

## **Overzicht verwerking inspraakreacties**

Van 6 juni tot en met 17 juli 2016 hebben maatregelen ter inzage gelegen die gaan over het moderniseren van parkeren in Haarlem. Een grote groep Haarlemmers heeft de moeite genomen om te benoemen in welke maatregelen zij zich niet kunnen vinden en toegelicht waarom niet. In totaal hebben 746 mensen gereageerd, daarvan zijn 250 reacties uniek.

Een aantal van de mensen die gereageerd hebben op de maatregelen zijn met nieuwe ideeën gekomen. Zo lag er een alternatief parkeerplan met bijbehorende berekeningen dat op draagvlak mocht rekenen van diverse partijen en wijkraden. De schrijvers van deze plannen hebben hier veel tijd en energie in gestoken en dit is zeer gewaardeerd.

Uiteraard is serieus gekeken naar alle inspraakreacties. Onderdelen van de alternatieve plannen en inspraakreacties hebben ten grondslag gelegen aan wijzigingen in de maatregelen. Soms zijn er nog aanvullende gesprekken gevoerd om de maatregelen met elkaar door te nemen en de essentie van de inspraakreactie helder te krijgen.

Om voor iedereen duidelijk te maken wat er gewijzigd is in de maatregelen, zijn de inspraakreacties die betrekking hebben op een zelfde onderwerp zoveel mogelijk gebundeld. Vervolgens zijn de gebundelde reacties voorzien van commentaar. In het commentaar wordt uitgelegd waarom een maatregel is aangepast en hoe de maatregel er nu uitziet. Als een reactie niet is overgenomen, wordt uitgelegd waarom niet.

Voor u ligt het overzicht van de verwerking van alle reacties. Elke gebundelde inspraakreactie heeft een nummer gekregen. Alle indieners van een inspraakreactie ontvangen een persoonlijk bericht met daarin benoemd onder welke nummers zij het commentaar kunnen terugvinden op hun inspraakreactie.

#	Reactie	Mtr	Antwoord
1	Parkeren op kenteken is in strijd met privacywetgeving.	A, 1	<p>Nee, parkeren op kenteken is niet in strijd met privacywetgeving.</p> <p>De privacy wordt geborgd met een privacy reglement waarin wordt geregeld dat gegevens worden vernietigd, direct na vaststelling van de juistheid van betaling van het parkeerrecht (binnen 48 uur). Indien er geen juiste betaling lijkt te hebben plaatsgevonden, worden de parkeergegevens vernietigd uiterlijk na het verstrijken van de bezwaar/beroepstermijn. Inzage in het registratiesysteem is slechts mogelijk na toestemming van de Officier van Justitie. Het privacyreglement wordt aangemeld bij de Autoriteit Persoonsgegevens.</p> <p>Zowel de rechtbank Noord-Holland (15 dec. 2014) als het gerechtshof Amsterdam (7 januari 2016) hebben in hun uitspraken aangegeven, dat kentekenparkeren niet in strijd is met de Wbp (Wet Bescherming persoonsgegevens) of artikel 8 van het Europees verdrag van de rechten van de mens (EVRM).</p> <p>De rechtbank en het hof zijn wel van mening, dat als aangetoond kan worden dat voor het parkeren is betaald door de betreffende automobilist, er geen naheffingsaanslag kan worden opgelegd. In de wet is namelijk vastgelegd dat een belasting nooit 2 maal hoeft te worden betaald. Beiden zien echter geen aanleiding voor een vergoeding van de proceskosten, omdat niet volgens de voorschriften is betaald. De nieuwe parkeerautomaten bieden parkeerders de mogelijkheid een kwitantie op te vragen, waarmee kan worden aangetoond dat er is betaald.</p>
2	<p>Wat zijn de alternatieven als men niet in staat is de producten digitaal aan te schaffen en te gebruiken?</p> <p>a. Digitaal aanschaffen</p> <p>b. Gebruik van de producten</p>	A	<p>a. In 2016 had 96 procent van de huishoudens in Nederland toegang tot internet (bron CBS). Aan de kleine groep die geen toegang tot internet heeft, wil de gemeente een digivangnet bieden, zoals bijvoorbeeld de parkeerproducten op computers bij de publieksbalies aan te vragen met hulp van een medewerker van het Klant Contactcentrum.</p> <p>b. Voor het gebruik van de digitale bezoekersregeling is in het inspraakvoorstel als alternatief een kraskaart voorgesteld. Het nadeel van kraskaarten is dat deze duurder zijn in aanschaf en restitutie ook niet mogelijk is. Dit bezwaar is ook naar voren gekomen in de inspraakreacties. Daarnaast sluit het invoeren van kraskaarten niet aan bij de gedachte het parkeren moderner in te richten. Bovendien blijft handmatig toezicht noodzakelijk bij het gebruikmaken van een niet-digitaal product.</p>

			Een aantal alternatieve mogelijkheden wordt onderzocht, bijvoorbeeld de mogelijkheid om bezoekers ook via de parkeerautomaat te laten betalen en/of via een telefooncentrale. Haarlemmers zonder PC of smartphone kunnen dan met bijvoorbeeld een unieke code hun bezoek aanmelden op een parkeerautomaat of contact opnemen met het publieksinformatienummer 14 023 om een kenteken te registreren op de bezoekerskaart.
3	Waarom is kentekenparkeren goedkoper? A. Handhaving B. Administratie	A	a. Op dit moment zijn alleen de parkeervergunningen volledig gedigitaliseerd. Producten als de papieren bezoekersschijven en parkeertickets moeten nu nog handmatig worden gecontroleerd. Als parkeren op basis van kentekeninvoer wordt ingevoerd, worden die parkeerrechten met behulp van een scanauto digitaal gescand. Het handhaven kan daardoor sneller (tot wel 1500 voertuigen per uur) en met minder mensen worden uitgevoerd. Dit levert een kostenbesparing op. b. Het registreren van parkeerrechten kan met kentekeninvoer sneller en efficiënter uitgevoerd worden.
4	Kies voor een reeds werkend systeem, want bij de overheid gaat vaak iets mis met automatiseringsprojecten.	A	Zowel het zelf ontwikkelen als het aanschaffen van een reeds werkend systeem hebben voor- en nadelen. Bij deze afweging worden alle factoren, zoals prijs, kwaliteit en inpasbaarheid meegewogen.
5	Waarom is er op de aanbesteding automaten en vergunningenapplicatie geen inspraak mogelijk?	A	Er is hier geen sprake van een beleidswijziging, maar van vervanging van bestaande automaten en vergunningenapplicatie.
6	Hoe gaat de nieuwe vergunningenapplicatie er uit zien?	A	Het systeem moet nog ingekocht of ontwikkeld worden. Hoe dit er precies uit gaat zien is nu nog niet bekend en is ook afhankelijk van de uiteindelijke maatregelen. Wel moet het systeem kunnen samenwerken met andere technische systemen binnen de parkeeradministratie, denk bijvoorbeeld aan de parkeerrechtendatabase, website of financiën.
7	Waarom besteedt u een deel van de vrijgekomen middelen niet als impuls voor innovatieve producten?	B	Voor het ontwikkelen van innovatieve producten, zoals apps, verwijzen naar vrije parkeerplaatsen, reserveren van parkeerplaatsen in garages et cetera, is structureel een bedrag gereserveerd van € 100.000,-.
8	Door het aantal uitzonderingen is de set aan maatregelen te complex. Kan dat niet eenvoudiger en	C	Het moderniseren van parkeren is een complex vraagstuk. Hoewel uniformiteit gewenst is, vraagt de praktijk om uitzonderingen. Dit resulteert in een set aan maatregelen die op papier een complexe indruk kan maken.

	kunnen maatregelen na invoering nog worden gewijzigd?		De dienstverlening zal door de maatregelen verbeteren. Vergunningen kunnen eenvoudiger en sneller worden aangevraagd. Gedurende de uitwerking van de maatregelen, zal de gemeente intensief gaan monitoren hoe de maatregelen uitpakken. De uitkomst hiervan kan leiden tot wijzigingen.
9	De zones en/of parkeervakken moeten beter worden aangeduid dan in de huidige situatie.	D	De gemeente past in de nieuwe situatie de bebording en eventueel markeringen op straat aan. Bestaande situaties zullen scherp onder de loep worden genomen. Uitgangspunt is dat de reguleringsgebieden goed herkenbaar zijn zonder te veel borden aan te brengen. Het moet voor iedereen duidelijk zijn op welke plaatsen binnen het gereguleerde gebied wel of niet mag worden geparkeerd.
10	Waarom moeten er nieuwe parkeerautomaten op straat komen?	D	De huidige parkeerautomaten op straat zijn verouderd en storingsgevoelig. Het is bij de huidige automaten niet mogelijk om met pin te betalen. Deze automaten worden vervangen door apparatuur met moderne betaalmogelijkheden en met kentekeninvoer.
11	Hoe gaat de gemeente om met parkeerplaatsen of openbaar gebied dat gebruikt worden voor andere doeleinden?	D	Wanneer bewoners constateren dat er oneigenlijk gebruik gemaakt wordt van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld doordat hier plantenbakken of fietsen zijn neergezet, kan men de gemeente verzoeken te handhaven, door een melding te doen bij het meldpunt openbare ruimte.
12	Waarom komt er een bezoekersregeling met een beperkt aantal uren?	1	Er is niet genoeg ruimte om iedereen, zonder parkeerproblemen, onbeperkt te laten parkeren. Door het stellen van een maximum aan de bezoekersregeling, wil de gemeente de parkeerdruk verlagen en mogelijk misbruik van een ongelimiteerde bezoekersregeling tegengaan.  Als het aantal uren niet wordt beperkt, is de kans op misbruik groter, omdat in de nieuwe regeling meerdere kentekens tegelijk kunnen worden aangemeld. Het is essentieel om een goede afweging te maken in het aantal uur dat beschikbaar wordt gesteld.
13	Het aantal uren van 400 is te weinig voor mijn privébezoek.	1	Een bezoekersregeling van 400 uur sluit aan bij de bestaande regelingen in andere gemeenten. Tevens is de behoefte aan bezoekersparkeren gepeild tijdens het stadsgesprek. De uitkomst hiervan past binnen de 400 uur. Daarnaast is gebleken dat het gemiddelde gebruik bij andere gemeenten circa 200 uur per jaar is. Er zijn hier geen aparte regelingen getroffen voor bijvoorbeeld oppas aan huis.  Er zijn veel reacties ontvangen, waarin wordt aangegeven dat 400 uur voor de bezoekersregeling te weinig is. Met name gezinnen die oppas aan huis hebben, maar ook voor mantelzorg en bij lat-relaties, vindt men dat 400 uur onvoldoende is. Ook maakt men zich zorgen over vereenzaming van ouderen en vindt men de maatregel niet sociaal. Daarom is gezocht naar een bezoekersregeling met meer flexibiliteit en is deze maatregel aangepast.

