

MAATREGEL A

Digitalisering

Aanleiding:

In de tijd van internet en smartphone moet het mogelijk zijn parkeerproducten op een moderne manier aan te schaffen. Door het digitaal maken van het parkeerproces kunnen producten eenvoudiger en efficiënter worden. In Haarlem zijn de parkeerproducten bijna allemaal nog conventioneel.

Situatie nu

- Parkeerautomaten ondersteunen geen moderne betaalmogelijkheden
- Handhaving moet nog vaak handmatig omdat er geen gebruik wordt gemaakt van kentekeninvoer
- Niet alle producten zijn via een geautomatiseerd proces online aan te schaffen

Omschrijving maatregel

Door middel van een aantal afzonderlijke projecten wordt de digitalisering verbeterd. Hieronder vindt u een opsomming en beknopte beschrijving van deze projecten.

Vervangen en verdunnen parkeerautomaten

- Huidige automaten zijn verouderd, afgeschreven en veroorzaken soms storingen
- De betaalmogelijkheden voldoen niet aan de huidige stand van de techniek
- Kentekeninvoer en handhaving niet mogelijk

Met dit project worden de automaten van Haarlem vervangen door moderne machines die de bovenstaande tekortkomingen opheffen. Met het gebruik van kentekeninvoer wordt het mogelijk veel minder automaten te plaatsen. Dit levert een forse bezuiniging op. Dit project wordt als een apart voorstel ingediend en is geen onderdeel van het inspraaktraject Moderniseren parkeren.

Aanbesteding vergunningapplicatie

- De huidige applicatie voorziet niet in de benodigde koppelingen met andere systemen
- De applicatie is te verouderd om nog in te investeren
- Nieuwe producten en nieuwe uitgiftecriteria en toetsingsmethoden vragen om een nieuwe oplossing

Met dit project schaft de gemeente een nieuwe applicatie aan die optimaal aansluit bij de moderne oplossingen en kan worden ingepast in de totale structuur van digitaal parkeren. Hierbij moet ook de moderne bezoekersregeling worden ingekocht. Ook dit project heeft zijn eigen traject, los van het Programma Moderniseren Parkeren.

Uitbreiden digitale dienstverlening op de website

Als producten digitaal verkregen moeten kunnen worden, dan dient de website van de gemeente daar ook in te voorzien. Alle wijzigingen in systemen, maar ook de gekozen maatregelen bij de modernisering leiden tot een set van aanpassingen op de website. In dit stadium kan hiervan nog geen totaalbeeld worden gegeven.

Beoogd effect

- Moderne betaalmogelijkheden
- Uitgebreidere digitale dienstverlening
- Efficiëntere handhaving

Verwachte financiële gevolgen

- Verdunning parkeerautomaten € 130.000
- Overige gevolgen P.M.

Voordelen

- Lagere kosten
- Handhaving wordt kwalitatief en kwantiteit beter
- Flexibele dienstverlening (24-7)

Nadelen B

- Minder toegankelijk voor mensen zonder computer of smartphone
- Minder persoonlijk contact

Kanttekening

Er is ondersteuning nodig voor de personen die niet in het bezit zijn van een computer of smartphone.

MAATREGEL B

Innovatieve producten

Aanleiding:

Technologische ontwikkelingen maken innovaties mogelijk die het parkeren beter kunnen faciliteren.

Situatie nu

- Haarlem heeft een traject ingezet van moderniseren van parkeerproducten en parkeerdienstverlening. O.a. zijn de bewoners en bedrijvenvergunningen gedigitaliseerd. De huidige bezoekersvergunning is ook digitaal beschikbaar.

Omschrijving maatregel

Verdere digitalisering maakt de weg vrij voor talloze nieuwe producten, waar meer maatwerk mee kan worden geleverd en de parkeerdienstverlening verder verbeterd. De mogelijkheden zijn groot. We beperken ons hier tot een aantal voorbeelden die op termijn wellicht gerealiseerd kunnen worden.

- Zo kan de automobilist met behulp van een app moeiteloos een vrije parkeerplaats vinden;
- Het is mogelijk een keuze aan te bieden uit meerdere parkeerlocaties op basis van ligging t.o.v. de bestemming in combinatie met gewenst prijsniveau
- Ook wordt het mogelijk voor bezoekers om een parkeerplaats in een garage te reserveren
- Een systeem (pilot loopt reeds) waarmee het voor ondernemers mogelijk wordt om digitaal (een deel van) de parkeerkosten voor hun rekening te nemen voor hun klanten.

Hoe geregeld in andere steden?

In de grote steden is al verdergaand gedigitaliseerd en gemoderniseerd. Amsterdam is daarbij koploper. Rotterdam, Den Haag en Utrecht volgden al snel. Ook met Haarlem vergelijkbare steden, zoals Leiden, Amersfoort en Eindhoven bevinden zich in een transitiefase van modernisering en digitalisering van parkeerproducten, waardoor verdere innovatieve toepassingen mogelijk worden

Beoogd effect.

- Voorkomen van zoekverkeer door het efficiënt verwijzen naar de vrije parkeerplaatsen (in garages, maar op termijn ook op straat). Dat draagt bij aan de optimale benutting en monitoring van het parkeerareaal, zowel voor bezoekers als bewoners. Het zoekverkeer kan in de centra van de grotere steden tot wel 25% van de verkeersbewegingen uitmaken. Een reductie van het zoekverkeer heeft dan een navenant substantiële vermindering van de uitstoot van CO2 en fijnstof als gevolg.
- Het aantrekkelijker maken van de openbare omgeving door vooral te sturen op parkeerplaatsen in de parkeergarages.

Verwachte financiële gevolgen

Gemeente Haarlem stelt jaarlijks € 100.000 beschikbaar voor het onderzoeken en ontwikkelen van Innovatieve producten. De kosten van de parkeerdienstverlening kunnen door digitalisering wellicht verder worden verlaagd.

