer dan 700 reacties ontvangen. Deze richten zich voor een groot deel op de plannen rond parkeerregulering en/of betaald parkeren. Andere veel genoemde onderwerpen zijn het fietsparkeren in de binnenstad, parkeren en bouwen, handhaving en het parkeren van bewoners versus bezoekers. In deze versie van de Parkeervisie zijn de aanpassingen n.a.v. cie-beheer van 7 maart 2013 verwerkt (vetgedrukt in tekst Parkeervisie). In bijgevoegde Nota van Wijzigingen staan deze beschreven.

## **2. Voorstel aan de raad**

Het college stelt de raad voor:

- De Parkeervisie en bijbehorende inspraakrapportage vast te stellen.

## **3. Beoogd resultaat**

- Met het vaststellen van de Parkeervisie wordt dit een kaderstellende beleidsnota op het gebied van parkeren.
- Het behalen van de afgesproken verhoging van de parkeerbegroting met de maatregelen in bijlage 2.

## **4. Argumenten**

- In deze versie van de Parkeervisie zijn de wijzigingen n.a.v. cie-beheer van 7-3 verwerkt. In bijgevoegde Nota van Wijzigingen staan deze beschreven.
- De in bijlage 2 aangegeven maatregelen om de afgesproken verhoging van de parkeerbegroting te halen worden in de Kadernota verwerkt.
- Tijdens de inspraakperiode is op 23 april 2012 een informatiebijeenkomst in het openbare gedeelte van de Cronjégarage georganiseerd. In aanvulling op deze bijeenkomst konden reacties via de website van de gemeente of per brief worden ingediend. De concept-Parkeervisie lag in Haarlem ter inzage in het Stadhuis, vestiging Raakspoort en in de Bibliotheek Centrum. Op 16 mei 2012 is een stadsgesprek met de raad georganiseerd.
- De inspraak heeft aanleiding gegeven tot aanpassingen in de Parkeervisie. Deze staan in hoofdstuk 4 van bijgevoegde inspraakrapportage beschreven.

## **5. Kanttekeningen**

- Geen.

## **6. Uitvoering**

- Er wordt z.s.m. na vaststelling van dit besluit een Uitwerkingsplan Parkeervisie aan het college / de cie. Beheer aangeboden. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan de verdere communicatie. Na vaststelling van het Uitwerkingsplan zal bij de uitvoering van de diverse onderdelen een PIP (Participatie Inspraak Plan) betrokken worden.
- Bij de uitwerking van de beleidslijn m.b.t. het autoluwe gebied wordt het verkeers-/parkeerregiem Nieuwe Groenmarkt als één van de eerste punten

onderzocht. Tot uitvoering zal pas worden overgegaan als er financiële dekking is voor fysieke herinrichting van de openbare ruimte.

- Het streven is om de te verwachten extra opbrengst bij daadwerkelijke invoering van moderniseren straatparkeren ten goede laten komen aan de begroting van het product parkeren. Deze opbrengsten dienen in het kader van de verkenning moderniseren straatparkeren eerst nader gespecificeerd te worden.
- Het college wenst bij de verkenning modernisering straatparkeren ook voorstellen voor een regeling voor bezoekers aan bewoners van het huidige en eventueel toekomstige gebied met een fiscaal parkeerregiem.
- De insprekers en overige belangstellenden worden via de gemeentelijke website geïnformeerd over het proces en de inhoudelijke afwegingen.

## **7. Bijlagen**

- Parkeervisie
- Bijlage bij Parkeervisie met benchmark parkeertarieven en overzicht mogelijke inkomstenverhogende maatregelen
- Nota van Wijzigingen
- Inspraakrapportage Parkeervisie
- Persbericht

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester

## **8. Raadsbesluit**

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

- De Parkeervisie en de bijbehorende inspraakrapportage vast te stellen

Gedaan in de vergadering van ... .. (wordt ingevuld door de griffie)

De griffier

De voorzitter

## Nota van Wijziging Parkeervisie

N.a.v. de behandeling in de commissie-beheer op 7 maart 2013 zijn aanpassingen gedaan.

Voor zover deze aanpassingen toevoegingen of wijzigingen aan de Parkeervisie zijn, zijn deze ook in de Visie zelf **vet** gemarkeerd. Omdat de commissiebehandeling ook tot het uit de Visie halen van sommige zaken heeft geleid, is deze afzonderlijke Nota van wijzigingen gemaakt, die in het kort aangeeft wat is toegevoegd, wat is verwijderd en wat er wijzigt. Verder is in het kort aangegeven wat er in het collegebesluit bij de vaststelling van de Visie is opgenomen. Dit is een korte samenvatting, de teksten in Visie resp. collegebesluit gelden.

### Wat komt erbij?

- Inleiding: samenhangen met andere beleidsonderwerpen benadrukken
- Beleidslijn 2: bezien fietsenstalling Stationsgarage
- Beleidslijn 3: bereikbaarheid garages verbeteren i.r.t. verkeerscirculatie en route-info
- Beleidslijn 5: bezien parkeren door bewoners Raaksgarage
- Bijlage 2: bedrijfsvergunningen substantieel duurder en grotere geografische reikwijdte

### Wat gaat eruit?

- Beleidslijn 2: betalen voor "buitenmaten" fietsen
- Beleidslijn 3 en bijlage 2: kortere tijdsduur nachttarief in garages
- Beleidslijn 9: meewegen stedelijk belang bij wijziging grenzen gereguleerd gebied
- Uitbreiden gereguleerd gebied rond Cronjégarage (samenhang met vorig punt)
- Hoofdstuk Financiën: verkenning naar bereikbaarheidsfonds (want invoering zou bezuinigingstaakstelling verhogen)

### Wat wijzigt

- Beleidslijn 1: geen vrijstelling van parkeernormen bij parkeerbehoefte onder 10 pp, maar mogelijkheid tot maatwerk
- Beleidslijn 2: fietsparkeerverbod winkelstraten pas als dit handhaafbaar is en dus pas als er alternatieve stallingsmogelijkheden zijn
- Beleidslijn 5: toevoegen aan voorstellen verbeteren bezetting Cronjé: "bvb. 1<sup>e</sup> 2 uur gratis"
- Beleidslijn 6: verkenning transferium/P&R naar lange termijn (maar beleidslijn 8, slim bevoorraden blijft wel overeind voor kortere termijn)
- Financiën: "Amsterdamse tarieven als absolute bovengrens" in "van jaar tot jaar bezien , mede in licht concurrentiepositie in wijde regio"

## Op collegeflap vermeld

- Financiële consequenties: de visie bevat voorstellen ter realisatie van de al eerder uitgesproken wens de parkeerbegroting te verhogen met € 0,3 mln. v.a. 2013 en € 2,2 mln. vanaf 2014. Zelfs bij aanvaarding van alle bovenbedoelde voorstellen is het realistisch ervan uit te gaan dat slechts ca. 50% van de genoemde verhoging in 2014 gehaald wordt. Dit betekent dat er in de loop van 2013 voorstellen komen hoe de overige 50% te dekken: via incidentele maatregelen of via een extra generieke verhoging van de parkeertarieven. Als dan een keus voor het laatste gemaakt wordt, betreft het een structurele inkomstenverhoging .
- Financiële consequenties: keuzes om bovenbedoelde voorstellen niet, slechts gedeeltelijk of gefaseerd te realiseren leiden tot een evenredige verhoging van de bezuinigingstaakstelling
- Om genoemde voorstellen in 2014 effectief te laten zijn, zijn in 2013, spoedig na vaststelling van de Parkeervisie, in het kader van het op te stellen Uitwerkingsplan, meer gedetailleerde besluiten over te treffen maatregelen en hun opbrengsten nodig.
- Tussen Parkeervisie en Kadernota is waar relevant en waar mogelijk afgestemd
- Van de door de cie-beheer gewenste toe te voegen elementen wordt er één niet overgenomen: de mogelijkheid bezien tot het kopen van parkeerplaatsen. Dit zou leiden tot minder uitwisselbaarheid van parkeerruimte en daardoor tot minder parkeercapaciteit



Haarlem

## PERSBERICHT

Datum  
Afzender  
Informatie  
Telefoon  
Fax  
E-mail  
Nummer

*Samenhang tussen parkeren , wonen, economie, milieu en openbare ruimte*

### **Visie op parkeren auto en fiets in Haarlem vastgesteld**

**Uitbreiding van stallingsmogelijkheden voor de fiets, in de binnenstad minder parkeren door bezoekers op straat, beter benutten van parkeergarages, uitbreiden van het autoluwe gebied, realisatie van bouwplan voorrang geven boven het voldoen aan de parkeernorm en duurzame bevoorrading van winkelgebieden. Dit zijn enkele beleidslijnen uit de Parkeervisie die het college van B en W op 26 februari 2013. heeft vastgesteld. Deze visie vormt de basis voor het parkeerbeleid in Haarlem dat tot doel heeft de stad bereikbaar te houden met fiets, openbaar vervoer en auto en de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.**

In deze Parkeervisie is parkeren voor het eerst bekeken in samenhang met andere (beleids)onderwerpen zoals wonen, economie, kwaliteit van de openbare ruimte en milieu.

#### **Participatie en Inspraak**

Omdat parkeren een onderwerp is dat veel mensen bezig houdt, is er voor gekozen om de Parkeervisie met inbreng van de stad te maken. Hiervoor is een uitgebreid traject van participatie en inspraak doorlopen.

Meer dan 700 reacties zijn binnengekomen op de concept-Parkeervisie. Veel van die reacties gingen over de plannen voor het uitbreiden van gebieden waar het parkeren wordt gereguleerd (vergunning en /of betaald parkeren). Maar ook onderwerpen als het stallen van de fiets in de binnenstad, het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouwprojecten en het parkeren door bewoners versus bezoekers zijn naar voren gebracht door insprekers. Op basis van de reacties zijn enkele wijzigingen aangebracht. Eén belangrijke wijziging is het loslaten van het voornemen om over te gaan op gereguleerd parkeren in de hele stad. Het huidige gereguleerde gebied blijft in grote lijnen gelijk.

#### **Verdere uitwerking**

De Parkeervisie wordt samen met de inspraakrapportage aangeboden. Na vaststelling door de raad wordt een uitwerkingsplan gemaakt voor een gefaseerde uitvoering van de diverse onderdelen van de visie.

2

De Parkeervisie en de inspraakrapportage zijn te vinden op de website van gemeente Haarlem [www.haarlem.nl/parkeren](http://www.haarlem.nl/parkeren) .

## Bijlagen bij Parkeervisie

### Bijlage 1. Benchmarkgegevens

De parkeertarieven in Haarlem zijn vergeleken met die van tien andere steden in en om de Randstad.

De tarieven van betaald parkeren op straat en in parkeergarages komen voor een groot deel van de website parkerenindestad.nl. Het zijn de maximale uurtarieven die gelden in de binnensteden van de steden in deze vergelijking.

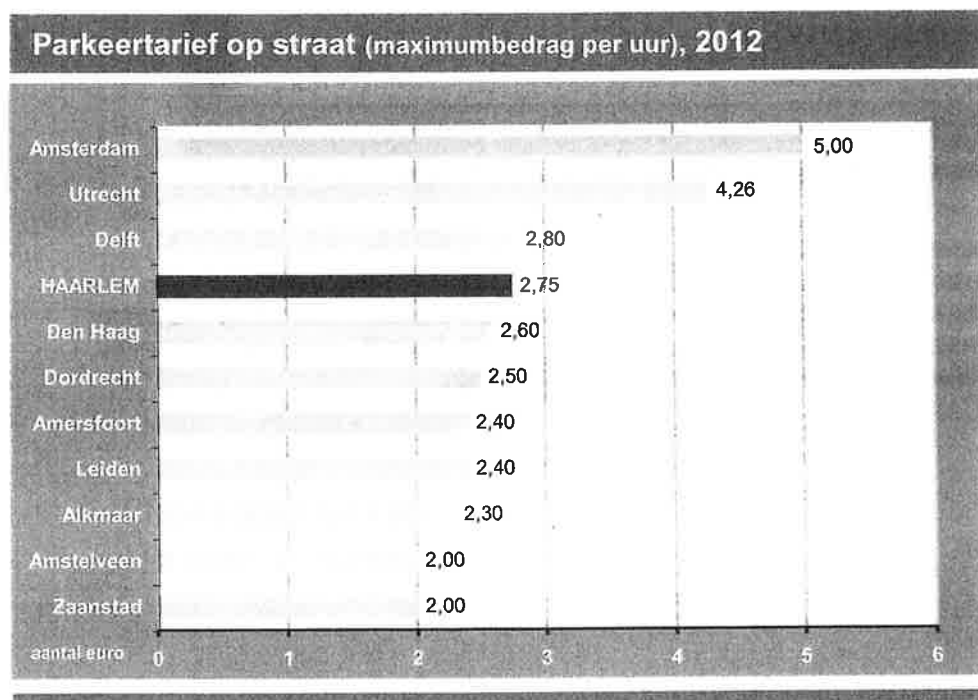
Voor parkeervergunningen van bewoners en bedrijven is gezocht op de websites van de gemeenten. De genoemde tarieven zijn de maximumbedragen die een bewoner of bedrijf per jaar voor de vergunning moet betalen.

Voor parkeervergunningen van bezoekers is alleen een tabel opgenomen. Bij sommige steden waren daarover niet snel gegevens te vinden. Dat kan betekenen dat daar geen bezoekersvergunningen worden uitgegeven.

#### Parkeren op straat

Omdat het beleid in de steden vaak verschilt en omdat de andere tarieven sterk uiteenlopen, zijn in onderstaande grafiek alleen de maximumtarieven gebruikt. In een aantal steden geldt alleen betaald parkeren in de binnenstad, andere gemeenten rekenen 10 cent voor een parkeerplaats op bijvoorbeeld een industrieterrein. In weer andere gebieden gelden alleen dagtarieven.

De tarieven van parkeren op straat verschillen per stad. In Amsterdam is het maximum 5 euro, terwijl het tarief in Amstelveen en Zaanstad 2 euro is.



Amstelveen: 2011

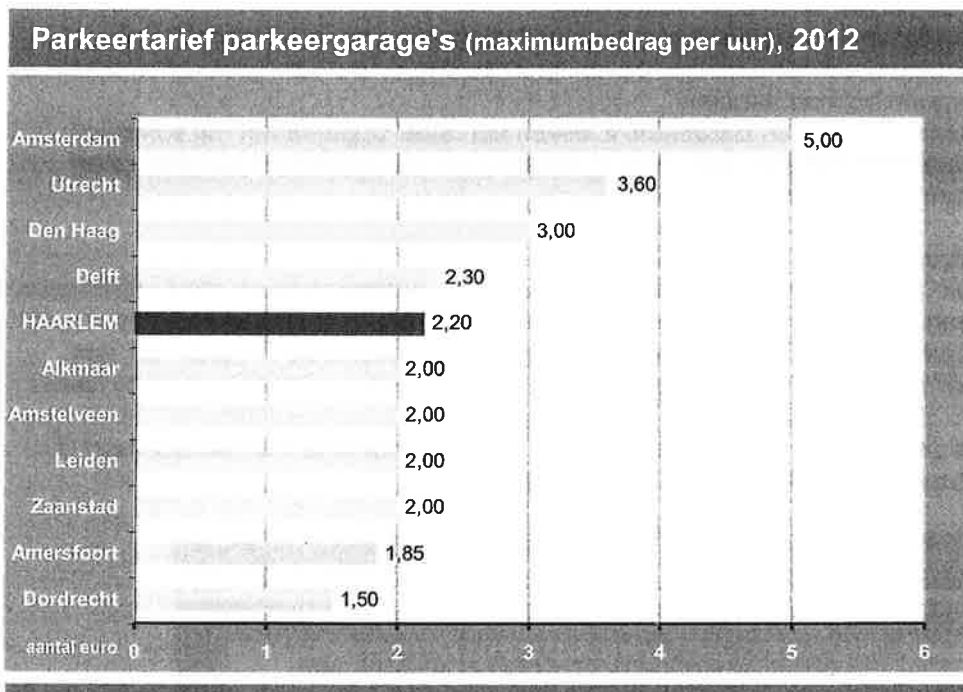


Amsterdam en Utrecht, hanteren een hoog uurtarief voor parkeren op straat in de binnenstad. In de overige steden is dat tussen de 2 en 3 euro. Haarlem staat met een maximumtarief van 2,75 vrij hoog op de ranglijst.