			<p>Uitgangspunt is niet langer een maximum aantal uur. In de aangepaste regeling kunnen uren voor bezoek worden gekocht tot een maximum bedrag, waarbij uren overdag goedkoper zijn dan avonduren (en weekend).</p> <p>Uren die op maandag tot en met vrijdag tussen 9.00 en 17.00 uur (daluren) worden gebruikt kosten straks € 0,12 per uur, per auto. Tijdens de overige tijdstippen betaalt men € 0,25 per uur, per auto.</p> <p>De basisbundel van € 25,00 maakt het mogelijk om overdag ruim 200 uur aan bezoek te ontvangen. In de avonduren en het weekend is dit 100 uur.</p> <p>Het is mogelijk om naast de basisbundel nog maximaal 4x een bundel van € 25 aan te schaffen. Hiermee is het mogelijk om op jaarbasis in de daluren ruim 1000 uur aan bezoek te ontvangen of 500 uur op de overige tijdstippen.</p> <p>Bij flexibel gebruik zowel overdag als 's avonds, ligt het aantal beschikbare uren dus tussen de 500 en 1000.</p> <p>Bij gebruik van bijvoorbeeld 750 uur overdag (€90) kan daarnaast nog 140 uren in de avond/weekend besteed worden.</p>
14	Hoe ziet de mantelzorg-regeling er uit?	1	De bezoekersregeling is aangepast. De uitgebreide bezoekersregeling biedt nu ook voldoende ruimte voor mantelzorg. Om mensen die afhankelijk zijn van mantelzorg ook financieel tegemoet te komen, wordt onderzocht of, onder voorwaarden een restitutie mogelijk is.
15	De nieuwe bezoekersregeling is niet eerlijk en te duur.	1	<p>Een van de uitgangspunten van het moderniseren van parkeren is een eerlijke verdeling van de lusten en lasten. De gemeente vindt het aanvaardbaar dat zij die meer gebruik maken van de beschikbare openbare ruimte daar ook meer voor betalen dan zij die hier minder gebruik van maken.</p> <p>Bij het bepalen van de prijzen is in eerste instantie gekeken naar tarieven in andere steden. Zo rekenen bijvoorbeeld Utrecht en Amsterdam 50 procent van het reguliere tarief. Maar er zijn ook steden met lagere tarieven. Zo rekent Alkmaar € 0,15 per uur en Amersfoort € 0,65 per uur.</p> <p>Dit neemt niet weg dat naar aanleiding van de inspraakreacties de bezoekersregeling is aangepast. Bij deze aanpassing is ook gekeken naar de bezetting van de parkeerplekken op verschillende tijdstippen.</p>

			<p>Verschillende mensen geven bij de inspraak aan dat er op werkdagen overdag voldoende parkeerruimte beschikbaar is. Dit blijkt ook uit recente parkeertellingen. Dit heeft geleid tot een meer flexibele regeling waardoor het ontvangen van bezoek in deze daluren goedkoper is.</p> <p>De nu geldende bezoekersschijf kost €35 euro per jaar en de tweede schijf kost € 18, extra. Door het aanschaffen van twee bezoekersschijven, is het mogelijk om tegelijkertijd twee bezoekers met een auto te ontvangen. De totale kosten zijn hiervan nu op jaarbasis € 53.</p> <p>Met de nieuwe bezoekersregeling gaat men alleen betalen voor de daadwerkelijk gebruikte uren. Uit andere steden met een moderne bezoekersregeling blijkt dat het gemiddelde gebruik rond de 200 uur per jaar ligt. Bij een gemiddeld gebruik van 200 uur, kost de nieuwe bezoekersregeling in Haarlem tussen de €24 (daluren) en €50 (avond en weekend uren).</p> <p>Bewoners die gemiddeld tot weinig gebruik maken van de nieuwe regeling zijn dus goedkoper uit dan met de huidige bezoekersschijven. Bewoners die meer dan gemiddeld gebruik maken van de regeling, gaan hier meer voor betalen.</p> <p>De nieuwe bezoekersregeling maakt het mogelijk om bij bijvoorbeeld verjaardagen of feestjes meer dan twee auto's tegelijkertijd te ontvangen. Hier zijn geen andere kosten aan verbonden, dan het uurtarief per auto.</p> <p>Mocht er aan het eind van het jaar saldo overblijven, gaat dit bedrag mee naar het volgende jaar. Wel blijft het maximaal te besteden saldo gelijk. Er kan dus geen extra saldo opgebouwd worden.</p> <p>Voor een verdere uitwerking zie de beschrijving van de maatregel.</p>
16	Wat zijn de kosten voor het aanmelden van bezoek?	1	<p>Het aanmelden voor de bezoekersregeling en het opwaarderen van het saldo waarmee vervolgens bezoekersuren gekocht kunnen worden, kan digitaal via pc, tablet of smartphone. Hier zijn geen extra kosten aan verbonden, behoudens de kosten voor het gebruik van uw eigen telefoon. Het gebruik van de parkeeruren en het overgebleven saldo kunt u direct inzien.</p> <p>Gebruikers zonder smartphone, tablet en/of computer kunnen zich, zonder bijkomende kosten, bij de publieksbalies van de gemeente melden, om met behulp van een digicoach een bezoekersregeling aan te schaffen en het saldo op te waarderen.</p>

			Alternatieven zijn het aanmelden van bezoek bij de parkeerautomaten of door te bellen met een telefooncentrale. Ook aan deze alternatieven zijn geen extra kosten verbonden.
17	Er is alleen 's avonds parkeerdruk, niet overdag. Waarom wordt het bezoekersparkeren overdag niet gewoon gratis en voert u alleen betaald parkeren 's avonds in?	1	Overdag valt de parkeerdruk inderdaad mee. Daarom wordt de bezoekersregeling zo aangepast dat overdag meer bezoek ontvangen kan worden.  Vanuit het oogpunt van een eerlijke verdeling van de lusten en lasten van parkeren is er voor gekozen om de regeling niet gratis te maken. Wie veel bezoek ontvangt, 's avonds of overdag, betaalt meer dan wie maar af en toe bezoek krijgt. Daarnaast wordt met deze regeling voorkomen dat mensen die niet in het gebied hoeven te zijn, daar niet gaan parkeren.  Voor mensen die afhankelijk zijn van mantelzorg wordt onderzocht of er een apart regeling kan komen.
18	Bezoekersschijf bevalt prima. Hou deze in stand en pak alleen het misbruik aan.	1	Met de huidige papieren bezoekersschijf is niet te controleren voor welke auto deze wordt gebruikt. Is dit rechtmatig door een bezoeker van een bewoner of onrechtmatig voor een 1 <sup>e</sup> , 2 <sup>e</sup> of 3 <sup>e</sup> auto? Ook is het in de praktijk nu niet te controleren of een bezoekersschijf is uitgeleend of verkocht aan bedrijven, werknemers of bezoekers van de binnenstad. Het is dus niet mogelijk om misbruik aan te pakken. Met een nieuw systeem wordt misbruik minder makkelijk. Daarnaast biedt het nieuwe systeem de mogelijkheid om meerdere bezoekers tegelijkertijd te ontvangen gedurende een zelf te bepalen aantal uur. Wanneer na evaluatie blijkt dat het aanmelden van meerdere bezoekers tegelijkertijd leidt tot misbruik/handel van de bezoekersregeling, kan alsnog besloten worden dit te maximaliseren. Tenslotte sluit deze digitale regeling goed aan bij de wens om het parkeren te moderniseren.
19	Graag een uitzondering voor aannemers en klusjesmannen, zodat deze tijdens kantooruren gratis kunnen parkeren bij de klanten.	1	Er is geen aanleiding om deze doelgroep anders te benaderen dan andere gebruikers van de openbare ruimte.
20	Waarom wordt de bezoekersvergunning niet helemaal opgeheven?	1	Indien er binnen gereguleerd gebied geen bezoekersregeling geldt, zal bezoek van bewoners het volledige tarief moeten betalen om op straat te kunnen parkeren. Dit is niet wenselijk. Er is dan ook behoefte aan een bezoekersregeling.
21	Het verhogen van het tarief van de 2 <sup>e</sup> vergunning draagt niet bij aan het terugdringen van het autobezit.	2	De gemeente wil inwoners nu en in de toekomst stimuleren nut en noodzaak van een tweede auto te (her)overwegen. Iedere economische prikkel is daarbij een stimulans. Een lager autobezit leidt tot minder zoekverkeer en minder auto's op straat. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid en de openbare ruimte in onze wijken. De tarieven voor een tweede vergunning zijn in Haarlem al behoorlijk hoger dan een eerste vergunning. De gemeente verwacht daarom dat het verhogen van de

			parkeervergunning met € 50 reëel is om autobezit van de tweede auto te ontmoedigen.
22	Graag een eerlijker regeling voor bewoners in zone B. In zone B mogen bewoners maar één parkeervergunning en in zone C twee parkeervergunningen.	2	<p>Een van de consequenties van het wonen in een centrum is dat er minder parkeerplekken op straat beschikbaar zijn. Daartegenover staat de goede bereikbaarheid van openbaar vervoer. Bovendien komt in de binnenstad veel winkelend- en uitgaanspubliek. Ook dit legt een grote druk op de beschikbare ruimte. Daarom is in het verleden bewust gekozen om geen tweede vergunning af te geven voor bewoners in de binnenstad.</p> <p>Ondanks de maatregelen die nu worden genomen om de parkeerdruk in de binnenstad te verlagen, is er geen aanleiding om dit te herzien. Dit sluit aan bij de ambitie van de gemeente om de binnenstad in de toekomst autoluw te maken.</p>
23	2 <sup>e</sup> vergunning afschaffen, net zoals de 3 <sup>e</sup> .	2	Het afschaffen van de 2 <sup>e</sup> vergunning draagt sterk bij aan de ambitie van de gemeente om het autobezit te ontmoedigen en meer ruimte op straat voor een aantrekkelijke openbare ruimte te creëren. Echter, veel mensen zijn afhankelijk van een 2 <sup>e</sup> auto. Het afschaffen van de 2 <sup>e</sup> vergunning is nu geen optie.
24	Maak de eerste vergunning gratis en de overige vergunningen fors duurder.	2, 15	<p>Een van de uitgangspunten van het moderniseren van parkeren is een eerlijke verdeling van de lusten en lasten. De gemeente vindt het aanvaardbaar dat zij die meer gebruik maken van de beschikbare openbare ruimte daar ook meer voor betalen dan zij die hier minder gebruik van maken.</p> <p>Dit wil zeggen dat mensen zonder auto niets betalen. Bezitter van 1 auto betalen een redelijk tarief voor het gebruik van de openbare ruimte. Bezitters van meerdere auto's betalen al fors meer.</p> <p>Veel mensen vinden een tweede auto noodzakelijk. Het nog verder verhogen van het tarief voor de tweede auto dan nu al wordt gedaan, is voor nu onwenselijk.</p>
25	Ik wil graag dat de 3 <sup>e</sup> vergunning blijft.	3	De beschikbare parkeerruimte op straat is onvoldoende voor het parkeren van 3 auto's per huishouden. De 3 <sup>e</sup> vergunning wordt dan ook afgeschaft. De bestaande 3 <sup>e</sup> vergunningen worden niet ingetrokken. Er worden echter met ingang 01-01-2017 geen nieuwe derde vergunningen meer uitgegeven. Ook voor onzelfstandige wooneenheden, zoals studentenkamers geldt dat zij per adres dus niet meer dan 2 vergunningen kunnen aanvragen.
26	Ik ben het niet eens om het aantal vergunningen te beperken als er een bedrijf gevestigd is op een woonbestemming.	4	Er zijn bedrijven die goed passen in een woonwijk. Andere bedrijven passen beter op een bedrijvenlocatie, bijvoorbeeld wanneer veel voertuigen nodig zijn voor de bedrijfsvoering en / of waar sprake is van veel verkeersbewegingen. Op een pand waar volgens de gemeentelijke registratie een bedrijfsbestemming op rust, kunnen meerdere bedrijfsparkeervergunningen worden verleend. Dit aantal is afhankelijk van de aantallen FTE en m <sup>2</sup> . Daarnaast moet door de ondernemer aangetoond worden dat het noodzakelijk is deze auto('s) voor de bedrijfsuitvoering in de directe nabijheid van het bedrijf te



