



# Collegebesluit

**Onderwerp: Maatregelen Moderniseren Parkeren**  
**BBV nr: 2016/214277**

## 1. Inleiding

Parkeren raakt iedereen in de stad. Naast het gegeven dat een auto bijdraagt aan een gevoel van vrijheid, speelt de auto ook een belangrijke rol in het kader van de mobiliteit. Tegelijkertijd constateren ook belanghebbenden in de stad dat de parkeerdruk op veel plekken hoog is. Gezocht moet worden naar maatregelen die bijdragen aan een prettige en leefbare stad voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers. Hiermee wordt ook de aansluiting weer gevonden met steden die voorlopen op Haarlem als het gaat om het verbeteren en moderniseren van parkeren. De Parkeervisie uit 2013 geeft al een duidelijke richting. Het moderniseren van parkeren is één van de beleidslijnen uit de Parkeervisie. Naast een goede bereikbaarheid en een betere parkeersituatie, staat daarin ook het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid centraal. In het coalitieprogramma is verder opgenomen, dat door digitalisering en fiscalisering een grote besparing wordt gerealiseerd.

Het besluit om betaald parkeren (fiscaliseren) in zone C (gebied direct om de binnenstad) in te voeren is in het voorjaar van 2015 aangehouden. Deze maatregel bleek niet los gezien te kunnen worden van een aantal overige parkeer- en moderniseringsmaatregelen. In augustus 2015 is het Plan van Aanpak Moderniseren Parkeren vastgesteld, waarin het proces is beschreven om het gereguleerd straat parkeren en het parkeren in de garages te verbeteren. Daarnaast is aangegeven dat bewoners, ondernemers en instanties in de stad nadrukkelijk betrokken moeten worden in dit proces.

De uitwerking van het bovengenoemd proces heeft geleid tot 22 maatregelen, verschillende opties binnen deze maatregelen en een drietal mogelijke pakketten, welke in maart 2016 zijn gepresenteerd. Inmiddels is een keuze gemaakt uit de verschillende mogelijkheden hetgeen resulteert in de nu voorliggende 15 parkeermaatregelen en 4 maatregelen ter verbetering van de parkeerdienstverlening (bijlage 1).

Met de uitwerking van de maatregelen Moderniseren Parkeren is beoogd een goede balans te vinden tussen de wensen en ideeën vanuit de stad, de doelstellingen uit de Parkeervisie en het coalitieprogramma en de verbetering van de exploitatie. Maar ook een eerlijke verdeling van de lusten en de lasten op het gebied van parkeren is als belangrijk uitgangspunt gehanteerd.

## 2. Besluitpunten college

1. Het college besluit de volgende 19 maatregelen Moderniseren Parkeren vrij te geven voor inspraak nadat het voorstel in de commissie Beheer is besproken:
  - Digitalisering parkeerproducten
  - Innovatieve producten ontwikkelen
  - Vereenvoudigen vergunningen aanbod en uitgiftecriteria
  - Verbeteren bebording en markering
  - Aanpassing bezoekersregeling
  - Tariefsverhoging tweede vergunning
  - Afschaffen derde vergunning
  - Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning

- Bewoners naar de parkeergarage
  - Betaald parkeren op zondag
  - Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 uur en op zondag
  - Voorkomen parkeeroverlast
  - Parkeren op eigen terrein
  - Uitbreiding gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken
  - Aanpassen parkeertarieven
  - Aanleggen P+R terreinen
  - Invoeren betaald parkeren belanghebbenden gebied
  - Wachtlijsten invoeren
  - Tariefsverlaging eerste vergunning
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties;
  3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit;

### **3. Beoogd resultaat**

De nu voorliggende maatregelen moeten leiden tot een verbetering van de parkeersituatie en dragen bij aan het vergroten van de leefbaarheid in de stad. Daarnaast wordt de exploitatie van parkeren met 1 miljoen euro verbeterd, wat invulling geeft aan de taakstelling voor parkeren (bijlage 2).

### **4. Argumenten**

#### ***Het besluit past in het ingezette beleid***

Het besluit past in het beleid van de Programmabegroting 2015-2019, zoals geformuleerd in beleidsveld 5.2: het terugdringen van parkeeroverlast in woonwijken en het overzichtelijk, klantvriendelijk en kosteneffectief aanbieden van parkeervoorzieningen.

Het verbeteren van de dienstverlening en het besparen van kosten kan door:

- Digitalisering van de parkeersystemen, vergunningen uitgifte en parkeerhandhaving;
- Het vereenvoudigen van het vergunningenaanbod;
- Het online kunnen aanvragen van alle parkeerproducten;
- Het aanpassen en vereenvoudigen van de bebording op straat.