### Parkeren in parkeergarages

De tarieven verschillen meestal niet erg met de ander tarieven en omdat er ook dagtarieven gelden, worden alleen de maximumtarieven vergeleken.

Ook de tarieven van parkeren in een parkeergarage verschillen per stad. In Amsterdam is, net als het tarief op straat, het uurtarief maximaal 5 euro, in Dordrecht is dat 1,50.

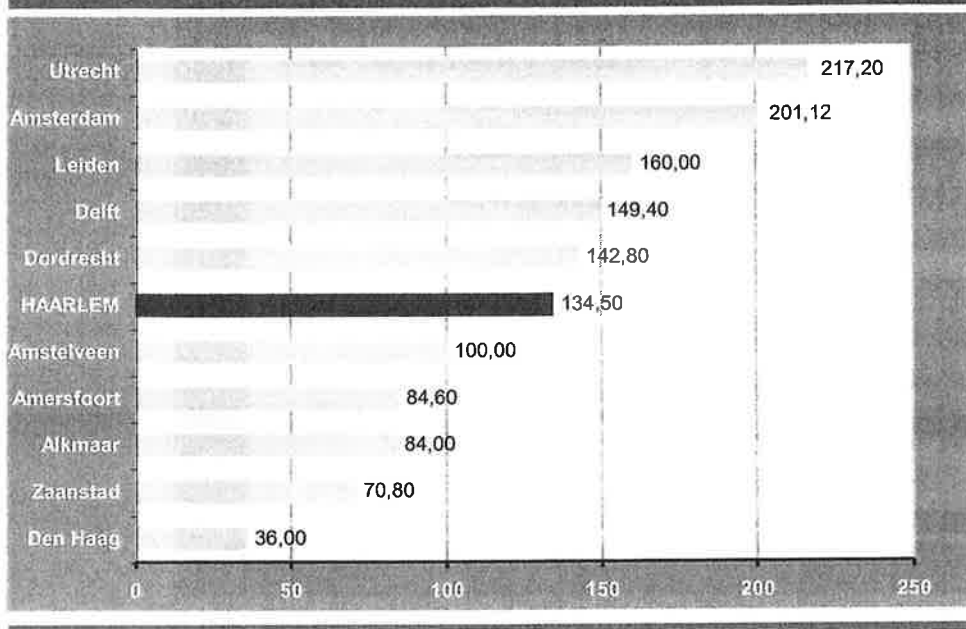


Amstelveen: 2011

### Parkeervergunningen bewoners

In deze grafiek is het maximumjaartarief van parkeervergunningen voor bewoners in het centrum van Haarlem vergeleken met een aantal andere steden in en om de Randstad. Ook hier verschillen de tarieven per stad sterk. In Utrecht betaalt een bewoner van de binnenstad zes keer meer dan een bewoner in Den Haag.

## Bewonersvergunning parkeren (maximumbedrag per jaar), 2012



Amstelveen: 2011

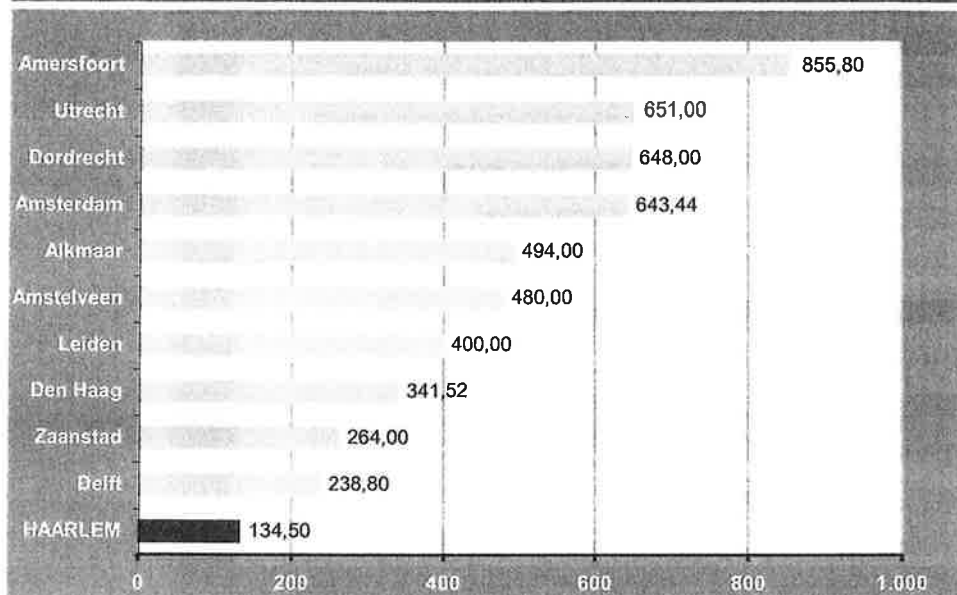
Alleen in Amsterdam en Utrecht betaalt een binnenstadbewoner meer dan 200 euro voor een parkeervergunning, terwijl bewoners in vijf andere steden 100 euro of minder betalen. Vooral in Den Haag is het bedrag heel laag. Haarlem zit met 134,50 in de middenmoot.

### Parkeervergunningen bedrijven

Bij deze vergelijking is ook weer gekozen voor de maximumtarieven. Er gelden op verschillende voorwaarden veel verschillende tarieven, bijvoorbeeld omdat ze aan plaats of tijd zijn verbonden.

Ook de tarieven van parkeervergunningen voor bedrijven verschillen per stad sterk. Opvallend is dat Haarlem hier het laagst scoort. In onze stad betaalt een bedrijf hetzelfde tarief als een bewoner. In Amersfoort betaalt een bedrijf ruim zes keer meer.

## Bedrijvenvergunning parkeren (maximumbedrag per jaar), 2012



Amstelveen: 2011

De bedragen die bedrijven jaarlijks aan een parkeervergunning moeten uitgeven, zijn in bijna alle steden hoger dan het bedrag dat bewoners betalen. Alleen in Haarlem is dat hetzelfde. (zie <http://loket.haarlem.nl/?pagina=107761>).

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

### Parkeervergunningen bezoekers

In onderstaande tabel is het jaartarief van parkeervergunningen van bezoekers vergeleken met 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 Amersfoort, Amstelveen en Delft kost dat meer dan 50 euro.

## Bijlage 2.

### Maatregelen voor een sluitende parkeerbegroting

	Geraamde opbrengst per jaar in miljoenen €
In 2014 tariefsverhoging in een verhouding van 4:1 voor straat- en garagetarieven; <b>dit is een verhoging met 8 resp. 2%</b>	0.5
Kostendekkende tarieven voor vergunningen en ontheffingen	0.5
Betaald parkeren op straat in de binnenstad op zondag	0.035
Hogere opbrengst garages op zondag	0.1
Businesscase parkeergarages	0.2
Meer differentiatie in tarieven voor garages, dalbezetting	0.2
Effecten van PRIS en betere bewegwijzering	0.1
Hoger tarief voor bedrijfsvergunningen, <b>bruikbaar in groter gebied</b>	<b>0.085</b>
Hogere <b>betalingsgraad bij</b> parkeren op straat	0.1
Hoger tarief voor commerciële abonnementen in garages	0.1
<b>Totaal in nettobedragen</b>	<b>1.92</b>

De bedragen zijn een globale schatting. Zie bijlage 3 voor de mate en het tempo waarin de maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

### Bijlage 3. Begroting en verwachte realisatie

#### Het beeld voor 2012

In de Kadernota 2011 heeft de raad de begroting met € 3 mln. euro afgeraamd. De begroting is nu € 13.2 mln. Bij de vaststelling van de Kadernota 2012 heeft de raad bepaald dat de parkeerinkomsten in 2013 met € 0.3 mln. omhoog moeten. In 2014 is dat € 2.2 mln.

Begroot in 2012	€ 13.2 mln.
Inkomsten 2012 op basis realisatiecijfers tot en met november en de prognose voor de inkomsten in december is gelijk aan 2011	€ 13.5 mln.

Een eenmalige bate van het Houtplein van € 0.7 mln. door hogere garage-inkomsten is buiten beschouwing gelaten.

#### Het beeld voor 2013

De gewenste verhoging met € 0.3 mln. lijkt meer dan haalbaar en kan zelfs uitkomen op meer dan € 0,5 mln.:

- De realisatie ligt in 2012 naar verwachting € 0.3 mln. boven begroting. De opbrengsten zijn waarschijnlijk vergelijkbaar met 2013.
- Voor alle maatregelen in bijlage 2 is aparte besluitvorming nodig. Veiligheidshalve wordt uit deze maatregelen geen inkomsten in 2013 geraamd, op twee uitzonderingen na:  
hogere opbrengsten door PRIS of betere bewegwijzering, en de businesscase parkeergarages. Die maatregelen zijn gerealiseerd respectievelijk in voorbereiding en moeten uiteindelijk samen jaarlijks € 0.3 mln. opleveren. Geraamd wordt de volle opbrengst uit PRIS of betere bewegwijzering ad € 0.1 mln. in 2013 en 50 procent van de opbrengst uit de businesscase parkeergarages in 2013 tezamen € 0.2 mln.

#### Het beeld voor 2014

Om een structurele inkomstenverhoging van € 2.2 mln. te halen, en ervan uitgaand dat € 0.5 mln. in 2013 wordt gerealiseerd, is een verdere verhoging van € 1.7 mln. nodig. Hieronder de in bijlage 2 al weergegeven inkomstenverhogende maatregelen voor zover die vanaf 2014 effect hebben.

	<b>Geraamde opbrengst per jaar in mln.</b>
In 2014 tariefsverhoging in een verhouding van 4:1 voor straat- en garagetarieven	0.5
Kostendekkende tarieven voor vergunningen en ontheffingen	0.5
Betaald parkeren op straat in de binnenstad op zondag	0.035
Hogere opbrengst garages op zondag	0.1
Businesscase parkeergarages, tweede 50 procent	0.1
Meer differentiatie in tarieven voor garages, dalbezetting	0.2
Hoger tarief voor bedrijfsvergunningen, <b>bruikbaar in groter gebied</b>	<b>0.085</b>
Hogere <b>betalingsgraad bij parkeren op straat</b>	0.1
Hoger tarief voor commerciële abonnementen in garages	0.1
<b>Totaal in nettobedragen</b>	<b>1.72</b>

Door mogelijke vertragingen in besluitvorming, politieke keuzes en onvoorziene gewennings- en gedragseffecten bij de invoering wordt er van uitgegaan dat in 2014 maar de helft van de verhoging wordt gehaald: € 0.85 mln.

Om al in 2014 de volledige verhoging van de jaarlijkse parkeerinkomsten met € 2.2 mln. te halen, zijn in 2013 extra maatregelen nodig om de inkomsten in 2014 met € 0.85 mln. te verhogen. Omdat vanaf 2015 de parkeerinkomsten waarschijnlijk wel stijgen met € 2.2 mln. per jaar, kunnen dat incidentele inkomstenverhogingen zijn. **Gekozen kan ook worden voor een extra generieke verhoging van de parkeertarieven v.a. 2014 die ca. € 1 mln. opbrengt. Dat zou een extra verhoging zijn van de tarieven op straat met 16% en in de garages met 4%. Bij een dergelijke keus kan worden volstaan met het blijvend slechts realiseren van 50% van de opbrengst van de maatregelen uit bijlage 2. Nadere besluitvorming wordt voorbereid in de Uitvoeringsnota Parkeervisie.**

#### Het beeld voor 2015 en verder

De verhoging van de jaarlijkse parkeerinkomsten met € 2.2 mln. is in 2015 haalbaar, uitgaand van de aanname dat de tweede 50 procent van de inkomstenverhogende maatregelen in 2015 wordt gerealiseerd.

#### Conclusies

- De prognose voor 2012 ligt € 0.3 mln. boven begroting. Dat lijkt in 2013 ook haalbaar.
- Waarschijnlijk is voor 2013 een vergelijkbare opbrengst te ramen. Daarboven is in 2013 nog een extra opbrengst van € 0.2 mln. geraamd.
- In 2014 is de volledige verhoging van de jaarlijkse inkomsten met € 2.2 mln. niet haalbaar zonder aanvullende maatregelen voor een bedrag van € 0.85 mln. Hierover moet in 2013 in de Uitvoeringsnota Parkeervisie worden besloten.
- Vanaf 2015 lijkt de gewenste inkomstenverhoging van € 2.2 mln. per jaar haalbaar.

In tabelvorm (bedragen in € x 1 mln.)

Jaar	Begroot	Waarvan door raad gewenste opbrengstverhoging	Mogelijke inkomsten	Opmerking
2012	13.2	-	13.5	Afhankelijk van realisatie tot en met november en prognose december is gelijk aan december 2011.
2013	13.5	0.3	13.7	Bij dezelfde opbrengsten van straat en garages als in 2012 en verder alleen uit al gerealiseerde of voorbereide inkomstenverhogende maatregelen.
2014	15.4	1.7	14.55	Bij doorvoering van alle inkomstenverhogende maatregelen, maar opbrengst nog slechts 50 procent, totaalopbrengst € 15.4 mln. mogelijk bij aanvullende besluiten ter waarde van € 0.85 mln.
2015 en verder	15.4		15.4	Bij doorvoering van alle inkomstenverhogende maatregelen en als 100 procent van de opbrengst wordt gehaald.

### **Toelichting**

De bedragen in de berekening zijn afgerond.

Er is geen rekening gehouden met indexerings.

Er zijn geen incidentele baten geraamd.

Er is uitgegaan van gelijkblijvende aantallen parkeerbewegingen.

De bedragen in de derde kolom tellen niet op tot de jaarlijkse opbrengstenverhoging met € 2.2 mln. die de raad wenst, want in 2013 is een verhoging met € 0.5 in plaats van € 0.3 mln. geraamd.

### **Moeten we met deze Parkeervisie meteen geld uitgeven?**

Uit de visie vloeien geen investeringen voort, dus in die zin niet. De bestedingen zitten vooral in ambtelijke en misschien externe uren. De visie biedt voorstellen om regelgeving tegen het licht te houden, onderwerpen uit te werken, samenhang aan te brengen en verkenningen te doen. Investerings komen aan de orde als de raad het uitwerkingsplan separaat vaststelt. Dan worden onderwerpen uit de visie opnieuw voorgelegd met de keuze om wel of niet te investeren. Een voorbeeld is de aangekondigde verkenning naar een parkeervoorziening aan de oostzijde van de binnenstad. Die verkenning kost geld, in elk geval aan ambtelijke uren. De uitkomst van de verkenning wordt opnieuw voorgelegd, waarna wel of niet tot wordt besloten te investeren.

In onderstaande tabel is, zonder naar volledigheid te streven, per beleidslijn aangegeven wat de aard daarvan is.