Voordelen

- Efficiënt en flexibeler gebruik van het parkeerareaal, zowel in garages als op straat.
- Verbeterde dienstverlening en aanbod parkeerproducten.
- Extra opbrengsten
- Meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte

Nadelen

- Innovatieprojecten moeten zich bewijzen. Dat vraagt testen van toepassingen op functionaliteit, acceptatie bij de gebruikers en afstemming t.b.v. uniforme toepassing.

MAATREGEL C

Vereenvoudigen vergunningen aanbod en uitgiftecriteria

Aanleiding: Vereenvoudigen en moderniseren van het aanbod in producten

Situatie nu

- De huidige producten voorzien niet in alle behoeften. Ook is er overlap en soms onduidelijkheid welk product moet worden gekozen
- De uitgiftecriteria zijn niet volledig. In sommige gevallen worden producten daarom verkocht in situaties waar dat eigenlijk niet zou moeten gebeuren of omgekeerd

Omschrijving maatregel

- Het creëren van een eenvoudig maar volledig pakket aan vergunningen
- Het opstellen van toetsbare en logische uitgiftecriteria met de uitgangspunten:
 - Eerlijk
 - Kostenbewust
- Zie bijlage Vereenvoudigen vergunningenaanbod

Hoe geregeld in andere steden

De grote steden beschikken allen over een digitaal vergunningensysteem. Deze systemen maken het mogelijk aanvragen te toetsen op basis van meetbare criteria. Dit kan door het systeem informatie te laten controleren bij bijvoorbeeld de RDW, de KvK, de GBA, leasemaatschappijen, medische instanties

Beoogd effect

- Eenvoudig en begrijpelijk producten aanbod waarbij de burger eenvoudig kan bepalen welk product hij / zij nodig heeft
- Consistentie bij de uitgifte
- Voorkomen van overlap
- Concreet invullen van de eerder beschreven maatregelen op gebied van vergunningen en ontheffingen
- Verbeteren van de dienstverlening aan burgers

Verwachte financiële gevolgen

Beschreven bij de afzonderlijke maatregelen

Voordelen

- Duidelijker en eerlijker
- draagt bij aan de beleidsdoelstellingen

Nadelen

- bij vernieuwen / verlengen kan een eerder verstrekt recht nu vervallen

Bijlage vereenvoudigen vergunningenaanbod

Doelgroep	Specificatie	Uitgiftecriteria	Prijs
Bewoners	1 ^e vergunning	Woonachtig in zone	€ 10 goedkoper
		Geen sprake van parkeren op eigen terrein Geen wachtlijst van toepassing Kenteken op naam bewoner of leaseverklaring Pand met woonbestemming Geen ander parkeerrecht op adres	€ 20 goedkoper elektrische auto
Bewoners	2 ^e vergunning	Woonachtig in zone (niet in Centrum) Geen wachtlijst van toepassing Kenteken op naam bewoner of leaseverklaring Pand met woonbestemming 1 ^e vergunning afgegeven of POET Geen ander parkeerrecht op adres	€ 50 duurder € 25 duurder elektrische auto
Bedrijven		Bedrijf ingeschreven in KvK op adres Pand heeft een bestemming waarbinnen bedrijf is toegestaan Functie(s) is/zijn ambulant Geen andere parkeerrechten op adres Aantal Fte volgens KvK 1 vergunning per 25 Fte zone B 1 vergunning per 10 Fte overige zones Aantal m2 volgens huur of koopverklaring Aftrek van POET plaatsen	Blijft gelijk
Bezoekers		Benutten uren van bewoner met recht en tegoed	Zie bezoekersregeling
Bijzondere doelgroepen	Artsen Verloskundigen Uitvaartbedrijven Mantelzorgers Kerken	RVV ontheffing of aangepaste bezoekersregeling	

MAATREGEL D

Verbeteren bebording en markering

Aanleiding:

onduidelijke bebording leidt tot bezwaren bij boetes en naheffingen. Als dit vaak voorkomt ontstaan uiteindelijk gedoogsituaties. Hierbij is noch de burger, noch de gemeente gebaat

Situatie nu

- Het toestaan van veel uitzonderingen maakt bebording verwarrend:
 - Zoals betaald parkeren waar eerst alleen vergunninghouders mochten parkeren (bij tandartsen en fysiotherapeuten)
- Geen eenduidige situaties:
 - Onderscheid vergunninghouders en betaald parkeren niet duidelijk
 - Omvang en overgang parkeerbzones onduidelijk
 - Onduidelijkheid over betaalwijze (parkeermeter enkele plek, automaat voor gebied)

Omschrijving maatregel

- Bebording aanpassen aan de hand van de gekozen maatregelen / pakketten:
 - modernisering en kwaliteitsverbetering in de uitvoering
 - Invoeren van standaardoplossingen

Werken met markering

- Zone verduidelijken door parkeervakken markeren met kleur of zonenummer
- Eenduidigheid in welke vakken betaald parkeren zijn
- Applicatie voor mobiel parkeren instellen op niveau van vak
- Combinatie met mobiel parkeren zijn minder automaten voor kentekeninvoer nodig
- Situatie verduidelijken door combinatie van betaald parkeren en belanghebbende parkeren

Verwachte financiële gevolgen

Enmalige kosten P.M.

Beoogd effect

- Duidelijk afbakening van zones
- Juist gebruik van mobiel parkeren
- Vereenvoudigde bebording

Voordelen

- Aantrekkelijke openbare ruimte

Relatie andere maatregelen

- 10: Aanpak parkeren met twee wielen op de stoep
- 11: Voorkomen parkeeroverlast
- 13: Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken
- 16: Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied

MAATREGEL 1

Aanpassing bezoekersregeling

Aanleiding

Een ongelimiteerde bezoekersregeling leidt tot een verhoogde parkeerdruk en oneigenlijk gebruik.

Situatie nu

- Bewoners in zone C kunnen maximaal 2 (digitale) bezoekersvergunningen per woonadres aanvragen. Bezoek kan, met maximaal 2 auto's tegelijk, 3 uur gratis parkeren per aanmelding. Er geldt geen limiet in het aantal uren op jaarbasis. Tussen 21.00 en 9.00 uur kan iedereen gratis parkeren.
- Werkt oneigenlijk gebruik in de hand: de bezoekersregeling wordt niet alleen gebruikt voor bezoek, maar ook in plaats van een 2^e of 3^e vergunning voor bewoners of ondernemers. Dit oneigenlijke gebruik kwam ook naar voren tijdens de stadsgesprekken.