Ook parkeerregelingen op straat kunnen beter worden gecommuniceerd via smartphone of computer. Innovatie is hierbij het sleutelwoord.

#### ***De maatregelen sluiten aan bij de wensen uit de stad***

In het document "Samenwerken aan een nieuw parkeerplan" is weergegeven hoe de gesprekken met de stad hebben plaatsgevonden en wat hiervan de uitkomsten zijn geweest (bijlage 3). Uit de participatie is duidelijk naar voren gekomen dat er verschillende, vaak tegenstrijdige, ideeën leven. Waar de ene bewoner veel waarde hecht aan een aantrekkelijke leefomgeving met minder auto's op straat, heeft de andere bewoner liever extra parkeermogelijkheden in de buurt. Bewoners zijn het er in het algemeen over eens dat bewoners voor bezoekers van de stad gaan. Ondernemers vinden het daarentegen weer belangrijk dat het voor hun bezoekers makkelijk moet zijn om te parkeren tegen een

aantrekkelijk tarief. De ideeën uit de stad hebben aan de basis gestaan bij het formuleren van de maatregelen. Gezocht is naar een goede balans, waarbij getracht is rekening te houden met alle doelgroepen zodat de maatregelen aansluiten bij de wensen uit de stad.

### ***De maatregelen vergroten de leefbaarheid***

Alhoewel uit de gesprekken met de stad duidelijk is geworden dat er veel verschillende belangen leven, zijn er ook gedeelde belangen naar voren gekomen. Het belangrijkste voorbeeld hiervan is het voorkomen van parkeerdruk en parkeeroverlast. Door de volgende 3 maatregelen wordt verwacht dat de parkeerdruk vooral 's avonds en 's nachts daalt. Hierdoor zal de parkeeroverlast worden verminderd:

- het limiteren van de bezoekersregeling ;
- de parkeertijden op rekken tot 23.00 uur;
- het instellen van wachtlijsten.

Ook de volgende maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de leefbaarheid:

- afschaffen van de derde vergunning;
- geen bewonersvergunning en bedrijfsvergunning op 1 adres mogelijk maar een van beiden;
- bewoners de mogelijkheid bieden tegen een zeer aantrekkelijk tarief te parkeren in de parkeergarage;
- inzet van meer (zichtbare) parkeerhandhaving;
- parkeren op eigen terrein beter benutten;
- uitbreiden van het gebied met gereguleerd parkeren;
- mogelijke toekomstige aanleg P+R gelegenheid.

### ***De maatregelen verbeteren de parkeerexploitatie***

De financiële opgave 'meer opbrengsten en kostenreductie parkeren' vanuit het Coalitieprogramma, is opgenomen in de Kadernota 2014 en vervolgens in pakket 11 van de Programmabegroting 2015-2019. De taakstelling van € 1 miljoen die in dat pakket nog 'fiscalisering en digitalisering parkeren' heette kan worden gerealiseerd met de voorgestelde maatregelen. De belangrijkste daarvan zijn:

- Het invoeren van betaald parkeren op zondag;
- De tariefsverhoging van de tweede vergunning;
- Aanpassen van de parkeertarieven;
- Invoeren van betaald parkeren in zone C.

Een verdere digitalisering kan daarentegen weer leiden tot een kostenbesparing waarmee de exploitatie verder verbetert.

Als mocht blijken dat het totaal aan maatregelen tot meer inkomsten leidt dan de vereiste bezuinigingstaakstelling, dan zullen deze gelden worden besteed om de leefbaarheid van de stad verder te verbeteren of bijvoorbeeld voor bereikbaarheidsvoorzieningen.

### ***Financiën***

Het besluit om deze maatregelen vrij te geven voor inspraak heeft nog geen directe financiële gevolgen. Bij het vaststellen van de uiteindelijke maatregelen zullen de verwachte financiële

resultaten daarvan in de begroting worden verwerkt als invulling van de taakstelling.

## **5. Risico's en kanttekeningen**

### ***Vergroten van de leefbaarheid leidt tot beperking van huidige parkeerrechten***

De maatregelen die de leefbaarheid vergroten, hebben als doel om de parkeerdruk en parkeeroverlast te verminderen. Het verminderen van het aantal geparkeerde auto's leidt tot een beperking van de huidige parkeerrechten. Dit geldt met name voor het intrekken van de derde vergunning, het maximaliseren van de bezoekersregeling en het verstrekken van een bewonersvergunning óf een bedrijfsvergunning (maar niet beiden) op een adres.