<b>Regelgeving en samenhang aanbrengen</b>	<b>Verkenningen</b>	<b>Uitwerking</b>	<b>Financiële, anders dan ambtelijke uren</b>	<b>Evt. fysieke investering na besluit over verkenning of uitwerking</b>
Parkeren of bouwen	Parkeervoorziening Haarlem-Oost	Fietsparkeren	Differentiatie tussen garages	Parkeervoorziening Haarlem-Oost
Moderniseren straatparkeren	Moderniseren straatparkeren	Uitbreiding autoluw	Moderniseren straatparkeren	Moderniseren straatparkeren
Tariefgebouw binnenstad	Bereikbaarheidsfonds	Parkeren in de keten	Tariefgebouw binnen stad	Fietsparkeren
Parkeren in de keten	Transferium of P&R Slim bevoorraden	Maatregelen stimuleren Cronjé	Diverse inkomstenverhogende maatregelen	Transferium of P&R Slim bevoorraden

# Parkeervisie Haarlem

Februari 2013

---

## Woord vooraf

Een bereikbare stad voor auto's, openbaar vervoer en fietsen, een goede kwaliteit van de openbare ruimte en verbetering van de leefbaarheid. Aan deze doelstellingen draagt de Parkeervisie, die ik u namens het college B&W aanbied, bij. De visie licht het voorgenomen parkeerbeleid van het college toe voor auto's en fietsen in de stad. De samenhang met andere beleidsterreinen zoals wonen, economie, milieu en de kwaliteit van de openbare ruimte krijgt grote aandacht.

Mede dankzij bewoners, organisaties en belangengroepen die hebben meegedacht via participatie, inspraak en een digitaal parkeerspel kwam de Discussienota Parkeervisie tot stand, waaruit deze Parkeervisie is voortgekomen. Mijn oprechte dank aan iedereen die hieraan heeft bijgedragen.

Eén belangrijke wijziging wil ik expliciet noemen: het oorspronkelijke voornemen om over te gaan op gereguleerd parkeren in de hele stad is verlaten. Het gebied met gereguleerd parkeren blijft in grote lijnen gelijk.

Niet iedereen zal zijn inbreng exact in de visie terugvinden. Het gaat immers om een visie, de details zijn nog niet uitgewerkt. Hoewel een visie gaat over inhoudelijke keuzes en de lange termijn is ook aandacht besteed aan praktische keuzes op korte termijn en aan de financiële randvoorwaarden. Die zijn van groot belang, zeker in deze tijd.

Als de raad de visie heeft vastgesteld, wordt het uitwerkingsplan aangeboden aan de raad. Ook bij de uitvoering wordt de stad zo veel mogelijk betrokken.

Rob van Doorn  
Wethouder Duurzaamheid, Wijken en Mobiliteit



## 1. Inleiding

Voor u ligt de Parkeervisie. Deze visie, met als horizon 2030, is gebaseerd op de Discussienota Parkeervisie uit maart 2011 en de Concept-Parkeervisie uit maart 2012. Via participatie, inspraak en een digitaal parkeerspel kwam de Discussienota Parkeervisie tot stand, waaruit deze Parkeervisie is voortgekomen.

Na vaststelling in de raad wordt de visie uitgewerkt, waarvoor de raad een plan wordt voorgelegd. Vervolgnota's en plannen voor de uitwerking worden steeds voorzien van een financiële paragraaf.

Een gastvrije stad is goed bereikbaar en biedt goede parkeervoorzieningen tegen redelijke tarieven. Dat maakt deel uit van het economisch functioneren. Vooral een goed bereikbare binnenstad vinden wij van cruciaal belang. Maar ruimte is schaars, waardoor automobilisten hun auto soms lastig kwijtraken of hinderlijk parkeren. Daarom hanteert de gemeente een regulerend beleid, met tarifiering als instrument. In de binnenstad geldt het fiscaal regime: aan de meter of automaat wordt belasting geheven. Wij gaan een verkenning doen naar de invoering van dit regime in het hele gebied waar nu gereguleerd parkeren geldt. Of dat wordt ingevoerd, wordt daarna besloten.

In deze visie gaat het niet alleen over de binnenstad of over de auto. Het gaat over de hele stad en ook over het stallen van fietsen. **De samenhang met andere beleidsterreinen zoals wonen, economie, milieu en de kwaliteit van de openbare ruimte krijgt grote aandacht.**

### Begrippen

- **Gereguleerd parkeren:** alle vormen van parkeren op straat waarvoor binnen bepaalde tijden een vergunning of ontheffing nodig is, of apart moet worden betaald.
- **Fiscaal parkeren:** vorm van gereguleerd parkeren waarbij aan de meter of de automaat parkeerbelasting wordt geheven. Parkeerboetes vloeien naar de gemeentekas.
- **Belanghebbendenparkeren:** vorm van gereguleerd parkeren waarbij alleen vergunninghouders zoals bewoners en bedrijven en hun bezoekers mogen parkeren. Parkeerboetes in dit gebied zijn een justitiële overtreding en vloeien naar de kas van het Ministerie van Justitie op een vergoeding voor elk proces-verbaal na.
- **Vignet:** de vergunning waarmee bewoners en bedrijven binnen een gebied met fiscaal parkeren kunnen parkeren.
- **Modernisering van het (gereguleerde) straatparkeren:** gecombineerde invoering van een fiscaal regime, digitale technieken en sturing op tarieven.

## 2. De uitgangspositie

Sinds de Parkeernota uit 2004 hebben de ontwikkelingen niet stilgestaan. Zo is er inmiddels het streven op termijn naar een duurzame en klimaatneutrale stad. Maar er zijn ook kwesties die al eerder om aandacht vragen, zoals tegenvallende opbrengsten van de openbare parkeergarages (verder 'garages'), een efficiënter gebruik van garages, bezoekers van de binnenstad die in woonwijken parkeren.

Bovendien wil de gemeente de relatie tussen bouwen en parkeren beter regelen, de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en het autoluwe gebied uitbreiden. Daarnaast zorgen de vele geparkeerde fietsen in het centrum en in de dichtgebouwde gebieden eromheen voor problemen en een minder aantrekkelijke openbare ruimte. Digitalisering van vergunningverlening en handhaving en kentekenregistratie zijn rijp voor invoering, terwijl

navigatiesystemen de rol van bewegwijzering en die van het zoekgedrag in een heel ander licht zetten. Ook geven het coalitie-akkoord en het college-werkprogramma, landelijke ontwikkelingen en veranderingen bij onze buurgemeenten aanleiding om het parkeerbeleid te herzien.

Verder vraagt parkeerbeleid om samenhang tussen parkeren en het mobiliteitsbeleid en tussen parkeren en de andere beleidsterreinen.

### **Kortom**

- De opbrengsten van garages blijven achter bij de ramingen.
- Er parkeren meer auto's op straat, waardoor de beschikbare ruimte schaars lijkt.
- De stad verdicht, het is daardoor lastiger om parkeerplaatsen aan te leggen bij nieuw- en verbouw.
- Op sommige plekken is het parkeerregime onduidelijk of niet optimaal.
- Op sommige plekken leiden fietsen tot overlast.
- Er is een gebrek aan duurzame oplossingen.

Dat alles vergt een nieuwe visie op het parkeerbeleid van de stad. Een visie tot 2030 – voor auto's en fietsen, binnen en buiten het centrum – die leidt tot een breed draagvlak onder bewoners, bezoekers en ondernemers.

### **Doelen van de Parkeervisie**

- Een betere leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte
- Op termijn een duurzame en klimaatneutrale stad
- Een vitale, aantrekkelijke en bereikbare binnenstad
- Parkeervoorzieningen overzichtelijk, klantvriendelijk en kosteneffectief aanbieden
- Een gezonde exploitatie van parkeervoorzieningen.

### **Dat bereiken we door**

- De parkeerdruk in de openbare ruimte te beperken.
- Het parkeerregime in de binnenstad en in gebieden met gereguleerd parkeren opnieuw te bekijken.
- Parkeervoorzieningen aan de rand van de stad aan te leggen als dat een aantoonbaar positief effect heeft op leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad.
- Fietsen te stimuleren door meer en betere stallingvoorzieningen.
- Gebruik van de parkeergarages te stimuleren.
- Parkeerexploitatie, parkeerproducten en de manier van aanbieden daarvan opnieuw te bezien.

## **3. Tien beleidslijnen**

1. Een duidelijk beleid voor parkeren en bouwen.
2. Meer voorzieningen om fietsen te stallen.
3. Een zakelijke en klantvriendelijke verhouding met afnemers van parkeerproducten.
4. In de binnenstad buiten het kernwinkelgebied en op straat gaan bewoners vóór bezoekers.
5. Vaker in garages, minder op straat.
6. Minder autoverkeer in de stad door P&R of een transferium aan de rand van de stad.
7. Een groter autoluw gebied.
8. Slimme en duurzame bevoorrading van het kernwinkelgebied.
9. Modernisering van het gereguleerde straatparkeren.

10. Een betere aansluiting tussen de verschillende verkeersmodaliteiten.

## **Beleidslijn 1: een duidelijk beleid voor parkeren en bouwen**

### **Standpunten**

Uitvoering van bouwplannen wordt niet gefrustreerd door discussies rond parkeren.

Aan de parkeerbehoefte die voortkomt uit een bouwplan wordt zo veel mogelijk voldaan met oog voor kwaliteit van de openbare ruimte en met zo min mogelijk parkeeroverlast.

Dilemma's rond parkeren worden toetsbaar opgelost.

De initiatiefnemer van een bouwplan onderbouwt hoe hij aan de parkeerbehoefte voldoet.

Bewoners wentelen hun parkeerbehoefte niet af op aangrenzende openbare ruimte als binnen het bouwplan kan worden voldaan aan de parkeerbehoefte.

### **Dat betekent voor de langere termijn**

- Parkeernormen mogen bouwplannen niet frustreren en worden gebruikt zoals ze bedoeld zijn: niet als onwrikbare wet, maar als richtsnoer dat de basis is voor maatwerk.
- Bouwers moeten op eigen terrein voldoen aan de parkeernormen. Parkeerplaatsen, in pandig of ondergronds, zijn gekoppeld aan de woning en hebben een boete- en kettingbeding. Als er zo'n plek beschikbaar is: geen parkeerrecht in de openbare ruimte. Als deze bepaling bij sociale woningbouw betaalbaarheid of zelfs realisatie van een heel plan dreigt te frustreren, leveren we in overleg met corporatie maatwerk.
- Als uit een bouwplan een parkeerbehoefte van minder dan tien parkeerplaatsen voortvloeit, hoeft niet per definitie aan de parkeernorm te worden voldaan, maar is maatwerk mogelijk. Voor het aantal niet-gerealiseerde plekken worden echter geen parkeerrechten in de openbare ruimte verleend.
- Een bouwplan kan tot overlast leiden als de gemiddelde parkeerdruk in de naaste omgeving 80 procent of meer is op het tijdstip dat de vergunning wordt verleend. In dat geval kan voor die omgeving gereguleerd parkeren worden ingevoerd. Zie ook beleidslijn 9 op pagina 9.
- Autovrije nieuwbouwplannen vragen om een goede balans tussen parkeerruimte voor bewoners en bezoekers en toegang voor hulpdiensten en aspecten van beheer.

De standpunten worden uitgewerkt in overeenstemming met de Nota Ruimtelijke Kwaliteit en de Structuurvisie Openbare Ruimte en afgestemd op nieuwe regelgeving zoals Wro en WABO.

### **Effect**

Deze beleidslijn biedt bewoners, ontwikkelaars en plantoetsers een duidelijk beleid, dat uitvoerbaar en juridisch houdbaar is en past in nieuwe regelgeving. Het frustreert bouwplannen niet, doet recht aan de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en maakt maatwerk mogelijk.

## **Beleidslijn 2: meer voorzieningen om fietsen te stallen**

### **Standpunten**

In de binnenstad worden fietsen voor langere tijd geparkeerd in stallingen, voor kortere tijd in klemmen. **De mogelijkheden van een fietsenstalling in een deel van de parkeergarage Stationsplein worden verkend.** In het kernwinkelgebied worden fietsen niet meer op straat geparkeerd **zodra zo'n verbod te handhaven is en dus pas nadat er voldoende alternatieven zijn.** Er wordt gehandhaafd op weesfietsen. Samen met het bedrijfsleven wordt naar mogelijkheden gezocht voor bijvoorbeeld extra stallingen. Het fietsverbod in de winkelstraten wordt gehandhaafd, en dit wordt duidelijk gecommuniceerd. Fietsparkeren op straat is voorlopig gratis.

### **Dat betekent voor de langere termijn**

Er komt een ondergrondse stalling op of in de buurt van de Botermarkt. Voorkeur voor meer kleinere stallingen, zoals in de Tempeliersstraat, met oplaadmogelijkheid voor elektrische fietsen. Er komen voldoende buurtstallingen, eventueel tegen hogere vergoedingen. Voldoende stallingmogelijkheden en tegelijk een betere kwaliteit van de openbare ruimte.

### **Effecten**

- Er zijn voldoende en deugdelijke parkeervoorzieningen voor fietsen, die passen in de openbare ruimte.
- Minder fietsendiefstallen.
- Minder hinder voor voetgangers, ouderen, gehandicapten en hulpdiensten, en geen gevaar bij eventuele calamiteiten.
- Een aantrekkelijker openbare ruimte in de binnenstad.

Buurtstallingen zijn ontstaan als bijkomend effect van stadsvernieuwing. Op plaatsen in buurtstallingen worden uitsluitend abonnementen afgesloten. Hoewel er grote verschillen zijn tussen de wijken, is het algemene beeld dat er sprake is van een flink tekort. In de stallingen zijn ruim 1.350 abonnementen afgesloten en staan bijna 250 mensen op de wachtlijst. Bij uitbreiding of aanpassing van buurtstallingen moet ook rekening worden gehouden met veranderingen in het type fietsen. Die zijn de laatste jaren vaak breder geworden of hebben zitjes en kratten, en er zijn meer bakfietsen.

De gemeente stimuleert de fiets als alternatief voor de auto door fietsenstallingen aan te leggen en het Haarlemse fietsnetwerk merkbaar te verbeteren. Stallingcapaciteit wordt uitgebreid waar dat haalbaar en betaalbaar is.

Een veel voorkomend misverstand is dat een verschuiving van auto naar fiets slecht is voor bestedingen in winkels. In de praktijk besteden fietsende klanten per keer minder, maar ze komen vaker.

De omvorming van parkeerplaatsen voor de auto tot fietsstallingplaatsen kan daarin ook een bijdrage leveren. Uit onderzoek<sup>1</sup> blijkt dat er op bepaalde plaatsen in het centrum een groot tekort aan stallingmogelijkheden is. Bij eventuele uitbreiding is er, tenzij de stallingen onder de grond worden gebouwd, een spanningsveld tussen stallingbehoefte 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.

---

<sup>1</sup> Stageonderzoek verkeersopleiding NOVI 2011 in opdracht van de gemeente.

**In het tweede kwartaal van 2013 start een participatieproces dat moet leiden tot een aparte nota fietsparkeren, gebaseerd op de vastgestelde Parkeervisie.**

### **Beleidslijn 3: een zakelijke en klantvriendelijke verhouding met afnemers van parkeerproducten**

#### **Standpunten**

**De bereikbaarheid en vindbaarheid van de garages wordt verbeterd door betere verkeerscirculatie en route-informatie.**

In de binnenstad wordt op zondag betaald parkeren op straat ingevoerd. Voor bezoekers van bewoners wordt eerst een regeling uitgewerkt.

Binnen de technische mogelijkheden wordt een verband gelegd tussen de parkeerduur en de te betalen parkeerkosten.

