



Nota uitwerking parkeerregulering

Uitbreiding betaald parkeren in Haarlem



Inhoud

1	Samenvatting	3
2	Inleiding	5
2.1	Waarom een Nota uitwerking parkeerregulering?	5
2.2	Parkeerregulering als onderdeel van strategische keuzes	5
2.3	Leeswijzer	6
3	Parkeerregulering in Haarlem	7
3.1	Parkeerregulering is voor Haarlem niet nieuw	7
3.2	Drie verschillende reguleringsvormen	8
3.3	De uitwerking van betaald parkeren op dit moment	9
3.3.1	Parkeerduurbeperking	10
4	Beleidswijzigingen	11
4.1	Beleidswijzigingen op hoofdlijnen	11
4.2	Nieuwe eindgrenzen voor parkeerregulering	12
4.2.1	Parkeerzones en vergunninggebieden	12
4.2.2	Tijdsvenster voor parkeerregulering	13
4.2.3	Parkeervergunningtarieven en parkeertarieven	13
4.3	Invoering parkeerregulering vanaf 85% parkeerdruk	14
4.4	Instellen van een vergunningenplafond	16
4.4.1	Uitgangspunten voor het vergunningenplafond	16
4.4.2	Vergunningenplafond en gekoppelde maatregelen	17
5	Van beleid naar uitvoering	20
5.1	Aandacht voor de lokale situatie	20
5.2	Uitvoeringsprogramma parkeerregulering	20
5.3	Monitoring en evaluatie	21
5.4	Ruimte voor wijkverbeteringen	22
5.5	Hoe nu verder?	23
6	Bijlage 1 Begrippenlijst	24





Haarlem is een historische, dichtbebouwde stad. Haarlem heeft ruim 160 duizend inwoners, met elkaar bezitten zij ruim 70 duizend auto's. Deze auto's staan voor een groot deel in de openbare ruimte geparkeerd. Een deel staat in parkeergarages, garageboxen en op bijvoorbeeld opritten. In de openbare ruimte zijn op dit moment ruim 60 duizend parkeerplaatsen aanwezig. Dit staat gelijk aan het ruimtegebruik van 150 voetbalvelden.

Ondanks het grote aantal parkeerplaatsen dat in de stad aanwezig is, wordt in verschillende wijken een groeiend parkeerprobleem ervaren. 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.

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. In de Omgevingsvisie is een strategische hoofdlijn neergezet die richting geeft aan de ontwikkeling van de stad tot 2045. In lijn met de Omgevingsvisie kiest Haarlem

voor het aanpakken van het parkeerprobleem niet voor het verbreden van wegen en toevoegen van extra parkeerplaatsen. Haarlem kiest voor het uitbreiden van parkeerregulering om de balans tussen parkeerruimte en andere noodzakelijk functies in de openbare ruimte te herstellen. Dit is ook zo vastgelegd in het Mobiliteitsbeleid.

Parkeerregulering is voor Haarlem niet nieuw. Parkeerregulering is jaren geleden al in verschillende delen van de stad ingevoerd. Dit gebied wordt uitgebreid met wijken die een parkeerdruk van 85% of hoger kennen. Voor Haarlem betekent dit dat in 11 wijken parkeerregulering wordt uitgebreid. De invoering van parkeerregulering wordt gecombineerd met het instellen van een aanpasbaar vergunningenplafond. Het vergunningenplafond begrenst het aantal parkeervergunningen dat in een bepaald gebied wordt uitgeven. Het plafond is aanpasbaar wat betekent dat de hoogte van het plafond in de tijd naar boven of beneden kan worden bijgesteld.

In meerdere Haarlemse wijken ligt de parkeerdruk op 100% of hoger. Dit betekent dat er meer auto's dan parkeerplaatsen zijn. Om te voorkomen dat het instellen



van een vergunningenplafond tot ongewenste effecten leidt (lange wachtlijsten voor parkeervergunningen), is voor het instellen van het plafond een aantal uitgangspunten opgenomen. Een overgangsregeling voor 1^e en 2^e auto's van huidige bewoners is een van deze uitgangspunten. Een ander uitgangspunt is dat de gemeente Haarlem zes maatregelen koppelt aan het plafond. Met deze maatregelen wordt zo veel mogelijk voorkomen dat ook na het instellen van het plafond sprake is van een hoge parkeerdruk.