Omschrijving maatregel

- 1 digitale bezoekersregeling per adres. Aanmelden gaat digitaal op basis van het kenteken(s) van de bezoeker(s).
- Aanschaf en betaling via internet (bij uitwerking wordt onderzocht of bezoeker ook zelf kan betalen).
- Beheer gebeurt online of via een app.
- Maximaal 400 uur per jaar.
- Tarief € 0,25 per uur.
- Meerdere voertuigen kunnen tegelijk worden aangemeld.
- Het eventueel overgebleven saldo gaat mee naar het nieuwe jaar en kan worden aangevuld tot een maximaal saldo voor 400 uur parkeren.
- Kraskaarten voor maximaal 400 uur per jaar voor Haarlemmers zonder PC of smartphone. Vanwege de hogere kosten van dit product worden hier leges doorberekend. Restitutie en restanten meenemen naar volgend jaar is bij dit product niet mogelijk.

Hoe geregeld in andere steden?

Max. 400 uur per jaar is vergelijkbaar met andere steden. In grote steden zoals Utrecht en Amsterdam, wordt per uur 50 % van het reguliere tarief gerekend. Maar er zijn ook steden met lagere tarieven. Zo rekent Alkmaar € 0,15 per uur en Amersfoort € 0,65 per uur.

Beoogd effect

- Minder gebruik van regeling, dus lagere parkeerdruk.
- Voorkomen oneigenlijk gebruik als 2^e vergunning.

Verwachte financiële gevolgen

In Zone C bevinden zich 17.402 woonadressen. Uitgangspunt voor de berekeningen is dat 80 % van deze adressen gebruik gaat maken van de bezoekersregeling (13.922). Daarnaast is er van uitgegaan dat er op jaarbasis gemiddeld 200 uur wordt gebruikt. Tenslotte zijn, om te kunnen komen tot de nieuwe opbrengst, de huidige kosten en opbrengsten van de bezoekersschijf verrekend.

- Opbrengst per saldo € 238.000

Voordelen

- Minder auto's op straat.
- Geen of minder misbruik.
- Extra opbrengsten.
- Flexibeler inzetbaar (meerdere auto's tegelijkertijd kunnen aanmelden)
- Meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte.
- Bewoner heeft zelf de kosten in de hand.
- Efficiënter handhaven dankzij digitalisering (al verwerkt in begroting).

Nadelen

- Niet langer ongelimiteerd gebruik van de bezoekersregeling en bij intensief gebruik duurder.
- Uitwijkgedrag naar straten die grenzen aan zone C.

MAATREGEL 2

Tariefsverhoging 2^e vergunning

Aanleiding:

Er zijn meer parkeerrechten uitgegeven dan er parkeerplekken zijn.

Situatie nu

- Bewoners kunnen voor een onbeperkt aantal auto's parkeervergunningen kopen. Wel zijn deze vergunningen (€ 326,64) nu al flink duurder dan de 1e parkeervergunning.
- Gevolg is dat er in zone C meer parkeerrechten afgegeven zijn voor bewoners en hun bezoek (31.700) dan er parkeerplekken zijn (12.303).
- Uit participatie blijkt dat veel Haarlemmers zich storen aan buurtbewoners die een onevenredig hoge parkeerdruk op de beschikbare ruimte uitoefenen.

Omschrijving maatregel

Door het nog verder verhogen van de tarieven voor de tweede parkeervergunning met € 50 (en met € 25 voor elektrische auto's) is de verwachting dat bewoners op zoek gaan naar een alternatief of besluiten afstand te doen van de tweede auto.

Hoe geregeld in andere steden?

In andere grote gemeenten is een tweede vergunning vaak niet beschikbaar of beperkt door een wachtlijst. In Eindhoven is het tarief voor een tweede vergunning voor het parkeerterrein in het centrum dit jaar twee keer zo duur geworden (€ 504 per kalenderjaar). Als het gaat om het aanmoedigen van het onderlinge autodelen, wordt vanuit het vakgebied het verder verhogen van de 2e vergunning gezien als een belangrijke stimulans.

Beoogd effect

- Lagere parkeerdruk.
- Verbetering leefbaarheid en openbare ruimte.
- Minder privé autobezit.

Verwachte financiële gevolgen

Er zijn op dit moment 1213 tweede vergunningen afgegeven in zone C. Een verhoging van het tarief met € 50 (en met € 25 voor elektrische auto's) geeft in eerste instantie een opbrengst van € 58.000. Echter, het daadwerkelijke financiële gevolg is afhankelijk van het aantal vergunninghouders dat afstand doet van de tweede vergunning vanwege de verhoging.

Voordelen

- Minder auto's op straat.
- Meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte.
- Ontmoediging van autobezit (tweede auto).

Nadelen

- Uitwijkgedrag naar straten die grenzen aan zone C.
- Bewoners die, bijvoorbeeld vanwege hun werk, geen afstand kunnen doen van een tweede auto, worden hard geraakt in de portemonnee.

Kanttekening

De tarieven voor een 2e vergunning zijn in Haarlem al behoorlijk hoger dan een 1e vergunning. Het invoeren van deze maatregel maakt dat Haarlem een van de duurste gemeenten is als het gaat om de hoogte van de tarieven voor een 2e parkeervergunning.

MAATREGEL 3

Afschaffen 3e vergunning

Aanleiding

Er zijn meer vergunningen uitgegeven dan er parkeerplekken zijn.

Situatie nu

- Bewoners in zone C kunnen per adres een onbeperkt aantal parkeervergunningen aanvragen. Op 22 adressen in zone C zijn meer dan 2 parkeervergunningen afgegeven.
- Gevolg van de onbeperkte afgifte is dat er in zone C meer parkeerrechten afgegeven zijn voor bewoners en hun bezoek (31.700) dan er parkeerplekken zijn (12.303).
- Uit participatie blijkt dat veel Haarlemmers zich storen aan buurtbewoners die een onevenredig hoge parkeerdruk op de beschikbare ruimte uitoefenen.