Parkeervergunningen worden vooral verleend aan bewoners en hun bezoekers en aan werknemers en bezoekers aan de stad. Op dit moment loopt een experiment met digitale bezoekersvergunningen. Als dat succesvol blijkt, gaat Haarlem deze invoeren.

#### **Dat betekent voor de langere termijn**

De organisatie rond parkeren evalueren en zo nodig verbeteren. Dat geldt voor de handhavers op straat en voor de medewerkers op de afdeling.

Het aanbod van parkeerabonnementen in garages vereenvoudigen.

Wachlijsten voor vignetten pas overwegen als andere maatregelen om de parkeerdruk te verminderen aantoonbaar niet werken.

#### **Effecten**

- Afnemers hebben aantoonbaar meer waardering voor parkeerproducten.
- De beschikbare parkeervoorzieningen worden beter benut tegen zo min mogelijk kosten voor vergunningverlening, handhaving en dienstverlening.
- Nieuwe technieken en landelijke ontwikkelingen worden voortdurend scherp in het oog gehouden. Zie ook beleidslijn 9 op pagina 9.

### **Beleidslijn 4: in de binnenstad buiten het kernwinkelgebied en op straat gaan bewoners vóór bezoekers.**

#### **Standpunt**

Voor bezoekers aan de stad wordt het tijdvenster voor betaald parkeren op straat in de binnenstad vergroot.

#### **Dat betekent voor de langere termijn**

Een regeling voor bezoekers van bewoners wordt uitgewerkt na een positief besluit over beleidslijn 9.

#### **Effect**

Er is voldoende parkeerruimte voor bewoners in de binnenstad en hun bezoek.

### **Beleidslijn 5: vaker in garages, minder op straat**

#### **Standpunt**

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. Appelaar en Raaks zijn

de meest populaire garages voor bezoekers aan de stad. In piektijden kunnen de tarieven voor deze garages worden verhoogd. **Het aanbieden van plekken voor bewoners in de Appelaargarage ligt minder voor de hand, voor de Raaksgarage zullen de mogelijkheden, met name op rustige uren, worden gezien. In de overige, in het algemeen minder drukke, garages zijn hiertoe meer mogelijkheden.**

Korting op abonnementen voor bewoners vergroot de aantrekkingskracht van deze minder drukke garages. Een betere exploitatie van deze garages door marketingacties, promotie en arrangementen is noodzakelijk.

**Wij doen een onderzoek naar de haalbaarheid en betaalbaarheid van een parkeervoorziening in het oostelijk deel van de binnenstad.**

### **Dat betekent voor de langere termijn**

Als dat technisch mogelijk is, en bij voldoende capaciteit, kunnen bewoners tegen een gereduceerd tarief abonnementen krijgen voor de Stations- en Houtpleingarage, **en wordt dit in de Raaksgarage op rustige uren mogelijk.**

Voor een betere bezetting van de Cronjégarage worden meer bezoekers aangetrokken door bijvoorbeeld lagere tarieven (**eerste twee uur gratis**), goedkope abonnementen, plaatsen op naam verkopen of verhuren aan bewoners en werknemers, goedkopere OV-kaartjes bij een parkeerabonnement en fietsverhuur. De Cronjégarage zou ook kunnen fungeren als transferium.

De garage maakt geen deel uit van het binnenstadregime.

Verder wordt de beoogde nieuwe parkeergarage Centrum-zuid, onder het Provinciehuis, opgenomen in het parkeerareaal van de binnenstad.

Op de lange termijn en gekoppeld aan de toekomstige ringstructuur voor de auto leiden centrale garages in woonwijken tot een hogere kwaliteit van de openbare ruimte.

### **Effecten**

- Een hogere kwaliteit van de openbare ruimte.
- Een betere bezetting van de garages en minder zoekverkeer.

**Beleidslijn 6: minder autoverkeer in de stad door P&R of een transferium aan de rand van de stad.**

### **Standpunt**

**Een P&R of een transferium kan onder voorwaarden een bijdrage leveren aan het “afvangen” van autoverkeer richting binnenstad. Deze voorwaarden zijn van dien aard dat wij op korte termijn geen verdere stappen zetten.**

### **Dat betekent voor de langere termijn**

**Onderzoek naar de beste plaats of plaatsen voor een transferium of P&R aan de randen van de stad.**

De exacte plaatsen moeten nog worden bepaald, maar de omgeving rond station Haarlem-Spaarnwoude lijkt het meest kansrijk. Het moet in elk geval altijd om een multimodaal knooppunt gaan of een plek die dat kan worden.

### **Effect**

Een goede locatie en goede overstapmogelijkheden op openbaar vervoer kunnen het autoverkeer in oostelijke richting (Amsterdam en Schiphol) en in westelijke richting (kust) en misschien ook naar de binnenstad, verminderen tegen relatief bescheiden kosten.

## Kanttekeningen

Uit ervaringen van andere gemeenten blijkt dat de effecten van P&R en transferia relatief bescheiden zijn, maar een gastvrije stad biedt zijn bezoekers daarmee wel een keus. Pendeldiensten en ander goed voor- en natransport zijn bepalend voor het succes van een transferium of P&R. Lagere tarieven of koppeling aan OV-abonnementen kunnen het gebruik stimuleren. Aan de andere kant: openbaar vervoer is geen gemeentelijke, maar een provinciale bevoegdheid, en de ervaringen tot nu toe met pendels en busjes zijn niet bemoedigend. We moeten ook waken voor te optimistische prognoses. Zo'n 60 procent van de bezoekers aan een binnenstedelijke garage komt uit Haarlem of uit de regio. Voor hun is reizen via een transferium of P&R niet logisch<sup>2</sup>. Uit onderzoek<sup>3</sup> blijkt bovendien dat van de mensen die zeggen P&R-voorzieningen op prijs te stellen nog niet de helft overweegt zo'n voorziening ook te gebruiken als parkeren in de binnenstad duurder wordt. P&R is dus volgens veel automobilisten een prima instrument, maar vooral voor de buurman. Ook uit de recente parkeermonitor blijkt dat slechts een minderheid, ongeveer 20 procent, een transferium of P&R een goed alternatief vindt voor een garage in de binnenstad.<sup>4</sup> Volgens ander onderzoek<sup>5</sup> blijkt ook dat meer dan de helft van over het hele land verspreide P&R-terreinen gemiddeld voor minder dan de helft bezet zijn.

Gezien deze kanttekeningen is er een aantal vragen dat we ons vóór een eventuele beslissing over realisatie van een P&R of transferium moeten stellen, zeker als dit bedoeld is voor afvangen van verkeer naar de binnenstad:

- Waar, onder welke voorwaarden en voor wie is zo'n voorziening kansrijk?
- Wat zijn ervaringen van andere, vergelijkbare, gemeenten?
- Is er een goede ontsluiting met openbaar vervoer of is die te realiseren? Tegen welke kosten? Een voor de klant aantrekkelijke en voor de gemeente beheersbare exploitatie van openbaar vervoer naar de binnenstad is een noodzakelijke voorwaarde voor succes.
- Wat zijn de onbedoelde effecten op het stedelijk openbaar vervoer?
- Is het mogelijk en wenselijk een transferium meer functies toe te bedelen?
- Kan PRIS (parkeerroutesysteem) of DVM (dynamisch verkeersmanagement) bijdragen aan een goede bereikbaarheid van een P&R of transferium?
- Kan een P&R of transferium de bezetting van de binnenstadsgarages negatief beïnvloeden?

## Beleidslijn 7: een groter autoluw gebied

### Standpunt

Het autoluwe of -vrije gebied is al tamelijk groot. Uitbreiding moet geografisch handig op de bestaande omgeving aansluiten. Om problemen met bevoorrading te voorkomen, hebben ruimtelijk gescheiden gebieden de voorkeur boven een groot aaneengesloten gebied.

**Vermindering van het aantal plaatsen op straat is niet aan de orde, wel streven we naar een ander gebruik ervan, zie beleidslijn 4 en 5: meer door bewoners, minder door bezoekers, en een grotere rol voor de garages.**

---

<sup>2</sup> Binnenstadsmonitor, Strabo i.o.v. O&S Haarlem, november 2011

<sup>3</sup> Door VEXPAN, 2010

<sup>4</sup> Zie noot 2

<sup>5</sup> Door de ANWB, 2010

### **Dat betekent voor de langere termijn**

In eerste instantie een experiment op de Gedempte Oude Gracht met super-parkeerplaatsen tegen een aanzienlijk hoger tarief dan gebruikelijk.

In tweede instantie de Nieuwe Groenmarkt toevoegen aan het autoluwe gebied zodra er middelen zijn voor de herinrichting.

### **Effect**

- Een flink groter autoluwe gebied door goede parkeermogelijkheden, vooral in garages, en slimme bevoorradingsmogelijkheden voor de bedrijven in de binnenstad.
- Auto's aan de rand van de binnenstad, het openbaar vervoer komt zo diep mogelijk de stad in.

### **Beleidslijn 8: slimme en duurzame bevoorrading van het kernwinkelgebied**

#### **Standpunt**

Samen met het bedrijfsleven mogelijkheden onderzoeken om de bedrijven in de binnenstad slim en duurzaam te bevoorraden met minder, en minder zwaar bevoorradend verkeer. Bij voorkeur in combinatie met een transferium of P&R in Haarlem-Oost, **maar met praktische voorstellen voor slim bevoorraden wachten wij niet tot er met een verkenning naar een transferium of P&R begonnen is.**

#### **Effect**

Een substantiële vermindering van bevoorradend verkeer, vooral in het autoluwe of -vrije gebied, met meer kleine en energiezuinige voertuigen.

### **Beleidslijn 9: modernisering van het gereguleerde straatparkeren**

#### **Standpunt**

Onderzoek naar wenselijkheid van en draagvlak voor een fiscaal parkeerregime in alle gebieden met gereguleerd parkeren. Pas daarna wordt de keus tot wel of niet invoeren gemaakt.

Het gaat uitdrukkelijk niet om uitbreiding van het gereguleerde gebied, maar om modernisering door een combinatie van fiscalisering, digitalisering en sturing op tarieven.

### **Dat betekent voor de langere termijn**

Meer digitale technieken toepassen voor verlening van parkeerrechten, handhaving en sancties.

Een flexibele parkeerregulering, die kan inspelen op parkeerdruk.

Een regeling voor bezoekers van bewoners in het hele gebied.

#### **Effect**

Waar dat vanuit parkeeroverlast of kwaliteit van de openbare ruimte gewenst is, is een vorm van regulering **een te onderzoeken mogelijkheid.** Hierdoor wordt de ruimte optimaal benut en verlopen de vergunningverlening, handhaving en sancties efficiënt en klantvriendelijk voor bewoners, bezoekers, leveranciers, dienstverleners en het bedrijfsleven.

### **Beleidslijn 10: een betere aansluiting tussen de verschillende vervoersmodaliteiten**

#### **Standpunt**



Overleg tussen partijen in de vervoerketen, zoals Connexxion en NS Reizigers, maar ook met autoverhuurders.

Voldoende stallingvoorzieningen voor fietsen bij R-nethaltes en OV-knooppunten.

Fietsverhuur in (de buurt van) de Cronjégarage.

#### **Dat betekent voor de langere termijn**

Tarieven voor Stations- en Cronjégarage worden gekoppeld aan OV-producten, bijvoorbeeld korting op treinkaartjes voor mensen met een abonnement.

Behalve de mogelijkheden voor een transferium of P&R ook onderzoeken of gratis of goedkoper openbaar vervoer van en naar de binnenstad mogelijk is. Van de uitkomst hangt de eventuele uitvoering van een transferium of P&R af.

#### **Effect**

Parkeren maakt integraal deel uit van de vervoerketen.

## **4. Opmerkingen bij de beleidslijnen**

### **Het tariefgebouw**

Beleidslijnen 3, 4, 5 en 9 hangen sterk met elkaar 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 en 9. Zie ook hoofdstuk Financiën op pagina 13 en bijlagen 2 en 3 voor keuzes over maatregelen met financiële gevolgen. Van onderstaande keuzes rond het tariefgebouw worden in het vervolg de hoogten van de diverse tarieven afgeleid:

- Parkeervoorzieningen op straat, in de binnenstad buiten het kernwinkelgebied en in het gereguleerde gebied daaromheen zijn primair voor bewoners en hun bezoek.
- Bezoekers van de binnenstad worden naar de garages verwezen, maar kunnen desgewenst op straat parkeren tegen een hoog tarief.
- De tarieven op straat stijgen vier keer sneller dan de tarieven voor garages.
- Kort parkeren op straat, lang parkeren in de garages.
- Geen tijdstippen meer waarop parkeren in de garages duurder is dan parkeren op straat.

**Zie ook de opmerking over de absolute hoogte van de tarieven in het hoofdstuk Financiën.**

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

Voor deelauto's, auto's op biobrandstof en elektrische auto's die op straat of in garages parkeren gelden lagere tarieven voor zover dat juridisch mogelijk is.

In de hele stad komen op straat en in garages speciale parkeerruimtes met oplaadgelegenheid voor elektrische auto's.

Sinds 2008 wil de gemeente het gebruik van deelauto's in Haarlem stimuleren. De gemeente is afhankelijk van exploitanten van deelauto's en heeft de groei van dergelijke auto's dus niet in de hand. We kunnen ons wel inspannen om het gebruik te stimuleren door voldoende en gratis parkeerplekken – op straat en in garages –, door grootgebruikcontracten af te sluiten met leveranciers en door marketinginspanningen. Zo was in Amsterdam een actie om parkeervergunningen om te ruilen voor deeltijdvouchers bijzonder succesvol. In Haarlem zou dat door het ontbreken van wachtlijsten voor vergunningen overigens minder kansrijk zijn.

## **Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken**

Het beleid tot nu toe en de vergrijzing leidden tot een enorme toename van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken (g.p.p.'s). Dat gebeurde vooral in gebieden met belanghebbendenparkeren, en vaak tot ergernis van andere bewoners.

Om te voorkomen dat het aantal openbare parkeerplaatsen verder afneemt, gelden sinds 1 januari 2012 twee maatregelen:

- Cliënten met een passagierskaart komen in principe niet meer in aanmerking voor een g.p.p. op kenteken.
- De kosten voor afgifte van de vergunning en wijzigingen worden aan de cliënt doorberekend met een hardheidsclausule. Hiermee sluit Haarlem aan bij landelijk gebruik.

## **5. Strategie**

Waarop heeft de gemeente wel invloed, waarop juist niet? Dat bepaalt de strategie voor een duidelijk parkeerbeleid. Bij dilemma's moeten we weloverwogen keuzes maken en bovendien moeten we ons voortdurend rekenschap geven van onbekende en onzekere aspecten.

### **Geen of weinig invloed**

Het *beschikbare geld* zal niet ineens veel meer of minder zijn, en kosten van beheer en onderhoud liggen ook in grote lijnen vast.

*Draagvlak* is te beïnvloeden, maar de mate waarin hangt van de maatregelen af.

In onze *regionale concurrentiepositie* verwachten we geen grote verschuivingen.

De *ligging van en routes naar de parkeergarages* is goeddeels een gegeven.

De *mate van beleidsvrijheid* ligt vast, bijvoorbeeld over het gemeentelijk aandeel in de opbrengsten van boetes in gebieden met gereguleerd parkeren, of ze geven weinig ruimte zoals bij procedures, juridisch kader en fatale termijnen rond toetsing van bouwplannen.

*Techniek* staat niet stil, maar een gemeente heeft daar geen invloed op. Zo is betalen via de mobiele telefoon in een garage niet of niet eenvoudig te realiseren. De mate waarin een gemeente nieuwe technieken toepast, is wel te beïnvloeden (zoals betalen voor de werkelijk geparkeerde tijdseenheid).