			<p>parkeren.</p> <p>Op alle panden waar volgende de gemeentelijke registratie(ook) een woonbestemming rust wordt kunnen maximaal twee bewonersparkeervergunningen verleend worden.</p>
27	Alleen bedrijfsvergunningen uitgeven als de bedrijfsvoering dit echt noodzakelijk maakt.	4	Dit is een bestaand uitgangspunt dat in het nieuwe parkeerbeleid zal worden voortgezet.
28	Vervolgvergunningen voor bedrijven ook duurder maken (net als bij bewoners).	4	<p>Met de nieuwe maatregel is het niet meer mogelijk om een bedrijfsparkeervergunning te hebben op een pand waarop, volgens de gemeentelijke registratie, een woonbestemming rust.</p> <p>Voor panden met een gecombineerde of bedrijfsbestemming waarbij meerdere auto's noodzakelijk zijn voor de bedrijfsvoering is het hebben van twee vergunningen in de basis al duurder. Hiermee is de belastende factor al gecompenseerd. Verder bepalen de zakelijke noodzaak, het aantal FTE en m<sup>2</sup> waar de maxima liggen. Daarin ligt het regulerend karakter al vast en hoeft het tarief dat niet meer te doen.</p>
29	Ik vind dat het mogelijk moet zijn dat je op 1 woonadres zowel een eerste bewonersvergunning als een bedrijfsvergunning kunt krijgen .	4	<p>De maatregel is bedoeld om het aantal vergunningen op een pand met (ook) een woonbestemming te beperken tot maximaal twee en meerdere 1e vergunningen op 1 adres niet meer mogelijk te maken.</p> <p>Het hebben van twee eerste vergunningen (één bedrijfsvergunning en één bewonersvergunning) is goedkoper dan een eerste en tweede bewonersvergunning. Deze ongelijkheid in prijs is ongewenst.</p>
30	Kunnen de parkeergarages door bewoners gebruikt worden?	5	<p>Ja. Uit de bezettingscijfers blijkt dat alle garages daltijden kennen, met uitzondering van de Appelaar. Tijdens deze dalmomenten is de bezetting in de garages laag en is het mogelijk om bewoners hier te laten parkeren. De maatregelen zijn op dit onderdeel dan ook aangepast.</p> <p>De Cronjé en de Dreefgarage bieden structureel ruimte voor bewoners. In de maatregelen was daarom al opgenomen om parkeerplekken in deze garages beschikbaar te stellen aan bewoners van de wijken rondom het centrum (zone C). Naar aanleiding van de inspraakreacties is wel besloten de tarieven voor de garageabbonementen voor bewoners voor deze garages te verlagen. Deze tarieven sluiten straks aan bij de tarieven van de eerste en de tweede bewonersvergunning. Oftewel, wanneer iemand besluit om zijn straatvergunning in zone C in te ruilen voor een abonnement in de Cronjegarage of Dreefgarage geldt voor dat abonnement hetzelfde tarief als op straat.</p>

		<p>Het huidige parkeerbeleid gaat uit van het principe “bezoekers in de parkeergarages en bewoners parkeren op straat”. Dit is om bewoners de mogelijkheid te geven om in de buurt van hun woning te kunnen parkeren. Daarnaast is het eenvoudiger om bezoekers naar parkeergarages te verwijzen, zodat je zoekverkeer door de smalle centrumstraten voorkomt. Tenslotte is het voordeel van bezoekers in parkeergarages dat zij gebruik kunnen maken van bijvoorbeeld het goedkope avondtarief. Dit principe is dus niet alleen aantrekkelijk voor de bezoekers van de stad, maar ook gunstig voor ondernemers.</p> <p>In de binnenstad is de parkeerdruk op straat groot. Uit de inspraakreacties is het verzoek gekomen om bewoners de mogelijkheid te bieden ook gebruik te maken van de parkeergarages in het centrum. Daarom is er nogmaals gekeken naar de bezettingscijfers van de garages. Uit deze cijfers blijkt dat de centrumgarages met name in de weekenden en tijdens evenementen goed bezet zijn door bezoekers van de binnenstad. Structureel parkeren door bewoners in de garages is niet mogelijk, omdat de bezoekers aan de stad hier al staan. Wel lijkt er ruimte te zijn om bewoners op bepaalde momenten gebruik te laten maken van een aantal parkeergarages. In de maatregelen is dan ook een pilot opgenomen, om bewoners in de binnenstad ook gebruik te laten maken van de parkeergarages in het centrum. Kort samengevat komt dit op het volgende neer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elke parkeergarage kent zijn eigen dalmomenten (muv Appelaar);</li> <li>- Elke parkeergarage heeft een maximaal aantal plekken dat in aanmerking komt;</li> <li>- Gebruikers kunnen er voor kiezen om (tegen een extra vergoeding van € 50) de straatvergunning uit te breiden met toegang tot één parkeergarage;</li> <li>- Het gebruik en de capaciteit worden na 2 jaar geëvalueerd.</li> </ul> <p>Belangrijk voordeel is dat de dalmomenten van de garages grotendeels aansluiten bij de piekmomenten van de bewoners. Dus een bewoner met een uitgebreide vergunning die door de weeks 's avonds thuis komt, kan straks kiezen tussen parkeren op straat of in de parkeergarage.</p> <p>De mogelijkheid om bewoners te laten parkeren in de garages sluit aan bij het streven voor de lange termijn om de openbare ruimte in de binnenstad zo veel mogelijk autoluw te maken. Een van de uitgangspunten van de concept-Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is dat zowel bezoekers als bewoners in 2040 zoveel mogelijk gebruik maken van de parkeergarages. Hiervoor zijn voorzieningen nodig die de stad nu nog niet heeft. In de SOR wordt beschreven hoe deze lange termijnambitie gerealiseerd kan worden.</p>
--	--	--

			Met het Programma Moderniseren worden maatregelen getroffen die op korte termijn de parkeerdruk verlagen, bijdragen aan het verbeteren van de exploitatie en voorsorteren op het toekomstbeeld dat de SOR biedt.
31	Als er in mijn buurt een regeling komt voor bewoners naar garages ben ik dan verplicht hier gebruik van te maken?  Als ik hier voor kies moet ik dan mijn 'straat-parkeervergunning' op geven?	5	Nee, het staat eenieder vrij om wel of geen gebruik te maken van een regeling waarmee geparkeerd kan worden in een garage. Vanuit deze optiek is er dan ook geen verplichting om een straatvergunning op te geven.  Van bewoners uit zone B die ervoor kiezen gebruik te maken van de (nieuwe) maatregel om te parkeren in de centrumgarages wordt niet gevraagd om hun straatvergunning op te geven. Dat is omdat deze uitgebreide vergunning alleen op dalmomenten van de garages aangeboden kan worden en deze bewoners anders niet 24/7 een parkeervergunning zouden hebben.  Bewoners uit zone C die ervoor kiezen gebruik te maken van de maatregel om te parkeren in de parkeergarages Cronjé of Dreef geldt dat zij wel de straatparkeervergunning moeten opgeven. In deze garages kunnen bewoners met deze regeling namelijk 24/7 parkeren en is de straatvergunning niet noodzakelijk.
32	Kan de parkeergarage Cronjé beschikbaar worden gesteld voor ondernemers tegen gereduceerd tarief?	5	In de parkeergarage De Cronje geldt al een gereduceerd tarief. Een volledig maandabonnement kost € 70. Dit komt neer op nog geen € 3 per dag. Ondernemers die hier graag gebruik van willen maken kunnen dit abonnement aanschaffen.  Deze mogelijkheid staat los van de maatregel om bewoners in de garages te laten parkeren.
33	Graag de bedrijfsbusjes in de binnenstad laten parkeren in de parkeergarages.	5	Met een pilot die is opgenomen in de aangepaste maatregelen wordt het voor bewoners mogelijk om met een aangevulde vergunning niet alleen op straat te parkeren, maar tijdens daltijden ook in één van de parkeergarages. Voorwaarden zijn uiteraard wel dat voor het voertuig een parkeervergunning moet zijn afgegeven en het voertuig qua afmetingen voldoet aan de voorwaarden van de betreffende parkeergarage. Aangezien de parkeergarages in het centrum alleen in de daltijden beschikbaar zullen komen voor bewoners, is niet gekozen om ook bedrijfsauto's met een bedrijfsvergunning zowel op straat als in de garages te laten parkeren.
34	Graag in alle garages parkeren per minuut invoeren.	5	Vooruitlopend op het Programma Moderniseren Parkeren heeft het afgelopen jaar een proef plaatsgevonden met "parkeren per minuut" in parkeergarage De Kamp. Na een positieve evaluatie is het "parkeren per minuut" inmiddels ingevoerd in alle Haarlemse parkeergarages (met uitzondering van de parkeergarage Schalkwijk).
35	De tarieven in de garages zijn	5	De maatregelen in het kader van het programma Moderniseren Parkeren gaan uit van een verhoging van

	te hoog.		de tarieven op straat. De tarieven in de parkeergarages zullen niet verhoogd worden. Om het parkeren in de parkeergarages nog aantrekkelijker te maken is het wel met ingang van 1 november 2017 mogelijk om per minuut te betalen in de parkeergarages. Daarnaast blijft het huidige aantrekkelijke tarief van € 2,90 voor een hele avond en nacht parkeren in de garages van toepassing.
36	Door (1000) bewoners van het kernwinkelgebied verplicht te laten parkeren in de parkeergarages los je de parkeerproblemen op, daar waar ze veroorzaakt worden. Op straat ontstaat ruimte voor de overige bewoners van het centrum en voor bezoekers van de stad. Het is dan ook mogelijk om tweede vergunningen af te geven in het centrum.	5	<p>Uit de bezettingscijfers van de parkeergarages blijkt dat alle parkeergarages, met uitzondering van de Appelaar, momenten kennen met een lage bezetting. Echter, ook valt duidelijk uit de bezettingscijfers op te maken dat de bezettingsgraad op specifieke momenten, die voor elke garage overigens weer anders kunnen zijn, hoog is. Bijvoorbeeld in de weekeinden, maar ook tijdens evenementen zijn alle garages in het centrum goed bezet.</p> <p>Structureel 1000 auto's van bewoners laten parkeren in de parkeergarages, dus ook op de momenten dat deze vol staan met bezoekers van de stad, past niet.</p> <p>Zolang er geen goede alternatieven voor bezoekers zijn, blijft het principe vanuit de Parkeervisie "bezoekers in de parkeergarages en bewoners op straat" leidend. Hiermee wordt voorkomen dat er een toename aan zoekverkeer in de smalle straten van de binnenstad ontstaat door bezoekers van de stad. Daarnaast is het voor een bezoeker van het centrum nog steeds financieel aantrekkelijker om te parkeren in een parkeergarage.</p> <p>Wel sluit de achterliggende reden uit de inspraakreactie aan bij de ontwikkelingen in het kader van de SOR.</p> <p>Een van de uitgangspunten van de concept-Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is dat zowel bezoekers als bewoners in 2040 zoveel mogelijk gebruik maken van de parkeergarages. Hiervoor zijn voorzieningen nodig die de stad nu nog niet heeft. In de SOR wordt beschreven hoe deze lange termijnambitie gerealiseerd kan worden. Zonder deze voorzieningen kunnen bewoners niet verplicht worden in de parkeergarages, omdat er nu nog geen goed parkeeralternatief is voor de bezoekers aan de stad. Het faciliteren van voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers aan de binnenstad is van essentieel belang voor het ondernemersklimaat van Haarlem.</p>
37	De tarieven voor kort parkeren in De Dreef goedkoper maken en hiervoor aansluiten bij de tarieven zoals gelden in de Cronje.	5	Er is voor gekozen om de Dreefgarage, voor een deel, beschikbaar te stellen voor bewoners uit de gebieden rondom de binnenstad (zone C). Pas nadat de evaluatie hiervan heeft uitgewezen wat dit betekent voor de bezetting, kan overwogen worden om de tarieven te verlagen, waarbij ook gekeken moet worden wat dit betekent voor de exploitatie.