Omschrijving maatregel

- Afschaffen 3^e vergunning in zone C per 1-1-2018.
- Bezitters van meer dan 2 vergunningen hebben tot de ingangsdatum de tijd om een alternatieve oplossing te zoeken, bijvoorbeeld in de parkeergarage.

Hoe geregeld in andere steden?

Het maximaliseren van het aantal vergunningen per adres gebeurt in meerdere gemeenten. Amstelveen en Alkmaar hebben bijvoorbeeld een soortgelijk regime.

Beoogd effect

- Minieme afname van de parkeerdruk.
- Verbetering leefbaarheid en openbare ruimte.

Verwachte financiële gevolgen

Er zijn op dit moment 22 derde (of meer) vergunningen afgegeven in zone C a € 326 . De structurele minder opbrengst is -/- € 7000.

Voordelen

- Minder auto's op straat.
- Meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte.
- Ontmoediging van autobezit (derde auto).

Nadelen

- Uitwijkgedrag naar straten die grenzen aan zone C.

MAATREGEL 4

Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning

Aanleiding

Meerdere 1^e vergunningen op een adres van bewoner/ondernemer.

Situatie nu

- Bewoners kunnen zowel als bewoner en als ondernemer een 1^e parkeervergunning op 1 adres aanvragen.
- Er zijn op dit moment op 44 adressen zowel meerdere 1e bewonersvergunningen als bedrijfsvergunningen afgegeven. Op deze adressen zijn 57 bewonersvergunningen en 93 bedrijfsvergunningen afgegeven.
- Een bedrijfsvergunning is fors goedkoper dan een 2^e bewonersvergunning en daarom een aantrekkelijke optie voor de 2^e auto.

Omschrijving maatregel

- Duidelijke scheiding tussen bewoners- en bedrijfsvergunning waarbij de bestemming van het adres leidend is (woon of bedrijf):
 - Woonadres: alleen een bewonersvergunning, ook al is daar ook een bedrijf gevestigd;
 - Bedrijfspan: alleen een bedrijfsvergunning.
- Voor bewonersvergunningen gelden andere criteria dan voor een bedrijfsvergunning: afhankelijk van de omvang en activiteiten van het bedrijf kunnen meerdere bedrijfsvergunningen worden aangevraagd.
- Bij panden met een gemengde bestemming hangt het er van af of de ondernemer en bewoner verschillende personen zijn. Zo ja, dan zijn beide vergunningen mogelijk.

Beoogd effect

- Beperkte reductie van het aantal 1^e vergunningen.
- Na het vaststellen van de bestemmingen per adres zal de maximale reductie duidelijk worden. Wel is een bandbreedte aan te geven van te vervallen vergunningen. Dit aantal zal liggen tussen 57 en 93.
- Eigenaren van een vervallen vergunningen zullen een alternatieve plek moeten zoeken bijvoorbeeld in de garages.

Verwachte financiële gevolgen

Bij een maximale afname van bedrijfsvergunningen is het resultaat negatief: -/- € 17.000,-.

Voordelen

- Iets minder auto's op straat.
- Iets meer ruimte op straat/aantrekkelijke openbare ruimte.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld.

Nadelen

- Forse versobering voor bewoners die ook ondernemer zijn.
- De financiële resultaten en afname parkeerdruk zijn beperkt.

MAATREGEL 5

Bewoners naar de parkeergarage

Aanleiding

Structurele leegstand in parkeergarages gebruiken voor bewoners om zo de parkeerdruk op straat te verlichten.

Situatie nu

- De parkeerdruk is in woonwijken soms meer dan 100%, vooral in de avond en 's nachts.
- Een abonnement voor een parkeergarage is nu fors duurder dan een (2^e) bewonersvergunning.
- Er is een structurele onderbezetting in de parkeergarages De Dreef en de Cronjé.

Omschrijving maatregel

Het gebruik van de parkeergarages De Dreef en De Cronjé stimuleren door het aanbieden van extra bewonersabonnementen aan bewoners (bijvoorbeeld in plaats van een parkeervergunning).

- De gemeente stelt hiervoor de volgende plaatsen beschikbaar:
 - 75 plekken in De Dreef
 - 150 plekken in Cronjé
- Tarief volledig abonnement € 350 per jaar
- Tarief midweek abonnement € 275 per jaar
- Verwachte verschuiving van maximaal 225 voertuigen in zone C van straat naar garage.

Beoogd effect

- Verschuiving van 225 auto's van de straat naar de parkeergarages.
- Verlichting van de parkeerdruk op straat.

Verwachte financiële gevolgen

Maximaal resultaat € 18.000

Voordelen

- Iets minder auto's op straat zodat meer 1^e auto's makkelijker een parkeerplek kunnen vinden.
- Iets meer ruimte op straat: aantrekkelijke openbare ruimte.
- Betere verdeling parkeren op straat en in garages.

Kanttekening

- De parkeergarage De Cronjé ligt aan de rand van zone C. Het is dan ook afwachten of de beschikbaar gesteld 150 parkeerplaatsen daadwerkelijk gebruikt zullen gaan worden door bewoners uit zone C.
- Jaarlijks zal opnieuw bepaald moeten worden of het aantal uitgegeven plaatsen voor bewoners aanpassing behoeft.
- De maatregel heeft betrekking op zone C. Onderzocht wordt nog of ook plekken in andere garages beschikbaar kunnen worden gesteld.

MAATREGEL 6

Betaald parkeren op zondag

Aanleiding

Op zondag is het parkeren in het centrum op straat gratis en dus aantrekkelijker dan in de parkeergarages.

Situatie nu

- Winkels zijn op zondag open van 12 tot 17 uur.
- Parkeren op straat is zondags gratis, in parkeergarages geldt betaald parkeren voor 24/7.