*Fysieke ruimte* is schaars, en die schaarste zal waarschijnlijk toenemen.

### **Wel invloed**

*Tarieven*: differentiatie naar plaats, tijd, doelgroep en absolute hoogte.

*Ruimte*: bouwen van garages, P&R of transferium, parkeren op eigen terrein, en benutten van parkeerruimte in de openbare ruimte en uitwisselen van parkeerplekken.

*Beleid*: parkeerbeleid, welke parkeerrechten zijn er, waar en voor wie gelden ze? Het verkeersbeleid, zoals circulatie, en verplaatsing met andere vervoersmodaliteiten, andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economische zaken en milieu.

*Communicatie*: feitelijke informatie via PRIS, parkeerroute-informatiesysteem, op parkeermeters en -automaten, gedragsbeïnvloeding van bewoners: waar parkeren ze, welk vervoermiddel gebruiken ze?

*Handhaving*: een kostenpost die ook opbrengsten oplevert en van invloed is op het gedrag van parkeerders.

### **Dilemma's**

#### **Consistent beleid of maatwerk?**

Bij een consistent beleid kan het zijn dat redelijke wensen van burgers te weinig aandacht krijgen. Aan de andere kant zorgen maatwerkoplossingen voor alledaagse vragen van burgers

en bezoekers voor een minder consistent en eenduidig beleid. Dat vraagt om evenwichtige keuzes binnen juridische en praktische grenzen.

### **Bewoners of bezoekers?**

Betere parkeerfaciliteiten voor binnenstadbewoners betekent minder ruimte voor bezoekers. We kiezen voor de bewoners, behalve in het kernwinkelgebied. Een fiscaal regime in het kader van modernisering straatparkeren, betekent dat bezoekers dan ook buiten de binnenstad terecht kunnen.

### **Op straat of in de garage?**

Als automobilisten vaker in de garage parkeren, vermindert de parkeerdruk op straat, maar dat levert ook minder opbrengsten op. We kiezen toch voor die verschuiving, maar spannen ons maximaal in om de opbrengsten van de garages te verhogen en de opbrengsten op straat gelijk te houden.

### **Bouwen of parkeren?**

Bouwplannen tegenhouden omdat het plan niet voldoet aan de parkeernormen, frustreert het streven naar verdichting. Aan de andere kant zijn parkeerplaatsen noodzakelijk om de druk op de openbare ruimte te verminderen. We bieden maatwerk door een onderscheid te maken tussen grote en kleine bouwplannen.

### **Autoluw gebied, groter of kleiner?**

Door het autoluw gebied te vergroten, verschuift de parkeerdruk. We kiezen voor vergroten en benutten de capaciteit in de garages beter.

### **Fietsen op straat of uit het zicht?**

Voldoende stallingruimte voor fietsen op straat kan in de binnenstad ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. We accepteren een zekere rommeligheid die bij massaal stallen hoort, en zorgen voor voldoende stallingruimte. Op aantrekkelijke plekken zoals de Botermarkt streven we naar een ondergrondse oplossing.

### **Parkeren of groen?**

Bewoners willen parkeerplaatsen in hun woonwijk, maar willen ook het groen niet kwijt. We voldoen aan de parkeewensen, maar zien parkeerruimte bij voorkeur op eigen terrein. Groen in de openbare ruimte wordt niet opgeofferd voor parkeerplaatsen voor de deur.

### **Wat weten we niet?**

Hoe ver kunnen tarieven omhoog voordat bezoekers elders gaan winkelen?

In hoeverre kan een voordelig abonnement binnenstadbewoners overhalen om te parkeren in een garage die wat verder weg ligt?

Bij welke verhoging van parkeertarieven kiest men voor openbaar vervoer of de fiets in plaats van de auto?

Onder welke voorwaarden kiezen automobilisten voor parkeren in een garage in plaats van op straat?

Wordt een P&R of transferium überhaupt als een goed alternatief gezien, en onder welke voorwaarden? Wat zijn de investeringen en de exploitatierisico's?

Nader inzicht in deze vragen is noodzakelijk omdat ze samenhangen met gedrag. Afhankelijk van de keuzes zullen de gevolgen daarvan in de praktijk blijken.

## Aan de slag

Als de Parkeervisie is vastgesteld, wordt de raad een uitwerkplan aangeboden. Waar willen we mee beginnen?

- Uitwerken fietsparkeerbeleid
- Maatregelen voor een sluitende parkeerbegroting
- Verkenning moderniseren straatparkeren
- Maatregelen voor een betere exploitatie en bezetting van de Cronjégarage
- Onderzoek naar de haalbaarheid en betaalbaarheid van een parkeervoorziening in het oostelijk deel van de binnenstad

## 6. De samenhang

Een parkeervisie hangt samen met andere aspecten van beleid rond bereikbaarheid en mobiliteit, zoals de Visie Regionale Bereikbaarheid, de Kadernota Duurzaamheid, de Nota Ruimtelijke Kwaliteit, de Structuurvisie Openbare Ruimte en de Woonvisie, maar ook met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ontwikkeling, economie en milieu, met duurzaamheid, minder autoverkeer, verschuiving van auto naar fiets of openbaar vervoer en de inrichting van de openbare ruimte. Al die aspecten krijgen bij de uitwerking van de Parkeervisie aandacht.

### Communicatie

Goede communicatie met bewoners en belangengroepen maakte deel uit van de totstandkoming van deze Parkeervisie, dat geldt ook voor de uitwerking van de doelstellingen.

### Planning

Formele vaststelling in B&W en behandeling door de raadscommissie in het eerste kwartaal van 2013.

Uitwerkingsvoorstellen naar B&W en commissie in het tweede kwartaal van 2013.

Uitwerkingsvoorstellen voor zover financieel relevant voor 2014: vóór besluitvorming over Kadernota 2013.

Communicatie, participatie en inspraak over de uitwerking van de Parkeervisie: heel 2013.

### Handhaving

In de inspraak rond de concept-Parkeervisie is aandacht voor handhaving gevraagd. Terecht, want beleid valt of staat daarmee. Is het gewenste beleid te handhaven of passen we het beleid aan? Het parkeerbeleid verdeelt de schaarse capaciteit, dus hoort handhaving van de regels een politieke afweging te zijn. De gemeenteraad moet goed op de hoogte zijn waar en wanneer gehandhaafd moet worden en een duidelijk inzicht hebben in de gevolgen ervan. Selectief handhaven in tijd en plaats is beter dan overal en altijd een beetje handhaven. Om kosteneffectief en efficiënt te handhaven, is een verkenning van modernisering van het (gereguleerde) straatparkeren gewenst.

Bij de uitwerking van de Parkeervisie hebben we uitdrukkelijk aandacht voor handhaving, maar ook voor vergunningverlening en dienstverlening.

## 7. Financiën

Het uitgangspunt is dat er geen bijdragen uit de algemene middelen naar parkeren gaan.

Als de opbrengsten van het straatparkeren lager uitvallen doordat minder bezoekers parkeren, wordt dat gecompenseerd door de tarieven op straat of in de garages te verhogen. **Over de uiteindelijk gewenste absolute hoogte van de tarieven wordt hier geen uitspraak gedaan. Dit is afhankelijk van de niet te bepalen prijselasticiteit, van onze concurrentiepositie in**

### **de wijdere regio en van onvoorziene ontwikkelingen. Maatwerk en monitoring van jaar tot jaar zijn hier geboden.**

Na vaststelling van de Parkeervisie volgt een besluit over een uitwerkingsplan met kostenraming, prioriteiten en fasering.

De kosten voor handhaving mogen de financiële taakstelling voor het betreffende organisatieonderdeel niet overtreffen.

### **Meer inkomsten**

Ook na de beslissing van de raad om de begroting met € 3 mln. te verlagen, resteert een gat tussen inkomsten uit parkeren en de begroting. Een nieuwe ramingsmethodiek moet nu en in de toekomst een realistische begroting opleveren.

Wij willen in 2013 de jaarlijkse parkeerinkomsten met € 0.3 mln. verhogen ten opzichte van de begroting van 2012. Vanaf 2014 willen we de begroting verhogen met € 2.2 mln.

Zie voor inkomstenverhogende maatregelen en de effecten bijlagen 2 en 3. Zie bijlage 1 met cijfers uit andere gemeenten.

## **8. Kerncijfers**

### **Auto**

De binnenstad heeft zo'n 3500 parkeerplaatsen op straat, in garages zijn dat er 3000. Aan bewoners zijn ruim 3500 vergunningen afgegeven voor parkeren op straat, in garages zijn ruim 200 vergunningen tegen gereduceerd tarief aan bewoners verstrekt.

Aan bedrijven zijn ruim 650 vergunningen voor parkeren op straat verstrekt. Bedrijven kunnen geen plaatsen reserveren in garages, maar kunnen wel een abonnement afnemen. Bij een bezetting op straat van meer dan 85 procent hebben automobilisten het idee dat er nauwelijks plaats is. In garages is dat bij 80 procent. Dat is meestal op donderdagavond, zaterdag en in mindere mate dinsdagavond, maar ook dan is er ruimte in de Stationsgarage en Stationsbuurt en in de Houtpleingarage.

Buiten de binnenstad, in de gebieden met belanghebbendenparkeren, zijn ongeveer 12.000 parkeerplaatsen, waarvoor ongeveer 12.000 bewoners- en ongeveer 19.000 bezoekersvergunningen zijn afgegeven. De parkeerplaatsen zijn niet allemaal als zodanig gemarkeerd.

Gedeeltelijk begrensd door vergunningengebied is de Cronjégarage met circa 400 openbare plaatsen. De garage in Schalkwijk heeft zo'n 600 plaatsen, maar die blijft gezien ligging en apart regime buiten beschouwing.

### **Fiets**

Het aandeel van de fiets in verplaatsingen binnen de stad onder de 7.5 kilometer steeg tussen 2000 en 2010 van 32 naar 38 procent. Haarlem zit daarmee ten opzichte van vergelijkbare steden in de middenmoot. Er zijn in en rond de binnenstad drie openbare, bewaakte gratis stallingen met in totaal 1000 plekken. De stalling aan de zuidzijde van het station biedt plaats aan 5000 fietsen en er is uitzicht op een nieuwe stalling aan de noordzijde. In het centrum zijn ongeveer 2700 formele stallingplekken op straat beschikbaar. Verder zijn er verspreid over de stad 54 buurtstallingen met in totaal ongeveer 1500 plekken voor bewoners.



Haarlem

Gemeente Haarlem

# *Parkeervisie Haarlem*

*Inspraakrapportage*





# Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	3
1. Inleiding .....	5
2. Hoofdpijnen inspraak .....	7
2.1 Tegen uitbreiden gereguleerd gebied en / of betaald parkeren .....	7
2.2 Voor bewonersparkeerregime in de woonstraten in het centrum .....	7
2.3 Aanpak fietsparkeren centrum op korte termijn .....	7
2.4 Tegen loslaten parkeernorm kleine bouwprojecten .....	8
2.5 Meer handhaving 's avonds nodig .....	8
2.6 Voor parkeergarage Oost .....	8
3. Reacties per beleidslijn .....	9
3.1 Nader beleid rond parkeren en bouwen .....	9
3.2 Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen .....	11
3.3 Zakelijke en klantvriendelijke verhouding met de afnemers van producten rond parkeren .....	13
3.4 Bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat) ..	14
3.5 In de binnenstad minder straatparkeren, garages beter benutten .....	14
3.6 Afvangen autoverkeer aan de rand van de stad: P&R, transferium .....	15
3.7 Autoluw gebied groter (en luwer) .....	16
3.8 Slimme, duurzame bevoorrading van het kernwinkelgebied .....	17
3.9 Uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is .....	17
3.10 Optimale rol van het parkeren in de vervoerketen .....	19
4. Aanpassingen Parkeervisie .....	21
Bijlage: Lijst insprekers Parkeervisie .....	23





# 1. Inleiding

De gemeente heeft sinds maart 2011 gewerkt aan een visie op parkeren voor 2012-2030. In de periode mei-september 2011 hebben op basis van de discussienota Parkeervisie participatiebijeenkomsten plaatsgevonden. Tevens is het digipanel geraadpleegd en is het digitale parkeerspel gespeeld. De participatie heeft aanleiding gegeven tot een aantal bijstellingen. De onderdelen over uitbreiding van het gebied waar parkeren gereguleerd is, de ideeën over het betalen voor overdekte fietsenstallingen en een wachtlijst voor parkeervignetten in de binnenstad zijn voorzichtiger geformuleerd. Tevens is voorgesteld om, als het gebied met gereguleerd parkeren wordt uitgebreid, dit bij voorkeur te doen via fiscaal parkeren (het systeem dat nu in de binnenstad geldt). Verder is er meer aandacht voor het “tariefgebouw”, mogelijke maatregelen om de inkomsten uit parkeren te verhogen en voor maatregelen om de benutting van parkeergarages te verbeteren.

Na het doorlopen van het participatietraject is de concept-Parkeervisie door het college vrijgegeven voor inspraak van medio april tot eind mei 2012. Tijdens deze inspraakperiode is op 23 april 2012 een informatiebijeenkomst in het openbare gedeelte van de Cronjégarage georganiseerd. Op deze avond heeft wethouder Rob van Doorn een korte introductie gegeven en hebben sprekers de mogelijkheid gehad om vragen te stellen aan de betrokken ambtenaren en/of een inspraakreactie in te dienen. In aanvulling op de genoemde bijeenkomst konden reacties via de website van de gemeente of per brief worden ingediend. De concept-Parkeervisie lag in Haarlem ter inzage in het Stadhuis, vestiging Raakspoort en in de Bibliotheek Centrum. Op 16 mei 2012 is een stadsgesprek met de raad georganiseerd.

In deze inspraakrapportage worden eerst de reacties behandeld die door meerdere sprekers gegeven zijn. Hierna worden de reacties per beleidslijn behandeld. Ondanks het feit dat de reacties zo geformuleerd zijn dat zoveel mogelijk sprekers hun punten zullen herkennen, is het niet mogelijk om alle punten uit de inspraakreacties specifiek naar voren te brengen. Dit ten eerste vanwege het zeer grote aantal reacties. Ten tweede worden veel specifieke punten genoemd die buiten de scope van deze visie op hoofdlijnen vallen. Deze punten zullen bij de nadere uitwerking van de diverse onderwerpen worden betrokken. De gemeentelijke toelichting wordt in deze rapportage steeds cursief weergegeven.

In het laatste hoofdstuk wordt aangegeven welke wijzigingen naar aanleiding van de inspraak in de Parkeervisie zijn aangebracht.



## 2. Hoofdlijnen inspraak

In dit hoofdstuk staat een toelichting op meest genoemde onderwerpen uit de inspraak.

### 2.1 Tegen uitbreiden gereguleerd gebied en / of betaald parkeren

Er is grote weerstand tegen het uitbreiden van het gebied met gereguleerd parkeren en / of betaald parkeren. Het feit dat het initiatief tot uitbreiding bij de gemeente zou komen te liggen is een belangrijke factor in deze weerstand.