38	Ik ben tegen betaald parkeren op zondag in zone B.	6	<p>Een van de uitgangspunten van het moderniseren van parkeren is een eerlijke verdeling van de lusten en lasten. De gemeente vindt het aanvaardbaar dat zij die gebruik maken van de openbare ruimte daar ook voor betalen.</p> <p>Nu de winkels iedere zondag open zijn, is ook de vraag naar parkeerplaatsen op zondag groter geworden. Parkeren op straat is nu gratis terwijl voor het gebruik van de parkeergarages betaald moet worden. Daarom parkeert men liever op straat dan in de parkeergarages.</p> <p>Met het invoeren van betaald parkeren op zondag in de binnenstad wordt er op straat meer ruimte gecreëerd voor bewoners en hun bezoek. Daarnaast wordt voorkomen dat mensen die normaal gesproken met de fiets of het openbaar vervoer reizen, nu kiezen voor de auto omdat men gratis kan parkeren.</p>
39	Er moet een eerlijkere en betere bezoekersregeling komen voor bewoners van zone B.	6	<p>De ruimte om te parkeren in de historische binnenstad van Haarlem is beperkt. Ten opzichte van de wijken om het centrum heen komt er in de binnenstad veel winkelend- en uitgaanspubliek. In het verleden is er dan ook bewust voor gekozen geen bezoekersregeling in te voeren voor de bewoners van de binnenstad.</p> <p>Nu ontvangen veel bewoners van de binnenstad op zondag hun bezoek, want dat is nu gratis. Met het invoeren van het betaald parkeren op zondag kan dat niet meer. In het inspraakvoorstel is daarom gekozen voor een bezoekersregeling alleen op zondag.</p> <p>Naar aanleiding van de inspraakreacties is de bezoekersregeling in het centrum aangepast. Uit de meest recente parkeertellingen blijkt dat er op werkdagen overdag voldoende ruimte is om bezoekers van bewoners te ontvangen, zonder andere bezoekers van de stad te verdringen.</p> <p>Ook de bezoekersregeling in de wijken rondom het centrum is aangepast naar aanleiding van de inspraakreacties. Voor de uniformiteit zal de opzet van de regeling in de binnenstad aansluiten bij de regeling zoals die gaat gelden in zone C.</p> <p>Dit betekent dat bewoners van het centrum straks een eurobundel kunnen aanschaffen van € 25. Hiermee is het mogelijk om bezoek te laten parkeren op ma t/m vrij tussen 9.00 en 17.00 of op zondag tussen 13.00 en 23.00 uur. Parkeren op straat is op zondagochtend tot 13.00 uur en op alle dagen na 23.00 uur gratis.</p>

			<p>Het tarief voor het parkeren op zondag zal €0,25 per uur bedragen. Op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 uur is het tarief €0,12 per uur. Dit betekent dat overdag op maandag tot en met vrijdag ruim 200 uur bezoek ontvangen kan worden. Bij gebruik alleen op zondagen is maximaal 100 uur beschikbaar.</p> <p>Bij flexibel gebruik zowel overdag als 's avonds, ligt het aantal beschikbare uren dus tussen de 100 en 200 uur.</p>
40	Ik ben tegen betaald parkeren op zondag in zone C.	6	<p>In de huidige situatie is het parkeren in het centrum op zondag gratis. Dit gaat veranderen.</p> <p>In het gebied om het centrum (zone C) heen kan in de huidige situatie iedereen op zondag parkeren. Een aantal bewoners van dit gebied ervaart nu al overlast van bezoekers van de binnenstad op zondag.</p> <p>Het is aannemelijk dat met de invoering van betaald parkeren op zondag in het centrum, de overlast in het gebied daar om heen ook toeneemt. Met de invoering van betaald parkeren op zondag, ook rondom het centrum, wordt dit voorkomen.</p>
41	Is het mogelijk om voor kerken een ontheffing te krijgen voor betaald parkeren op zondag?	6	<p>Voor de gemeente zijn religieuze instellingen gelijkwaardig aan maatschappelijke en sociale organisaties en verenigingen. Daarom is er geen aanleiding om voor religieuze instellingen een ontheffing te verlenen.</p> <p>Het parkeren op zondagochtend blijft tot 13.00 uur gratis.</p>
42	Is het mogelijk om op een andere dag dan zondag te betalen?	6	<p>Wanneer u niet op zondag wenst te betalen kunt u mobiel betalen via een belprovider. Maandelijks ontvangt u voor de gebruikte parkeeruren achteraf een rekening van de betreffende provider. U hoeft daardoor niet op zondag te betalen.</p>
43	Tegen het oprekken van de parkeertijden naar 23.00 uur.	7	<p>In het centrum is nu al betaald parkeren van 09.00 tot 23.00 uur, terwijl in zone C na 21.00 uur iedereen gratis kan parkeren. Tijdens de participatie hebben bewoners van zone C de gemeente verzocht om de parkeertijden in zone C in de avonden uit te breiden. Dit is om die reden verwerkt in de maatregelen.</p> <p>Om parkeeroverlast van bezoekers aan de binnenstad in zone C te voorkomen is het belangrijk om de parkeertijden van beide gebieden gelijk te stellen. Tijdens het stadsdebat is 23.00 uur als geschikte eindtijd naar voren gekomen. Hierdoor wordt het voor bezoekers aan de binnenstad, die bijvoorbeeld 's avonds naar de schouwburg of bioscoop gaan, niet meer interessant om 's avonds in de woonwijken rondom het centrum te parkeren.</p>
44	Liever de regulering	7	<p>Het oprekken van de parkeertijden is in gesprekken met bewoners en wijkraden in het najaar van 2015</p>

	terugbrengen tot 19.00 uur.		als wens naar voren gekomen. Als de reguleringstijd tot 19.00 uur wordt teruggebracht, is het de verwachting dat de parkeeroverlast en de parkeerdruk zal toenemen met bezoekers aan de binnenstad. Dit terwijl het 's avonds in zone C nu al druk is.
45	Liever de parkeertijden uitbreiden tot 00.00 uur.	7	Tijdens het stadsdebat is 23.00 uur als geschikte eindtijd naar voren gekomen, want dit sluit aan bij de parkeertijden in de binnenstad.
46	Waarom kan de regulering niet 24/7 van kracht zijn?	7	Regulering werkt niet zonder actieve handhaving. Een parkeerregime dat 24/7 geldt, vereist een substantiële uitbreiding van handhavingsinzet. Dit is dermate kostbaar dat dit (tot op heden) niet in verhouding staat tot de beperkte meerwaarde van regulering in de nachtelijke uren en vroege ochtend.
47	Waarom in heel zone C tot 21.00 uur en niet alleen in de straten rondom het centrum?	7	De eindtijd is in de huidige situatie al in heel zone C tot 21.00 uur. Met deze eindtijd is er in een groot deel van de woonwijken al een hoge parkeerdruk. Deze parkeerdruk beperkt zich niet alleen tot de straten direct rondom het centrum.
48	Wordt de handhaving uitgebreid tot 23.00 uur, wanneer de parkeertijden aangepast worden?	7, 8	Ja, de handhaving wordt uitgebreid indien de parkeertijden worden aangepast.
49	Ik wil niet dat u meer gaat handhaven, we vinden dat er nu al te streng wordt gehandhaafd.	8	Een parkeersysteem is afhankelijk van goede handhaving. Alleen mensen die zich niet houden aan de regels krijgen een boete. Dit draagt bij aan het voorkomen van parkeeroverlast.
50	Kan parkeren in smalle straten niet slechts aan één zijde worden toegestaan?	8	De parkeerdruk in de wijken rondom het centrum is hoog. Bij gebrek aan voldoende parkeerruimte is men in de loop der tijd ook gaan parkeren op de stoep. Hiertegen is de afgelopen jaren niet gehandhaafd. Parkeren op de stoep mag natuurlijk nooit leiden tot verkeersonveilige situaties en straten dienen bereikbaar te blijven voor nood- en hulpdiensten. Echter, het in één keer verbieden van deze situaties – het gaat om meer dan 600 plaatsen - is onrealistisch. Dat kan een grote verschuiving van parkeerdruk naar omliggende straten betekenen, met de bijbehorende overlast. Zodra het effect van de voorgestelde maatregelen om de parkeerdruk te verlagen zichtbaar is kan stapsgewijs naar een afname van parkeren op de stoep worden gewerkt.
51	Ook handhaven bij (sloop)containers die een parkeerplaats lang bezet houden.	8	Het plaatsen van (sloop)containers is een tijdelijk gebruik van een parkeerplaats. Het college van B&W heeft nadere regels gesteld voor het plaatsen van voorwerpen voor (bouw)werkzaamheden. Indien men zich niet houdt aan deze voorwaarden, kan handhavend opgetreden worden. Indien u daarin onregelmatigheden ziet, kunt u de gemeente verzoeken te handhaven door dit te melden bij het meldpunt openbare ruimte.

52	Ook handhaven op motoren en quads.	8	Volgens de Haarlemse parkeerverordening kunnen alle motorvoertuigen (dat wil zeggen: alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen) een parkeervergunning verkrijgen. Dit betekent ook dat het niet hebben van een vergunning voor een motor of quad en toch parkeren beboet kan worden. Bromfietsen worden in deze dus niet als motorvoertuigen aangemerkt
53	Tegen betalen tarief voor 2 <sup>e</sup> auto bij parkeren op eigen terrein.	9	<p>Het bestaand beleid is er nu al op gericht dat voor een motorvoertuig met een parkeerplaats op eigen terrein geen eerste vergunning wordt verstrekt. Hier is tot op heden echter alleen uitvoering aan gegeven bij nieuwbouwlocaties. Dit gaat veranderen.</p> <p>Uitgangspunt van deze maatregel is om bij alle woningen het gebruik van de parkeergelegenheid op eigen terrein te stimuleren. Dit betekent dat als vergunninghouders de beschikking hebben (of redelijkerwijs zouden kunnen hebben) over een parkeerplaats op eigen terrein, zij maximaal 1 auto op straat mogen parkeren. Dit is altijd voor het tarief van een tweede vergunning. Deze maatregel draagt hierdoor bij aan het terugdringen van de parkeerdruk op straat.</p> <p>Wanneer een bewoner de garage of oprit gebruikt voor iets anders conform de bestemming (bv opslag), dan mag dat. Maar, de maatregel blijft van kracht.</p>
54	Voor toestaan van parkeren voor eigen oprit.	9	Het parkeren voor een oprit is in strijd met landelijke wetgeving (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990). De gemeente mag hier niet van afwijken in haar lokale regelgeving en moet dit dus handhaven.
55	Hoe is de parkeersituatie bij Deo Neo op dit moment?	9	Deo Neo ligt in parkeerzone C Noord. De meeste parkeerplaatsen die bij dit project in de parkeergarage zijn aangelegd zijn in gebruik bij de nieuwbouwbewoners. In het plangebied van Deo Neo zijn maar beperkt parkeerplaatsen op maaiveld in verband met het autoluwe karakter. Er worden wel vergunningen voor de 2 <sup>e</sup> auto uitgegeven, maar niet voor de 1 <sup>e</sup> auto.
56	De gemeente moet controleren of uitritten daadwerkelijk in gebruik zijn.	9	Als blijkt dat de functie waarvoor een uitrit oorspronkelijk nodig was is vervallen, wordt de bijbehorende uitrit opgeheven. Als u het vermoeden heeft dat dit in een specifieke situatie zo is, kunt u hier melding van maken. Het opheffen van een inrit wordt zo veel mogelijk met regulier onderhoud in de openbare ruimte gecombineerd.
57	Maatregelen treffen voor het parkeren Mariastichting.	9	Het project Mariastichting vormt de grens tussen gereguleerd gebied en het gebied waar zonder vergunning op straat geparkeerd kan worden. Het uitgangspunt bij nieuwbouwontwikkelingen is dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Dit geldt ook voor de Mariastichting. Omdat bij het project Mariastichting geen kadastrale koppeling gemaakt is tussen woningen en parkeerplaatsen, hadden