Omschrijving maatregel

Betaald parkeren op zondag met bezoekersregeling conform zone C

- Invoeren van betaald parkeren op zondag vanaf 13.00 uur tegen hetzelfde tarief als op andere dagen.
- Geldt zowel voor het centrum als voor zone C (uitbreiden venstertijden); dit voorkomt uitwijkgedrag en onnodig zoekverkeer.
- Op straat parkeren is duurder dan in garages, daarom wordt een verschuiving verwacht van op straat parkeren naar garages.
- Levert extra parkeerinkomsten op.
- Een bezoekersregeling voor bewoners van zone B alleen voor op zondag.
- Maximaal 50 uur per jaar.
- Tarief € 0,25 per uur.

Hoe geregeld in andere steden

Een groot aantal gemeenten hebben betaald parkeren ingevoerd op koopzondagen.

Beoogd effect

- Hogere exploitatie van parkeergarages.
- Verschuiving van auto's op straat naar garages.
- Extra capaciteit nodig voor handhaving op zondag. Kosten worden gedekt door inkomsten uit naheffingen.

Verwachte financiële gevolgen

Opbrengst per saldo € 210.000

Voordelen

- Hogere exploitatie van parkeergarages.
- Autoluwe binnenstad.
- Minder auto's op straat, meer auto's in parkeergarages.
- Meer ruimte op straat: aantrekkelijke openbare ruimte.
- Betere verdeling parkeren op straat en in garages.

Nadelen

- Verdwijnen deel gratis parkeren op zondag.
- Automobilisten kijken mogelijk uit naar gebieden zonder betaald parkeren.

MAATREGEL 7

Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 uur en op zondag

Aanleiding

Gereguleerd parkeren tot 21.00 uur in zone C nodigt uit tot oneigenlijk gebruik. Invoeren betaald parkeren op zondag in het centrum maakt ook reguleren in zone C op zondag noodzakelijk.

Situatie nu

- In zone C geldt gereguleerd parkeren van maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 21.00 uur.
- Dit trekt ook bezoekers uit zone B.
- Met een bezoekersschijf is het mogelijk om - zonder betalen - van 18.00 uur tot de volgende ochtend 9.00 uur te overbruggen.
- Een bezoekersschijf is goedkoper (€ 35,65 per jaar) dan een 2e vergunning (€ 327 per jaar).
- Deze situatie werkt oneigenlijk gebruik in de hand: bewoners gebruiken de huidige bezoekersregeling voor een 2e auto én bezoekers aan de binnenstad parkeren in zone C.

Omschrijving maatregel

- Oprekken venstertijden in zone C van 21.00 tot 23.00 uur en ook op zondag vanaf 13.00 uur.
- Venstertijden zone C komen overeen met die in zone B (binnenstad).
- Zone C wordt minder aantrekkelijk voor bezoekers van buiten zone C.
- Maakt bezoekersregeling als alternatief voor 2^e vergunning onaantrekkelijk.

Hoe geregeld in andere steden?

Het is gebruikelijk de parkeertijden aan te passen als de parkeersituatie daar om vraagt. Als voorbeeld kan worden gekeken naar Amsterdam en Den Haag.

Beoogd effect

- Minder oneigenlijk gebruik bezoekersregeling.
- Minder bezoekers die huidige reguleringstijden gebruiken om goedkoper / gratis in zone C te parkeren.
- Eenduidige parkeersituatie in binnenstad en zone C.

Verwachte financiële gevolgen

Geschatte kosten voor handhaving zijn +/- € 125.000,- per jaar.

Voordelen

- Minder oneigenlijk gebruik bezoekersregeling.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld.

Nadelen

- Meer inzet van de bezoekersregeling noodzakelijk bij het ontvangen van bezoek door bewoners.

Kanttekening

Door het invoeren van deze maatregel is dagelijks (extra) inzet vanuit handhaving nodig tot 23.00 uur en op zondag.

MAATREGEL 8

Voorkomen parkeeroverlast

Aanleiding

Overlast door fout parkeren op stoep, berm, in- en uitrit en onjuist gebruik parkeerplaatsen.

Situatie nu

- mensen vertonen fout parkeergedrag, zoals parkeren op de stoep, in de berm, in bochten en voor in- en uitritten.
- Ook objecten, zoals fietsenrekken, containers en bouwketen nemen parkeerruimte in.
- Het gevoel bestaat dat het ontbreekt aan structurele handhaving op foutparkeren.

Omschrijving maatregel

- Structureel handhaven op fout parkeren.
- Fysieke maatregelen treffen zoals parkeerpaaltjes, betonobstakels, etc.

Hoe geregeld in andere steden

Elke gemeente heeft hiervoor eigen beleid, variërend van beboeten tot wegsleepregelingen.

Beoogd effect

- Verbeterd parkeergedrag.
- Trottoirs beter begaanbaar voor voetgangers.
- Verbetering leefbaarheid en openbare ruimte.
- Minder herstelkosten aan stoep en groenstroken.
- Per saldo alleen kosten (handhaven + fysieke maatregelen) en geen opbrengsten.

Verwachte financiële gevolgen

Geschatte kosten voor zijn -/- € 100.000,- per jaar.

Voordelen

- Verbeterde leefbaarheid door minder overlast.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

Nadelen

- Hogere parkeerdruk door voertuigen die nu fout geparkeerd staan.
- Extra capaciteit voor handhaven nodig.
- Hogere beheerkosten bij plaatsing extra straatmeubilair.

MAATREGEL 9

Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Aanleiding

Het beschikken over eigen parkeergelegenheid vormt nu geen beperking voor het verkrijgen van een vergunning.

Situatie nu

- Vaak zijn ruimtes naast of nabij de woning die oorspronkelijk bedoeld zijn als parkeerplaats op andere wijze in gebruik genomen: tuin, bloemkas, atelier, schuur etc.
- Er zijn nu situaties waarbij mensen beschikken over parkeerplekken op eigen terrein én een 1^e vergunning.
- Er is geen eenduidig beleid hoe wordt omgegaan met parkeren op eigen terrein.