Naast dat Haarlem parkeerregulering inzet om het bestaande parkeerprobleem in de stad aan te pakken, wil Haarlem met parkeerregulering ook ruimte creëren om wijkverbeteringen te kunnen realiseren. Als de parkeerdruk afneemt, kunnen parkeerplaatsen op termijn ruimte maken voor extra groen, speelruimte voor kinderen, ontmoetingsruimte en ruimte voor fietsparkeren.

Om de parkeerregulering uit te kunnen breiden, moeten verschillende voorbereidingen worden getroffen. Deze voorbereidingen worden uitgewerkt in een separaat uitvoeringsprogramma. Nadat alles is voorbereid, voert Haarlem vanaf 2024 in 11 wijken gefaseerd parkeerregulering in.

Onderstaande foto's zijn gemaakt in de Indischewijk en de Vogelenwijk. Dit zijn twee wijken met een parkeerdruk van 100% of hoger. Auto's staan in veel straten met twee wielen op het trottoir geparkeerd en tegen de gevels van woningen staan fietsen, bakfietsen, scooters, motoren en andere objecten.



Figuur 1 | Impressie parkeersituatie Haarlemse wijken.

2 Inleiding



2.1 Waarom een Nota uitwerking parkeerregulering?

In het Mobiliteitsbeleid en het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad' is aangekondigd dat de gemeente Haarlem beleid gaat opstellen over de uitwerking van parkeerregulering in de stad. Deze Nota uitwerking parkeerregulering omvat dit beleid.

Parkeerregulering vormt een specifiek onderdeel van het Haarlemse mobiliteits- en parkeerbeleid. Het bevat beleidsmatige, technische, organisatorische en financiële aspecten. In deze nota is het beleid over parkeerregulering in Haarlem op hoofdlijnen uitwerkt. Deze nota is opgebouwd rond drie belangrijke beleidswijzigingen. Deze beleidswijzigingen zijn uitgewerkt in hoofdstuk 4. Dit zijn de beleidswijzigingen:

1. Nieuwe eindgrenzen voor parkeerregulering

Haarlem laat de huidige eindgrenzen voor parkeerregulering in de stad los en maakt het mogelijk om, als sprake is van een hoge parkeerdruk of in en rond gebieden waar veel woningen worden gebouwd, parkeerregulering in de hele stad in te voeren.

2. Invoering parkeerregulering vanaf 85% parkeerdruk

In Haarlem wordt parkeerregulering ingevoerd als de parkeerdruk in een wijk op 85% of hoger ligt (per 100 parkeerplaatsen zijn er op het drukste moment van de dag 85 of meer bezet). Vanaf een parkeerdruk van 85% is parkeerregulering nodig om het ruimtegebruik van de geparkeerde auto te reguleren in relatie tot andere noodzakelijke functies in de openbare ruimte. Ook verslechtert de verkeers- en parkeersituatie in een wijk vanaf een parkeerdruk van 85%. De zoektijd naar een vrije parkeerplaats neemt toe. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen, wat weer leidt tot extra uitstoot van schadelijke stoffen en verkeersonveiligheid.

3. Instellen van een vergunningenplafond

Haarlem kiest voor het instellen van een aanpasbaar vergunningenplafond. Het plafond vormt de begrenzing van het aantal parkeervergunningen dat in een gebied wordt uitgegeven. Het plafond zorgt ervoor dat het aantal uitgegeven parkeervergunningen aansluit bij het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Als het vergunningenplafond is bereikt, worden in principe geen parkeervergunningen meer uitgegeven. In Haarlem wordt een aanpasbaar plafond ingesteld. De hoogte van het plafond kan in de loop der tijd naar boven of beneden worden bijgesteld. Het verhogen van het plafond betekent dat in een gebied

meer parkeervergunningen uitgegeven kunnen worden, verlagen betekent dat er minder vergunningen beschikbaar zijn. Bij de uitbreiding van parkeerregulering geldt voor 1^e en 2^e auto's van huidige bewoners een overgangsregeling. Voor alle 1^e en 2^e auto's van huidige bewoners is parkeergelegenheid.