- *Er wordt niet voor gekozen om parkeerregulering in te voeren in heel Haarlem. Wel is de intentie om de vorm van regulering binnen de bestaande parkeerzones uniform te maken en te moderniseren. In de Parkeervisie valt dit onder het begrip Moderniseren straatparkeren.*
- *Het invoeren van een uniforme parkeerregulering betekent niet per definitie uniformiteit van kosten voor de gebruiker. Er kan juist, meer dan nu, maatwerk worden geboden door te sturen via het prijsmechanisme. Hiermee kan de parkeerdruk naar tijd en plaats worden beïnvloed. Ook kan er tussen gebruikers gedifferentieerd worden.*
- *Door het omzetten van het belanghebbendensysteem (in de schil) in betaald parkeren (zoals in het centrum) kan de parkeerruimte door meer doelgroepen worden benut. Bovendien is het systeem van betaald parkeren beter geschikt voor digitale toepassingen (en is hiermee dus meer toekomstvast).*
- *Met een systeem van parkeerregulering zijn bestaande woonbuurten beter beschermd tegen de invloed van nieuwbouwprojecten op de parkeerdruk. Met het uitbreiden van het gereguleerde gebied zal zeer terughoudend worden omgegaan. Dit zal in principe alleen worden toegepast waar sprake is van ontwikkelingen die zonder nadere maatregelen parkeeroverlast en/of aantasting van de ruimtelijke kwaliteit zouden veroorzaken.*

### 2.2 Voor bewonersparkeerregime in de woonstraten in het centrum

In het kader van de drukke parkeersituatie in de binnenstad wordt gevraagd om een parkeerregime t.b.v. bewoners om de parkeerdruk en de hoeveelheid zoekverkeer te verlagen. Het verhogen van de tarieven voor straatparkeren zal naar verwachting niet voldoende zijn om deze effecten te bereiken.

- *Het exclusief reserveren van parkeerruimte voor bewoners zou de flexibiliteit en benutting van parkeerruimte sterk verlagen.*
- *Het introduceren van een afwijkend regime in een deel van de binnenstad zou de éénduidigheid / overzichtelijkheid van het parkeersysteem niet ten goede komen en past niet in het streven naar een uniform parkeersysteem.*
- *Het is mogelijk om binnen het bestaande systeem van betaald parkeren een regeling aan te bieden voor privébezoek.*

### 2.3 Aanpak fietsparkeren centrum op korte termijn

De in de Parkeervisie beschreven aanpak van het fietsparkeren in het centrum wordt als te terughoudend ervaren. Er wordt voorgesteld om met hoge prioriteit in te zetten op uitbreiding van de stallingmogelijkheden rond de "hotspots" in combinatie met strenge handhaving.

- *Er wordt op dit moment reeds gewerkt aan de Nota Fietsparkeren. Hierin wordt zo concreet mogelijk invulling gegeven aan de ambities op dit gebied. Van tevoren is echter reeds duidelijk dat niet alle locaties tegelijkertijd kunnen worden aangepakt. Alleen al in de meest drukke winkelstraten omvat het probleem meer dan 3000 fietsen. Dit betekent dat er keuzes gemaakt dienen te worden. Er is*

*geen snelle, eenvoudige en/of goedkope oplossing. Deze problematiek is een uitdaging voor de komende 10 tot 15 jaar op technisch, financieel en procedureel gebied. Het streven is om de concept-Nota Fietsparkeren eind 2012 aan de raad voor te leggen. Op basis hiervan kan de strategische aanpak van de fietsenoverlast worden ingezet.*

#### **2.4 Tegen loslaten parkeernorm kleine bouwprojecten**

Met de vrijstelling van de parkeernorm voor bouwprojecten met een parkeerbehoefte lager dan 10 parkeerplaatsen zou de parkeerdruk in de directe omgeving van de nieuwbouw worden verhoogd. Het vervolgens invoeren van parkeerregulering om dit tegen te gaan zou de omliggende bewoners alsnog met ongewenste effecten van het bouwproject confronteren.

- *Rond bouwplannen is doorgaans sprake van onderhandelingsituaties, waarbij parkeren één van de elementen is. Voor de ontwikkeling, het imago en de concurrentiepositie van Haarlem is nieuwbouw belangrijk. Door de voorgestelde regeling kunnen bouwplannen doorgang vinden, terwijl er rond de parkeeroplossingen meer maatwerk nodig is.*
- *In welke gevallen, in welke vorm en in welke omvang de hierboven bedoelde parkeerregulering zal worden ingevoerd, is onderwerp van verdere uitwerking. Hierbij dient o.a. de parkeerdruk in afzonderlijke wijken te worden betrokken.*
- *Het staat nog niet vast dat de grens bij 10 parkeerplaatsen wordt gelegd. Het is mogelijk dat er in plaats hiervan een bandbreedte wordt vastgesteld. Bij de nadere uitwerking zullen de juridische aspecten een belangrijke rol spelen.*
- *Waar mogelijk zullen wij bij kleine bouwplannen gebiedsgewijs kijken naar mogelijk parkeeroplossingen. Dit betreft dus een bredere benadering dan een beoordeling per bouwplan.*

#### **2.5 Meer handhaving 's avonds nodig**

Er wordt aangegeven dat foutparkeren en de hiermee samenhangende onoverzichtelijke situaties gedurende de avonden toenemen. Over het algemeen bestaat het beeld dat dit gerelateerd is aan onvoldoende handhaving in de avonduren.

- *Bij handhaving gaat het om verdeling van schaarse middelen t.o.v. prioriteiten, hetgeen een expliciete politieke afweging behoort te zijn. Dat betekent dat het bestuur op basis van goede informatie keuzes moet maken m.b.t. de beleidsterreinen, locaties, tijdstippen, etc. van handhaving. De handhaving in de avonduren is hier een onderdeel van. Mede vanwege het verhogen van de kosteneffectiviteit en de efficiëntie van de handhaving, wordt ingezet op tot modernisering van het straatparkeren.*

#### **2.6 Voor parkeergarage Oost**

Haarlem heeft behoefte aan een parkeergarage in het oostelijk deel van de binnenstad. Hiermee wordt in een behoefte van het bezoek voorzien, de aantrekkelijkheid van het centrum vergroot en het economische belang gediend.

- *Haalbaarheid en betaalbaarheid van een nieuwe parkeergarage in het oostelijk deel van de binnenstad zullen onderzocht worden. Hiermee zal nog dit jaar begonnen worden. De uitkomsten zullen afgezet worden tegen het gebruik en de opbrengsten van de overige garages en voor zover van belang ook tegen het parkeren op straat. Zo mogelijk zullen bij deze verkenning ook marktpartijen betrokken worden. Verder zal de verkenning plaatsvinden in samenhang met de ontwikkelingen bij NedTrain.*

### 3. Reacties per beleidslijn

In dit hoofdstuk worden punten inspraakreacties en toelichting weergegeven per beleidslijn uit de Parkeervisie. Het betreft reacties die geringer waren in aantal dan die in het vorige hoofdstuk.

#### 3.1 Nader beleid rond parkeren en bouwen

Parkeren bij nieuw- en verbouwplannen dient op eigen terrein te worden opgelost, conform beleid tot nu toe. Hierbij dient ook een kadastrale koppeling tussen woningen en parkeerplaatsen te worden toegepast.

- *Bij grote projecten blijft het parkeren op eigen terrein en de kadastrale koppeling tussen woningen en parkeerplaatsen uitgangspunt. Het beleid rond bouwen en parkeren dient bovendien in een nadere uitwerking te worden vastgelegd, waarbij landelijke ontwikkelingen en de juridische aspecten een belangrijk aandachtspunt zijn.*

De huidige parkeernorm bij nieuwbouwprojecten is te laag.

- *De parkeernormen worden gebaseerd op landelijke kencijfers. Door de hoge aanlegkosten van parkeerplaatsen moet er bij nieuwe ontwikkelingen vaak een compromis op basis van het belang van voldoende parkeerruimte en de realisatie van de betreffende voorziening worden gemaakt. Bovendien zijn de landelijke kencijfers richtinggevend. Er is voldoende ruimte om op concrete situaties in te spelen.*

Bewoners van nieuwbouw dienen geen vignet te krijgen voor het parkeren in de omliggende woonbuurt.

- *Bij de meeste ontwikkelingen dit nu reeds het streven. Op dit punt zal nader beleid ontwikkeld moeten worden in samenhang met de ontwikkelingen op het gebied van parkeerregulering.*

Het uitvoeren van een bouwplan waarbij niet aan de parkeernorm kan worden voldaan dient alleen in consensus met de betreffende wijkraad te kunnen plaatsvinden.

- *Bij grote bouwplannen worden wijkraden doorgaans in het voorbereidingstraject betrokken. Het is echter niet zo dat een gemeente juridische gronden heeft om een bouwplan op basis van een negatief advies van een wijkraad tegen te houden. Wel wordt binnen wettelijke kaders de input van belanghebbenden (waaronder de wijkraden) zoveel mogelijk betrokken bij de besluitvorming rond bouwplannen.*

Bij reconstructies van wegen dient ook aan de parkeernormen te worden voldaan. Deze werkzaamheden leiden regelmatig tot een blijvend verlies van parkeerruimte.

- *Bij reconstructiewerken wordt met participatie en inspraak het ontwerp zo goed mogelijk afgestemd op de wensen van belanghebbenden en beleidsuitgangspunten op het gebied van verkeer en ruimtelijk beleid. Per situatie worden de verschillende belangen van fietsen, parkeren, verblijven, spelen, verkeer, etc. tegen elkaar afgewogen. De hoeveelheid parkeerplaatsen is hier één van de onderdelen van, inclusief eventuele compensatie in de omgeving.*

In de bestaande woonwijken is veel te weinig parkeerruimte als men deze volgens de nieuwbouwnorm beschouwt.

- *In veel gevallen klopt deze constatering. Bestaande woonwijken bieden veelal plaats aan ongeveer één auto per woning, terwijl het gemiddelde autobezit groter*

*is. Uitbreiding van parkeervoorzieningen is veelal duur en/of niet binnen redelijke loopafstand mogelijk. De oplossing wordt vooral in betere benutting gezocht, waarbij voor wat betreft technische mogelijkheden aansluiten op landelijke mogelijkheden. Voor de verre toekomst is een denkbeeld om bewonersgarages aan de rand van woonwijken te realiseren.*

De fietsparkeernormen in het Bouwbesluit dienen bij de parkeernormen betrokken te worden. Tevens moet er beleid voor fietsparkeren voor bezoekers gemaakt worden.

- *Op dit moment zijn de fietsparkeernormen nog niet juridisch bindend vastgelegd in Haarlem. Dit is één van de aandachtspunten bij het opstellen van de Nota Fietsparkeren.*

Parkeren dient bouwen niet in de weg te staan. De exploitatie van parkeren dient zowel voor de gemeent als voor derden "gezond" te zijn. Dit uitgangspunt dient te worden gevolgd bij het zoeken naar parkeeroplossingen.

- *Dit sluit aan op de uitgangspunten in de Parkeervisie.*

Bij de parkeernormen voor nieuwbouw dient ook beleid te worden opgenomen over de vorm waarin het parkeren wordt opgelost. Hierbij dient de volgorde bij voorkeur straat, eigen terrein en als laatste in een gebouwde voorziening te zijn.

- *Vanuit het belang van ruimtelijke kwaliteit is de volgorde juist andersom. Het ambitieniveau van parkeervoorzieningen is, zeker in de huidige markt, vaak onderwerp van onderhandelingen. De diverse nota's op het gebied van ruimtelijke kwaliteit geven hier een richtlijn voor.*

In gebieden met lage parkeerdruk zijn dure parkeeroplossingen bij nieuwbouw onrealistisch. Bovendien is het niet duidelijk welk probleem het oplost.

- *In ieder geval dient het parkeren bij nieuwbouw op een goede manier worden opgelost. De kenmerken van de directe omgeving op het gebied van parkeren, bebouwingsdichtheid, etc. spelen een rol bij de nadere uitwerking van de vormgeving van het parkeren.*

In de Parkeervisie dient een nadere differentiatie van parkeernormen o.a. naar prijssegment van woningen te worden opgenomen.

- *Dit valt indirect onder de Parkeervisie. Één van de uitwerkingen is een Beleidsnota Parkeernormen die een dergelijke differentiatie bevat en weer zal doorwerken in de bestemmingsplannen.*

Bij nieuwbouwplannen dient bezoekersparkeren gescheiden te worden van bewonersparkeren.

- *Als er bij nieuwbouw parkeerruimte wordt gerealiseerd is dit vaak al het geval. Dit is echter geen wetmatigheid. Er dient per situatie te worden bekeken of de parkeersituatie het meest gediend is bij een strikte scheiding van bewoners en bezoekers.*

Zonder gemeentelijke bijdrage zijn gebouwde parkeervoorzieningen bij sociale huurwoningen niet haalbaar.

- *De financiële balans is situatieafhankelijk en verschilt dus per project. Op basis van dit visiedocument op hoofdlijnen kan hierover geen uitspraak worden gedaan. Dit is één van de aspecten die bij de nadere uitwerking van de parkeernormen moet worden betrokken. Verder bestaan er op dit punt al afspraken tussen gemeente en corporaties.*

De kadastrale koppeling tussen woningen en parkeerplaatsen zadelt niet-autobezitters met onnodige kosten van parkeren op.

- *Dit is een factor die een potentiële koper van een woning bij zijn / haar woningkeuze moet betrekken.*

Het verlagen van het autobezit moet worden gestimuleerd met (financiële) voordelen voor niet-autobezitters.

- *Dit valt niet binnen de scope van deze gemeentelijke Visie, maar betreft maatregelen op landelijk niveau.*

De status van parkeernormen wordt niet duidelijk beschreven in de nota. De norm van 1,5 parkeerplaats per woning wordt in werkelijkheid niet gehaald. Bovendien gelden deze normen niet voor reconstructies van wegen, hetgeen b.v. blijkt uit de afname van parkeerplaatsen na de werkzaamheden aan de Julianalaan.

- *De Parkeervisie beschrijft de hoofdlijnen van het parkeerbeleid. De specifieke status van parkeernormen is een aspect dat nadere uitwerking behoeft. In ieder geval is duidelijk dat de parkeernormen (tot nu toe) gericht zijn op nieuwbouwtwikkelingen en niet op wegwerkzaamheden in bestaande woonbuurten.*

Bij de passages over het honoreren van parkeerwensen en de locatie hiervan wordt een onderscheid gemaakt tussen de binnenstad en de rest van de stad. Het is niet duidelijk wat de achterliggende visie is. Zegt dit iets over de al dan niet ontbrekende status van parkeernormen?

- *Bij de Parkeervisie is de achterliggende gedachte dat het intensieve ruimtegebruik in de binnenstad invloed heeft op de ambitie die in werkelijkheid gesteld wordt bij het oplossen van de parkeerbehoefte. Dit houdt wel verband met parkeernormen, maar bepaalt niet de status ervan.*

De gemeente is verantwoordelijk voor reële kaders voor (openbaar) parkeren. In de parkeervisie moet een onderscheid worden gemaakt tussen beleid voor gebieden met lage en hoge parkeerdruk. Bovendien moeten pieksituaties niet als uitgangspunt voor parkeerberekeningen worden genomen.

- *De bestaande parkeernormen kennen al een bandbreedte naar stedelijkheid van een gemeente, en daarbinnen naar ligging van een concreet gebied (binnenstedelijk, schil, rest): hoe stedelijker de gemeente, en hoe meer binnen stedelijk een gebied daarbinnen, hoe lager de parkeernorm. Verder geeft de Parkeervisie al aan dat parkeernormen niet bindend zijn. Er is eerder sprake van parkeerkencijfers, die met genoemde bandbreedtes worden vertaald in parkeernormen. Bij een concreet bouwplan worden deze vertaald in een parkeerbehoefte, en die weer in een parkeereis. Dit proces bevat de nodige afwegingsmomenten en keuzemogelijkheden.*
- *Bij parkeerberekeningen wordt reeds rekening gehouden met parkeersituaties op verschillende momenten. Er wordt niet alleen naar de pieksituatie gekeken.*

### **3.2 Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen**

Er dienen op korte termijn autoparkeerplaatsen te worden opgeofferd t.b.v. fietsparkeren op strategische locaties.

