

Uitgangspunten modernisering parkeren

1. Inleiding

Parkeren is van iedereen. Schaarse parkeerruimte betekent automatisch dat de belangentegenstellingen tussen bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad naar voren komen als wijzigingen in het beleid worden voorgesteld. Deze nota geeft inzicht in de ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het domein parkeren bestaat uit de exploitatie en het beheer van garages en voorzieningen op straat, handhaving en vergunningverlening en fietsparkeren.

Beleidsmatig zijn er keuzes te maken in vormgeving van het parkeerregime die samenhangen met technische ontwikkelingen en met de kosten-baten structuur. Bij veranderingen spelen twee elementen een rol;

- voor bewoners, werknemers en bezoekers van de stad is het van belang om het parkeerareaal zo doelmatig mogelijk beschikbaar te stellen. Het gaat hier om parkeermogelijkheden voor motorvoertuigen en fietsen;
- vanuit efficiencyoogpunt is het van belang om de kosten voor beheer, handhaving, vergunningverlening en dienstverlening zo laag mogelijk te houden. Besparingen kunnen worden ingezet als lastenverlaging of worden benut om het voorzieningenniveau op peil te houden.

Modernisering van parkeren betekent het zo sturen van het gebruik van het parkeerareaal dat zowel automobilisten als fietsers hun voertuig beter kunnen parkeren. Het beter benutten van parkeercapaciteit heeft diverse positieve gevolgen. Het beperkt het zoekverkeer, wat tot een verbetering van de leefbaarheid (uitstoot, geluid en trillingshinder) en verkeersveiligheid leidt. Verder zorgt de vermindering en verdeling van het aantal auto-kilometers ervoor dat de doorstroming van het openbaar vervoer, fietser en voetganger verbetert. Tenslotte is het gunstig voor de bereikbaarheid van diverse functies en attractiepunten in de binnenstad en daarbuiten.

Uitgangspunt voor deze nota is een slimmere inrichting van het domein parkeren, met benutting van moderne middelen. Daarnaast is het de bedoeling om het parkeren in Haarlem te vergemakkelijken, zowel wat betreft de vindbaarheid, het betalingsgemak, als de aanvragen van vergunningen en ontheffingen. De nota heeft als doel inzicht te geven in de stappen die leiden tot modernisering van het parkeren. En schetst een beeld van een mogelijk besluitvormingsproces. Daarbij wordt uitgegaan van gefaseerde besluitvorming die gebaseerd is op draagvlak en nieuwe technologische ontwikkelingen.

De voorstellen zullen niet van de ene dag op de andere gerealiseerd worden. Vanwege de complexiteit en onderlinge samenhang wordt een gefaseerde aanpak voorgesteld door een afzonderlijk te benoemen programma modernisering parkeren. De uitwerking van dit programma vergt een voorinvestering in nader onderzoek en het formuleren van voorstellen aan de gemeenteraad. De voorgestane ontwikkeling past in het streven om producten en diensten van de gemeente verder te digitaliseren en rechtmatig gebruik te borgen. Het programma vergt goede en zorgvuldige communicatie met alle stakeholders in de stad. Verder zijn accurate parkeergegevens nodig van het straat- en garageparkeren.

2. Ontwikkelingen modernisering parkeren

Modernisering begint bij de vraag waar parkeerregulering voor dient. Berichtgeving in de media over hoge tarieven in de parkeergarages geven de indruk dat het genereren van gemeentelijke inkomsten de hoofdreden is van parkeerregulering. Feitelijk is het reguleren van parkeren ontstaan door toename van het verkeer en de daarbij behorende behoefte het voertuig in de openbare ruimte te parkeren. Die openbare ruimte biedt niet altijd de gewenste ruimte. Een historische binnenstad, noch de 19^e eeuwse schil die daar aan grenst, is berekend op de groei van het wagenpark, terwijl de behoefte aan parkeren toeneemt. Parkeerdruk uit winkelgebieden schuift bijvoorbeeld op naar naastgelegen woongebieden en steeds meer gezinnen beschikken over een tweede of derde auto. Daarnaast zien we dat het fietsgebruik groeit en steeds meer beslag legt op de openbare ruimte.