2.2 Parkeerregulering als onderdeel van strategische keuzes

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Om ook in de toekomst een aantrekkelijke stad te blijven, is regie voeren op de ontwikkeling van de stad belangrijker dan ooit. Hiervoor is met de Omgevingsvisie Haarlem 2045 een hoofdlijn neergezet die richting geeft aan de ontwikkeling van de stad tot 2045. De visie benoemt de zes grote opgaven voor de stad en maakt zes strategische keuzes die in sterk onderlinge samenhang bijdragen aan deze grote opgaven.

De zes strategische keuzes uit de Omgevingsvisie Haarlem 2045 zijn:

- Mobiliteitstransitie
- Mengen & Verdichten
- Buurtgericht ontwikkelen
- Vergroenen & Vernatten
- Bevorderen gezonde leefomgeving
- Ruimte voor de Energietransitie

Groei van de stad en de mobiliteitstransitie

Het aantal woningen stijgt de komende jaren naar verwachting met 10.000 en dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad. Om de groei van de stad aan te kunnen en de stad bereikbaar te houden is een mobiliteitstransitie nodig waarbij de rol van de auto afneemt en die van fietsen en OV toeneemt. In het Mobiliteitsbeleid is de mobiliteitstransitie vormgegeven. Een belangrijk onderdeel van de Haarlemse mobiliteitstransitie heeft betrekking op het niet laten groeien van het aantal auto's (ondanks de toename van het aantal woningen). De transitie is erop gericht dat in 2030 het grootste deel van de korte verplaatsingen (tot 2,5 kilometer) binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden. De manier waarop het parkeren van auto's in de stad wordt georganiseerd, heeft een sleutelrol binnen de mobiliteitstransitie.

De balans is zoek: zoektocht naar ruimte om Haarlem klimaat bestendig te maken

De urgentie voor een mobiliteitstransitie is de afgelopen jaren verder toegenomen doordat de ernst en omvang van klimaatverandering steeds duidelijker worden. Haarlem krijgt als gevolg van klimaatverandering vaker te maken met extreme hitte, droogte en hevige regenval. Hemelwater moet beter afgevoerd kunnen worden om mogelijke wateroverlast te voorkomen. Als niet op deze veranderingen wordt geanticipeerd, dan zal de leefbaarheid in de stad verslechteren. Ook de gezondheid van Haarlemmers kan in het geding raken. Haarlem heeft zich tot doel gesteld om in

2050 klimaatbestendig te zijn. Om klimaatbestendig te worden, moeten bijvoorbeeld extra bomen worden gepland.

Het planten van extra bomen geeft de relatie aan tussen parkeerregulering en de ambities van de stad. Voor het planten van een boom is ruimte nodig. Haarlem is een historische, dichtbebouwde stad waarin de ruimte schaars is. De ruimte die nodig is om extra bomen te planten, moet worden gevonden door de bestaande openbare ruimte anders in te richten. Het is niet gewenst om voor het planten van extra bomen trottoirs of fietspaden op te heffen. Sterker nog, in het kader van de mobiliteitstransitie wil Haarlem deze voorzieningen juist opwaarderen. De grootste kans om de ambities van de stad te realiseren, komt neer op het anders inrichten van parkeerruimte.

De parkeerdruk bevindt zich in veel Haarlemse wijken op een hoog niveau. Parkeerregulering in combinatie met een vergunningenplafond vormt een randvoorwaarde om parkeerruimte op een verantwoorde wijze anders in te richten. Parkeerregulering vormt een middel waarmee het aantal geparkeerde auto's in balans wordt gehouden met het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Parkeerregulering in andere steden

Haarlem is niet de eerste stad in Nederland waar parkeerregulering wordt ingezet om aan de slag te gaan met de ambities van de stad. Verschillende steden zijn Haarlem voorgegaan of zijn op dit moment bezig om parkeerregulering uit te breiden. Dit geldt bijvoorbeeld voor Den Haag, Utrecht en Leiden.