- *Dit is een creatief idee, maar dit zou helaas geen noemenswaardige invloed op de fietsparkeeroverlast hebben. Ten eerste zijn de aantallen fietsen in het*



*centrum hiervoor te groot. Ten tweede speelt de grootste fietsparkeerbehoefte niet op locaties met (veel) autoparkeerplaatsen.*

Met het langparkeren van fietsen in stallingen en kortparkeren in klemmen wordt niet de totale fietsparkeerbehoefte geregeld. De fiets kan namelijk ook een functie als "boodschappenmandje" hebben. Met het invoeren van een beperkte parkeerduur tot 15 minuten in plaats van een verbod m.b.t. fietsparkeren in winkelstraten kan hierin worden voorzien.

- *Dit is vanuit gebruiksvriendelijkheid gezien een begrijpelijke suggestie. Helaas zou dit de handhaafbaarheid van het fietsbeleid ernstig bemoeilijken.*

In de Parkeervisie moet staan dat Fietsparkeren gratis is. "Vooralsnog gratis" moet geschrappt worden. Dit moet ook voor bijzondere fietsen zoals bakfietsen gelden.

- *Dit wordt onderschreven voor openbare stallingen. M.b.t. bakfietsen is betaling meer te verdedigen. Het ruimtebeslag van een bakfiets is immers een factor 3 a 4 groter dan dat van een reguliere fiets. In de (uitwerking van) de Nota Fietsparkeren kan hier meer aandacht aan besteed worden.*

Uitbreiding van fietsenrekken op straat in woonbuurten is niet wenselijk, omdat dit extra parkeerplaatsen kost.

- *De Nota Fietsparkeren zal o.a. aan dit probleem aandacht besteden. Binnen deze gebieden hebben buurtstallingen de voorkeur. In ieder geval blijft dit een afweging tussen het belang van fietsparkeren t.o.v. autoparkeren die per situatie gemaakt moet worden.*

In straten zonder voortuinen (en achterom) zijn nieuwe buurtstallingen extra belangrijk.

- *Dit is een logisch verband dat bij de Nota Fietsparkeren zal worden betrokken.*

De openingstijden van openbare fietsstallingen moeten ruim genoeg zijn, zodat deze geen belemmering vormen voor het gebruik ervan.

- *Deze openingstijden worden per locatie bepaald op basis van een omgevingsanalyse waarin de behoefte van bewoners, bezoekers, reizigers en werknemers / werkgevers in kaart wordt gebracht.*

Betaling voor openbare fietsstallingen is bespreekbaar, mits dit gepaard gaat met beter toezicht en handhaving.

- *Het uitgangspunt op dit moment is dat openbare fietsenstallingen gratis zijn. Voor buurtstallingen moet een abonnementstarief betaald worden.*

Naast de binnenstad vraagt ook de Generaal Cronjéstraat om aandacht op het gebied van fietsparkeren.

- *In de Nota Fietsparkeren worden de Frans Halsbuurt en de Transvaalbuurt als probleemgebied aangemerkt. Hiermee wordt de situatie in de Generaal Cronjéstraat dus ook betrokken in deze nota.*

Restrictieve maatregelen zijn alleen zinnig als deze gecombineerd worden met extra fietsstallingsruimte aan het begin en/of einde van winkelstraten.

- *Deze stelling wordt onderschreven. Zie verder gebundelde reactie.*

Stalling van bakfietsen zou eventueel in een gedeelte van parkeergarage De Kamp kunnen worden opgelost.

- *Deze suggestie zal in het kader van de Nota Fietsparkeren nader worden onderzocht.*

Handhaving op fietsparkeren op zichzelf zal de fietsoverlast niet oplossen, maar verplaatsen naar de randen van het centrum.

- *Deze constatering wordt onderschreven. Handhaving dient in combinatie met aantrekkelijke fietsvoorzieningen te worden toegepast.*

Bakfietsen dienen niet benadeeld te worden, omdat zij een goed alternatief zijn voor de auto.

- *Er is geen sprake van het benadelen van bakfietsen, wel moeten t.o.v. fietsen met een regulier ruimtebeslag consequente afwegingen worden gemaakt. Een nadere uitwerking hiervan zal onderdeel zijn van de Nota Fietsparkeren.*

Het betalen voor fietsenstallingen vermindert het gebruik ervan.

- *Dit wordt door onze ervaring niet onderschreven. Uit enquêteonderzoek blijkt dat gebruiksvriendelijkheid een sterkere factor is bij het stallen van fietsen.*

Streng fietsparkeerbeleid gaat ten koste van de flexibiliteit / aantrekkelijkheid van de fiets.

- *Dit spanningsveld wordt onderkend. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij het opstellen van de Nota Fietsparkeren.*

### **3.3 Zakelijke en klantvriendelijke verhouding met de afnemers van producten rond parkeren**

In de nota moet duidelijker worden opgenomen dat de Haarlemse binnenstad gastvrij moet zijn voor bezoekers. Het beleid dient niet alleen in het belang van bewoners en gemeente te zijn, maar ook in het belang van de economie van de binnenstad van Haarlem. Parkeergarages dienen primair door bezoekers te worden gebruikt tegen een concurrerend tarief. Alleen in de daluren kunnen bewoners / ondernemers hiervan gebruik maken. Bezoekers moeten voor een deel op straat kunnen blijven parkeren tegen een relatief hoog tarief.

- *In de Parkeervisie is opgenomen dat parkeerbeleid te maken heeft met verdeling van schaarste. Het raakt 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. Het voorgestelde beleid t.o.v. bezoekers is grote mate in lijn met de Parkeervisie.*

Er wordt teveel gefocust op de binnenstad van Haarlem.

- *Als gevolg van het grote aantal doelgroepen dat van de parkeerruimte in het centrum gebruik maakt is het logisch dat de binnenstad een centrale rol speelt in de Parkeervisie. Dat betekent echter niet dat dit ten koste gaat van de aandacht voor de parkeersituatie in de schil. Voor een goed functionerend, leefbare en duurzame stad is de parkeersituatie in de omliggende wijken evenzeer essentieel als de situatie in de binnenstad. Met de toevoeging van de beleidslijn Modernisering Straatparkeren wordt een brede focus gewaarborgd.*

### **3.4 Bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat)**

Parallel aan het vergunningenregime t.b.v. bewoners is de mogelijkheid van het inleveren van vignetten in ruil voor deelautovouchers wenselijk.

- *Deze suggestie kan in breder opzicht als stimuleringsmaatregel worden ingezet en zal overwogen worden bij de nadere uitwerking van de Parkeervisie.*

Betaald parkeren op zondagen is nadelig voor bewoners, tenzij dit gecombineerd wordt met gereduceerde parkeertarieven voor bezoek aan bewoners.

- *Tot het invoeren van betaald straatparkeren op zondagen zal pas worden overgegaan als er een regeling voor privébezoek aan bewoners van de binnenstad is getroffen. De vorm van deze regeling valt onder nadere uitwerking van de Parkeervisie.*

De Raaksgarage kan tijdens daluren beschikbaar worden gesteld aan bewoners met een parkeervignet.

- *Dit is één van de suggesties die bij het nader uitwerken van de parkeerregulering in de binnenstad en/of het beter benutten van de parkeergarages bekeken zal worden. Daarbij ligt overigens een dergelijke maatregel voor Raaks en Appelaar minder voor de hand dan voor garages met een lagere bezetting.*

In de nota staat dat wachtlijsten voor vignetten pas overwogen worden als blijkt dat de parkeerdruk niet op andere manieren verlaagd kan worden. Dit is niet verstandig. Met wachtlijsten kan de toename van parkeerdruk voor bewoners gestopt worden. Na eventuele invoering van een parkeerregime t.b.v. bewoners zou deze wachtlijst weer kunnen vervallen.

- *Het invoeren van wachtlijsten voor het verkrijgen van een parkeervergunning wordt bewust als laatste maatregel beschreven. Het is namelijk niet bevorderlijk voor flexibel gebruik van de parkeerruimte. Met goede tariefsdifferentiatie kunnen vergelijkbare effecten worden gecreëerd, zonder dat de flexibiliteit van het parkeerareaal hieronder lijdt. Ontwikkelingen op technologisch gebied kunnen hier een aanvullende rol bij spelen.*

De (parkeer)ruimte die een lagere parkeerdruk op straat zou vrijmaken kan o.a. voor fietsparkeren worden ingezet.

- *Op het moment dat er sprake is van dit gunstige scenario kan vrijgekomen ruimte inderdaad voor andere doeleinden worden gebruikt, waarvan fietsparkeren een voorbeeld is. Eerst moeten de inspanningen echter gericht worden op het bereiken van deze situatie.*

Een bezoekersregeling kan in de vorm van, door bewoners aan te schaffen, uitrijkaarten of een chipkaart worden ingevoerd (tegen gereduceerd tarief).

- *Een bezoekersregeling kan vele vormen hebben. Tot nu toe geldt er voor privébezoek hetzelfde parkeertarief als voor bezoek van de binnenstad in het algemeen. Andere oplossingen zijn te overwegen in het kader van nadere uitwerking van de parkeersituatie. Uitrijkaarten t.b.v. privébezoek zijn één van de suggesties die hierbij betrokken zullen worden.*

### **3.5 In de binnenstad minder straatparkeren, garages beter benutten**

Dit dient niet alleen in de binnenstad te worden toegepast. De Cronjéstraat kan in dit kader volledig autovrij gemaakt worden, door ook 's nachts geen autoverkeer meer toe te laten.

- *De autoluwe situatie in de Cronjéstraat heeft zeker raakvlakken met de Parkeervisie. De specifieke toegangsregeling valt echter buiten deze visie op hoofdlijnen. Dit is een aspect dat in overleg met de lokale betrokken wordt uitgewerkt.*

Het tijdsvenster van het nachttarief van de garages dient niet verkort te worden, omdat dit aantrekkelijk is voor (avond)bezoekers van Haarlem.

- *De tarieven in garages worden gebaseerd op de parkeerbehoefte, zowel qua aantallen parkeerders als qua tijdsperiode. Het korter laten gelden van het nachttarief sluit voor de betreffende garages aan op de parkeerbehoefte van de doelgroep. Dit is één van de maatregelen waarmee de garages beter benut kunnen worden.*

De parkeertarieven moeten zo flexibel mogelijk worden ingezet om het gebruik van de parkeerruimte te beïnvloeden.

- *Dit is geheel conform de beleidslijnen in de Parkeervisie. Temeer nu Moderniseren Straatparkeren als aparte beleidslijn wordt opgenomen.*

De Stationsgarage dient beter bereikbaar te worden gemaakt door de Jansweg weer voor autoverkeer open te stellen.

- *Dit voorstel valt grotendeels buiten de scope van de Parkeervisie, omdat dit meer raakvlakken heeft met bereikbaarheid en verkeerscirculatie. In het kader van dit rapport worden hier geen uitspraken over gedaan.*

Het voorgestelde onderzoek naar een parkeergarage aan de oostzijde van de binnenstad betekent een onnodige herhaling van eerdere onderzoeken. Er kan beter worden ingezet op het optimaal benutten van de huidige parkeergarages.

- *Volgens de Parkeervisie wordt op beide punten ingezet. Het gebruik van de parkeergarages wordt zo ver mogelijk geoptimaliseerd. Tevens wordt het eerder genoemde onderzoek naar een parkeergarage in Haarlem-Oost uitgevoerd.*

De verkeerscirculatie rond het centrum en de routing naar de parkeergarages dient geoptimaliseerd te worden (o.a. door betere bewegwijzering). De centrumring dient beter herkenbaar te zijn.

- *Met het nieuwe PRIS (Parkeer Route Informatie Systeem) is reeds een behoorlijke verbetering van de verwijzingen naar de parkeerfaciliteiten in Haarlem bereikt. Uiteraard kan het altijd beter. In overleg met lokaal belanghebbenden en in relatie met landelijke ontwikkelingen blijft dit een structureel aandachtspunt in het kader van optimaal gebruik van parkeerruimte en efficiënte verkeerscirculatie.*

De parkeergarage Cronjé vraagt om specifiek beleid t.o.v. de andere parkeergarages.

- *Dit is conform de beleidslijnen in de Parkeervisie.*

### **3.6 Afvangen autoverkeer aan de rand van de stad: P&R, transferium**

Hiermee kan voorkomen worden dat er in de toekomst nieuwe parkeergarages in / rond de binnenstad nodig zijn.

- *Ervaringen elders in het land laten tot nu toe zien dat het opzetten van P&R / transferia veel blijvende (financiële) inspanningen vereisen, voordat een substantiële invloed op de verkeerscirculatie zichtbaar is. Of hiermee in werkelijkheid de noodzaak tot nieuwe parkeergarages in de toekomst kan verminderen, is op dit moment niet met zekerheid te bepalen. In ieder geval zou*

*hiermee een bijdrage kunnen worden geleverd aan het verlagen van de parkeerdruk en hoeveelheid zoekverkeer in het centrum.*

De parkeergarage Cronjé is een potentiële P&R locatie als de busvoorzieningen in Haarlem Noord worden verbeterd.

- *Deze suggestie zal t.z.t. betrokken worden bij de uitwerking van het beter benutten van de parkeergarages en P&R / transferia. Hierbij wordt opgemerkt dat de Provincie uiteindelijk bepalend is op het gebied van OV.*

De Stationsgarage kan nadrukkelijker als P&R locatie worden geprofileerd, o.a. met specifieke tarieven.

- *Dit voorstel past in het beleid m.b.t. het beter benutten van de parkeergarages en zal bij de nadere uitwerking hiervan betrokken worden.*

Op piekmomenten is een transferium in de Waarderpolder wenselijk, met name op zaterdag.

- *Het is logisch om bij het opzetten van een transferium te beginnen met de meest kansrijke doelgroep / tijdsperiode. Dit is een groot project waarvoor een gedegen voorbereiding nodig is. In het kader van de uitwerking van de Parkeervisie zal dit nader onderzocht worden.*

Alternatieve parkeeroplossingen (b.v. P&R) kunnen een bijdrage leveren aan de parkeersituatie. Het effect van investeren in hoogwaardige centrale parkeervoorzieningen is echter veel groter. Op termijn zouden tevens oude garages vernieuwd moeten worden.

- *Op korte termijn lijkt dit het geval te zijn. P&R en gebouwde parkeervoorzieningen vragen echter beide forse investeringen. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke (combinatie van) oplossingen het meest kansrijk is.*

De beschrijving van P&R en Transferium leidt tot verwarring.

- *Theoretisch gezien zijn er verschillen tussen deze begrippen qua aard, omvang en ligging. In de praktijk worden deze op landelijk niveau door elkaar gebruikt. In de Parkeervisie wordt erkend dat er een verschil is, maar dit is pas relevant nadat uit een verkenning is gebleken dat een voorziening aan de rand van de stad kansrijk is.*

Gratis OV voor automobilisten is alleen acceptabel als dit uit parkeergelden wordt betaald.

- *Het gesuggereerde verband is interessant, maar dit is een politieke afweging die van vele factoren afhankelijk is en niet per definitie van tevoren bepaald kan worden. De onvermijdelijke exploitatiekosten van extra OV zijn overigens een belangrijke factor bij een keus om wel of niet over te gaan tot realisatie van een transferium of een P&R.*

### **3.7 Autoluw gebied groter (en luwer)**

Het vergroten van het autoluwe gebied is op korte termijn gewenst.