			<p>bewoners de keuze voor het wel of niet aanschaffen van een parkeerplaats in de parkeergarage. Bewoners die geen parkeerplaats hebben gekocht, maar toch een auto bezitten hebben de mogelijkheid om, buiten het gereguleerde gebied, op straat te parkeren. Bewoners van de Mariastichting komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de naastliggende parkeerzone, omdat de nieuwbouw geen deel uit maakt van dit vergunningengebied.</p>
58	Ik ben tegen uitbreiding van het huidige gereguleerde gebied.	10	<p>De maatregelen die zijn voorgesteld houden niet direct een uitbreiding van het gereguleerde gebied in. Wel is voorgesteld uitbreiding van het gereguleerde gebied eenvoudiger te maken. Het nieuwe voorstel houdt in dat de uitbreiding van het reguleringsgebied niet meer uitsluitend per buurt mogelijk is, maar ook per straat. Bewoners kunnen hiervoor een verzoek indienen. Daarnaast wil de gemeente zelf het initiatief kunnen nemen om een enquête te houden.</p> <p>Net zoals in de huidige situatie, zal parkeerregulering pas worden ingevoerd als er een minimale respons op de enquête is van 50 procent én als van de respondenten minimaal 50 procent voor invoering is. Uitbreiding van het gereguleerd gebied vindt alleen plaats indien er sprake is van aansluiting op een gebied met een al geldend regime of als er sprake is van een nieuw gebied met een eigen problematiek.</p> <p>Bij nieuwbouwtwikkelingen buiten het gereguleerde gebied kan het noodzakelijk zijn om de nieuwbouw en/of de bewoners van de omliggende straten te beschermen tegen parkeeroverlast. Voldoende draagvlak onder de bestaande bewoners van de omliggende straten blijft ook hier een belangrijke voorwaarde voor invoering van regulering.</p>
59	Graag de parkeerzones verkleinen, zodat vreemdparkeren zoveel mogelijk beperkt wordt.	10	<p>Het is de verwachting dat de maatregelen die nu voorliggen het vreemdparkeren beperken. De aangepaste bezoekersregeling, maar ook de extra handhaving en het invoeren van parkeerdurbeperking zijn hier voorbeelden van. Daarnaast worden er wachtlijsten ingevoerd die vooralsnog op 0 komen te staan. Mocht blijken dat de overige maatregelen niet voldoende bijdragen aan het verlagen van de parkeerdruk, zullen nieuwe aanvragers daadwerkelijk op de wachtlijst terecht komen. Op dat moment zal in ieder geval gekeken worden naar kleinere gebieden. Mocht uit de evaluatie blijken dat het om andere redenen ook noodzakelijk is om de gebieden te verkleinen, kan dit overwogen worden.</p>
60	Woonwijk De Entree valt buiten zone C en zou onderdeel moeten uitmaken van een nieuwe zone.	10	<p>In 2010 zijn de eindgrenzen van zone C ingesteld. Mede naar aanleiding van de ingediende inspraakreacties is de maatregel om de uitbreiding van het gereguleerd gebied eenvoudiger te maken aangevuld met een nieuwe zone. Qua regelgeving zal deze zone aansluiten bij zone C, maar deze zone kent zijn eigen (lagere) tariefstelling. Dit zal bij de uitvoering verder worden bepaalt.</p>
61	Ik ben tegen het verhogen van de tarieven op straat.	11	<p>De maatregelen in het kader van het programma Moderniseren Parkeren gaan inderdaad uit van een verhoging van de tarieven op straat. Doordat de tarieven in de parkeergarages niet verhoogd worden,</p>

			wordt het parkeren in de parkeergarages gestimuleerd.
62	Waarom worden de kosten van een vergunning niet op basis van het voertuiggewicht berekend, zoals bij de wegenbelasting?	11	Er is gekozen voor een ander systeem. De ruimte die een auto inneemt is hiervoor bepalend geweest en niet het gewicht van een voertuig. Dit betekent dat als men over twee auto's beschikt men ook meer betaalt. Dit sluit aan bij het principe dat zij die meer gebruik maken van de beschikbare openbare ruimte daar ook meer voor betalen dan zij die hier minder gebruik van maken.
63	Graag een gedifferentieerd tarief op straat (in het centrum) , bijvoorbeeld 1e uur € 4,00 - dus goedkoper dan nu – en daarna tarief/uur op laten lopen.	11	Uitgangspunt van het huidige parkeerbeleid is “bewoners op straat en bezoekers in de parkeergarage”. Door het tarief op straat in het centrum te verhogen maar de garagetarieven gelijk te houden wordt het voor bezoekers van de stad aantrekkelijker om voor de parkeergarages te kiezen. Een gedifferentieerd tarief draagt hier niet aan bij en komt ook de eenvoud en uniformiteit van het parkeersysteem niet ten goede. Er is op dit moment dan ook niet gekozen om gedifferentieerde tarieven op straat in het centrum door te voeren.  Wel is in de winkelstraten Cronje, Zijlweg en Kleverparkweg gekozen voor het invoeren van “Stop en Shop”. Deze vorm van gedifferentieerd parkeren maakt het op duidelijk afgebakende locaties mogelijk om kortparkeerders te faciliteren en de doorstroming te bevorderen.
64	Duurzame (b.v. elektrisch) auto's krijgen al genoeg voordelen. Een goedkoper vergunningstarief is niet nodig.	11	Naar aanleiding van de inspraakreacties is deze maatregel komen te vervallen.
65	Graag het dagtarief in Welgelegen gelijkstellen aan het dagtarief in het centrum.	11	Onderzocht wordt, in samenwerking met de wijkraad of het deel van Welgelegen dat nu onderdeel uitmaakt van de binnenstad kan worden toegevoegd aan zone C. In dit licht bezien is het niet logisch om vervolgens wel de tarieven van de binnenstad te gaan hanteren. Wel is er, om extra parkeeroverlast te voorkomen, voor gekozen om parkeerduurbepering in te voeren in onder meer een deel van de wijk Welgelegen. Hiermee wordt voorkomen dat bezoekers aan het centrum in dit gebied parkeren.
66	Zet in op een goede en beveiligde P +R, in combinatie met goed en gratis openbaar vervoer en gratis fietsenstallingen.	12	Met het Programma Moderniseren worden maatregelen getroffen die op korte termijn de parkeerdruk verlagen en bijdragen aan het verbeteren van de exploitatie. De Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), die momenteel opgesteld wordt, richt zich meer op de lange termijn ontwikkelingen. Mobiliteit en parkeren maken hier onderdeel van uit. Een P+R aan de buitenrand van de stad is een van ideeën in de SOR die bijdraagt aan de ambitie van een autoluwe binnenstad. Ook een goed openbaar vervoer en fietsnetwerk vindt een plek in de SOR. Op dit moment is niet in te schatten of en wat dit gaat kosten voor de gebruikers.

67	Kunnen de dal-momenten van parkeren op bedrijfsterreinen benut worden door bewoners?	12	<p>Alhoewel flexibel gebruik maken van bestaande parkeerterreinen kan bijdragen aan het verlagen van de parkeerdruk, is het niet eenvoudig om dit goed te regelen. De parkeerterreinen zijn vaak geen eigendom van de gemeente, wat ook financiële consequenties met zich meebrengt. Daarnaast kan geen garantie worden gegeven dat de parkeerterreinen weer volledig beschikbaar zijn voor de eigenaar als hij deze zelf nodig heeft. Dit laatste is echter wel vaak essentieel voor de bedrijfsvoering.</p> <p>Ondanks dat dit onderdeel niet als algemene maatregel is opgenomen, sluit dit mogelijke toekomstige initiatieven, overigens niet uit.</p>
68	Graag extra parkeerplaatsen creëren om het parkeerprobleem op te lossen, bijvoorbeeld bij winkels/openbare ruimte.	12	<p>In het kader van het programma Moderniseren Parkeren wordt niet ingezet op het creëren van extra parkeerplaatsen, maar juist op het beter reguleren van de huidige parkeerdruk. Dit sluit veel meer aan bij de wens om het autogebruik en autobezit terug te dringen. Wel zal in de toekomst meer ingezet worden op parkeren aan de randen van de stad en een extra parkeergarage aan de rand van het centrum. Deze ontwikkelingen maken onderdeel uit van de concept-Structuurvisie Openbare Ruimte, waarover in het eerste kwartaal van 2017 participatie met de stad plaatsvindt.</p>
69	Ik ben tegen invoering van betaald parkeren in de wijken rondom het centrum, o.a. omdat dit leidt tot een verhoging van de parkeerdruk.	13	<p>Door het invoeren van betaald parkeren kan flexibel gebruik worden gemaakt van de schaarse ruimte. Iedereen die in een gebied moet zijn krijgt de mogelijkheid, tegen betaling te parkeren. Uit de ervaring van andere steden die al werken met gereguleerde gebieden rondom het centrum, blijkt dat de parkeerdruk in zijn algemeenheid niet toeneemt.</p> <p>In het gebied rondom het centrum zijn al bijna 700 parkeerplaatsen gereserveerd voor betaald parkeren. Deze plekken kunnen nu overdag niet gebruikt worden door bewoners. Auto's die hier in de avonduren worden geparkeerd, moeten dus 's morgens op tijd weer weggehaald worden om een boete te voorkomen. Bezoekers van ondernemers, huisartsen en andere dienstverleners kunnen nu alleen maar parkeren op de betaalde plekken. Als deze parkeerplaatsen onverhoopt bezet zijn, mogen zij nu geen gebruik maken van de naastgelegen vrije parkeerplekken. Met het invoeren van betaald parkeren vervallen dezen problemen. Het is dan namelijk toegestaan om op alle plekken te parkeren in een woonwijk. Tenslotte draagt de maatregel ook in grote mate bij aan de opdracht om de exploitatie met 1 miljoen te verbeteren.</p> <p>Wel is deze maatregel, naar aanleiding van de inspraakreacties, op twee belangrijke onderdelen gewijzigd. Weliswaar is het straks in woonwijken mogelijk om op alle parkeerplekken te parkeren, bij de drie belangrijke winkelstrips in het gebied (Cronje, Zijlweg en Kleverparkweg) en bij het knooppunt met sociale functies in de Van Oosten de Bruijnstraat, blijft een deel van de parkeerplekken overdag alleen</p>

		<p>beschikbaar voor bezoekers van de stad (precieze tijdstippen zal bij de uitvoering worden bepaald). Voor de ondernemers ter plekke is het voor de bedrijfsvoering noodzakelijk dat klanten dichtbij kunnen parkeren. Wel is de grens tot waar dit gebied loopt nader bekeken en in een aantal gevallen aangepast.</p> <p>In de maatregel zoals deze ter inzage heeft gelegen was een gedifferentieerd tarief opgenomen voor de bezoekers van de stad. Overdag parkeren zou € 3,25 gaan kosten, maar in de avonduren en het weekend zou een tarief van € 6,50 gaan gelden. De gedachte hierachter is dat in de avonduren de parkeerruimte schaars is. Voorkomen moet worden dat bezoekers van het centrum er voor kiezen om in de avonduren te parkeren in het gebied om het centrum heen.</p> <p>Voor een aantal indieners van inspraakreacties is een tarief van € 6,50 nog aan de lage kant. Een andere groep is echter van mening dat een dergelijk hoog bedrag het imago van de stad schade berokkent. Daarnaast zou voor bezoekers van bewoners ook dit hoge tarief per uur betaald moeten worden, indien men door de bezoekersuren heen is. Ook dit wordt als ongewenst ervaren.</p> <p>Met alle input die is binnengekomen tijdens de inspraakperiode in gedachte, is nogmaals naar de tarieven gekeken. Uit de ervaring van andere steden die al werken met gereguleerde gebieden rondom het centrum, blijkt dat de parkeerdruk in zijn algemeenheid niet toeneemt. Een hoger tarief om parkeerders af te schrikken, is dan ook niet noodzakelijk.</p> <p>In een aantal gebieden in Haarlem rondom het centrum is in de avonduren wel sneller kans op parkeeroverlast van bezoekers van het centrum. Om deze overlast tegen te gaan is gekozen om de maatregel uit te breiden met een parkeerduurbepanking.</p> <p>Rond de schouwburg, het Patronaat en het knooppunt met sociale functie in de Van Oosten de Bruijnstraat, maar ook achter het station en in een deel van de wijken Burgwal en Welgelegen (zie voor grenzen gebied kaartje bij maatregelen) worden straten aangewezen waar in de avonduren en het weekend een parkeerduurbepanking geldt. Op parkeerplaatsen in deze gebieden mag maar maximaal 1 uur betaald geparkeerd worden. Voor bezoekers van bijvoorbeeld de schouwburg is het dan niet langer aantrekkelijk om te parkeren in bijvoorbeeld de Leidsebuurt. Een gemiddelde voorstelling duurt immers langer dan 1 uur. Hetzelfde geldt voor een bezoek aan de bioscoop, een concert of een restaurant. Mocht uit de evaluatie blijken dat op sommige andere locaties de noodzaak tot parkeerduurbepanking aanwezig is, kan dit alsnog worden ingevoerd.</p>
--	--	--