Het algemene beeld over parkeerregulering in andere steden is dat mensen (bewoners, bezoekers, werknemers en andere doelgroepen) moeten wennen aan het feit dat parkeerregulering in grotere delen van de stad gaat gelden. Wanneer het uiteindelijk is ingevoerd, worden de positieve effecten van parkeerregulering ervaren. Na verloop van tijd neemt de parkeerdruk af. Parkeerplaatsen zijn omgezet in extra groen, speelruimte voor kinderen, ruimte om elkaar te ontmoeten en ruimte om een fiets te parkeren. Men wil zelden tot nooit terug naar een situatie zonder parkeerregulering waarin het straatbeeld werd gedomineerd door geparkeerde auto's.

2.3 Leeswijzer

Deze Nota uitwerking parkeerregulering start in hoofdstuk 3 met een korte historische terugblik en beschrijving van hoe parkeerregulering op dit moment in Haarlem werkt. Parkeerregulering is voor Haarlem niet nieuw. In hoofdstuk 4 staan de beleidswijzigingen centraal. Iedere beleidswijziging is op hoofdlijnen beschreven, waarna de wijziging meer in detail is uitgewerkt. In hoofdstuk 5 wordt een doorkijk gegeven wat er nog moet gebeuren om dit beleid uit te kunnen voeren. In bijlage 1 is een begrippenlijst opgenomen waarin veelgebruikte begrippen zijn beschreven.

3 Parkeerregulering in Haarlem



3.1 Parkeerregulering is voor Haarlem niet nieuw

Parkeerregulering is een systeem waarin een parkeerrecht nodig is om gebruik te maken van een openbare parkeerplaats. Dit parkeerrecht kan op verschillende manieren worden verkregen. Dit hangt af van de manier waarop parkeerregulering is ingericht (zie paragraaf 3.2). Parkeerregulering is voor Haarlem niet nieuw. Ongeveer 50 jaar geleden werd in de stad parkeerregulering voor het eerst ingevoerd. Inmiddels geldt op ongeveer 25% van de openbare parkeerplaatsen in Haarlem een vorm van parkeerregulering (ongeveer 15 duizend van de 60 duizend parkeerplaatsen).

Als gekeken wordt naar de positie van de auto in de voor- en naoorlogse wijken, dan valt direct op dat weinig tot geen rekening is gehouden met de aanwezigheid van de auto. Dit is logisch omdat het aantal auto's in de jaren 20 en 30 nog zeer beperkt was. Bij de bouw van de naoorlogse wijken is meer rekening gehouden met de auto, maar ook in deze wijken wordt in toenemende mate het onevenredig grote ruimtegebruik van de auto ervaren.

Vanuit de positie van de auto in de Haarlemse wijken kan een parallel getrokken worden met de fiets. De constatering dat weinig tot geen rekening is gehouden met de auto, gaat in veel wijken ook op voor de fiets. Veel Haarlemmers hebben zelf beperkte ruimte voor het parkeren van hun fietsen

en zijn hiervoor afhankelijk van fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Als deze voor-

zieningen niet (in voldoende mate) aanwezig zijn, belanden fietsen op de stoep.



Figuur 2 | Parkeren op de Botermarkt (1964), Noord-Hollands Archief.

De foto hierboven is gemaakt op de Botermarkt in de binnenstad van Haarlem. Zoals op deze foto is te zien, parkeerden mensen in de jaren 60 hun auto's op de Botermarkt. Dit gold ook voor andere pleinen en straten die op dit moment het domein van de voetganger zijn. De eerste straten waar parkeerregulering werd ingevoerd, bevinden zich dan ook in de binnenstad.

3.2 Drie verschillende reguleringsvormen

Parkeerregulering kan op verschillende manieren worden uitgewerkt. In Nederland kunnen drie reguleringsvormen worden toegepast. In Figuur 3 zijn de verkeersborden opgenomen die op straat worden teruggezien per reguleringsvorm. In Haarlem is parkeerregulering voor het grootste deel uitgewerkt in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen. Bepaalde doelgroepen (zoals bewoners, werknemers en bijvoorbeeld mantelzorgers) kunnen een parkeervergunning aanvragen. Niet-vergunninghouders (de zogeheten kortparkeerders) kunnen een parkeerrecht krijgen door hiervoor per keer te betalen. Zij maken gebruik van een parkeerautomaat op straat of doen dit via een app op hun smartphone.

