

Maatregelpakket 1: Leefbaarheid

1. Een leefbaarheidspakket, wat is dat?

Haarlem is een aantrekkelijke stad die duurzaamheid hoog op de agenda heeft staan. Een goede ruimtelijke kwaliteit, uitstekende bereikbaarheid en een prettig verblijfsklimaat horen daarbij. Zoals in de Parkeervisie 2013 is beschreven kan parkeerbeleid een belangrijke bijdrage leveren aan deze doelstellingen. In het centrum en de wijken daar omheen is de ruimte op straat beperkt. De parkeerdruk is daardoor hoog, in sommige buurten zelfs boven de honderd procent. Dat leidt tot ongewenste situaties. Automobilisten rijden rondjes op zoek naar een parkeerplaats. Voertuigen staan foutgeparkeerd en blokkeren stoepen. Auto's staan te dicht op ramen en deuren én ontsieren het straatbeeld. Deze situatie wordt nog eens in de hand gewerkt door de uitgifte van 32.000 parkeerrechten, waarvan 19.000 bezoekersvergunningen, terwijl er 12.000 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

We willen met de hier voorgestelde maatregelen bijdragen aan het oplossen van deze knelpunten. De behoefte van bewoners om zelf te kunnen parkeren in de buurt van hun woning en bezoek te kunnen blijven ontvangen verliezen we niet uit het oog.

2. Wat bereiken we met dit pakket?

Dit maatregelenpakket heeft als ambitie een beter evenwicht te vinden tussen de benodigde hoeveelheid parkeerruimte en de gewenste kwaliteit van de leefomgeving. Op die manier kunnen we de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in de stad substantieel verbeteren. Het gaat daarbij niet alleen om de woongebieden rond de binnenstad, maar ook om de binnenstad zelf. Concreet heeft dit pakket minder auto's op straat tot gevolg. Dat biedt meer ruimte voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers en groen en is een voorwaarde voor het autoluw(er) maken van gebieden. Om dat te bereiken is een intensievere handhaving noodzakelijk. De maatregelen richten zich niet alleen op een verhoogde leefbaarheid. We willen ook een betere dienstverlening bieden voor burgers en bezoekers van de stad. Het gebruik van de parkeer- en bereikbaarheidsvoorzieningen moet klantgerichter, sneller en efficiënter kunnen plaatsvinden. Zo willen we het aanvragen, wijzigen of opzeggen van een parkeervergunning eenvoudiger en toegankelijker maken.

3. Wat is het vertrekpunt van dit pakket?

Veel mensen hebben tijd en energie gestopt in het parkeerdebat dat eind 2015 gevoerd is. Uit de stadsgesprekken zijn enorm veel ideeën, ervaringen en argumenten gekomen op het gebied van leefbaarheid. Ongeveer de helft van de ideeën richt zich op minder auto's in de openbare ruimte. Om er een paar te noemen: per huishouden niet meer dan één auto in de openbare ruimte, bedrijfsauto's verplicht in parkeergarages, transferia rondom de stad (met kabelbaan), autodelen, bewoners zonder auto belonen, tarieven voor vergunningen verhogen en die voor garages verlagen, voorsorteren op zelfrijdende auto's met autoremissies. De kernvraag van dit pakket is 'hoe kunnen we de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren?' Als we gebieden autoluw(er) maken of parkeermogelijkheden op straat reduceren, moeten we wel alternatieven bieden of met maatregelen komen die het autobezit (op termijn) terugdringt.

Het belangrijkste uitgangspunt van dit pakket is dat de kwaliteit van de leefomgeving belangrijker is dan de parkeermogelijkheden. Verder wordt ernaar gestreefd het parkeren zoveel mogelijk in de parkeergarages te laten plaatsvinden en minder op straat.

4. Wat gaan we daarvoor doen?

Algemeen

In het kader van het programma moderniseren parkeren zijn er een aantal zaken die in ieder geval opgepakt gaan worden. Zo is het de bedoeling om alle parkeerproducten te digitaliseren en moet het onder meer mogelijk worden om bij betaald parkeren op straat een kenteken in te voeren en 'cashless' te betalen. Niet alleen draagt dit bij aan een efficiëntere manier van werken, ook is dit vele malen gebruiksvriendelijker voor bewoners en bezoekers van de stad.

De ontwikkeling van innovatieve producten is uiteraard ook onderdeel van het programma moderniseren parkeren en is dan ook in elk pakket opgenomen.

Het derde onderdeel dat standaard in alle pakketten terugkomt, is het vereenvoudigen van het vergunningenaanbod en de uitgiftecriteria op het gebied van parkeren. Het streven is een uniform opgebouwd vergunningensysteem met zo min mogelijk verschillende vergunningen en producten. Niet alleen is dit belangrijk in het kader van de efficiëntie, maar ook dit draagt weer bij aan het gebruiksgemak.

Tenslotte gaat er kritisch gekeken worden naar de bebordingen en markeringen op straat om de stad overzichtelijker en daarmee aantrekkelijker te maken.

Maatregelen

Naast de hierboven genoemde zaken die in elk geval aangepakt gaan worden, maken de volgende 17 maatregelen onderdeel uit van het leefbaarheidspakket:

Aanpassing bezoekersregeling (maatregel 1b middentarief)

Deze maatregel betreft een nieuwe bezoekersregeling waarbij sprake is van een gelimiteerd aantal uur, te weten 400 uur; tegen een tarief van €0,50 per uur. Door te werken met een gelimiteerd aantal uur wordt het oneigenlijk gebruik van een bezoekersregeling tegengegaan. Met het gekozen tarief kunnen bewoners tegen een redelijk tarief bezoek ontvangen, maar zorgt er tegelijkertijd voor dat er beter over het gebruik wordt nagedacht. Uiteindelijk zal deze bezoekersregeling ten opzichte van de huidige bezoekersregeling zorgen voor minder auto's in het gereguleerde gebied, hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van het gebied.