Parkeren kent een belang vanuit bewonersperspectief, maar ook is er een belang van goede bereikbaarheid en parkeermogelijkheden voor bezoekers van de stad. Deze belangen kunnen tegenstrijdig zijn aan elkaar, waarbij slimme regulering die belangen met elkaar kan verenigen. Was regulering van parkeren in aanvang beperkt tot plaatsing van parkeermeters die tot doel hadden de parkeerduur te beperken, tegenwoordig is het vooral

een manier om het bestaande parkeerareaal optimaal te benutten en de parkeerrechten rechtvaardig te verdelen. De toekomstige ontwikkeling vraagt om nog effectievere sturing op het gebruik van de parkeercapaciteit. Modernisering biedt kans op kostenbesparing, opbrengstenverhoging door een betere benutting van het beschikbare parkeeraanbod en een verbetering van het gebruiksgemak.

2.1 Fiscalisering

In de gemeente Haarlem wordt een aantal parkeerregimes naast elkaar gehanteerd. In de binnenstad en in enkele winkelgebieden daarbuiten wordt op straat tegen betaling geparkeerd onder het fiscale regime. In een schil rond de binnenstad is belanghebbendenparkeren ingevoerd. In de buitenwijken geen parkeerregimes uitgevaardigd, met uitzondering van het gebied rond winkelcentrum Schalkwijk waar een vergunningenregime geldt. In het fiscale vergunningengebied centrum kunnen bewoners maximaal één vergunning aanvragen, waarbij het niet mogelijk is om een bezoekersschijf aan te vragen. In het belanghebbendengebied kunnen bewoners vergunningen voor meerdere auto's en maximaal twee bezoekersschijven krijgen.

De verschillen in de parkeerregimes hebben ook gevolgen voor de opbrengsten van de parkeerovertredingen. In het fiscale gebied wordt een fiscale (belasting-) heffing opgelegd die in zijn geheel toevloeit aan de gemeente. In de belanghebbendengebieden worden zogeheten 'Mulder-feiten' geschreven. Dit zijn bekeuringen die via Justitie (Centraal Justitieel Incasso Bureau) worden geïncasseerd. Van deze bekeuringen ontving de gemeente een vergoeding voor de uitvoering van taken. Vanaf 2015 wordt deze vergoeding niet langer gegeven. Een voorstel tot fiscalisering per 1 juli 2015 wordt aan de gemeenteraad voorgelegd.

Het functioneren van het belanghebbendenparkeren

Het belanghebbendenparkeren heeft voor bewoners voordelen opgeleverd. Het eigen voertuig kan normaalgesproken in de omgeving van de woning worden geparkeerd. Er kunnen parkeervergunningen voor meerdere auto's worden aangevraagd. Daarnaast kunnen maximaal twee bezoekersvergunningen worden aangevraagd. Deze bezoekersvergunningen zijn in digitale en papieren (schijf) vorm beschikbaar. In de gebieden wordt geconstateerd dat de bezoekersschijf door het ontbreken van een beperkende tijdsduur regelmatig als alternatief voor een tweede parkeervergunning wordt gebruikt. Analoge parkeervergunning kunnen door derden worden gebruikt en zijn daardoor gevoelig voor onbedoeld gebruik. Daarnaast zien we dat het parkeerareaal in de vergunninggebieden overdag niet wordt benut, omdat er geen uitwisseling meer mogelijk is met gebiedsvreemd verkeer. Werknemers van bedrijven in de omgeving kunnen er overdag, als er voldoende parkeerruimte is, bijvoorbeeld niet parkeren. Bij de modernisering van parkeren zullen daarom nieuwe voorstellen voor het gebruik van de bezoekersschijven worden gedaan.