			Tenslotte zal er ook een campagne komen om het voordelige avondtarief in de parkeergarages van maximaal € 2,90 te promoten.
70	Graag ook in zone B belanghebbende parkeren invoeren, zodat alleen bewoners gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen op straat.	13	<p>Het huidige parkeerbeleid gaat uit van het principe “bezoekers naar de parkeergarages, bewoners op straat”. Door de straattarieven verder te verhogen, de garagetarieven gelijk te houden en parkeren per minuut in de garages in te voeren, worden bezoekers van de stad verleid om in de garages te parkeren.</p> <p>De Structuurvisie Openbare Ruimte waar momenteel aan gewerkt wordt, geeft een doorkijkje naar 2040. Uitgangspunt dan is dat bezoekers van de stad worden gestimuleerd om te parkeren aan de randen van de stad of het centrum. Om echt een autoluwe binnenstad te creëren wordt overwogen om een aantal centrumgarages structureel beschikbaar te stellen voor bewoners.</p> <p>Alhoewel de maatregelen met betrekking tot het moderniseren van parkeren niet voorzien in het invoeren van alleen belanghebbendengebied in zone B, worden er wel maatregelen genomen die het gebruik van de parkeergarages stimuleren. Op de langere termijn is de verwachting dat bezoekers van de stad niet meer op straat in het centrum parkeren.</p>
71	In heel Haarlem betaald parkeren invoeren.	13	Het uitgangspunt is “alleen reguleren waar dat in verband met de parkeerdruk noodzakelijk is”. Op dit moment is er geen aanleiding om in heel Haarlem betaald parkeren in te voeren.
72	Met de voorgestelde maatregelen komt er meer zoekverkeer en dus overlast in de wijk.	13	De voorgestelde en aangepaste maatregelen leiden naar verwachting tot minder parkeerdruk. Een verlaging van de parkeerdruk zorgt voor minder zoekverkeer. Mensen die in een gebied moeten zijn vinden immers sneller een plekje om te parkeren. Ook het promoten van het gebruik van de parkeergarages zal bijdrage aan een afname van zoekverkeer in de woonwijken.
73	Wij verwachten in zone C overlast door evenementen bij het invoeren van betaald parkeren.	13	<p>Het is inderdaad mogelijk dat bij evenementen, zowel in het centrum als daarbuiten, de parkeerdruk tijdelijk toeneemt. Door het gebruik van de garages te promoten, de tarieven op straat te verhogen en door te werken met een parkeerduurbepanking in een deel van zone C, wordt overlast zo veel mogelijk tegen gegaan.</p> <p>De parkeerdruk zal de komende twee jaar intensief worden gemonitord, ook tijdens evenementen. De uitkomsten hiervan kunnen aanleiding geven tot het treffen van aanvullende maatregelen.</p>
74	Pak de Mulder-wet aan. Ga in gesprek met het Rijk en haal de boete-inkomsten terug .	13	Op het besluit van het Rijk te stoppen met de vergoedingen voor het handhaven van de wet Mulder is door veel gemeenten, waaronder ook Haarlem, en in VNG-verband fel geageerd. Niettemin is deze vergoeding m.i.v. 1 januari 2015 komen te vervallen.
75	Voer in straten rondom het centrum een maximale	13	Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten om in een aantal gebieden rondom het centrum, naast betaald parkeren, ook parkeerduurbepanking in te voeren. Bezoekers kunnen hier tegen betaling

	parkeerduur in.		parkeren, maar voor maximaal 1 uur. Dit sluit ook aan bij het principe dat de gebruiker van de openbare ruimte hier ook voor betaalt.
76	Graag nabij winkelstraten in zone C een aantal plekken uitsluitend aanwijzen voor betaald parkeren. Deze mogen tijdens winkeltijden dus niet gebruikt worden door bewoners.	13	Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten om een aantal parkeerplaatsen gelegen aan de winkelstrips Cronje, Zijlweg en Kleverparkweg en bij het knooppunt met sociale functies aan de Van Oosten de Bruijnstraat, tijdens winkeltijden alleen aan te wijzen voor betaald parkeren. Zie voor de precieze locaties de kaartjes die behoren bij maatregel 13.
77	Graag stop en shop-zones instellen nabij winkelstraten, waarbij bezoekers de eerste 30 minuten een laag tarief betalen en daarna het reguliere tarief.	13	Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten om tijdens winkeltijden "Stop en Shop" in te voeren bij de winkelstraten Cronje, Zijlweg en Kleverparkweg. "Stop en shop" houdt in dat de kosten voor het eerste half uur parkeren laag zijn. Hiervoor betaalt de gebruiker slechts €0,50. Indien toch langer gebruik wordt gemaakt van de parkeerplek geldt het standaard uurtarief van € 3,25. Hierdoor is het voor parkeerders aantrekkelijk om maar kort te parkeren en wordt de doorstroming bevorderd wat weer aantrekkelijk is voor de ondernemers ter plaatse.
78	Introduceer een 'verplichte dagkaart' op straat om parkeren in zone C door bezoekers van de stad te beperken.	13	Er zijn meerdere mogelijkheden om parkeerders te stimuleren alleen daar te parkeren waar zij ook echt moeten zijn. Het differentiëren van de tarieven is een van de mogelijkheden. Je kunt tarieven op drukke momenten verhogen, zoals in de maatregelen was opgenomen die de inspraak zijn ingebracht. Een andere mogelijkheid is om te werken met een verplichte dagkaart. Uit de inspraakreacties blijkt dat wisselend wordt gedacht over het verhogen van tarieven. Door de maatregel zo aan te passen dat niet langer de tarieven bepalend zijn maar er een parkeerduurbepanking wordt opgelegd, wordt ook tegemoet gekomen aan de bezwaren. Het is hierdoor in een aantal gebieden direct om het centrum heen, niet mogelijk om langer dan een uur betaald te parkeren. Deze parkeerduurbepanking geldt uiteraard niet voor bewoners en bezoekers van bewoners die gebruik maken van de vergunning en de bezoekersregeling.
79	Het avondtarief van €6,50 is erg hoog. Waarom doet u geen proef met een laag tarief voor betaald parkeren en verhoogt u dat als er overlast is?	13	Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten de verhoging van het tarief naar € 6,50 in de avonden en de weekenden in de gebieden rondom het centrum, te laten vervallen en voor deze tijden het regulieren tarief te laten gelden. In aanvulling hierop zal in de gebieden direct rondom het centrum parkeerduurbepanking worden ingevoerd. Op deze plekken mag maximaal 1 uur tegen betaling worden geparkeerd. Uiteraard geldt deze beperking niet voor de bewoners (vergunningen) en hun bezoekers (bezoekersregeling). Mocht uit de evaluatie blijken dat in meer delen van zone C een parkeerduurbepanking nodig zijn, dan kan dit verder worden uitgebreid.
80	Graag in zone B ook het hoge	13	Naar aanleiding van de inspraak is besloten het tarief van €6,50 in de avonden en weekenden in zone

	avondtarief invoeren wanneer u dat in zone C invoert.		C niet in te voeren. Dit hoge avondtarief zal dan ook niet in zone B worden ingevoerd.
81	Eigenlijk is er al betaald parkeren in heel zone C ingevoerd, want in de huidige situatie in zone C kan met belparkeren ook worden geparkeerd op vergunninghouderplaatsen. Ik wil dat dat wordt teruggedraaid.	13	<p>Dit zal worden teruggedraaid. Het blijkt in de praktijk inderdaad mogelijk te zijn om op plekken in het vergunningengebied tegen betaling te parkeren, ook op de plekken die daar niet voor bedoeld zijn. Uit de kaarten/data bij de belproviders is in de huidige situatie niet duidelijk op te maken dat ergens niet geparkeerd mag worden. Recentelijk is in het kader van het programma Moderniseren Parkeren, ook duidelijk geworden dat de scanauto niet beschikt over de juiste data/kaarten. Hierdoor wordt alleen gezien of iemand betaalt heeft, maar niet of hij ook mag staan op de betreffende plek. Tenslotte is het ook nodig om de bebording en markering op straat te verbeteren.</p> <p>Alle data/kaarten worden momenteel aangepast, zodat vanaf eind november 2016 een ieder die parkeert met gebruikmaking van een app ook daadwerkelijk kan zien of op een plek wel of niet geparkeerd mag worden. Ook de scanauto zal dan zien of iemand tegen betaling parkeert op een plek waar dat is toegestaan of niet. Daarnaast wordt onderzocht of op korte termijn de eerste aanpassingen aan de bebordingen kunnen plaatsvinden. Vanuit handhaving zal dan ook opgetreden worden indien men weliswaar heeft betaald maar de auto geparkeerd staat op een plek waar dit niet mag.</p>
82	Geen wachtlijsten invoeren.	14	<p>Naar aanleiding van de inspraak zal het instrument wachtlijsten wel worden ingevoerd, maar nog niet daadwerkelijk worden ingevuld. Dit betekent concreet dat er wel een wachtlijst is, maar dat deze voorlopig op 0 blijft staan. De maatregel is op dit onderdeel dus aangepast.</p> <p>Om een aanvaardbare parkeerdruk te kunnen bereiken zijn maatregelen noodzakelijk. Het invoeren van bijvoorbeeld een nieuwe bezoekersregeling, het verhogen van het tarief voor de tweede parkeervergunning en bewoners tegen aantrekkelijk tarief laten parkeren in parkeergarages, dragen bij aan het verlagen van de parkeerdruk. Pas als uit de evaluatie blijkt dat de parkeerdrukverlagende maatregelen niet het gewenste resultaat geven, dan zullen de wachtlijsten toegepast worden.</p> <p>Een parkeerdruk van maximaal 90% is al heel hoog, maar wordt in een stedelijk gebied zoals Haarlem aanvaardbaar geacht. Hierdoor wordt het makkelijker om een parkeerplaats te vinden en neemt het zoekverkeer af. Daarnaast zal het risico op onveilige parkeersituaties vanwege het gebrek aan voldoende parkeerplaatsen, afnemen. In sommige gebieden is de parkeerdruk op dit moment hoger dan 100 %.</p> <p>Pas als na de evaluatie blijkt dat de wachtlijsten ingevuld moeten worden, zal gekeken worden naar de gebiedsindeling. Uitgangspunt is dat alleen daar waar de druk groot is, de aanvragers op de wachtlijst</p>

			<p>komen. Dit kan dus ook op buurtniveau binnen een parkeerzone. Hiermee wordt voorkomen dat wachtlijsten ingevuld worden voor buurten waar de parkeerdruk wel is verlaagd als gevolg van de overige maatregelen. Overigens gaat het, in zone C, alleen om wachtlijsten voor een tweede auto. Alleen in het centrum kan het zijn dat er wachtlijsten ingevuld worden voor een eerste auto.</p>
83	Hoe werkt de wachtlijst?	14	<p>Na het invoeren van de overige maatregelen wordt het effect op de parkeerdruk geëvalueerd. Pas wanneer uit deze evaluatie blijkt dat de parkeerdruk onvoldoende is afgenomen worden de wachtlijsten ingevuld. De lengte van de wachtlijsten is afhankelijk van de parkeerdruk en dit kan per buurt verschillen.</p> <p>Wanneer uit de evaluatie blijkt dat ook na het invoeren van de overige maatregelen de parkeerdruk in een buurt of wijk, boven de 90% blijft wordt een maximaal aantal uit te geven vergunningen in dat specifieke gebied bepaald. In zone C komen alleen aanvragen voor een tweede vergunning op een eventuele wachtlijst, in zone B zijn dat mogelijk de eerste vergunningen.</p> <p>Het invullen van de wachtlijst zal in grote lijnen lijken op de werkwijze in andere steden die wachtlijsten hanteren voor parkeervergunningen. Vergunningen worden uitgegeven zolang het maximaal uit te geven parkeervergunningen (uitgiftequotum) in de betreffende buurt, wijk of parkeerzone niet wordt overschreden. Indien het uitgiftequotum in een gebied wordt bereikt, wordt de wachtlijst geactiveerd. Als na toetsing blijkt dat iemand daadwerkelijk in aanmerking komt voor een parkeervergunning, kan deze aanvrager op de wachtlijst geplaatst worden. De datum van vergunningaanvraag is bepalend voor de plek op de wachtlijst. Zodra er een vergunning vrij komt, zal deze worden toegekend aan de persoon die bovenaan de lijst staat.</p> <p>De parkeervergunning blijft geregistreerd op naam, net zoals in de huidige situatie. Het is mogelijk om het kenteken van de vergunning te wijzigen.</p> <p>Uit de huidige gegevens blijkt overigens dat er maandelijks gemiddeld rond de 35 nieuwe tweede parkeervergunningen in zone C worden verleend. Hieruit blijkt dat er sprake is van een behoorlijk verloop. Bij een wachtlijst van bijvoorbeeld 100 vergunning, zou de gemiddelde wachttijd dus 3 maanden zijn.</p>
84	Verhoog het tarief van de 1 <sup>e</sup> vergunning.	15	<p>Uitgangspunt is dat een parkeervergunning voor iedereen bereikbaar moet zijn. Om de leefbaarheid te verhogen wordt een aantal maatregelen genomen, waaronder het verhogen van het tarief voor de 2<sup>e</sup> vergunning en de nieuwe bezoekersregeling. Met de verlaging van het tarief voor de 1e vergunning wordt als het ware een nieuw evenwicht ingesteld. Je zou het kunnen beschouwen als een herverdeling</p>



			van de lusten en de lasten.
85	Is er nagedacht over een 'beloningssysteem' b.v. voor het wegdoen van een auto of het gebruik van een deelauto?	15	<p>Ja, hier is over nagedacht en bijvoorbeeld het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer wordt al gestimuleerd.</p> <p>In de maatregelen was daarnaast een korting opgenomen ten behoeve van de elektrische auto. Deze korting is echter, mede naar aanleiding van de inspraakreacties, komen te vervallen. Hiervoor in de plaats wordt gezocht naar een kortingsregeling voor deelauto's. Voorwaarde is wel dat een dergelijke korting/regeling te automatiseren is. Voorkomen moet worden dat dit extra ambtelijke handeling vergt en daarmee juist extra geld kost. Op dit moment wordt onderzocht wat de mogelijkheden hiertoe zijn en op wat voor termijn de korting kan worden ingevoerd.</p>
86	Graag maatwerk waar nodig.	-	<p>Met de maatregelen die worden voorgesteld wordt gestreefd naar een zo uniform mogelijk parkeersysteem. Het moet voor iedereen duidelijk zijn waar en voor welk tarief geparkeerd mag worden. Maatwerk is altijd een uitzondering op de regel. Uitgangspunt is dan ook uniform waar mogelijk, maatwerk indien strikt noodzakelijk.</p> <p>Door het aanpassen van de tarieven op straat in de avonduren en de weekenden, de aangepaste bezoekersregeling en het flexibele gebruik van de beschikbare parkeerruimte, is de noodzaak tot maatwerk kleiner. Toch zijn een aantal maatwerkoplossingen opgenomen.</p> <p>Bij de drie belangrijke winkelstraten in zone C en bij het knooppunt van sociale functies in de Van Oosten de Bruijnstraat, wordt een aantal parkeerplaatsen overdag aangewezen voor uitsluitend betaald parkeren. Verder zal hier ook het principe van "stop en shop" worden ingevoerd. Ook het invoeren van parkeerduurbeperving in een aantal delen van zone C is een maatwerkoplossing. Daarnaast zal het aantrekkelijke dagtarief dat nu al geldt op het Emmaplein in stand blijven.</p> <p>Tenslotte wordt onderzocht of er voor mensen die afhankelijk zijn van mantelzorg een aparte regeling kan komen waarmee de, via de bezoekersregeling gemaakte parkeerkosten, tot een bepaald bedrag kunnen worden teruggevraagd.</p>
87	Wat doet de gemeente voor ondernemers en hun klanten?	-	Vooruitlopend op het programma Moderniseren van Parkeren zijn recentelijk twee maatregelen ingevoerd die in positieve zin bijdragen aan een goed ondernemersklimaat. Enerzijds is er een slimme parkeerapp ontwikkeld en in gebruik genomen en anderzijds is het nu mogelijk om in alle parkeergarages per minuut te betalen.

		<p>De slimme parkeerapp biedt Haarlemse ondernemers de mogelijkheid om als service de parkeerkosten al door de klant te laten voldoen bij het afrekenen bij de ondernemer zelf. Een goed voorbeeld hiervan is dat bij een hotel de parkeerkosten al in de factuur kunnen worden meegenomen. Een klant rekent 1 keer af en hoeft dus niet apart in de parkeergarage de parkeerkosten te voldoen. Uit ervaring blijkt dat dit gebruiksgemak zeer gewaardeerd wordt.</p> <p>Naast het bieden van een service is het, met de slimme parkeervergoeding, ook mogelijk om als ondernemer korting te geven op het parkeren als een klant een aankoop doet in de winkel. Voorwaarde is wel dat de klant gebruik moet maken van 1 van de parkeergarages. Hiermee stimuleert de slimme parkeerapp ook meteen het gebruik van de parkeergarages voor bezoekers van het centrum.</p> <p>Het betalen per minuut heeft de afgelopen periode als proef plaatsgevonden in parkeergarage De Kamp. Gezien de positieve evaluatie is besloten om zo snel mogelijk parkeren per minuut in alle openbare garages (met uitzondering van Schalkwijk) in te voeren. Ook deze maatregel stimuleert het gebruik van de parkeergarages door bezoekers van de stad.</p> <p>Tenslotte is besloten dat per 1 januari 2017 in alle parkeergarages (met uitzondering van Schalkwijk) een dagkaart wordt aangeboden. Bezoekers die de stad overdag en 's avonds willen bezoeken, kunnen met deze dagkaart tegen een aantrekkelijker tarief parkeren in de parkeergarages.</p> <p>Naast deze drie nieuwe maatregelen is het in de bestaande situatie al zo dat er een zeer gunstig avondtarief geldt van maximaal € 2,90 in de parkeergarages. Bezoekers kunnen in praktisch alle garages vanaf 19.00 uur 's avonds (op donderdag vanaf 21.00 uur) parkeren tot de volgende ochtend 9.00 uur voor een bedrag van maximaal € 2,90. Er zal een campagne komen om deze voordelige manier van parkeren in Haarlem te promoten.</p> <p>Het verhogen van de straattarieven naar € 6,50 in zone C, leidde ook bij ondernemers tot veel reacties. Een dergelijk hoog tarief is funest voor het imago van de stad, was de kern van een van de inspraakreacties. Mede naar aanleiding hiervan is besloten om niet te gaan werken met een zogenaamd hoog afschriktarief. De tarieven op straat in zone C worden in de avonduren en weekenden € 3,25 per uur. Wel zal op een aantal van deze plekken gewerkt gaan worden met parkeerduurbepaling. Hiermee wordt voorkomen dat bezoekers van de binnenstad in de avonden en weekeinden gaan parkeren in de gebieden om het centrum heen.</p>
--	--	--

			<p>In de grotere winkelstraten gelegen in zone C is naar aanleiding van de inspraak besloten om een aantal parkeerplaatsen tijdens winkeltijden beschikbaar te houden voor alleen bezoekers van de stad. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van de ondernemers die de parkeerruimte nodig hebben voor hun bedrijfsvoering.</p> <p>Tenslotte zal in de Cronje, de Zijlweg en de Kleverparkweg het principe van “stop-en-shop” worden ingevoerd. Het kortparkeren goedkoper maken, bevordert de doorstroming ter plekke en is voordelig voor de bezoekers.</p>
88	Het nieuwe parkeerbeleid houdt geen rekening met doelgroepen in de lagere inkomens.	-	<p>Een belangrijk uitgangspunt voor de gemeente is dat er per woonadres in ieder geval één vergunning betaalbaar moet zijn. Met de verlaging van het tarief voor de 1<sup>e</sup> vergunning wordt deze ook voor de lagere inkomens beter bereikbaar. Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten om de eerste vergunning niet met € 10 maar met € 20 te verlagen. Hierdoor wordt het parkeren van een auto ook voor de doelgroepen met een lager inkomen nog beter bereikbaar dan in eerste instantie al werd voorgesteld.</p> <p>Door het verhogen van het tarief voor de 2<sup>e</sup> vergunning wordt het bezit van de tweede auto ontmoedigd met de bedoeling de parkeerdruk en parkeeroverlast te verlagen. Een van de uitgangspunten van het moderniseren van parkeren is een eerlijke verdeling van de lusten en lasten. De gemeente vindt het aanvaardbaar dat zij die meer gebruik maken van de beschikbare openbare ruimte daar ook meer voor betalen dan zij die hier minder gebruik van maken, ongeacht de financiële draagkracht van de autobezitter.</p>
89	Ik ervaar geen parkeerprobleem. Uit welk parkeeronderzoek blijkt de genoemde parkeerproblematiek?	-	<p>De beleving van bewoners als het gaat om de parkeerproblemen is verschillend. Voor de ene bewoner is het rijden van een paar rondjes prima. Terwijl voor een ander het al een probleem is wanneer parkeren voor de deur niet mogelijk is.</p> <p>Parkeermetingen laten objectief zien wat de parkeerdruk is. Een maximale parkeerbezetting van 85-90 procent wordt gezien als een aanvaardbare parkeerdruk. Tot dit percentage is het voor vergunninghouders makkelijker om in de buurt van de woning een parkeerplek te vinden en voorkom je zoekverkeer.</p> <p>Uit de metingen die in zone C zijn verricht, blijkt dat de parkeerdruk op veel plekken hoog is. Soms zelfs boven de 100 procent. De huidige parkeerdruk laat zien dat er sprake is van een parkeerprobleem. Het</p>

			treffen van maatregelen is dan ook noodzakelijk.
90	Met de voorgestelde maatregelen gaat u niet bereiken dat 90 procent van de beschikbare parkeerruimte gebruikt gaat worden voor vergunninghouders.	-	Dat is ook niet de bedoeling van de maatregel. In de Haarlemse situatie wordt gestreefd naar een maximale parkeerdruk van 90 procent. Dit zijn naast vergunninghouders bijvoorbeeld ook bezoekers van bewoners of mensen die om een andere reden in het gebied moeten zijn, zoals de aannemer en de bezoeker van de tandarts.
91	Autobezit is al zo duur waarom moet ik nog meer betalen? Haarlemmers betalen immers al veel belastingen en heffingen. Gaat het de gemeente alleen maar geld?	-	Nee, het gaat de gemeente met het programma Moderniseren Parkeren niet alleen maar om geld. In eerste instantie gaat het om het verlagen van de parkeerdruk en het verminderen van de parkeeroverlast. Wel is als randvoorwaarde meegegeven dat het moderniseren van parkeren de exploitatie moet verbeteren met € 1 miljoen.  Wanneer het doel alleen maar het verdienen van geld was geweest, zou het eenvoudiger zijn om enkel de tarieven van de bestaande parkeerproducten te verhogen. Maar dat alleen draagt niet voldoende bij aan het verlagen van de parkeerdruk en het verminderen van de parkeeroverlast.  De kosten door het invoeren van deze maatregelen nemen bij gemiddeld gebruik niet toe. Alleen bewoners die meer dan gemiddeld gebruik maken van de beperkt beschikbare parkeerplaatsen op straat zullen hiervoor meer moeten betalen. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van het moderniseren van parkeren: een eerlijke verdeling van de lusten en lasten
92	Met deze maatregelen wordt het wonen in Haarlem onaantrekkelijker, want parkeren wordt duurder dus mijn huis minder waard.	-	Het treffen van maatregelen waarmee de parkeerdruk en de parkeeroverlast minder worden, komt de leefbaarheid van de stad ten goede. Dit maakt het wonen in Haarlem aantrekkelijker.  De kosten door het invoeren van deze maatregelen nemen bij gemiddeld gebruik niet toe. Alleen bewoners die meer dan gemiddeld gebruik maken van de beperkt beschikbare parkeerplaatsen op straat zullen hiervoor meer moeten betalen. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van het moderniseren van parkeren: een eerlijke verdeling van de lusten en lasten.
93	Verhoog de parkeerbelasting, zodat iedereen mee betaalt.	-	Door aan alle inwoners van Haarlem een evenredig bijdragen te vragen wordt weliswaar voldaan aan de randvoorwaarde van de gemeenteraad dat de exploitatie van parkeren moet worden verbeterd, maar hiermee verandert de parkeerdruk op straat niet. Juist de wens om de leefbaarheid te verbeteren en de parkeerdruk in ieder geval niet verder te laten toenemen, heeft aan de basis gestaan van alle nu voorliggende maatregelen. Daarnaast is het principe van een eerlijke verdeling van de lusten en de lasten in verschillende maatregelen terug te vinden, zoals de aangepaste bezoekersregeling.

94	Grijs kenteken zelfde behandelen als bedrijfsauto.	-	Een vergunning voor een bedrijfsauto is aan strenge voorwaarden onderworpen. Er moet aangetoond kunnen worden dat de bedrijfsauto noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering. Iedereen die over een voertuig met grijs kenteken beschikt en deze nodig heeft voor de uitoefening van zijn bedrijf kan een bedrijfsvergunning aanvragen.
95	Maak een speciale parkeergelegenheid voor bedrijfsbusjes.	-	In de maatregelen moderniseren parkeren is geen aparte parkeergelegenheid voor bedrijfsbusjes opgenomen  De Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), die momenteel opgesteld wordt, richt zich op de lange termijn ontwikkelingen. Mobiliteit en parkeren maken hier onderdeel van uit. Een P+R aan de buitenrand van de stad is een van ideeën in de SOR die bijdraagt aan de ambitie van een autoluwe binnenstad. Ook een goed openbaar vervoer en fietsnetwerk vindt een plek in de SOR.  Wellicht biedt dit ook mogelijkheden voor het parkeren van bedrijfsbusjes aan de rand van de stad.
96	De set aan maatregelen is veel te complex en er is gewerkt met aannames en niet met cijfers.	-	Er is inderdaad sprake van een uitgebreid en complex onderwerp, waar ook nog eens veel tegenstrijdige belangen een rol spelen. De nu voorliggende maatregelen vormen een samenhangend geheel, waarmee de parkeerdruk wordt verlaagd en parkeeroverlast wordt verminderd. Daarnaast dragen de maatregelen bij aan het verbeteren van de exploitatie. Daar waar mogelijk is in de berekeningen uiteraard gewerkt met de beschikbare cijfers. Wat de gevolgen van de maatregelen straks precies zijn, kunnen we pas na afloop meten. Wel is een inschatting gemaakt van de effecten.
97	Begin met een aantal pilots en voer het pas breed in als het blijkt te werken.	-	Een aantal van de maatregelen die worden voorgesteld zijn elders in Nederland al langer in gebruik. Voorbeelden hiervan zijn parkeren op basis van kentekeninvoer, een digitale bezoekersregeling en het invoeren van betaald parkeren in woonwijken.  Op dit moment is alleen een inschatting gemaakt van wat de effecten van de maatregelen zullen zijn in de Haarlemse situatie. Door het uitgebreid monitoren van het gebruik van de parkeer producten en het blijven meten van de parkeerdruk op straat en in de garages, halen we informatie op. Mocht blijken dat de effecten anders zijn dan vooraf ingeschat, kan dit aanleiding zijn om de maatregelen aan te passen.  Een concrete pilot, waar landelijk nog niet veel ervaring mee is, is de mogelijkheid om bewoners de gelegenheid te bieden ook te parkeren in de parkeergarages. Na 2 jaar zal zowel het gebruik als de effecten worden geëvalueerd. (zie maatregel 5)
98	Kan Welgelegen naar zone C?	-	De wijk Welgelegen maakt momenteel onderdeel uit van 3 verschillende (parkeer)zones. Een deel van de wijk valt binnen het centrum, een groot deel ligt binnen zone C en tenslotte ligt een klein deel van de

			<p>wijk buiten het gereguleerde gebied. Het verzoek van de wijkraad is om het gedeelte van de wijk dat nu onderdeel uitmaakt van het centrum, toe te voegen aan zone C.</p> <p>In het verleden is hier al meerdere malen over gesproken, maar er is nog geen concreet besluit genomen. Alhoewel het overzetten van zone B naar zone C een relatief kleine administratieve handeling betreft, vloeien hier wel veel gevolgen uit voort. Zo heeft het overzetten gevolgen voor de huidige abonneementhouders in de parkeergarage Houtplein (is alleen voor centrumbewoners). Is er mogelijk sprake van een toename van de parkeerdruk in de overige delen van de wijk en omliggende wijken, vanwege extra tweede auto's en extra bezoekersregelingen. Maar ook is de derving van inkomsten van de betaalde plekken te verwachten, aangezien de tarieven in zone C lager liggen dan de tarieven in zone B.</p> <p>Los van de genoemde gevolgen, komen er wellicht nog andere zaken naar voren door een omzetting naar zone C. Om daadwerkelijk te kunnen besluiten of het voor alle partijen wenselijk is, om het deel dat nu bij het centrum hoort toe te voegen aan zone C, moeten al deze gevolgen goed in beeld worden gebracht. Ook kan dan bekeken worden of overgangsmaatregelen of maatwerk noodzakelijk is, om te komen tot een goede overgang. Het overleg met de wijkraad, om dit gezamenlijk te onderzoeken, is inmiddels opgestart. Ook zal gekeken worden of andere partijen, zoals omliggende wijkraden, moeten aansluiten bij deze overleggen.</p>
99	Zijn er vooruitlopend op de voorgestelde 'maatregelen moderniseren parkeren' al uitgaven gedaan? Zo ja welke en voor welk bedrag?	-	Er is inmiddels door de gemeenteraad een krediet van € 1,2 miljoen beschikbaar gesteld voor het vervangen van de parkeerautomaten. Deze vervanging is nodig omdat de huidige automaten technisch verouderd zijn en erg storingsgevoelig. Ook zonder de maatregelen modernisering parkeren was deze vervanging nodig. Daarnaast is al eerder besloten de vergunningenapplicatie te vervangen. Hier is een budget van € 0,5 miljoen voor gereserveerd in het investeringsplan. Uitgangspunt is dat de nieuwe applicatie en de nieuwe automaten de te nemen maatregelen kunnen faciliteren.
100	De procedure is niet juist gevolgd.	-	<p>Er is in het kader van het programma Moderniseren Parkeren een uitgebreid participatieproces doorlopen. In september 2015 vonden allereerst oriënterende gesprekken plaats met belanghebbenden, zoals wijkraden en ondernemersverenigingen.</p> <p>De uitkomsten van de oriënterende gesprekken zijn vertaald in een aantal thema's en knelpunten. Deze thema's zijn vervolgens op de website <a href="http://www.haarlemparkeert.nl">www.haarlemparkeert.nl</a> geplaatst. Er is op vele manieren aandacht aan deze website gegeven. Zowel via sociale media zoals facebook maar ook via advertenties in kranten en abri's verspreid door de stad. Een ieder werd uitgenodigd om op de website te reageren op 1 van de</p>

			<p>thema's en om ideeën te plaatsen.</p> <p>In november 2015 heeft vervolgens een grote participatiebijeenkomst ("het grote stadsgesprek") plaatsgevonden. De input uit deze bijeenkomst is gebruikt voor het opstellen van de eerste concept-maatregelen.</p> <p>In maart 2016 heeft de gemeente uiteenlopende mogelijke maatregelen voor het moderniseren parkeren op <a href="http://www.haarlemparkeert.nl">www.haarlemparkeert.nl</a> gepubliceerd. Hierop kon iedereen reageren. Mede op basis van de reacties is uiteindelijk een set aan maatregelen gepresenteerd die de inspraak is ingegaan. De inspraakprocedure liep van 10 juni t/m 17 juli 2016. Belanghebbenden konden via de website of per brief een inspraakreactie indienen. Ook de reactie van de insprekers tijdens de commissie Beheer op 2 juni 2016 zijn hierin meegenomen.</p> <p>Met de doorlopen procedure is uitgebreid met de stad gesproken en heeft de input uit de stad aan de basis gestaan van de maatregelen. Dit is ook terug te zien in de wijzigingen die in de maatregelen zijn doorgevoerd na de inspraakreacties.</p> <p>Het bovenstaande neemt niet weg dat het kan voorkomen dat niet tegemoet is gekomen aan alle wensen. Alleen al omdat veel wensen tegenstrijdig zijn met elkaar. Dit wil echter niet zeggen dat een onjuiste procedure gevoerd is.</p>
101	Toegankelijkheid van horecagelegenheden voor eigenaren gelijk trekken ongeacht of je bewoner bent (en dus een vergunning hebt) of dat je als ondernemer buiten het centrum woont (en dus geen vergunning hebt).	-	De toegankelijkheid van de binnenstad wordt meegenomen in het dossier Stedelijke Distributie, waarover op dit moment gesprekken worden gevoerd met belanghebbenden. In het programma Modernisering worden hier geen uitspraken over gedaan.
102	De stad dient goed bereikbaar te blijven voor laden en lossen door vrachtwagens. Wellicht venstertijden vergroten indien wordt	-	Het laden en lossen in de binnenstad wordt meegenomen in het dossier Stedelijke Distributie, waarover op dit moment gesprekken worden gevoerd met belanghebbenden. In het programma Modernisering worden hier geen uitspraken over gedaan.

	gekozen om het laden en lossen te doen met kleine elektrische auto's.		
103	Het inperken van het bezorgen van pakketpost in het kernwinkelgebied.	-	Het bezorgen van pakketpost in de binnenstad wordt meegenomen in het dossier Stedelijke Distributie, waarover op dit moment gesprekken worden gevoerd met belanghebbenden. In het programma Modernisering worden hier geen uitspraken over gedaan.
104	Standplaatsen taxi's beter reguleren.	-	Standplaatsen voor taxi's in de binnenstad worden meegenomen in het dossier Stedelijke Distributie, waarover op dit moment gesprekken worden gevoerd met belanghebbenden. In het programma Modernisering worden hier geen uitspraken over gedaan.
105		-	Niet alle vragen, klachten en opmerkingen die in het kader van de inspraak naar voren zijn gekomen hebben betrekking op het programma moderniseren parkeren. Voor zover mogelijk zijn deze opmerkingen doorgegeven aan de betreffende afdeling, zoals handhaving, openbare ruimte/groen/verkeer.