Afschaffen tweede parkeervergunning (maatregel 2b met uitsterfregeling)

Met deze maatregel is het niet langer mogelijk een tweede vergunning aan te schaffen binnen zone C, hetgeen aansluit bij het huidige beleid voor het centrum van de stad. Nu kunnen bewoners nog een onbeperkt aantal auto's in het gebied parkeren, terwijl daar in veel buurten de parkeerruimte voor ontbreekt. Door te werken met een uitsterfregeling blijven alle tweede parkeervergunningen die al zijn uitgegeven in stand. Pas als iemand zijn tweede vergunning opzegt, bv. bij verhuizing of bij het wegdoen van de tweede auto, komt deze te vervallen.

Tariefsverhoging tweede vergunning (maatregel 3)

Door te werken met een uitsterfregeling bij het afschaffen van de tweede vergunning, zal het naar verwachting langer duren voordat deze maatregel effect heeft op de leefbaarheid van de stad. Om dit effect sneller te kunnen bereiken is de maatregel voor tariefsverhoging voor de tweede vergunning in dit pakket meegenomen. Het lijkt immers dat de prijs van een vergunning een belangrijke rol kan spelen bij de afweging om wel of niet zelf een tweede auto in bezit te houden.

Afschaffen derde vergunning (maatregel 4)

Zoals eerder vermeld, is het binnen de huidige regelgeving mogelijk om onbeperkt vergunningen aan te vragen. Dit terwijl er niet voldoende parkeerplekken zijn. In zone C hebben circa 20 huishoudens meer dan twee parkeervergunningen. Deze maatregel behelst dat direct na besluitvorming alle derde en meer afgegeven vergunningen worden ingetrokken. Deze autobezitters kunnen vervolgens

eventueel gebruik maken van parkeerplekken in de parkeergarages (al dan niet met gebruikmaking van een bewonersabonnement).

Tariefsverhoging bedrijfsvergunning (maatregel 5)

De huidige tarieven voor een bedrijfsvergunning zijn, zeker in vergelijking met andere steden, laag. Het laten stijgen van de tarieven kan ook een belangrijke rol spelen bij de afweging om wel of niet een bedrijfsauto aan te schaffen of in bezit te houden.

Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning (maatregel 6)

Met deze maatregel verdwijnt de mogelijkheid in de belanghebbendenschil rond het centrum om vanuit één adres zowel bedrijfs- als bewonersvignetten aan te schaffen. Aanvragers vragen óf een bedrijfsvignet óf een bewonersvignet aan. De bestemming van een pand zal vervolgens bepalend zijn voor welke vergunning iemand in aanmerking komt.

Bewoners naar de parkeergarage (Dreef en Cronjé) (maatregel 7)

De parkeergarages zijn in eerste instantie bedoeld voor de bezoekers van de stad. De Dreef en Cronjé garage hebben echter, voor een deel, met leegstand te maken. Met deze maatregel krijgen bewoners van de binnenstad en van de schil rond het centrum de mogelijkheid tegen een aantrekkelijk tarief in deze parkeergarages te parkeren. Per jaar wordt bekeken of het aantal beschikbare plaatsen voor bewoners gelijk blijft of dat er weer plaatsen gereserveerd moeten worden voor bezoekers van de stad.

Betaald parkeren op zondag (maatregel 8b incl. bezoekersregeling op zondag)

Op dit moment is er op zondag vrij parkeren op straat. Niet alleen wordt hier gebruik van gemaakt door bewoners en bezoek van bewoners, maar ook door bezoekers van de stad. Daarnaast is er het beeld dat personeel van de winkels in het centrum nu op zondag vaak met de auto naar het werk komt. Met name deze groep parkeerders is straks op zondag niet langer in het gebied aanwezig. Door betaald parkeren in te voeren wordt het parkeren in garages aantrekkelijker, hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van het centrum. Voor vergunninghouders, hun bezoek en andere kortparkeerders wordt het makkelijker een parkeerplek op straat te vinden waardoor er minder zoekverkeer optreedt. De Parkeervisie stelt dat bij het invoeren van betaald parkeren op zondag in de binnenstad, er ook gezocht moet worden naar een bezoekersregeling. Op deze manier blijft het mogelijk voor bewoners van het centrum om bezoek te ontvangen. De gekozen regeling in dit pakket maakt het mogelijk om voor 50 uur per jaar op zondag bezoek te ontvangen tegen een gereduceerd tarief (de helft van het huidige tarief voor parkeren op straat).

Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 uur op zondag (maatregelen 9a en 9b)

In de binnenstad moet tot elf uur 's avonds betaald worden om te parkeren, terwijl dit in de schil om de binnenstad tot negen uur 's avonds is. Hierdoor is het voor bezoekers van de binnenstad aantrekkelijk om 's avonds in de woonbuurten om de binnenstad te parkeren tegen lage kosten. Door de venstertijden in zone C op te rekken van negen uur 's avonds tot elf uur 's avonds wordt dit tegengegaan. Het effect is dat bezoekers van de binnenstad vaker in de parkeergarages gaan parkeren, vanwege de aantrekkelijke avondtarieven. Hetzelfde geldt voor het parkeren op zondag in de wijken om de binnenstad.

Aanpak parkeren met twee wielen op de stoep (maatregel 10)

Parkeren van een auto met twee wielen op de stoep en met twee wielen op de rijbaan - ook wel Canadees parkeren genoemd - is foutparkeren tenzij er een bord staat dat het is toegestaan op deze wijze te parkeren. Canadees parkeren kan worden bekeurd. Aangezien er een tekort aan parkeerplaatsen is in de buurten waar bewoners veel op deze wijze parkeren, wordt hier nauwelijks

op gehandhaafd. Deze maatregel gaat over de lange termijn aanpak van deze vorm van foutparkeren. Door het afschaffen van de tweede vergunning zoals opgenomen in dit pakket, is het op termijn niet langer nodig om half op de stoep te parkeren. Er zullen dan immers genoeg reguliere parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Zodra dit moment is bereikt kan actief handhavend opgetreden worden tegen Canadees parkeren. Hierdoor worden de stoepen weer beter begaanbaar, hetgeen een flinke impuls geeft aan de leefbaarheid van de stad. Overigens zal er ook aandacht gevraagd worden voor het parkeren met twee wielen op de stoep bij de herinrichting van straten.