2.2 Kentekenparkeren

Kentekenparkeren of digitalisering van parkeren houdt in dat parkeerrecht wordt toegekend op basis van het kenteken van een voertuig. In parkeergarages kan dat met automatische herkenning met een camera. Bij parkeren op straat is dit mogelijk door invoering van het kenteken op de parkeerautomaat of via een app of sms op de mobiele telefoon bij een parkeerprovider. In het laatste geval verloopt de afmelding ook via de provider. Bij cameraherkenning in parkeergarages kan de betaling plaatsvinden bij een betalingsautomaat of via een geautomatiseerde naheffing. Van belang is dat kentekenparkeren voldoende waarborgen omvat met betrekking tot de bescherming van de privacy.

Het invoeren van kentekenparkeren houdt ook in dat bezoekersparkeren in belanghebbendengebieden op kenteken wordt aangemeld. Tot dusver is er voor bezoekersparkeren de keuze tussen digitale aanmelding en een fysieke schijf. Uit kostenoverweging, maar ook vanuit controle op het gebruik, is het van belang om deze alleen nog digitaal uit te reiken. Voor individuele gevallen waar digitaal aan- en afmelden niet mogelijk is zijn passende alternatieven mogelijk. Bij voorstellen tot invoering zal tevens worden gekeken naar het gebruiksgemak van digitale aanmeldingen voor bezoekerspassen, bijvoorbeeld met een app.

Bij toepassing van kentekenparkeren kan handhaving effectiever worden georganiseerd. Bij het handhaven wordt nu gescand om digitale parkeerrechten te selecteren. Voertuigen met analoge parkeerrechten worden vervolgens handmatig gecontroleerd. Bij kentekenparkeren worden alleen digitale rechten toegekend en kan de tijd die een handhaver bij een voertuig doorbrengt verkort worden. Dit komt de efficiency van het contro-

leproces ten goede. Hoe dichter de digitaliseringsgraad de honderd procent benadert, hoe efficiënter de handhaving. Bij deze ontwikkeling is het wel van belang om landelijk - of Europees - geregelde ontheffingen, zoals invalidekaarten, ook klantvriendelijk binnen de vergunningverlening en de afdeling dienstverlening te organiseren (onder andere door het uitbreiden van het e-loket).

2.3 Vervanging parkeerautomaten

Bij straatparkeren is het mogelijk het parkeren telefonisch aan te melden en te betalen. De parkeerautomaten in Haarlem zijn afgeschreven en in 2015 aan vervanging toe. De feitelijke technische staat bepaalt dat vervanging nodig is, mede omdat betalen met chipknip niet meer mogelijk is. Bij de parkeerautomaten kan nog alleen met muntgeld betaald worden. Bij de aanbesteding van de nieuwe apparatuur wordt uitgegaan van parkeermeters die uitgerust zijn met moderne technieken, aanmelden op kenteken en elektronisch (mobiel) betalingsverkeer. Muntautomaten verdwijnen gefaseerd tot een nader te bepalen minimum aantal. Nieuwe meters moeten voldoen aan SEPA-voorwaarden, waar betalen met pin er een van is.

Bij straatparkeren is een duidelijke verschuiving zichtbaar van betaling bij de parkeerautomaat naar telefonische aanmelding en betaling. Een overweging is om het totaal aantal automaten op straat te verminderen. In het huidige systeem van belanghebbendenparkeren worden bezoekerspassen zowel digitaal als fysiek verstrekt. Digitaal aanmelden van bezoekers kan via een app/SMS bericht op basis van kenteken. Nieuwe technieken kunnen dit optimaal faciliteren door elektronische herkenning (chipkaart in de auto). De kosten van app/SMS verkeer kunnen hiermee worden gereduceerd. Bij invoering van kenteken parkeren is een intensief voorlichtingstraject noodzakelijk.