- *Dit is conform de beleidslijnen in de Parkeervisie. De specifieke uitwerking vraagt echter eerst nader onderzoek. De prioritering hiervan zal in het uitwerkingsplan bepaald worden.*

Twee punten m.b.t. het autoluwe gebied. De Rode Loper dient autoluw te worden gemaakt, conform het Definitieve Ontwerp. De Barrevoetestraat is niet aantrekkelijk voor

langzaam verkeer. Door het opheffen van parkeerplaatsen en herinrichten van de straat kan dit opgelost worden. Hiermee kan deze straat worden toegevoegd aan het autoluwe gebied.

- *Er wordt ingezet op het bezien van mogelijkheden tot uitbreiden autoluwe gebied en geleidelijke vermindering plekken op straat, te beginnen in Vijfhoek/Raaks/Doelen en Kamp/Heiliglanden. Hierbij zullen eventuele verdere stappen in overleg met de betreffende belanghebbenden bepaald moeten worden.*

De bedrijven in het centrum dienen niet in hun bedrijfsvoering belemmerd te worden als gevolg van een autoluwe binnenstad. Het uitbreiden van het autoluwe gebied mag niet ten koste gaan van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van horeca, bedrijfsleven, musea's, markten, etc.

- *Dit is conform de beleidslijnen in de Parkeervisie. Eén van de hoofddoelen is immers dat "de binnenstad vitaal, aantrekkelijk en bereikbaar blijft".*

### **3.8 Slimme, duurzame bevoorrading van het kernwinkelgebied**

De omvang en gewicht van het bevoorradend verkeer dient beperkt te worden.

- *Dit kan niet op zichzelf als maatregel worden ingevoerd, maar kan wel een van de positieve effecten zijn van betere stedelijke distributie. Dit kan één van de uitwerkingen zijn in het kader van slimme, duurzame bevoorrading.*

M.b.t. de plannen voor bevoorrading is nadere afstemming met de transportorganisaties en ondernemers nodig.

- *Dat klopt, zonder betrokkenheid van deze partijen kunnen er geen substantiële verbeteringen op dit gebied bereikt worden.*

De voorgestelde overslagmogelijkheid voor goederen kan de kosten, kans op schade en vertragingen verhogen.

- *De genoemde risico's blijken niet uit ervaringen elders in het land. Uiteraard is het waarborgen van de kwaliteit van de service en de veiligheid van de betreffende goederen een belangrijk aandachtspunt bij een overslaglocatie.*

### **3.9 Uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is**

Het minimale draagvlak voor invoering van parkeerregulering dient verhoogd te worden van 50% naar 75%.

- *Op dit moment wordt in de Haarlemse parkeersituatie geen aanleiding gezien tot een dergelijke wijziging.*

Bij de invoering van parkeerregulering dient instemming van de betreffende wijkraad als voorwaarde toegevoegd te worden.

- *Met het invoeren van parkeerregulering zijn het de bewoners van de betreffende straten die direct belanghebbend zijn. Om die reden is de uitslag van de bewonersenquête bepalend bij het wel / niet invoeren van parkeerregulering. In veel gevallen zullen niet alle leden van een wijkraad wonen in de straten waar parkeerregulering overwogen wordt. Dit is de reden dat wijkraden niet in de procedure voor het invoeren van parkeerregulering zijn opgenomen.*

De urgentie van het onderzoek naar het omzetten van het fiscaal parkeren in Welgelegen naar belanghebbendenparkeren is toegenomen als gevolg van recente ontwikkelingen. Dit is aanleiding voor hoge prioriteit qua uitvoering.

- *De wens m.b.t. het veranderen van het parkeerregime rond Welgelegen is bekend. In het kader van het Moderniseren Straatparkeren ligt het echter niet voor de hand het aantal belanghebbendengebieden uit te breiden. Er zal eerder worden ingezet op slim sturen met het prijsmechanisme om de schaarse ruimte zo goed mogelijk over de verschillende soorten gebruikers te verdelen.*

Het aantal vignetten dient beperkt te worden om de parkeerdruk te verlagen en onveilig parkeren te verminderen. Hierbij dient specifiek beleid te worden gemaakt m.b.t. bedrijven.

- *Het beperken van het aantal wordt bewust niet als eerste maatregel t.b.v. het verlagen van de parkeerdruk beschouwd. Het is namelijk niet bevorderlijk voor flexibel gebruik van de parkeerruimte. Met goede tariefsdifferentiatie kunnen vergelijkbare effecten worden gecreëerd, zonder dat de flexibiliteit van het parkeerareaal hieronder lijdt. Ontwikkelingen op technologisch gebied kunnen hier een aanvullende rol bij spelen.*

Parkeren dient beperkt te worden tot de parkeervakken t.b.v. de verkeersveiligheid.

- *Voor straten met formeel vormgegeven parkeervakken is dit toepasbaar. In bestaande woonbuurten wordt echter ook vaak half op het trottoir geparkeerd. In deze veel voorkomende situatie is het wettelijk correct aanduiden van de parkeerruimte veel minder eenvoudig.*

Het parkeren bij voorzieningen met een sociaal / maatschappelijke functie (b.v. huisartsenpraktijk) dient beter gefaciliteerd te worden.

- *Dit vraagt een politieke afweging die in het kader van de nadere uitwerking van het doelgroepenbeleid op het gebied van parkeren gemaakt zal moeten worden.*

Het parkeren van personen met een sociaal / maatschappelijke functie (b.v. huisartsen) dient beter gefaciliteerd te worden.

- *Dit vraagt een politieke afweging die in het kader van de nadere uitwerking van het doelgroepenbeleid op het gebied van parkeren gemaakt zal moeten worden.*

Bij het vaststellen van de tarieven voor vignetten moeten o.a. de (neven)effecten van andere maatregelen betrokken worden. Kernpunt is welke waarde de vergunning heeft voor de bewoners.

- *Een parkeervergunning betekent dat men in een gebied mag parkeren waar vergunninghoudersparkeren van kracht is. Er kan echter geen plaatsgarantie worden geboden op basis van de huidige regelgeving. In hoeverre dit in de toekomst verandert, is o.a. afhankelijk van politieke overwegingen. In essentie betreft parkeren nog steeds het plaatsen van privébezit op de openbare weg, die immers van iedereen is.*

Het feit dat bewoners parkeerproblemen signaleren kan beter benut worden t.b.v. handhaving. Hiervoor is de herinvoering van een zichtbaar vignet in de auto nodig.

- *De signalering van problemen door bewoners draagt inderdaad o.a. bij aan effectievere handhaving. Het herinvoeren van een zichtbaar vignet zou voor het digitaliseren van parkeersysteem echter een achteruitgang betekenen, hetgeen dit niet haalbaar / wenselijk maakt.*

Het tijdsvenster van belanghebbendenparkeren dient van 21 uur naar 23 uur verlengd te worden om gebiedsvreemd verkeer te weren.

- *Dit is één van de aspecten die bij de nadere uitwerking van de parkeerregulering bekeken zal worden. Hierbij zal o.a. de beschikbare handhavingcapaciteit in de overwegingen betrokken worden.*

Bedrijfsbusjes dienen uit woonwijken geweerd te worden.

- *Voor zover de regelgeving dit toelaat gebeurt dit nu reeds. Verdere verbetering zal door stimulering van alternatieve parkeeroplossingen voor bedrijfsvoertuigen moeten worden bereikt. Hiervoor is eerst nader onderzoek m.b.t. de mogelijkheden op dit gebied nodig.*

Er moet bij parkeerregulering voldoende rekening worden gehouden met bezoek / klanten van ondernemers.

- *Volgens het huidige beleid wordt in de parkeerbehoefte voor klanten / bezoek van ondernemers voorzien met het aanwijzen van betaald parkeerplaatsen. Bij eventuele wijzigingen van de parkeerregulering is dit één van de aspecten die bij de nadere uitwerking van betrokken zal worden.*

Voor deelauto's, elektrische auto's etc. dienen geen gereduceerde parkeertarieven te worden gehanteerd. Deze categorie wordt reeds voldoende op andere manieren bevoordeeld.

- *Milieuvriendelijke duurzame vervoersoplossing moeten zoveel mogelijk worden gestimuleerd om de kans zo groot mogelijk te maken dat hier mee een structurele verbetering wordt bereikt. De mogelijkheden bin het beleidsveld parkeren zijn hier een onderdeel van.*

### **3.10 Optimale rol van het parkeren in de vervoerketen**

In de Parkeervisie wordt onvoldoende aandacht besteed aan fietsparkeren bij treinstations.

- *De combinatie van fiets en openbaar vervoer wordt op allerlei manieren gestimuleerd. Het feit dat de één van de grootste ondergrondse fietsenstallingen in Nederland bij het station is aangelegd is hier een duidelijk voorbeeld van.*

In de Parkeervisie wordt teveel aandacht besteed aan de financiële aspecten van parkeren.

- *In deze tijd van krapte is het belang van financiën nu eenmaal extra groot. T.b.v. de (politieke) haalbaarheid is het meewegen van financiële aspecten in de Parkeervisie onvermijdelijk. Het blijft echter zo dat financiën geen doel zijn maar één van de middelen binnen het beleidsveld parkeren. Zonder financiële component zou het plan echter geen / nauwelijks realiteitswaarde hebben.*





## 4. Aanpassingen Parkeervisie

Hieronder wordt op hoofdlijnen beschreven welke wijzigingen op basis van de inspraak in de Parkeervisie zijn aangebracht. Eerst worden de aanpassingen per thema behandeld.

### Nader beleid rond parkeren en bouwen

- Als een bouwplan parkeeroverlast dreigt te veroorzaken, kan op het betreffende areaal en waar nodig in de omgeving gereguleerd parkeren worden ingevoerd.
- Waar dat in het belang van een goede oplossing is, zal daarbij niet per definitie alleen naar het betreffende bouwplan worden gekeken, maar is een meer gebiedsgewijze aanpak mogelijk.
- Bij het maken van onderscheid tussen grote en kleine bouwplannen zal de grens hiertussen nader onderzocht worden. Het is mogelijk dat het instellen van een bandbreedte beter aansluit op de werkelijke situatie en de juridische mogelijkheden.

### Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen

- Eind 2012 wordt een concept-Nota Fietsparkeren in participatie gebracht.
- De realisatie van een ondergrondse fietsstalling in de Botermarkt of een gelijkwaardige voorziening in de nabijheid hiervan wordt naar de lange termijn verschoven. Dit geldt ook voor het inlopen van het tekort aan buurtstallingen. De stallingtarieven mogen daartoe omhoog.

### Bewoners vóór bezoekers (in binnenstad buiten het kernwinkelgebied, en op straat)

- In de binnenstad wordt op zondag betaald parkeren op straat ingevoerd nadat er voor bezoekers van bewoners een bevredigende regeling is.
- Wachtlijsten voor vignetten pas overwogen als andere maatregelen om parkeerdruk op straat te verminderen aantoonbaar niet werken

### Autoluw gebied groter (en luwer) en, samenhangend daarmee:

- Bezien van mogelijkheden tot uitbreiden autoluw gebied en geleidelijke vermindering plekken op straat, te beginnen in Vijfhoek/Raaks/Doelen en Kamp/Heiliglanden. Hierbij zullen eventuele verdere stappen in overleg met de betreffende belanghebbenden bepaald moeten worden.
- Op Gedempte Oude Gracht een experiment met "super-parkeerplaatsen" tegen aanzienlijk hoger tarief dan gebruikelijk.

### Uitbreiding van het gebied waar het parkeren gereguleerd is

- Deze beleidslijn wordt gewijzigd in "modernisering van het gereguleerde straatparkeren". Hierbij gaat het uitdrukkelijk niet om uitbreiding van het gereguleerde areaal, maar om modernisering van het straatparkeren binnen het nu al gereguleerde gebied. Deze modernisering bestaat uit een onlosmakelijke samenhang tussen fiscalisering, digitalisering en sturing op het prijsmechanisme.

### Grenzen stellen aan de omvang van het parkeerareaal op straat in de binnenstad

- Het parkeerregiem van dit areaal, en dat van het overige gebied waar het parkeren nu gereguleerd is, tegen het licht houden.
- In de schil in het kader van modernisering straatparkeren daar waar al gereguleerd parkeren bestaat, verkenning van de mogelijkheden een fiscaal

parkeerregiem in te voeren. Daarbij via de tariefstelling ervoor zorgen dat binnenstadsbezoekers de gebieden rond de binnenstad niet gebruiken voor langparkeren.

- In de schil ervoor zorgen dat bij nieuw- of verbouwplannen geen extra parkeerdruk in de aangrenzende openbare ruimte ontstaat.
- Voor de lange termijn denken wij aan centrale parkeergarages, gekoppeld aan de toekomstige ringstructuur voor de auto, waardoor in de openbare ruimte een kwaliteitssprong mogelijk is.

## Bijlage: Lijst insprekers Parkeervisie

Naast de reacties van onderstaande organisaties is een groot aantal individuele inspraakreacties ontvangen. Deze hoeveelheid insprekers is te groot om in dit rapport op te nemen.

- Fietsersbond afdeling Haarlem
- Huisartsen Coöperatie Zuid-Kennemerland
- Wijkraad Garenkokerskwartier
- Wijkraad Bosch en Vaart
- Wijkraad Welgelegen
- Wijkraad Indischebuurt Noord
- Wijkraden Schalkwijk
- Wijkraad Europawijk
- Wijkraad Koninginnebuurt
- Gezamenlijke Wijkraden Oost
- Wijkraad Ramplaankwartier
- Wijkraad Vijfhoek/Raak/Doelen
- Wijkraad Binnenstad
- Wijkraad Heiliglanden-De kamp
- Wijkraad Delftwijk/Waterbuurt
- Wijkraad De Krim
- Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt
- Wijkraad Sinnevelt
- Dorpsraad Spaarndam
- Wijkraad Sterrenbuurt
- Wijkraad Vondelkwartier
- Wijkraad Frans Halsbuurt
- Wijkraad Kleverparkbuurt
- Wijkraad Schoten Haarlem
- Winkeliersvereniging Marsmanplein
- Wijkraad NAB
- Wijkraad OAB
- Wijkraad Slachthuisbuurt
- Wijkraad Parkwijk / Zuiderpolder
- Wijkraad Scheepsmakersdijk e.o.
- Wijkraad Burgwal
- Wijkraad Boerhaavewijk
- Wijkraad Meerwijk
- Wijkraad Molenwijk
- Werkgroep verkeer Schalkwijk
- Winkelhart Schalkwijk
- KG locatie Zuid
- Boerhaavebad
- Hotel Haarlem-Zuid
- RWS, Dienst NH
- Stichting Sint Jacob
- Fluor Eastern Services B.V.
- Wijkraad Garenkokerskwartier
- Buurtvereniging Spoorwegkwartier
- Wijkraad Leidsebuurt

- Wijkraad Zuid-West
- Wijkraad Ramplaankwartier
- Wijkraad Oosterduin
- Wijkraad Koninginnebuurt
- Wijkraad Bosch & Vaart
- Wijkraad Welgelegen
- Wijkraad Rozenpriël
- Wijkraad Zuiderhout/Vredenhof
- VVE Mariastichting
- Patronaat
- Teylermuseum
- Platform Haarlem Groener
- Vereniging Spoorwegkwartier
- Centrum Management Groep Haarlem
- Pré Wonen
- Ymere
- Elan Wonen
- Kamer van Koophandel
- Milieudefensie
- Connexion
- ANBO afdeling Haarlem – Bloemendaal
- City Haarlem
- Winkeliersvereniging Cronjé
- MKB Haarlem
- Federatie Haarlemse Koren