### ***Verbeteren van de exploitatie leidt tot hogere kosten voor burgers en bedrijven***

De maatregelen en de tarieven vormen een evenwicht tussen het moeten verbeteren van de parkeerexploitatie en het zo min mogelijk belasten van burgers en bedrijven. De nieuwe bezoekersregeling bijvoorbeeld is bij licht tot gemiddeld gebruik goedkoper dan de huidige regeling. Het tarief van de eerste parkeervergunning wordt verlaagd en eigenaren van elektrische auto's krijgen een extra korting op een parkeervergunning. Waar mogelijk wordt de exploitatie verbeterd met maatregelen die burgers en ondernemers niets extra kosten, zoals het invoeren van betaald parkeren in zone C.

Daarentegen leiden de tariefsverhoging van de tweede vergunning, betaald parkeren in de binnenstad op zondag en het aanpassen van de tarieven er toe dat mensen voor bepaalde parkeerrechten meer betalen dan zij nu betalen, of gaan betalen voor iets dat nu nog gratis is.

### ***Exploitatie gebaseerd op prognoses en financiële samenhang maatregelen***

De financiële onderbouwing van de maatregelen zal verder worden verfijnd bij de uitwerking en de invoering van de maatregelen. De uiteindelijke financiële gevolgen van de maatregelen kunnen dan ook nog afwijken van de nu voorliggende concept-berekeningen.

De financiële onderbouwing is daarnaast deels gebaseerd op prognoses. Afwijkingen in de praktijk kunnen dan ook voorkomen. Met ingang van 2016 is gestart met het (intensiever) monitoren van het parkeerbeleid en de financiële effecten daarvan. Na implementatie van de maatregelen, kan uit metingen blijken dat het noodzakelijk is een maatregel bij te stellen of (gedeeltelijk) te herzien.

Er is een grote inhoudelijke samenhang tussen verschillende maatregelen. Zo vereist bijvoorbeeld het invoeren van betaald parkeren op zondag in zone B (centrum) direct ook verdere regulering in zone C om parkeeroverlast (door verdringing uit zone B) te voorkomen. Naast de inhoudelijke samenhang tussen maatregelen is er ook een sterke onderlinge financiële afhankelijkheid tussen de diverse maatregelen. Zo houdt het niet invoeren van een bepaalde maatregel in dat andere maatregelen meer geld op moeten leveren.

### ***Verbeteren van de exploitatie leidt tot meer geparkeerde auto's in woonwijken***

Betaald parkeren is primair een regeling om de parkeerdruk te reguleren. De maatregel invoeren van betaald parkeren in zone C houdt in dat iedereen overdag zonder vergunning tegen betaling mag parkeren in zone C. De inkomsten uit dit betaald parkeren zorgen voor een verbetering van de parkeerexploitatie. Dit houdt echter wel in dat er in woonwijken, waar

nu overdag zonder vergunning (of bezoekersregeling) niet mag worden geparkeerd, meer geparkeerde auto's kunnen staan.

Uit de parkeermetingen blijkt dat vooral in de avonduren, wanneer veel bewoners thuis zijn, de parkeerdruk hoog is in zone C. Overdag is er daarentegen vaak voldoende parkeerruimte beschikbaar. Deze maatregel is er dan ook op gericht om de beschikbare ruimte overdag te benutten en er voor te zorgen dat er 's avonds minder tegen betaling wordt geparkeerd. Met het invoeren van betaald parkeren komen ook overdag de plaatsen, waar in de huidige situatie niet met een vergunning maar alleen tegen betaling mag worden geparkeerd, beschikbaar voor vergunninghouders. De verwachting is dat de maatregel daardoor niet leidt tot een verhoging van de parkeerdruk.

Door te werken met een gedifferentieerd tarief (overdag standaard straattarief en in de avonduren het dubbele tarief) wordt voorkomen dat bijvoorbeeld bezoekers van het centrum er voor kiezen om 's avonds te parkeren in zone C. Het parkeren in de parkeergarages is niet alleen dichterbij de meeste voorzieningen, het is ook duidelijk goedkoper dan parkeren in zone C. In de gebieden waar nu geen parkeerregime geldt, zal het betaald parkeren nu ook niet worden ingevoerd.

#### ***Maatregelen kunnen leiden tot meer tweede vergunningen***

Er staan zo'n 3000 auto's geregistreerd op adressen in zone C, waarvoor geen parkeervergunning is aangevraagd. Het is niet bekend hoe veel auto's hiervan zonder vergunning in zone C geparkeerd staan (bijvoorbeeld door oneigenlijk gebruik van de huidige bezoekersschijf) of hoe veel auto's net buiten het belanghebbende gebied staan geparkeerd.