Omschrijving maatregel

- Woningen waar sprake is van Parkeergelegenheid Op Eigen Terrein komen bij aanvraag niet meer in aanmerking voor een 1^e vergunning.
- Veld- en kadastraal onderzoek stelt vast waar sprake is van POET. Hierbij wordt gekeken naar de oorspronkelijke inrichting, niet naar de huidige situatie. Dit resulteert in een POET-lijst die als basis dient voor het vergunningensysteem.

Hoe geregeld in andere steden

Steden als Amersfoort en Delft hebben een soortgelijke maatregel succesvol toegepast.

Beoogd effect

- Lagere parkeerdruk.
- Verbetering kwaliteit openbare ruimte.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld.
- Extra kosten POET-onderzoek.
- Minder inkomsten als 1^e en 2^e vergunning vervalt.

Verwachte financiële gevolgen

De structurele minder opbrengst is -/- € 37.000.

Voordelen

- Verbeterde leefbaarheid door minder overlast van geparkeerde auto's.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

Nadelen

- Bewoners die eerder afzagen van het kopen van een parkeerplek (bv bij Mariastichting) en in nabijgelegen nog niet-gereguleerde gebieden parkeren zullen, op termijn, op zoek moeten naar een alternatief.
- Veel discussie met bewoners over bebouwing of tuinaanleg op parkeerplaats door bewoners.

MAATREGEL 10

Uitbreiding gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken

Aanleiding

Verschuiving parkeerdruk naar gebieden zonder regulering.

Situatie nu

- Door de parkeerdruk en kosten in zone B en C parkeren sommige bewoners hun auto in nabijgelegen gebieden waar geen gereguleerd parkeren geldt.
- Bewoners in deze niet-gereguleerde zones ervaren hierdoor overlast:
 - gebieden om zone C door bewoners, bezoekers en bedrijven uit zone C en zone B;
 - gebied rond het ziekenhuis in zone S door bezoekers en personeel van het ziekenhuis;
 - andere gebieden in Haarlem die bv. grenzen aan een bedrijventerrein.
- Uitbreiding van gereguleerd gebied vindt nu plaats op wijkniveau en alleen indien meer dan 50% van de bewoners van de wijk gereguleerd parkeren willen invoeren. Er wordt alleen een enquête onder de bewoners uitgevoerd indien dit verzoek vanuit de wijk zelf komt.

Omschrijving maatregel

- Het uitbreiden van gereguleerd parkeren niet langer alleen op wijkniveau maar ook op straatniveau te laten plaatsvinden.
- Onderzoeken naar parkeerdruk bepaalt waar invoering van gereguleerd parkeren in aangrenzende straten of wijken nodig is om verdringing te minimaliseren.
- Bij een parkeerdruk van meer dan 85% bestaat de mogelijkheid om een enquête uit te zetten onder de bewoners.
- Indien nodig kan de gemeente ook zelf besluiten dat gereguleerd gebied wordt ingevoerd bijvoorbeeld rondom nieuwbouwprojecten.

Hoe geregeld in andere steden

Diverse gemeenten meten steekproefsgewijs de parkeerdruk in niet-gereguleerde gebieden. Amersfoort en Amsterdam bepalen – in overleg met bewoners en op basis van ervaren overlast – waar uitbreiding nodig is.

Beoogd effect

- Lagere parkeerdruk.
- Verbetering kwaliteit openbare ruimte.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld.
- Extra inkomsten (toename aantal parkeerrechten).
- Extra kosten (handhaving).

Verwachte financiële gevolgen

Opbrengsten naar verwachting € 338.000

Voordelen

- Verbeterde leefbaarheid door minder overlast.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

Nadelen

- Kans op verdere opschuiving van de verdringing naar aangrenzende gratis gebieden.

Kanttekening

Het is belangrijk dat er op korte termijn nagedacht wordt over het parkeren bij nieuwbouw van woningen of voorzieningen. Met name de parkeernormen maar ook de noodzaak tot verdere regulering kunnen aanleiding geven tot het aanpassen van het huidige beleid. De nu voorliggende maatregel frustreert deze ontwikkeling niet.

MAATREGEL 11

Aanpassen parkeertarieven

Aanleiding

Tarieven stimuleren het gebruik van garages onvoldoende.

Situatie nu

- Huidige tarieven stimuleren het gebruik van de garages onvoldoende.

Omschrijving maatregel

- Invoeren tarieven die leiden tot een gewenste regulering: een betere verdeling en vermindering van de parkeerdruk. In theorie zijn er twee uitersten:
 - Zeer hoge tarieven leiden tot minder parkeren maar ook tot minder inkomsten.
 - Geringe tariefsverhoging zorgt wel voor inkomsten maar niet of nauwelijks tot een lagere parkeerdruk.
- Ontmoedigen van parkeren op straat door hogere tarieven op straat maar de tarieven in de parkeergarages gelijk te houden.
- Door de tarieven in het gebied buiten het centrum te verhogen blijft het parkeren in een garage financieel aantrekkelijker.
- Tarieven op straat in het centrum verhogen met € 0,40 naar € 4,50;
- Tarieven op straat buiten het centrum (zone C) verhogen met € 0,50 naar € 3,25.

	2015	2016	2017	toelichting
Het tarief voor parkeren bedraagt per tijdseenheid van 60 minuten:				
bij parkeerapparatuur in Zone B	€ 3,90	€ 4,10	€ 4,50	Straatparkeren binnenstad
bij parkeerapparatuur in Zone S:				
voor de eerste drie tijdseenheid van 60 minuten	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	Straatparkeren Schalkwijk
voor de vierde en opvolgende tijdseenheden van 60 minuten	€ 1,00	€ 1,00	€ 1,00	Straatparkeren Schalkwijk
bij parkeerapparatuur in Zone C	€ 2,60	€ 2,75	€ 3,25	Straatparkeren zone C
bij parkeerapparatuur in Zone D tot een maximum van € 4,20 per dag	€ 2,60	€ 2,75	€ 3,25	Straatparkeren zone D (gaat waarschijnlijk op in zone C)

Hoe geregeld in andere steden?