2.4 Fietsparkeren

Fietsparkeren is een afzonderlijke beleidslijn, maar kent wel raakvlakken met reguliere parkeervoorzieningen. Beïnvloeding die leidt tot minder autogebruik leidt doorgaans tot meer fiets- en scooterverkeer.

Het gebruik van de fiets is de laatste jaren aanzienlijk toegenomen en deze trend zal zich de komende jaren voortzetten. Dat is een goede zaak. Tegelijkertijd vraagt de toename van fietsers om goede voorzieningen om de fietsen te stallen en overlast op drukke locaties te voorkomen. Monitoring van deze ontwikkeling is van belang, bijvoorbeeld om te bepalen waar fietsparkeermogelijkheden moeten worden vergroot om de overlast in de openbare ruimte te verminderen.

2.5 Onderzoek optimalisatie van lopende processen en toepassingen nieuwe technieken

Binnen het programma modernisering parkeren is aandacht voor nieuwe technieken. Zowel in de parkeertechniek als bij -regelgeving en -dienstverlening zijn er de afgelopen jaren nieuwe ontwikkelingen geweest die voor Haarlem interessant zijn om in te voeren. Dit gebeurt pas als de toepassing ervan goed onderbouwd is. Verder wordt gekeken naar de voortgang van de al lopende verbeteringstrajecten.

2.6 Voorstel uitvoering programma

Het programma bevat in ieder geval de volgende elementen;

- nader onderzoek, onder andere naar parkeerdruk;
- uitwerking van de onderdelen van modernisering parkeren, onderverdeeld in fases;
- het opstellen van een gedetailleerde planning waaruit blijkt welke producten in de jaren 2015/2016 geleverd worden en ter besluitvorming worden voorgelegd;
- het in beeld brengen van de financiële effecten;
- bepaling van mogelijke verbeteringen voor parkeerders;
- het voeren van overleg met de stakeholders;
- onderzoek naar nieuwe samenwerkingsvormen;
- voorstellen voor andere invulling van het fietsparkeren, kentekenparkeren en de bezoekersregeling in belanghebbendengebieden.

3. Financiën

Modernisering van het parkeren leidt ook tot lagere kosten van de parkeerregulering. De opbrengsten zullen nader in beeld worden gebracht bij uitwerking van de voorstellen.

De bezuinigingen en meeropbrengsten zoals ze in de kadernota 2014 (pakket 11) zijn opgenomen:

- | | |
|---|-------------|
| • Fiscaliseren parkeren | € 300.000,- |
| • Digitaliseren parkeren | € 700.000,- |
| • Stopzetten beheer gebouwde particuliere fietsenstallingen | € 400.000,- |
| • Stopzetten beheer buurt-bewonersgarages | € 110.000,- |

In de programmabegroting 2015 – 2019 zijn de bovenstaande bedragen als volgt aangepast;

- | | |
|---|-------------|
| • Fiscaliseren parkeren | € 500.000,- |
| • Digitaliseren parkeren | € 500.000,- |
| • Stopzetten beheer gebouwde particuliere fietsenstallingen | € 200.000,- |
| • Stopzetten beheer buurt-bewonersgarages | € 44.000,- |

4. Planning

De in deze nota genoemde ontwikkelingen vragen afzonderlijke politieke besluitvorming op onderdelen. De fasering wordt bepaald door urgentie en door de benodigde tijd om voorstellen nader uit te werken en techniek nader te onderzoeken op toepasbaarheid. In het Coalitieprogramma 2014-2018 is besloten tot het invoeren van kentekenparkeren en de digitalisering van parkeren met ingang van 2016. De nota geeft inzicht in de stappen die leiden tot modernisering van het parkeren. Bij de uitwerking is het relevant om de voor- en nadelen in kaart te brengen, waaronder de te behalen kostenreductie en kansen om knelpunten, zoals de problematiek rond het fietsparkeren, op te lossen. Onderdeel van de modernisering van parkeren is het opstellen van een gedetailleerde planning waaruit blijkt welke producten in de jaren 2015/2016 geleverd worden.