Voorkomen parkeeroverlast (maatregel 11)

In het belanghebbendengebied rond het centrum wordt veel foutgeparkeerd: er wordt geparkeerd op de stoepen, in de bermen, in de bochten en voor in- en uitritten. Bewoners en bezoekers van de stad ondervinden hier overlast van. Daarnaast wordt parkeerruimte soms ook gebruikt voor andere voorzieningen. Bijvoorbeeld het stallen van fietsen of het plaatsen van reclame-uitingen. Door een betere inrichting van de openbare ruimte en effectievere handhaving wordt dit in deze maatregel voorkomen. De ruimtelijke kwaliteit verbeterd en de leefbaarheid gaat erop vooruit. Stoepen worden beter begaanbaar voor voetgangers. Herstelkosten aan stoepen en groenstroken nemen af. Parkeerders zullen verder moeten rijden om een parkeerplek te vinden, waardoor de loopafstanden toe zullen nemen. Bij de herinrichting van straten zal voortaan dan ook rekening gehouden moeten worden met deze maatregel.

Parkeren op eigen terrein (POET maatregel 12)

Op dit moment kunnen ook bewoners die de beschikking hebben over een parkeerplek op eigen terrein een parkeervergunning aanvragen. Met deze maatregel is dat verleden tijd. Het maken van een POET bestand en hier vervolgens ook uitvoering aan geven, leidt tot een betere benutting van de parkeerplaatsen op privéterrein en een lagere parkeerdruk op straat.

Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken (maatregel 13)

Het hebben van gereguleerd parkeren op de ene plek, heeft een grotere parkeerdruk tot gevolg op een andere plek. Automobilisten proberen immers onder het betalen van parkeergeld uit te komen en zetten de auto dan in de straten waar parkeren nog gratis is. Een oplossing tegen dit 'uitwijkgedrag' is ook in de straten waar de parkeerdruk te hoog wordt het parkeren te gaan reguleren. Op dit moment vindt uitbreiding alleen plaats op wijkniveau. Vaak heeft echter maar een deel van de wijk behoefte aan het invoeren van gereguleerd parkeren. Deze maatregel heeft dan ook als uitgangspunt om op straatniveau te reguleren. Zowel de bewoners kunnen verzoeken om een enquête, maar ook kan vanuit de gemeente een enquête onder bewoners uitgevoerd worden naar het draagvlak voor gereguleerd parkeren. Ook moet het mogelijk zijn om als gemeente zelf gebieden aan te wijzen als gereguleerd gebied.

Aanpassen parkeertarieven (maatregel 14)

Door de tarieven op straat fors te verhogen wordt het parkeren in garages steeds aantrekkelijker, hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad.

Aanleg P+R terreinen (maatregel 15)

Het creëren van parkeermogelijkheden aan de randen van de stad, wordt gezien als een lange termijn ontwikkeling en levert dus op korte termijn geen bijdrage aan de leefbaarheid in de stad. Wel is het zo dat op nieuwe P+R terreinen langs invalswegen bezoekers ertoe verleid kunnen worden hun auto aan de rand van de stad te parkeren. Vervolgens kunnen zij met trein, bus of zelfs een in de participatie genoemde kabelbaan verder reizen naar de stad. Of nieuwe P+R's succesvol worden, is afhankelijk van de parkeermogelijkheden op de plek van bestemming, de locatie van de P+R, de overstapmogelijkheden en de tarieven. Daarnaast is een belangrijke vraag of er exploitanten zijn die dergelijke terreinen zouden willen aanleggen en beheren.

Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied (maatregel 16)

Door de invoering van betaald parkeren is het mogelijk de bestaande parkeerruimte flexibeler en efficiënter te gebruiken. Iedereen kan gebruik maken van een parkeerplek (dus ook de schilder of de bezoeker van het wijkpark). Wel staat hier een flinke vergoeding tegenover. Op deze manier wordt wijkvreemd verkeer ontmoedigd. Door bezoekers alleen blokken van 6 uur te laten afnemen (€ 16,50) maakt dit het parkeren onaantrekkelijk indien men niet in het gebied zelf hoeft te zijn. Hierdoor zal de parkeerdruk niet onevenredig toenemen, maar de beschikbare ruimte kan wel flexibeler gebruikt worden. Daarnaast levert het invoeren van betaald parkeren binnen het gereguleerd gebied de gemeente extra inkomsten op van betalende gebruikers.

WachtlIJst (maatregel 17 e Eerste vergunning in Centrum)

Uit parkeertellingen blijkt dat er te veel 1e vergunningen zijn uitgegeven in het centrum, ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Bij deze berekening is ook rekening gehouden met het feit dat ook kortparkeerders, bedrijven en bezoek van bewoners de mogelijkheid moeten hebben om op deze plekken te kunnen parkeren. Daarnaast bestaat de behoefte om de binnenstad autoluwer te maken. Door een wachtlIJst in te stellen op -200 vergunningen, is het op termijn mogelijk om een deel van de parkeerplaatsen in het centrum te vervangen door trottoirs of groen, waarmee ook de ruimtelijke kwaliteit van het centrum verbetert. De andere gebruikers van deze parkeerplaatsen kunnen hun auto na opheffing uiteraard in de garages parkeren.

5. Gevolgen parkeerdruk

In zone C gaat de parkeerdruk op termijn omlaag, de meeste maatregelen hebben immers betrekking op deze schil rond het centrum. Met name de maatregelen waarbij de bezoekersregeling wordt aangepast en het aantal vergunningen per huishouden wordt beperkt, geven 'lucht' in de parkeerdruk op straat. Ook voor de binnenstad geldt dat de parkeerdruk op straat op termijn omlaag gaat. Wellicht dat meer bezoekers van de stad (maar ook bewoners) hun auto's in de parkeergarages gaan parkeren en een wachtlIJst leidt tot een minder dominante rol voor blik op straat.

Wel zijn er in dit pakket risico's van uitwijkgedrag naar gebieden waar het parkeren nog niet gereguleerd is. Automobilisten zullen mogelijk creatieve oplossingen zoeken om toch te kunnen parkeren. Vermoedelijk zullen vooral de bewoners van de straten net buiten de belanghebbendengebieden hiermee te maken krijgen. Dit pakket stelt dan ook voor het gebied met gereguleerd parkeren makkelijker uit te breiden. Zo kunnen de meest negatieve gevolgen van uitwijkgedrag tegengegaan worden.

6. Financiële gevolgen

Uit het bijgevoegde financiële overzicht blijkt dat dit pakket ca. € 1,5 miljoen kan opleveren.

Maatregelpakket 2: Verbeteren exploitatie

1. Een pakket met een verbeterde exploitatie, wat is dat?

In het coalitieakkoord staat dat Haarlem een verantwoordelijke, ondernemende en een financieel gezonde stad wil zijn. Een verbeterde exploitatie van parkeren is van belang voor deze financiële gezondheid. Maar parkeren levert niet alleen geld op, ook zijn er kosten voor de autobezitter en de overheid. Naast de kosten die een gebruiker heeft voor de aanschaf, verzekering, benzine en vergunningen van zijn of haar auto, zijn er ook kosten als de aanleg van parkeerplaatsen, het onderhoud hiervan, de bereikbaarheid van parkeerplaatsen, de handhaving van parkeren, maar ook de kosten van parkeergarages. Bij het vaststellen van het Coalitieprogramma en de Kadernota 2014 heeft de raad als uitgangspunt geformuleerd dat de exploitatie van Parkeren dient te verbeteren met een miljoen euro. Dit pakket 'verbeteren exploitatie' bevat alle denkbare maatregelen om dit te bereiken.

2. Wat bereiken we met dit pakket?

Dit maatregelenpakket heeft als ambitie om het parkeren in de stad te reguleren en daarbij gebruik te maken van middelen en tarieven die ook in andere steden gebruikelijk zijn. Hiermee wordt de financiële exploitatie op parkeren aanzienlijk verbeterd. Daarnaast heeft dit pakket op onderdelen ook voordelen als het gaat om de leefbaarheid van de stad.

3. Wat is het vertrekpunt van dit pakket?

Uit de participatie komen de tegenstrijdige belangen sterk naar voren, maar bewoners nemen een gezonde exploitatie nooit als uitgangspunt. Wel is er een aantal ideeën die een verbeterde exploitatie als neveneffect hebben, zoals: efficiëntere handhaving, andere bezoekersregeling, stimuleren van gebruik van de parkeergarages. De belangrijkste vraag bij het samenstellen van dit pakket is 'hoe kunnen we op een goede manier reguleren en daarnaast de exploitatie rond parkeren optimaliseren?' Hierbij wordt de leefbaarheid niet uit het oog verloren.

4. Wat gaan we daarvoor doen?

Algemeen

In het kader van het programma moderniseren parkeren zijn er een aantal zaken die in ieder geval opgepakt gaan worden. Zo is het de bedoeling om alle parkeerproducten te digitaliseren en moet het onder meer mogelijk worden om bij betaald parkeren op straat een kenteken in te voeren en 'cashless' te betalen. Niet alleen draagt dit bij aan een efficiëntere manier van werken, ook is dit vele malen gebruiksvriendelijker voor bewoners en bezoekers van de stad.

De ontwikkeling van innovatieve producten is uiteraard ook onderdeel van het programma moderniseren parkeren en is dan ook in elk pakket opgenomen.

Het derde onderdeel dat standaard in alle pakketten terugkomt, is het vereenvoudigen van het vergunningenaanbod en de uitgiftecriteria op het gebied van parkeren. Het streven is een uniform opgebouwd vergunningensysteem met zo min mogelijk verschillende vergunningen en producten. Niet alleen is dit belangrijk in het kader van de efficiëntie, maar ook dit draagt weer bij aan het gebruiksgemak.

Tenslotte gaat er kritisch gekeken worden naar het woud van bebording en markeringen op straat om de stad overzichtelijker en daarmee aantrekkelijker te maken.

Maatregelen

Naast de hierboven genoemde zaken die in elk geval aangepakt gaan worden, maken de volgende 12 maatregelen onderdeel uit van het pakket 'verbeteren exploitatie':

Aanpassen bezoekersregeling (1c hoog tarief)

Deze maatregel betreft een nieuwe bezoekersregeling waarbij sprake is van een gelimiteerd aantal uur, te weten 400 uur, tegen een tarief van € 1,40 per uur. Door te werken met een beperkt aantal uur wordt het oneigenlijk gebruik van een bezoekersregeling tegengegaan. Het gekozen tarief is praktisch de helft van het huidige straattarief. Het toepassen van een dergelijke tarifiering voor bezoekers parkeren wordt reeds in diverse andere grote gemeenten toegepast. Niet alleen is een dergelijk tarief voordelig voor de exploitatie, het zorgt er ook voor dat bewoners beter nadenken over het gebruik van de bezoekersregeling. Een dergelijk hoog tarief maakt dat bezoek eerder gebruik maakt van andere vervoersmiddelen, zoals de fiets of het openbaar vervoer. Deze maatregel draagt bij aan een verlichting van de parkeerdruk en daarmee dan ook aan de leefbaarheid van de stad.

Tariefsverhoging tweede vergunning (maatregel 3)

Het fors verhogen van het tarief voor de tweede vergunning levert nadrukkelijk een positieve bijdrage aan dit pakket. Maar belangrijk is ook dat juist financiële prikkels een rol kunnen spelen bij de afweging om wel of niet zelf een tweede auto te bezitten.

Afschaffen derde vergunning (maatregel 4)

Binnen de huidige regelgeving is het mogelijk om onbeperkt vergunningen aan te vragen. Dit terwijl er niet voldoende parkeerplekken zijn. In zone C hebben circa 20 huishoudens meer dan 2 parkeervergunningen. Deze maatregel behelst dat direct na besluitvorming alle derde en meer afgegeven vergunningen worden ingetrokken. Deze auto's kunnen vervolgens eventueel gebruik maken van parkeerplekken in de parkeergarages (al dan niet met gebruikmaking van een bewonersabonnement). Alhoewel deze maatregel de inkomsten niet vergroot, is het in het kader van de leefbaarheid wel wenselijk geen onbeperkt aantal vergunningen meer af te geven.

Tariefsverhoging bedrijfsvergunning (maatregel 5)

De huidige tarieven voor een bedrijfsvergunning zijn, zeker in vergelijking met andere steden, laag. Het laten stijgen van de tarieven kan ook een belangrijke rol spelen bij de afweging om wel of niet een bedrijfsauto aan te schaffen of in bezit te houden.

Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning (maatregel 6)

Met deze maatregel verdwijnt de mogelijkheid in de belanghebbendenschil rond het centrum om vanuit één adres zowel bedrijfs- als bewonersvignetten aan te schaffen. Aanvragers vragen óf een bedrijfsvignet óf een bewonersvignet aan, hetgeen bijdraagt aan een verlaging van de parkeerdruk. De bestemming van een pand zal vervolgens bepalend zijn voor welke vergunning iemand in aanmerking komt.

Bewoners naar de parkeergarage (Dreef en Cronjé) (maatregel 7)

De parkeergarages zijn in eerste instantie bedoeld voor de bezoekers van de stad. De Dreef en Cronjé garage hebben echter, voor een deel, met structurele leegstand te maken. Met deze maatregel krijgen bewoners van de binnenstad en van de schil rond het centrum de mogelijkheid tegen een aantrekkelijk tarief in deze parkeergarages te parkeren. Per jaar wordt bekeken of het aantal

beschikbare plaatsen voor bewoners gelijk blijft of dat er weer plaatsen gereserveerd moeten worden voor bezoekers van de stad.

Betaald parkeren op zondag (maatregel 8b incl. bezoekersregeling op zondag)

Op dit moment is er op zondag vrij parkeren op straat. Niet alleen wordt hier gebruik van gemaakt door bewoners en bezoek van bewoners maar ook door bezoekers van de stad. Daarnaast is er het beeld dat personeel van de winkels in het centrum nu op zondag vaak met de auto naar het werk komt. Met name deze groep parkeerders is straks op zondag niet langer in het gebied aanwezig.

Door betaald parkeren in te voeren wordt het parkeren in garages aantrekkelijker hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van het centrum. Voor vergunninghouders, hun bezoek en andere kortparkeerders wordt het makkelijker een parkeerplek op straat te vinden waardoor er minder zoekverkeer optreedt. De Parkeervisie stelt dat bij het invoeren van betaald parkeren op zondag in de binnenstad er ook gezocht moet worden naar een bezoekersregeling. Op deze manier blijft het mogelijk voor bewoners van het centrum om bezoek te ontvangen. De gekozen regeling in dit pakket maakt het mogelijk om voor 50 uur per jaar op zondag bezoek te ontvangen tegen een gereduceerd tarief (de helft van het huidige tarief straatparkeren).

Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 uur en op zondag (maatregelen 9a en 9b)

In de binnenstad moet tot elf uur 's avonds betaald worden om te parkeren, terwijl dit in de zone om de binnenstad heen tot negen uur 's avonds is. Hierdoor is het voor bezoekers van de binnenstad aantrekkelijk om 's avonds in de woonbuurten om de binnenstad te parkeren tegen lage kosten. Door de venstertijden in zone C op te rekken van negen uur 's avonds tot elf uur 's avonds wordt dit tegengegaan. Het effect is dat centrumbezoekers vaker in de parkeergarages gaan parkeren, vanwege de aantrekkelijke avondtarieven. Hetzelfde geldt voor het parkeren op zondag in de wijken om de binnenstad. Dit verbetert de parkeersituatie in de schil rond het centrum. Daar komen meer parkeerplaatsen vrij voor bewoners en hun bezoekers.

Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken (maatregel 13)

Gereguleerd parkeren op de ene plek, heeft een grotere parkeerdruk tot gevolg op een andere plek. Sommige automobilisten proberen immers onder het betalen van parkeergeld uit te komen en zetten de auto dan in de straten waar parkeren nog gratis is. Een oplossing tegen dit 'uitwijkgedrag' is ook in de straten waar de parkeerdruk te hoog wordt het parkeren te gaan reguleren. Op dit moment vindt uitbreiding alleen plaats op wijkniveau. Vaak heeft echter maar een deel van de wijk behoefte aan het invoeren van gereguleerd parkeren. Deze maatregel gaat er dan ook vanuit om op straatniveau te reguleren. Zowel de bewoners kunnen verzoeken om een enquête, maar ook kan vanuit de gemeente een enquête onder bewoners uitgevoerd worden naar het draagvlak voor gereguleerd parkeren. Ook moet het mogelijk zijn om als gemeente zelf gebieden aan te wijzen als gereguleerd gebied, los van een eventuele enquête onder de bewoners.

Aanpassen parkeertarieven (maatregel 14)

Door de tarieven op straat fors te verhogen wordt het parkeren in garages steeds aantrekkelijker, hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad. Ook wordt in deze maatregel een kleine tariefsverhoging voorgesteld voor met name de goedlopende parkeergarages (Raaks en Appelaar). Hiermee wordt een betere benutting van ook alle andere (goedkopere) garages gestimuleerd.

Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied (maatregel 16)

Door het invoeren van betaald parkeren in zone C, waar nu alleen vergunninghouders kunnen parkeren, is het mogelijk de bestaande parkeerruimte flexibeler te gebruiken. Iedereen kan op zich

gebruik maken van een parkeerplek (dus ook de schilder of de bezoeker van het wijkpark). Wel staat hier een flinke vergoeding tegenover. Op deze manier wordt wijkvreemd verkeer ontmoedigd. Door daarnaast te werken met een gedifferentieerd tarief, zal met name overdag gebruik gemaakt worden van deze flexibele en gebruiksvriendelijke parkeermogelijkheid. Daarnaast levert het invoeren van betaald parkeren binnen het gereguleerd gebied de gemeente extra inkomsten op van boetes.

Wachtlijsten (maatregel 17 a en c)

In zone C en in het centrum, zijn meer vergunningen uitgegeven, dan er parkeerplaatsen zijn. Hierbij is ook gekeken naar het feit dat ook kortparkeerders, bedrijven en bezoek van bewoners de mogelijkheid moeten hebben om op deze plekken te kunnen parkeren. Hierbij is ook gekeken naar het feit dat ook kortparkeerders, bedrijven en bezoek van bewoners de mogelijkheid moet hebben om op deze plekken te kunnen parkeren. Om te voorkomen dat er nog meer vergunningen worden afgegeven, gaat deze maatregel uit van het invoeren van een wachtlijst. Deze wachtlijst start nadat besluitvorming heeft plaatsgevonden. In tegenstelling tot bij andere pakketten gaat deze maatregel er van uit dat je in aanmerking komt voor een vergunning, zodra een andere bewoner deze heeft ingeleverd. Er is dus geen wachttijd van – een x aantal plekken om hiermee de parkeerdruk terug te brengen. Wel zorgt deze wachtlijst er voor dat de parkeerdruk niet verder toe kan nemen.

Gevolgen parkeerdruk

In zone C als in het centrum kan de parkeerdruk niet verder toenemen en deze zal, met name door de nieuwe bezoekersregeling, ook omlaag gaan. Maar ook een betere benutting van de parkeergarages zal leiden tot minder druk op straat.

Wel zijn er in dit pakket risico's van uitwijkgedrag naar gebieden waar het parkeren nog niet gereguleerd is. Automobilisten zullen mogelijk creatieve oplossingen zoeken om toch te kunnen parkeren. Vermoedelijk zullen vooral de straten die juist buiten de belanghebbende gebieden wonen hiermee te maken krijgen. Dit pakket stelt dan ook voor het gebied met gereguleerd parkeren makkelijker uit te breiden. Zo kunnen de meest negatieve gevolgen van uitwijkgedrag tegengegaan worden.

Financiële gevolgen

Uit het bijgevoegde financiële overzicht blijkt dat dit pakket ca. € 4,7 miljoen kan opleveren.

Maatregelpakket 3: Parkeren in balans

1. “parkeren in balans” wat is dat?

Haarlem is populair. Het aantal inwoners groeit, net als het aantal bezoekers. Meer mensen betekent al snel meer auto's. De vraag naar parkeerruimte neemt toe terwijl de stad, zeker in het centrum en in de schil, daar niet op is berekend. Het huidige parkeerbeleid voldoet niet meer. Er moet dan ook meer evenwicht komen tussen parkeervraag en –aanbod. Het is nodig een zodanig pakket aan maatregelen samen te stellen, dat de parkeerdruk afneemt en een goede balans ontstaat tussen parkeren en andere beleidsvelden. Bij het aanpakken van het parkeervraagstuk is in dit pakket naast de randvoorwaarden ook goed gekeken naar de verschillende soms tegenstrijdige belangen en oplossingen die in het parkeergesprek naar voren zijn gekomen. In het pakket parkeren in balans wordt gestreefd om te komen tot een evenwichtig pakket van maatregelen dat rekening houdt met de randvoorwaarden, belangen en wensen van alle partijen.

2. Wat bereiken we met dit pakket?

Een goede balans biedt tevens kansen het woon- en winkelklimaat te verbeteren, de leefbaarheid te vergroten en nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen mogelijk te maken. Meer ruimte voor groen, voetgangers, fietsers, maar ook het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en het autoluw(er) maken van gebieden zijn voorbeelden van de mogelijkheden. De uitvoering van dit maatregelenpakket kent weliswaar een prijs, maar daar staat een potentiële kwaliteitsimpuls op veel andere terreinen tegenover. Haarlem blijft daardoor aantrekkelijk, vitaal en goed bereikbaar.

3. Wat is het vertrekpunt van dit pakket?

Uit de gesprekken met de stad blijkt dat de belangen rondom parkeren groot, divers en ook vaak tegenstrijdig zijn. Een van de ideeën is bijvoorbeeld om de openbare ruimte helemaal autovrij te maken met parkeerterreinen buiten de stad, terwijl een andere suggestie als doel heeft om meer parkeerruimte te maken op straat door een nieuwe inrichting. Ook is er een vraag om eerlijke (socialere) tarieven voor de parkeervergunningen. Om te komen tot een goed pakket aan maatregelen, is ook het vinden van een balans tussen de verschillende belangen een belangrijke uitdaging. Uitgangspunt bij dit pakket is dat iedereen in de stad het gevoel moet hebben dat er een voordeel voor hem of haar in zit, maar dat daar ook iets tegenover staat. Tegelijkertijd staan we voor de uitdaging om de parkeerexploitatie met 1 miljoen euro te verbeteren. De belangrijkste vraag bij het samenstellen van dit pakket is dan ook: 'hoe kunnen we een optimale balans vinden tussen enerzijds de financiële uitgangspunten en anderzijds de wensen vanuit de stad om de leefbaarheid te verbeteren'. Twee zaken die nogal eens als “haaks op elkaar” worden ervaren.

4. Wat gaan we daarvoor doen?

Algemeen

In het kader van het programma moderniseren parkeren zijn er een aantal zaken die in ieder geval opgepakt gaan worden. Zo is het de bedoeling om alle parkeerproducten te digitaliseren en moet het onder meer mogelijk worden om bij betaald parkeren op straat een kenteken in te voeren en 'cashless' te betalen. Niet alleen draagt dit bij aan een efficiëntere manier van werken, ook is dit vele malen gebruiksvriendelijker voor bewoners en bezoekers van de stad.

De ontwikkeling van innovatieve producten is uiteraard ook onderdeel van het programma moderniseren parkeren en is dan ook in elk pakket opgenomen.

Het derde onderdeel dat standaard in alle pakketten terugkomt, is het vereenvoudigen van het vergunningenaanbod en de uitgiftecriteria op het gebied van parkeren. Het streven is een uniform

opgebouwd vergunningensysteem met zo min mogelijk verschillende vergunningen en producten. Niet alleen is dit belangrijk in het kader van de efficiëntie, maar ook dit draagt weer bij aan het gebruiksgemak.

Tenslotte gaat er kritisch gekeken worden naar het woud van bebording en markeringen op straat om de stad overzichtelijker en daarmee aantrekkelijker te maken.

Maatregelen

Naast de hierboven genoemde zaken die in elk geval aangepakt gaan worden, maken de volgende 15 maatregelen onderdeel uit van het pakket 'parkeren in balans':

Aanpassing bezoekersregeling (1d gedifferentieerd tarief)

Deze maatregel betreft een nieuwe bezoekersregeling waarbij sprake is van een gelimiteerd aantal uur, te weten 400 uur; tegen een tarief van €0,30 per uur voor de eerste 150 uur en €0,75 per uur voor de overige 250 uur. Door te werken met een gelimiteerd aantal uur wordt het oneigenlijk gebruik van een bezoekersregeling tegengegaan. Het gekozen tarief voor de eerste 150 uur maakt deze regeling, bij een gebruik van 150 uur per jaar, voor een bewoner goedkoper dan de aanschaf van de huidige twee bezoekersschijven. Bij deze maatregel is het parkeren voor bezoekers dan ook goedkoper voor de mensen die hier relatief weinig tot gemiddeld gebruik van maken. Juist de bewoners die veel bezoek ontvangen, gaan meer betalen. Door het parkerend bezoek te beperken draagt deze maatregel tevens bij aan de leefbaarheid van de stad.

Tariefsverhoging tweede vergunning (maatregel 3)

Het fors verhogen van het tarief voor de tweede vergunning levert nadrukkelijk een positieve financiële bijdrage aan dit pakket. Maar belangrijk is ook dat juist financiële prikkels een rol kunnen spelen bij de afweging om wel of niet zelf een tweede auto te bezitten.

Afschaffen derde vergunning (maatregel 4)

Binnen de huidige regelgeving is het mogelijk om onbeperkt vergunningen aan te vragen. Dit terwijl er niet voldoende parkeerplekken zijn. In zone C hebben circa 20 huishoudens meer dan 2 parkeervergunningen. Deze maatregel behelst dat direct na besluitvorming alle derde en meer afgegeven vergunningen worden ingetrokken. Alhoewel deze maatregel de inkomsten niet vergroot, is het in het kader van de leefbaarheid wel wenselijk geen onbeperkt aantal vergunningen meer af te geven.

Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning (maatregel 6)

Met deze maatregel verdwijnt de mogelijkheid in de belanghebbendenschil rond het centrum om vanuit één adres zowel bedrijfs- als bewonersvignetten aan te schaffen. Aanvragers vragen óf een bedrijfspand óf een bewonersvignet aan. De bestemming van een pand zal vervolgens bepalend zijn voor welke vergunning iemand in aanmerking komt.

Bewoners naar de parkeergarage (Dreef en Cronjé maatregel 7)

De parkeergarages zijn in eerste instantie bedoeld voor de bezoekers van de stad. De Dreef en Cronjé garage hebben echter, voor een deel, met leegstand te maken. Met deze maatregel krijgen bewoners van de binnenstad en van de schil rond het centrum de mogelijkheid tegen een aantrekkelijk tarief in deze parkeergarages te parkeren. Per jaar wordt bekeken of het aantal beschikbare plaatsen voor bewoners gelijk blijft of dat er weer plaatsen gereserveerd moeten worden voor bezoekers van de stad.

Betaald parkeren op zondag (maatregel 8d: incl. bezoekersregeling op zondag)

Op dit moment is er op zondag vrij parkeren op straat. Niet alleen wordt hier gebruik van gemaakt door bewoners en bezoek van bewoners, maar ook door bezoekers van de stad. Daarnaast is er het beeld dat personeel van de winkels in het centrum nu op zondag vaak met de auto naar het werk komt. Met name deze groep parkeerders is straks op zondag niet langer in het gebied aanwezig. Door betaald parkeren in te voeren wordt het parkeren in garages aantrekkelijker, hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van het centrum. Voor vergunninghouders, hun bezoek en andere kortparkeerders wordt het makkelijker een parkeerplek op straat te vinden waardoor er minder zoekverkeer optreedt. De Parkeervisie stelt dat bij het invoeren van betaald parkeren op zondag in de binnenstad, er ook gezocht moet worden naar een bezoekersregeling. Op deze manier blijft het mogelijk voor bewoners van het centrum om bezoek te ontvangen. De gekozen regeling in dit pakket maakt het mogelijk om voor 50 uur per jaar op zondag bezoek te ontvangen tegen een gereduceerd tarief (aansluiten bij het tarief van de aangepaste bezoekersregeling in zone C).

Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 uur en op zondag (maatregelen 9a en 9b)

In de binnenstad moet tot elf uur 's avonds betaald worden om te parkeren, terwijl dit in de schil om de binnenstad tot negen uur 's avonds is. Hierdoor is het voor bezoekers van de binnenstad aantrekkelijk om 's avonds in de woonbuurten om de binnenstad te parkeren tegen lage kosten. Door de venstertijden in zone C op te rekken van negen uur 's avonds tot elf uur 's avonds wordt dit tegengegaan. Het effect is dat bezoekers van de binnenstad vaker in de parkeergarages gaan parkeren, vanwege de aantrekkelijke avondtarieven. Hetzelfde geldt voor het parkeren op zondag in de wijken om de binnenstad.

Aanpak parkeren met twee wielen op de stoep (maatregel 10)

Parkeren van een auto met twee wielen op de stoep en met twee wielen op de rijbaan - ook wel Canadees parkeren genoemd - is foutparkeren tenzij er een bord staat dat het is toegestaan op deze wijze te parkeren. Canadees parkeren kan worden bekeurd. Aangezien er een tekort aan parkeerplaatsen is in de buurten waar bewoners veel op deze wijze parkeren, wordt hier nauwelijks op gehandhaafd. Deze maatregel gaat over de lange termijn aanpak van deze vorm van foutparkeren. Door het afschaffen van de tweede vergunning zoals opgenomen in dit pakket, is het op termijn niet langer nodig om half op de stoep te parkeren. Er zullen dan immers genoeg reguliere parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Zodra dit moment is bereikt kan actief handhavend opgetreden worden tegen Canadees parkeren. Hierdoor worden de stoepen weer beter begaanbaar, hetgeen een flinke impuls geeft aan de leefbaarheid van de stad. Overigens zal er ook aandacht gevraagd worden voor het parkeren met twee wielen op de stoep bij de herinrichting van straten.

Voorkomen parkeeroverlast (maatregel 11)

In het belanghebbendengebied rond het centrum wordt veel foutgeparkeerd: er wordt geparkeerd op de stoepen, in de bermen, in de bochten en voor in- en uitritten. Bewoners en bezoekers van de stad ondervinden hier overlast van. Daarnaast wordt parkeerruimte soms ook gebruikt voor andere voorzieningen. Bijvoorbeeld het stallen van fietsen of het plaatsen van reclame-uitingen. Door een betere inrichting van de openbare ruimte en effectievere handhaving wordt dit in deze maatregel voorkomen. De ruimtelijke kwaliteit verbeterd en de leefbaarheid gaat erop vooruit. Stoepen worden beter begaanbaar voor voetgangers. Herstelkosten aan stoepen en groenstroken nemen af. Parkeerders zullen verder moeten rijden om een parkeerplek te vinden, waardoor de loopafstanden toe zullen nemen. Bij de herinrichting van straten zal voortaan dan ook rekening gehouden moeten worden met deze maatregel.

Parkeren op eigen terrein (POET maatregel 12)

Op dit moment kunnen ook bewoners die de beschikking hebben over een parkeerplek op eigen terrein een parkeervergunning voor de openbare weg aanvragen. Met deze maatregel is dat verleden

tijd. Het maken van een POET bestand en hier vervolgens ook uitvoering aan geven, leidt tot een betere benutting van de parkeerplaatsen op privéterrein en een lagere parkeerdruk op straat.

Uitbreiden gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken (maatregel 13)

Het hebben van gereguleerd parkeren op de ene plek, heeft een grotere parkeerdruk tot gevolg op een andere plek. Sommige automobilisten proberen immers onder het betalen van parkeergeld uit te komen en zetten de auto dan in de straten waar parkeren nog gratis is. Een oplossing tegen dit 'uitwijkgedrag' is ook in de straten waar de parkeerdruk te hoog wordt het parkeren te gaan reguleren. Op dit moment vindt uitbreiding alleen plaats op wijkniveau. Vaak heeft echter maar een deel van de wijk behoefte aan het invoeren van gereguleerd parkeren. Deze maatregel heeft dan ook als uitgangspunt om op straatniveau te reguleren. Zowel de bewoners kunnen verzoeken om een enquête, maar ook kan vanuit de gemeente een enquête onder bewoners uitgevoerd worden naar het draagvlak voor gereguleerd parkeren. Ook moet het mogelijk zijn om als gemeente zelf gebieden aan te wijzen als gereguleerd gebied.

Aanpassen parkeertarieven (maatregel 14)

Door de tarieven op straat fors te verhogen wordt het parkeren in garages steeds aantrekkelijker, hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad. In dit pakket wordt voorgesteld de tarieven voor de garages niet te verhogen.

Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied (maatregel 16)

Door het invoeren van betaald parkeren is het mogelijk de bestaande parkeerruimte flexibeler te gebruiken. Iedereen kan gebruik maken van een parkeerplek (dus ook de schilder of de bezoeker van het wijkpark). Wel staat hier een flinke vergoeding tegenover. Op deze manier wordt wijkvreemd verkeer ontmoedigd. Door daarnaast te werken met een gedifferentieerd tarief, zal met name overdag gebruik gemaakt worden van deze flexibele en gebruiksvriendelijke parkeermogelijkheid. Daarnaast levert het invoeren van betaald parkeren binnen het gereguleerd gebied de gemeente extra inkomsten op van betalende gebruikers. Deze inkomsten worden in dit pakket ingezet voor extra handhaving, hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad.

Wachlijsten (maatregel 17 variant B en D)

Uit parkeertellingen blijkt dat er, zowel in zone C als in het centrum, te veel vergunningen zijn uitgegeven, dan dat er beschikbare parkeerplaatsen zijn. Hierbij is ook gekeken naar het feit dat ook kortparkeerders, bedrijven en bezoek van bewoners de mogelijkheid moet hebben om op deze plekken te kunnen parkeren. Om te voorkomen dat er nog meer vergunningen worden afgegeven, gaat deze maatregel uit van het invoeren van een wachtlijst. Deze wachtlijst start nadat besluitvorming heeft plaatsgevonden. Uitgangspunt is dat de eerst wachtende op de wachtlijst pas in aanmerking komt voor een vergunning, als het aantal vergunningen is teruggebracht tot het aantal beschikbare plaatsen. Op termijn draagt deze regeling dus bij aan het verbeteren van de leefbaarheid van de stad en het terugbrengen van de parkeerdruk.

Tariefsverlaging van € 10 voor elke 1e vergunning (maatregel 18)

Bij het zoeken naar een juiste balans moet ook gekeken worden naar producten die wellicht goedkoper verstrekt kunnen worden. In dit pakket wordt de tweede vergunning duurder gemaakt, aangezien een financiële prikkel kan bijdragen aan het wegdoen van de tweede auto. Maar daarnaast kan het ook betekenen dat het merendeel de auto behoudt en de extra kosten voor lief neemt. Deze groep autobezitters betaalt hiermee in feite de korting die in dit pakket gegeven wordt op de huidige tarieven van de eerste vergunning.

5. Gevolgen parkeerdruk

In zone C als in het centrum kan de parkeerdruk niet verder toenemen en deze zal, met name door

de nieuwe bezoekersregeling, ook omlaag gaan. Maar ook een betere benutting van de parkeergarages zal leiden tot minder blik op straat.

Wel zijn er in dit pakket risico's van uitwijkgedrag naar gebieden waar het parkeren nog niet gereguleerd is. Sommige automobilisten zullen creatieve oplossingen zoeken om toch te kunnen parkeren. Vermoedelijk zullen vooral de bewoners van de straten net buiten de belanghebbendengebieden hiermee te maken krijgen. Dit pakket stelt dan ook voor het gebied met gereguleerd parkeren makkelijker uit te breiden. Zo kunnen de meest negatieve gevolgen van uitwijkgedrag tegengegaan worden.

6. Financiële gevolgen

Uit het bijgevoegde financiële overzicht blijkt dat dit pakket ca. € 2 miljoen kan opleveren.