Utrecht en Amsterdam hebben deze maatregel toegepast. De tarieven in steden als Utrecht en Amsterdam zijn gelijk of hoger dan in Haarlem. In vergelijking met andere steden is het tarief relatief hoog.

Beoogd effect

- Lagere parkeerdruk
- Gedragsverandering:
 - ander parkeergedrag (bezoekers/toeristen in parkeergarages).
- Verbetering kwaliteit openbare ruimte.
- Lasten en lusten eerlijker verdeeld (gebruiker betaalt).

Verwachte financiële gevolgen

Geschatte extra inkomsten € 475.000

Voordelen

- Verschuiving van parkeren op straat naar parkeergarages.
- Verbeterde leefbaarheid door minder overlast.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

Nadelen

- Weerstand tegen (niet-aangekondigde) verhoging van tarieven.

- Verwachte effect kan beperkt zijn aangezien het vooraf lastig in te schatten is welk tarief uiteindelijk voor een grote groep parkeerders leidt tot een afnemende vraag.

Kantekening

Bij de uitwerking kan ook de differentiatie van tarieven meegenomen worden. Bijvoorbeeld lage tarieven op rustige perioden en hoge tarieven als het druk is.

MAATREGEL 12

Aanleggen P+R terreinen

Aanleiding

Terugdringen parkeerdruk leidt tot behoefte aan parkeerplekken elders

Situatie nu

- Er zijn meer parkeerrechten verstrekt dan er plek is.
- Op dit moment zijn er geen specifieke parkeerlocaties buiten de stad waar bewoners en toeristen kunnen parkeren.
- Parkeren buiten de stad wordt in de gesprekken met de stad wel regelmatig als alternatief genoemd.
- Ook flexibel gebruik maken van parkeerplekken in de stad, bijvoorbeeld gelegen bij bedrijven, is in de gesprekken naar voren gebracht.

Omschrijving maatregel

- Aanleg van P+R-terreinen op strategische locaties (invalswegen, transferpunten)
- Met aantrekkelijke tarieven bezoekers en bewoners verleiden om buiten de stad te parkeren
- Goede OV of fietsverbindingen noodzakelijk
- Initiatieven voor pendeldienst met (toeristische) attractiefactor, zoals een kabelbaan kunnen onderzocht worden

Hoe geregeld in andere steden

Utrecht maakt gebruik van P+R-terreinen voor bezoekers aan de stad (P+R de Uithof, P+R Westraven). Amsterdam heeft een speciaal arrangement voor parkeren buiten de stad. In Groningen is zeer recent een haalbaarheidsonderzoek gepresenteerd waaruit blijkt dat het aanleggen van een kabelbaan exploitabel is. Er is daar, naast een initiatiefnemer, inmiddels ook al een mogelijke investeerder gevonden.

Beoogd effect

- Op termijn een verlaging parkeerdruk
- Meer bezoekers en bewoners parkeren buiten de stad

Verwachte financiële gevolgen

P.M

Voordelen

- Leefbare en aantrekkelijke openbare ruimte
- Attractiewaarde eventuele pendeldienst vergoot financiële haalbaarheid
- Ontstaan van nieuwe vervoersstroom door aantrekkelijke pendeldienst

Nadelen

- Langzame groei in gebruik
- Zeer beperkt effect voor belanghebbende gebieden waar de problemen het grootst zijn.
- Investerings nodig die pas op de langere termijn rendement opleveren
- Vooraf intensief onderzoek nodig
- Eventuele exploitant van een attractie wil kosten terugverdienen: opslag voor parkeertarief is daarbij een beperking.

Kanttekening

Aangezien het hier gaat om een maatregel die het beleidsveld parkeren overschrijdt, zal invoering en vooral eventuele uitvoering van deze maatregel een eigen proces kennen buiten het programma Moderniseren Parkeren om. Daarnaast zal dit onderwerp terugkomen in de Structuurvisie openbare ruimte.

MAATREGEL 13

Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied

Aanleiding

Flexibel en efficiënt gebruik maken van de beschikbare ruimte en daarnaast het compenseren van wegvallende inkomsten uit parkeerboetes.

Situatie nu

- De parkeerplaatsen in zone C zijn nu exclusief voor de bewoners en hun bezoek. Andere gebruikers van het gebied hebben geen mogelijkheid tot parkeren, met uitzondering van een aantal betaalde parkeerplekken in het gebied.
- Bewoners en hun bezoekers mogen overdag juist geen gebruik maken van de huidige betaalde parkeerplekken in zone C.
- Inkomsten uit bekeuringen in zone C gaan conform de Wet Mulder (Wahv) rechtstreeks naar het Rijk
- Met ingang van 1 januari 2015 is de vergoeding vanuit het Rijk komen te vervallen.

Omschrijving maatregel

- Invoeren van betaald parkeren waardoor flexibel gebruik kan worden gemaakt van de schaarse ruimte. Iedereen die in een gebied moet zijn krijgt de mogelijkheid, tegen betaling van parkeerbelasting, in het betreffende gebied te parkeren. De naheffing die wordt opgelegd indien het parkeergeld niet is voldaan, gaat naar de gemeente.
- Voorwaarde: inkomsten uit naheffingen mogen hooguit kostendekkend zijn.

Hoe geregeld in andere steden?

In veel steden is het zogenaamde fiscaal parkeren inmiddels ingevoerd en steeds minder gemeenten hebben nog belanghebbenden parkeren.

Betaald parkeren met gedifferentieerd tarief.

- Het tarief in daluren (overdag) gelijk houden aan het tarief op straat (€3,25 per uur) maar het tarief verdubbelen (€ 6,50 per uur) op de tijdstippen dat de bewoners parkeren. Hierdoor blijft flexibel gebruik van de ruimte mogelijk, maar er zal in de avonduren niet snel gebruikt van worden gemaakt door mensen die niet in het gebied zelf hoeven te zijn waardoor het voor vergunninghouders makkelijker is om te parkeren in de buurt van de woning.