Met het invoeren van de maatregelen 'aanpassing bezoekersregeling', 'uitbreiden gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken' en 'toepassen wachtlijsten voor vergunningen' vervalt de mogelijkheid voor oneigenlijk gebruik van de bezoekersregeling en ontstaat voor deze autobezitters een risico dat zone C wordt uitgebreid tot het gebied waar nu de auto staat geparkeerd, waarna zij achteraan de wachtlijst komen te staan als zij alsnog een vergunning aanvragen.

Hiermee bestaat dus het risico dat deze groep alsnog een (tweede) parkeervergunning aanvraagt voordat de maatregelen uit dit besluit worden ingevoerd. Dit zal leiden tot een hogere parkeerdruk in zone C (auto's die nu net buiten het gebied staan, komen er binnen te staan) en het heeft consequenties voor de hoogte van de uiteindelijke wachtlijsten. Deze ontwikkeling zal, als deze uitkomt, een positief effect hebben voor de parkeerexploitatie vanwege de extra uitgegeven tweede vergunningen. Dit effect is tijdelijk, omdat uiteindelijk het aantal uitgegeven vergunningen wordt beperkt aan de hand van de in te voeren wachtlijsten.

#### ***Verlagen van de kosten (digitalisering) vraagt om bescherming van de privacy***

Het verbeteren van de parkeerexploitatie door de kosten te verlagen is met name te realiseren door een (verdere) digitalisering. Dit maakt efficiënter handhaven mogelijk, het biedt de mogelijkheid om parkeerproducten digitaal uit te geven en te registreren en het zorgt dat minder parkeerautomaten nodig zijn.

Een aandachtspunt bij digitalisering is de bescherming van de privacy. Dit onderwerp speelt met name een rol bij de invoering van kenteken parkeren, hetgeen vanuit modernisering

wenselijk is. In een aparte nota met betrekking tot het vervangen van de parkeerautomaten wordt stilgestaan bij het privacy aspect. Uitgangspunt is dat de privacy niet in het geding mag komen bij het invoeren van kenteken parkeren.

### ***Parkeertarieven versus de economische impuls van de stad***

In de maatregelen is het verhogen van de parkeertarieven op straat meegenomen. Wat de kosten voor parkeren betekenen voor de economische impuls van een stad, is een zeer actueel thema en daarom als kanttekening meegenomen. De geluiden die op gaan om het parkeren goedkoper te maken om hiermee de economie te stimuleren, hebben voornamelijk betrekking op kleinere dorpen en steden (B- en C-segment). Deskundigen stellen daarentegen dat in zeer aantrekkelijke winkelgebieden zoals Haarlem (A-segment) een hoog parkeertarief noodzakelijk is om te zorgen voor een goede regulering. Juist deze regulering houdt de gebieden bereikbaar, doordat de parkeerplaatsen efficiënter worden benut. Dit houdt in dat er door een hoog tarief meer doorstroming op de parkeerplaatsen plaatsvindt. Met name de beleving en de attractiewaarde van een winkelgebied en niet de parkeertarieven, hebben effect op de omzet van ondernemers. In Haarlem is het parkeerbeleid erop gericht om kort parkeren op straat mogelijk te maken en langer parkeren in de garages te faciliteren. De tarieven in de garages blijven in deze maatregelen ongewijzigd.

### **6. Uitvoering**

Alle betrokkenen zullen, in ieder geval, worden geïnformeerd over de besluitvorming middels een flyer (bijlage 4) die huis aan huis zal worden verspreid in zowel zone C als in het centrum. Daarnaast zullen het proces en de bijbehorende stukken kenbaar worden gemaakt op het online platform en zal gebruik gemaakt worden van social media. Na behandeling in de commissie Beheer op 2 juni 2016 gaan de maatregelen de inspraak in. De inspraaktermijn start op maandag 6 juni en eindigt op zondag 17 juli. De inspraaktermijn valt hiermee in zijn geheel precies voor het zomerreces. De maanden juli, augustus en september zullen vervolgens gebruikt worden om de inspraakreacties te verwerken en de maatregelen, waar nodig, aan te passen. Uiteindelijk worden de maatregelen in november ter vaststelling aan de raad voorgelegd.

### **7. Bijlagen**

Bijlage 1 Negentien maatregelen

Bijlage 2 Financiële onderbouwing

Bijlage 3 Samenwerken aan een nieuw parkeerplan

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester