



<b>Onderwerp</b> Vaststellen nota Uitwerking parkeerregulering	
Nummer	2022/1764592
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H. en Leeuwen, B. van
Programma/beleidsveld	5.2 Parkeren
Afdeling	BBOR
Auteur	Hogerheijde, R.
Telefoonnummer	023-5115483
Email	<a href="mailto:rhogerheijde@haarlem.nl">rhogerheijde@haarlem.nl</a>
Kernboodschap	<p>Vanaf 2024 wordt betaald parkeren in 11 wijken ingevoerd. Dit is noodzakelijk om de ontstane problemen op het gebied van toegankelijkheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid aan te pakken en te voorkomen dat deze problemen alleen maar verder toenemen met het groei van de stad. En zo ontstaat op termijn ruimte voor groen, spelen, fietsen en elkaar ontmoeten.</p> <p>We zorgen dat er op termijn niet meer auto's een parkeervergunning krijgen dan er beschikbare plaatsen in de wijk zijn. Bij de start van de invoering houden we hierbij rekening met de huidige bewoners. Zij kunnen aanspraak maken op parkeermogelijkheid voor maximaal 2 auto's per adres. Ook wordt gewerkt aan meer plek in parkeergarages en mogelijkheden voor alternatief vervoer, zoals deelauto's, fiets en OV.</p> <p>Tijdens de inspraakperiode zijn 1.208 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen en de opmerkingen uit de Commissie Beheer van 3 november 2022 leiden ertoe dat de concept nota Uitwerking parkeerregulering op een aantal punten is aangepast. Op diverse plaatsen zijn correcties aangebracht en op twee punten zijn wezenlijke wijzigingen doorgevoerd:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. De kosten voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D worden vanaf 1 januari 2024 verlaagd en blijven tot 1 januari 2027 gelijk. Haarlemmers betalen per jaar voor de 1e vergunning 99 euro in parkeerzone C en 64 euro in parkeerzone D. Dit lagere tarief geldt ook voor de bestaande bewoners met een parkeervergunning in zone C.</li><li>2. De buurten Zuiderhout, Ramplaankwartier en Oosterduin worden onderdeel van parkeerzone D, omdat deze buurten zijn gescheiden van de rest van de wijk door de randweg, terwijl Zuiderhout ook nog door stadspark Haarlemmerhout gescheiden is van de rest van de wijk.</li></ol>





aan het veranderende klimaat en verbetering van onze leefomgeving. Er is simpelweg geen ruimte voor oude oplossingen zoals het blijven verbreden van wegen en toevoegen van extra parkeerplaatsen.

Ondanks het grote aantal (60.000) parkeerplaatsen dat al in de stad aanwezig is, is in verschillende wijken sprake van een groeiend parkeerprobleem. Trottoirs zijn slecht toegankelijk door de grote aantallen geparkeerde auto's. De verkeersveiligheid is in het geding omdat op kruispunten wordt geparkeerd waardoor het zicht is belemmerd. Dit is een historisch gegroeide situatie. Het aantal auto's is in de loop der tijd toegenomen, terwijl de beschikbare parkeerruimte grotendeels gelijk is gebleven. Om de situatie niet verder te laten verslechteren is het noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten. Met het uitbreiden van parkeerregulering wordt de balans tussen parkeerruimte en andere noodzakelijke functies in de openbare ruimte hersteld. Niets doen zou het probleem alleen maar doen toenemen en is daarom geen reële optie.

De nota Uitwerking parkeerregulering biedt drie beleidswijzigingen ten opzichte van het huidige beleid:

- 1) Het loslaten van (huidige) eindgrenzen van het betaald parkeergebied;
- 2) Het invoeren van parkeerregulering bij een parkeerdruk van 85% of meer;
- 3) Het toepassen van een aanpasbaar vergunningenplafond.

Met deze instrumenten wordt het mogelijk om tastbare verbeteringen te realiseren door de uitbreiding van parkeerregulering in 11 wijken. Door het bereiken van een lagere parkeerdruk in de wijken ontstaat meer ruimte voor groen, fietsparkeren, toegankelijke trottoirs, een ruim aanbod van deelmobiliteit en goede toegankelijkheid voor hulpdiensten en andere dienstverleners. Dit is in lijn met eerder vastgesteld beleid en met het coalitieakkoord 2022-2026 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad'.

Het college gaf de concept nota Uitwerking parkeerregulering van 19 oktober t/m 30 november 2022 vrij voor inspraak. Alle 1.208 reacties zijn verwerkt. Dit leidde tot een aantal correcties en wijzigingen. Samen met dit raadsbesluit wordt de definitieve nota Uitwerking parkeerregulering ter vaststelling aangeboden aan de raad.

### **Voorgeschiedenis en relevante besluiten**

Op 18 februari 2010 stelde de gemeenteraad de Eindgrenzen en uitbreidingsprocedure parkeerreguleringsgebieden ([2009/080042](#)) vast. Hiermee is vastgelegd in welk deel van de stad parkeerregulering ingevoerd kan worden en welke procedure daarbij wordt toegepast.

Op 15 december 2016 stelde de gemeenteraad Modernisering parkeren ([2016/502227](#)) vast. Hiermee is een pakket van 19 maatregelen vastgesteld.

Op 23 september 2021 stelde de gemeenteraad het Mobiliteitsbeleid ([2021/313959](#)) vast. Fietsers en voetgangers krijgen prioriteit. Een snelheid van 30 kilometer per uur wordt de norm in Haarlem en bij alle nieuwe wegontwerpen wordt eerst gekeken naar de ruimte voor de fietser en de voetganger. Het openbaar vervoer wordt evenwichtiger over de stad verdeeld en het autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld op de hoofdroutes. In het Mobiliteitsbeleid is gekozen voor gereguleerd parkeren en een vergunningenplafond op plekken met een hoge parkeerdruk en in gebieden waar veel woningen worden gebouwd.

Op 27 januari 2022 stelde de gemeenteraad de Omgevingsvisie Haarlem 2045 ([2021/0492095](#)) vast. Hiermee heeft de gemeenteraad duidelijk richting gegeven aan de ontwikkeling van de stad tot 2045. Er is afgesproken voorrang te geven aan de noodzakelijke vergroening, aanpassingen aan het veranderende klimaat en verbetering van de leefomgeving. In lijn hiermee is aanpakken van het groeiende parkeerprobleem noodzakelijk. Met het uitbreiden van parkeerregulering wordt de balans tussen parkeerruimte en andere noodzakelijk functies in de openbare ruimte hersteld.

In de nota Uitwerking parkeerregulering zijn de beleidskeuzes uit het Mobiliteitsbeleid uitgewerkt. Het beleid zet ook voort op de beleidskeuzes die zijn gemaakt bij het raadsbesluit Modernisering parkeren ([2016/502227](#)), waarover in 2017 een referendum heeft plaatsgevonden.

Met het vaststellen van de nota Uitwerking parkeerregulering worden de volgende bestuurlijke agendazaken afgedaan:

- Toezegging opinienota over wachtlijsten en een vergunningenplafond parkeren (2020/1097912). In de nota Uitwerking parkeerregulering is opgenomen dat er vergunningenplafonds worden ingevoerd en ook welke maatregelen worden genomen om wachtlijstvorming zoveel mogelijk te beperken (paragraaf 4.4.);
- Als er wachtlijsten ontstaan voor parkeervergunningen wordt de commissie Beheer door het college geïnformeerd (2017/510065). In de nota Uitwerking parkeerregulering staat dat de commissie Beheer jaarlijks wordt geïnformeerd over eventuele wachtlijsten voor een parkeervergunning (paragraaf 5.5.).

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

Het college stelt de raad voor:

1. De toenemende parkeerdruk een halt toe te roepen door de Nota Uitwerking parkeerregulering vast te stellen;
2. De Nota van Beantwoording met de reacties op de zienswijzen vast te stellen;
3. Een tijdelijk parkeerfonds in te stellen voor de bekostiging van de initiële kosten met een reserve;
4. In 2023 € 2.000.000 toe te voegen aan het tijdelijke parkeerfonds uit de beschikbare incidentele middelen.



### **3. Beoogd resultaat**

Het beoogde doel is een concrete en zichtbare verbetering van de parkeersituatie en leefbaarheid in de Haarlemse wijken. De aanpak moet zorgen voor een lagere parkeerdruk in de wijken met meer ruimte voor groen, fietsparkeren, toegankelijke trottoirs, een ruim aanbod van deelmobiliteit en goede toegankelijkheid voor hulpdiensten en andere dienstverleners met grotere voertuigen (o.a. huisvuilinzameling). Hiermee willen we bereiken dat de parkeerdruk in de wijken met parkeerregulering in 2030 lager is dan 85%.

Het uitbreiden van betaald parkeren is noodzakelijk om te voorkomen dat Haarlem steeds voller wordt met auto's. Om meer ruimte te kunnen maken in de stad voor groen, spelen, fietsen en elkaar ontmoeten is het nodig om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten.

Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambities zoals vastgelegd in onder meer de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsbeleid en het coalitieakkoord 2022-2026 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad'.

Samen met deze nota wordt het beleid voor het parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen (parkeernormen) vernieuwd; de nota Parkeernormen. Dit leidt samen tot een ander ruimtegebruik van de auto in de stad en de gewenste mobiliteitstransitie.

### **4. Argumenten**

#### *1. Dit betreft een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid*

Het Mobiliteitsbeleid maakt een keuze voor de invoering van parkeerregulering op plekken met een hoge parkeerdruk. Betaald parkeren wordt uitgebreid in 11 wijken waar meer dan 85 van de 100 parkeerplekken bezet zijn. In totaal telt Haarlem op dit moment ruim 60.000 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, waarvan circa 16.000 gereguleerd. Met de uitbreiding neemt het aantal gereguleerde parkeerplaatsen toe naar circa 38.000. Hierdoor wordt de parkeersituatie in een groter deel van de stad beter beheersbaar.

#### *2. De parkeersituatie in Haarlemse wijken is een groeiend probleem*

In veel wijken is de parkeerdruk zo hoog dat alle parkeerplaatsen zijn bezet. Er wordt geparkeerd op stoepen en op kruispunten. Parkeren met twee wielen op de stoep wordt 'gedoogd'. Hierdoor is de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en de leefbaarheid serieus in het geding. Oude oplossingen zoals het verbreden van wegen en toevoegen van parkeerplaatsen bieden hierop geen afdoende antwoord meer. Er is ook simpelweg geen ruimte voor beschikbaar. Om de situatie niet verder te laten verslechteren en ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten is het noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten. Parkeerregulering is hierbij een noodzakelijk instrument.

De gemeente Haarlem ontvangt met grote regelmaat klachten en meldingen over parkeerproblemen in de wijken. Dit zijn klachten en meldingen over parkeeroverlast, foutparkeren en dergelijke. Uit de inwonerspeiling 2022 blijkt dat ruim een derde van de Haarlemmers (zeer) veel overlast van parkeren ervaart in de eigen buurt.

3. *Een vergunningenplafond is onmisbaar*

Op dit moment past Haarlem geen vergunningenplafond toe. Bij de uitgifte van parkeervergunningen wordt geen rekening gehouden met de beschikbare parkeercapaciteit in een gebied. Er worden simpelweg teveel vergunningen verstrekt. Daardoor vinden soms ook vergunninghouders in gereguleerde gebieden moeilijk een parkeerplaats. Daarom wordt voortaan ook een vergunningenplafond toegepast.

Een vergunningenplafond maakt de gereguleerde wijken veiliger, toegankelijker en leefbaarder. Daarnaast zorgt een aanpasbaar vergunningenplafond ervoor dat er ruimte voor onder meer groen, fietsparkeren en deelmobiliteit wordt gecreëerd.

4. *Groter gebied betaald parkeren noodzaakt tot digitalisering gehandicaptenparkeerkaart*

Binnen het parkeerdomein zijn bijna alle producten gedigitaliseerd, behalve de gehandicaptenparkeerkaart. Als er door de uitbreiding van betaald parkeren in meer wijken gehandhaafd gaat worden, zijn er meer handhavers nodig. Ook voor het controleren van de gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit vraagt veel capaciteit voor handhaving. Door de gehandicaptenparkeerkaart te digitaliseren wordt de controle op correct gebruik vereenvoudigd. Dit betekent meer gemak voor mensen met een beperking, terwijl er minder handavingsinzet nodig is. Hierdoor wordt de uitbreiding van handavingscapaciteit enigszins beperkt. Dit is ook van belang door de krappe arbeidsmarkt voor deze functies.

5. *Inspraak levert beleidswijzigingen op*

Haarlemmers hebben zes weken de tijd gehad om hun zienswijzen in te dienen. De gemeente heeft 1.208 zienswijzen ontvangen. Verder is er een petitie ingediend die door 7.703 mensen ondertekend is. Dit tezamen met de zienswijzen en opmerkingen uit de commissie Beheer op 3 november 2022 hebben geleid tot twee wezenlijke wijzigingen van de nota.

Deze wezenlijke wijzigingen zijn:

- 1) De kosten voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D worden vanaf 1 januari 2024 verlaagd en blijven tot 1 januari 2027 gelijk. Haarlemmers betalen per jaar voor de 1e vergunning 99 euro in parkeerzone C en 64 euro in parkeerzone D. Dit lagere tarief geldt ook voor de bestaande bewoners met een parkeervergunning in zone C. De tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd. Het college kiest hiervoor om bij de uitbreiding van betaald parkeren bewoners niet tussentijds te confronteren met een verhoging van de tarieven. Dat betekent dat de tarieven voor de eerste en de tweede



vergunning de komende drie jaar gelijk blijven. Haarlemmers weten zo waar ze aan toe zijn.

- 2) De buurten Zuiderhout, Ramplaankwartier en Oosterduin worden onderdeel van parkeerzone D, omdat deze buurten zijn gescheiden van de rest van de wijk door de randweg, terwijl Zuiderhout ook nog door stadspark Haarlemmerhout gescheiden is van de rest van de wijk.

De gewijzigde nota Uitwerking parkeerregulering is terug te vinden in bijlage 1. Een overzicht van alle wijzigingen en correcties is terug te vinden in bijlage 2. Een overzicht van alle zienswijzen en de reacties hierop is terug te vinden in de Nota van beantwoording (bijlage 3).

#### 6. *Monitoring en evaluatie*

De gemeente Haarlem voert tweejaarlijks parkeerdrukmetingen uit. De volgende parkeerdrukmetingen vinden plaats in 2024 en 2026. De resultaten van de meting 2026 geven naar verwachting een goed beeld van de effecten op de parkeerdruk in de nieuw gereguleerde wijken, en ook van de parkeerdruk in de nog niet gereguleerde wijken. Dit levert een belangrijk evaluatiemoment op over de eventuele verdere uitbreiding van parkeerregulering in andere Haarlemse wijken. Zo kan in het najaar van 2026 hierover een besluit worden genomen. Het betekent ook dat er tot en met 2026 geen verdere uitbreiding van betaald parkeren plaatsvindt buiten de 11 wijken. Naast monitoring gaat de gemeente ook de invoering van parkeerregulering evalueren. Zo wil de gemeente inzichten krijgen over hoe Haarlemmers de invoering van parkeerregulering hebben ervaren. Deze inzichten kunnen leiden tot aanpassingen van het beleid.

#### 7. *Financiën*

In de Programmabegroting 2023 zijn – op basis van het financieel kader van het coalitieakkoord 2022-2026 – de financiële effecten van de uitbreiding van de parkeerregulering opgenomen. Ook de kosten voor extra maatregelen als het stimuleren van deelmobiliteit en het verbeteren van het fietsparkeren in de wijken zijn verwerkt in de raming. Dit leidde ertoe dat in deze raming tot en met 2026 sprake is van een negatief saldo en dat vanaf 2027 sprake is van een structureel positief saldo (= baten hoger dan de lasten) van 285.000 euro per jaar. Deze raming was destijds (juni 2022) gebaseerd op summere informatie over de manier waarop de beleidswijzigingen zouden worden doorgevoerd. Kortom, er was sprake van een grofmazige raming.

De financiële raming is inmiddels geactualiseerd (februari 2023). Er is nu een meer gedetailleerd inzicht. Zo is het duidelijker hoeveel parkeervergunningen er met de uitbreiding gemoeid zijn en in welke parkeerzones deze worden ingedeeld. Ook is duidelijk hoe de tarieven eruit zien in deze parkeerzones. Ook zijn de inzichten in de gevolgen voor het aantal uit te geven vergunningen en de parkeerbaten aangescherpt. Dit alles leidt ertoe dat de geactualiseerde financiële raming een meer gedetailleerd inzicht biedt in de financiële effecten.

Naast de lasten en baten van de uitbreiding van de parkeerregulering zijn er ook nog extra maatregelen die worden bekostigd vanuit de uitbreiding parkeerregulering.

Dit zijn:

- de tijdelijke inzet van een parkeermakelaar, die zorgt voor medegebruik van private parkeerplaatsen;
- het medegebruik van (al dan niet gebouwde) private parkeerplaatsen;
- de aanleg van extra parkeerplaatsen in (al dan niet tijdelijke) parkeergarages;
- het opheffen of tijdelijk in stand houden van parkeren met twee wielen op de stoep (Canadees parkeren).

Tenslotte zijn de kosten voor de 1e bewonersparkeervergunning in de parkeerzones C en D verlaagd met 15% en blijven tot 1 januari 2027 gelijk, zoals beschreven op pagina 6.

Het voorgaande zorgt ervoor dat in de geactualiseerde financiële raming tot en met 2026 sprake is van een negatief saldo en dat vanaf 2027 een structureel positief saldo (= baten hoger dan de lasten) van 522.000 euro per jaar is geraamd. Dit is ruim 237.000 euro meer, dan in de Programmabegroting 2023 voorzien.

Om de risico's en onzekerheden van dit omvangrijke maatregelenpakket adequaat te kunnen beheersen en om de druk op de financiële raming te verlichten wordt gebruik gemaakt van een tijdelijk parkeerfonds. Zo wordt het mogelijk gemaakt om de extra lasten van de beginfase los te koppelen van de onzekere baten in de toekomst. In dit parkeerfonds wordt een eenmalige storting uit de incidentele middelen van 2 miljoen euro gedaan. Het parkeerfonds zal tot en met 2026 gebruikt worden. Vanaf 2027 wordt het parkeerfonds opgeheven en lopen de baten en lasten lopen via de algemene middelen, net zoals voor andere beleidsvelden. Het langer gebruik maken van het parkeerfonds beperkt de integrale begrotingsafweging. Afwijkingen van de financiële resultaten verlopen vanaf 2027, zoals gewoonlijk, via de algemene middelen.

Het instellen van het parkeerfonds, de storting en de bekostiging van de initiële kosten worden bij het vaststellen van de besluitpunten verwerkt in de Voortgangsrapportage 2023 en Kadernota 2024.

Gezien de hiervoor genoemde onzekerheden bestaat de kans op tegenvallende baten of hogere lasten. Daarom wordt als gevolg van het uitbreiden van het gereguleerd parkeren bij de risicoactualisatie van de Programmabegroting 2024 een risico opgenomen in het risicoprofiel van Haarlem. Op dit moment wordt de kans op het voordoen van dit risico ingeschat op 25% en maximaal financieel gevolg van € 1 miljoen. Bij de risicoactualisatie van de begroting zal het risico worden geactualiseerd.

In bijlage 4 vindt u de geactualiseerde financiële raming.





## 5. Risico's en kanttekeningen

### 1. *Gewenning aan nieuwe situatie*

In veel Haarlemse wijken is men gewend aan de huidige situatie. Gratis parkeren waar je wilt; niet altijd in de buurt en vaak met twee wielen op de stoep omdat het druk is met geparkeerde auto's. Het vraagt van velen een periode van wennen als er parkeerregulering wordt ingevoerd. Er zijn dan meer regels over hoe en waar je je auto kunt parkeren en je betaalt een bedrag voor het parkeren van je auto (parkeervergunning). Het illegaal parkeren met twee wielen op de stoep gaat op termijn verdwijnen. Dit kan niet meteen overal omdat bij de invoering huidige bewoners voor de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> auto een parkeermogelijkheid krijgen. Ook als dit betekent dat het vergunningenplafond wordt overschreden. Ook moeten bewoners voor hun bezoek kosten maken. Met deze bezoekersregeling kan bezoek tegen een laag tarief (0,12 of 0,25 euro per uur) parkeren tot maximaal 125 euro per jaar. De ervaring in veel steden leert dat veel mensen het uitbreiden van parkeerregulering in het begin lastig vinden. Nadat het eenmaal is ingevoerd en men eraan gewend is, ervaart men ook de voordelen. Een parkeerplaats dichtbij huis vinden wordt makkelijker en er wordt minder door parkeerders uit andere buurten geparkeerd. Tot slot blijkt uit ervaringen in andere gemeenten dat de ruimte voor voetgangers, groen, hulpdiensten en fietsers als positief wordt ervaren. Wijken worden zo verkeersveiliger en leefbaarder.

### 2. *Zorgen over het parkeren van de eigen auto*

Het is denkbaar dat zorgen ontstaan over het vergunningenplafond en het kunnen beschikken over een parkeervergunning. Voor de huidige bewoners in de uitbreidingswijken, die onderdeel worden van de parkeerzones C en D, wordt zekerheid geboden. Voor deze huidige bewoners geldt bij de start van de invoering een overgangsregeling voor de 1<sup>e</sup> en de 2<sup>e</sup> auto. Zij kunnen aanspraak maken op parkeermogelijkheid voor maximaal 2 auto's per adres. Het betekent niet dat op alle woonadressen een parkeervergunning kan worden aangevraagd. De gemeente stuurt strikt aan op het gebruik van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garagebox, parkeerplaats onder een appartementen-complex of een oprit). Daarnaast zijn er specifieke adressen, waarbij bewoners geen recht op parkeervergunning hebben (o.a. bij woningsplitsing).

Voor nieuwe bewoners geldt dat er alleen een parkeermogelijkheid voor de 1<sup>e</sup> auto is. Voor een eventuele 2<sup>e</sup> auto geldt dat deze op de wachtlijst komt als het vergunningenplafond is bereikt. Voor eventuele 3<sup>e</sup> of 4<sup>e</sup> auto's wordt geen parkeervergunning verstrekt en moeten bewoners zelf voor een parkeerplek zorgen. Dit is al bestaand parkeerbeleid in Haarlem. Ook zet het college in op het bieden van alternatieve parkeermogelijkheden in bijvoorbeeld gemeentelijke parkeergarages, private parkeerplaatsen en een aantal nieuwe parkeergelegenheden. Dit draagt eraan bij dat er minder auto's op straat parkeren en er meer ruimte is voor voetgangers, fietsers, groen en spelen.

### 3. *De mate waarin alternatieve vervoerwijzen beschikbaar zijn*

Om onze stad in de toekomst goed bereikbaar te houden zijn het openbaar vervoer en de fiets erg belangrijk. Zo wordt er bijvoorbeeld een nieuw OV-knooppunt in Haarlem-Zuid gerealiseerd. Ook het

stationsgebied in het centrum gaat veranderen. Er komt een fietsenstalling op het Stationsplein met 1.700 extra fietsplekken, waardoor het belangrijkste OV knooppunt van de stad beter toegankelijk wordt voor fietsers. In heringerichte straten krijgt de fiets meer ruimte, zoals recent op de Rijkstraatweg. Er komen goede doorfietsroutes door de stad. De snelfietsroute van Haarlem naar Amsterdam is bijna klaar. Ook deelmobiliteit speelt een belangrijke rol. De plannen om deelmobiliteit te stimuleren worden in 2023 bekend, waarbij onder meer gedacht wordt aan probeeracties (probeerbudget voor gebruikers), waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen, maar ook bijvoorbeeld door het faciliteren van aanbieders van deelmobiliteit. Ondanks de forse inspanningen om alternatieve vervoerwijzen te bevorderen en te verbeteren, is er ook sprake van bepaalde onzekerheden. Zo is momenteel de verminderde dienstverlening in het openbaar vervoer een punt van zorg. Samenvattend wordt er hard gewerkt om alternatieve vervoerwijzen tijdig en in voldoende mate op orde te brengen. Veranderingen brengen nu eenmaal onzekerheid en weerstand met zich mee en er is een besef dat het niet altijd gemakkelijk zal zijn.

## **6. Uitvoering**

Na vaststelling van de nota Uitwerking parkeerregulering wordt in 2023 voor de daadwerkelijke uitbreiding van de parkeerregulering afgestemd over specifieke zaken zoals Stop&Shop bij een winkelgebied, parkeren rondom grote sportaccommodaties, begraafplaatsen en onderwijs- en zorginstellingen. Verder wordt ook afgestemd over de plaatsing van parkeerautomaten en waar parkeren met twee wielen op de stoep voorlopig nog in stand blijft. In een later stadium wordt met belanghebbenden in de wijk afgestemd over maatregelen zoals fietsparkeren, vergroening en deelmobiliteit.

Om de parkeerregulering op een juridisch houdbare manier uit te kunnen breiden zijn verschillende beleidsmatige- en juridische kaders nodig. Dit zijn grotendeels bestaande kaders omdat in de stad al parkeerregulering van kracht is. De Parkeerverordening 2018 en de Verordening parkeerbelasting 2023 moeten worden aangepast. Dit geldt onder andere ook voor de uitgiftecriteria voor bedrijfsparkeervergunningen. Andere voorbeelden hiervan zijn nadere regels over parkeren op eigen terrein en een aanpasbaar vergunningenplafond. Ook worden zogenaamde aanwijzingsbesluiten invoering betaald parkeren genomen, waarmee de 11 wijken formeel worden toegevoegd aan het betaald parkeergebied. Ook de volgorde van invoering in de verschillende wijken komt dan aan de orde. Dit alles leidt tot daadwerkelijke invoering van betaald parkeren in de 11 wijken. Dit start vanaf de eerste helft van 2024.

## **8. Bijlagen**

- Bijlage 1: Nota Uitwerking parkeerregulering
- Bijlage 2: Overzicht wijzigingen en correcties Nota Uitwerking parkeerregulering
- Bijlage 3: Nota van beantwoording
- Bijlage 4: Notitie financiële raming lasten en baten uitbreiding parkeerregulering