Beoogd effect

- Extra inkomsten door kortparkeren.
- Betere spreiding van de parkeerdruk over de hele stad en in de verschillende tijdvakken.
- Verhoging parkeerdruk overdag in zone C.
- Nieuwe automaten nodig: geschat circa 50 stuks.
- de kosten voor handhaving worden gedekt door de opbrengsten van de naheffingen.

Verwachte financiële gevolgen

Geschatte extra inkomsten € 543.000

Voordelen

- Flexibeler gebruik maken van de schaarse parkeerruimte.
- Meer handhaving sluit aan bij signalen uit de stad.
- Betaald parkeren in zone C levert inkomsten op.

Nadelen

- Trekt meer verkeer en parkeerders die niet per se in de wijk hoeven te zijn.

MAATREGEL 14

Wachlijsten

Aanleiding

Om de huidige parkeerdruk te verminderen is het nodig het aantal parkeerrechten te doen afnemen.

Situatie nu

- Door bewoners in zone C kunnen onbeperkt parkeervergunningen worden aangevraagd.
- Er zijn meer parkeerrechten afgegeven (31.700) dan er parkeerplekken zijn (12.303).
- De verdeling van het aantal plaatsen over de doelgroepen is hiermee niet in balans.

Omschrijving maatregel

- Het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de maximaal te accepteren parkeerdruk, bepalen samen het aantal uit te geven vergunningen. Door een evenwichtige verdeling van het aantal parkeerplaatsen naar de doelgroepen te bepalen gaat het gebied beter functioneren.
- Als uitgangspunt is gehanteerd dat maximaal 90% van de beschikbare parkeerruimte bedoeld is voor vergunninghouders. Dit is als ontwerp al wel aan de hoge kant maar hiermee wordt wel zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de belangen van de bewoners. Met deze berekening zijn er 752 (70 in zone B en 682 in zone C) vergunningen te veel afgegeven. Dit zijn alleen 2e vergunningen in zone C en eerste vergunningen in zone B.
 - Het invoeren van een wachtlijst voor een tweede vergunning in zone C waarbij de gewenste situatie als uitgangspunt wordt genomen. De eerst wachtende op de lijst krijgt in dat geval pas een 2e vergunning zodra er 682 vergunningen zijn ingeleverd (deze 682 zijn verdeeld over de zone (Noord, Oost, Zuid en West). Het aantal te veel uitgegeven vergunningen per wijk is dan bepalend).
 - Het invoeren van wachtlijsten in het centrum voor de eerste vergunning waarbij de gewenste situatie als uitgangspunt wordt genomen. De eerst wachtende op de lijst krijgt in dat geval pas een vergunning zodra er 70 vergunningen zijn ingeleverd.

Hoe geregeld in andere steden?

In de meeste grote steden zijn zogenaamde uitgifteplafonds ingesteld. Het toepassen van wachtlijsten is dan ook gebruikelijk.

Beoogd effect

- Verbetering leefbaarheid en kwaliteit openbare ruimte.
- Het verlagen van de parkeerdruk.
- Optimaal gebruik van de beschikbare ruimte.

Verwachte financiële gevolgen

De structurele minder opbrengst is naar verwachting -/- € 269.000 .

Voordelen

- Verbeterde leefbaarheid.
- Aantrekkelijke openbare ruimte.

Nadelen

- Eerder uitgegeven rechten komen te vervallen.
- De bewoners die geen vergunning meer krijgen gaan op zoek naar alternatieve parkeermogelijkheden.

MAATREGEL 15

Tariefsverlaging 1^e vergunning

Aanleiding:

- **De 1e vergunning met €10 te verlagen en voor elektrische auto's met € 20**

Situatie nu

- Een 1^e vergunning kost in zone B (Centrum) € 204,60 per jaar; er worden in zone B geen 2^e vergunningen uitgegeven
- In zone C (Schil) kost een 1^e vergunning € 120,20 per jaar. De 2^e en volgende vergunningen kosten €326,64 per jaar.

Omschrijving maatregel

Tarieven worden vaak verhoogd als middel om het parkeren te reguleren. Dat zorgt ervoor dat de beschikbare parkeerplaatsen efficiënter worden gebruikt en de parkeerdruk niet te hoog wordt. Hoewel dat niet het primaire hoofddoel is, gaan de opbrengsten omhoog. Omdat de parkeerbehoefte van bewoners groter is dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen, is het nodig beperkende maatregelen te nemen. Deze beperking richt zich met name op de 2^e vergunning (wachtlijsten invoeren en verhogen tarieven) en 3^e bewonersvergunningen (afschaffen). Uitgangspunt is dat er per woonadres in ieder geval 1 vergunning beschikbaar moet zijn. Met de verlaging van het tarief voor de 1^e vergunning met €10 en voor elektrische auto's met € 20 wordt als het ware een nieuw evenwicht ingesteld. Je zou het kunnen beschouwen als een herverdeling van de lusten en de lasten. Na de wijziging kost een 1^e vergunning in de Schil (zone C) €110 per jaar (en bij elektrische auto's € 100) en in zone B € 194,60 (en bij elektrische auto's € 184,60).

Hoe geregeld in andere steden?

In veel grote steden, zoals Amsterdam, wordt in het geheel geen 2^e parkeervergunningen uitgegeven. In veel andere steden is de 2^e vergunning 2 keer zo duur als de eerste vergunning. Soms worden er ook grotere verschillen toegepast. In het centrum van Eindhoven kost een 1^e vergunning bijvoorbeeld € 252,- per jaar en een 2^e vergunning €504,-. In Delft kost de 1^e vergunning € 160,80 per jaar en de 2^e vergunning €462,-. Een tariefsverlaging voor de 1^e vergunning bij een tariefsverhoging van de 2^e vergunning is nog niet in andere steden toegepast.

Beoogd effect.

- Eerlijke verdeling lusten en lasten
- Kostendekkende regulering parkeervergunningen
- Balans tussen financiële en regulerende werken vinden

Verwachte financiële gevolgen

De structurele minder opbrengst is naar verwachting +/- € 139.000

Voordelen

- Meevaller voor bewoners.