Betaald parkeren met parkeervergunningen biedt zowel vergunninghouders als kortparkeerders de mogelijkheid om gebruik te maken van een openbare parkeerplaats. Een vergunninghouder maakt hiervoor gebruik van zijn parkeervergunning, voor een kortparkeerder geldt het parkeertarief. Het vergunninghouderparkeren lijkt op betaald parkeren, met als belangrijk verschil dat in een gebied waarin vergunninghouderparkeren geldt, alleen vergunninghouders kunnen parkeren.

De parkeerschijfzone, ook wel blauwe zone genoemd, is een reguleringsvorm op basis van een tijdsbeperking. Deze tijdsbeperking geldt voor kortparkeerders. Nadat de auto is geparkeerd moeten zij een parkeerschijf achter de voorruit leggen. Als de maximale parkeertijd voorbij is, horen zij de parkeerplaats te verlaten. Bepaalde doelgroepen kunnen een ontheffing aanvragen, voor hen geldt de tijdsbeperking niet.

Figuur 3 | De drie reguleringsvormen (in Haarlem wordt parkeerregulering voor het grootste deel in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen toegepast).



Betaald parkeren met parkeervergunningen



Vergunninghouder-parkeren



Parkeerschijfzone ('blauwe zone')

Betaald parkeren met parkeervergunningen blijft uitgangspunt

De uitbreiding van parkeerregulering vormt een belangrijk onderdeel van deze nota. In dat kader moet worden bepaald welke reguleringsvorm wordt toegepast als parkeerregulering in een gebied wordt ingevoerd. In 2016 heeft de gemeenteraad in het programma Modernisering parkeren het uitgangspunt vastgesteld dat parkeerregulering in Haarlem wordt ingevoerd in de vorm van betaald parkeren met parkeervergunningen. Dit heeft verschillende redenen. Een belangrijke reden is dat betaald parkeren de meest flexibele en robuuste reguleringsvorm is. Vergunninghouderparkeren is relatief star omdat in een gebied alleen houders van een parkeervergunning kunnen parkeren. De parkeerschijfzone wordt gekenmerkt door een fraudegevoelig karakter.

Een ander belangrijk argument voor het toepassen van betaald parkeren met parkeervergunningen is van financiële aard. Betaald parkeren is, in tegenstelling tot de andere twee reguleringsvormen, een gemeentelijke belastingmaatregel. Dit heeft voor de gemeente Haarlem als voordeel dat alle baten en lasten binnen de gemeentefinanciën blijven. Dit is een van de redenen waarom betaald parkeren landelijk de meest toegepaste reguleringsvorm is.

3.3 De uitwerking van betaald parkeren op dit moment

Betaald parkeren wordt op dit moment in Haarlem ingevoerd op basis van voldoende draagvlak in een wijk of buurt. Het betaald parkeren in Haarlem is opgebouwd uit vier parkeerzones: zone B, zone C, zone D en zone S Schalkwijk. De uitwerking van betaald parkeren verschilt (op onderdelen) per parkeerzone. In Tabel 1 zijn voor de parkeerzones B en C belangrijke eigenschappen van het betaald parkeren opgenomen. Parkeerzone S bij winkelcentrum Schalkwijk is verder niet opgenomen. In Figuur 4 zijn de bestaande parkeerzones op een kaart ingetekend.

De actuele tarieven zijn te vinden op de website van de gemeente Haarlem en opgenomen in de Verordening parkeerbelasting 2022 of de opvolger

hiervan. De opgenomen tarieven in onderstaande tabel zijn van 1 september 2022.

Voor het overzicht zijn in Tabel 1 enkele bijzonderheden niet opgenomen. Zo geldt bijvoorbeeld op het Emmaplein in Houtvaartkwartier een maximum dagtarief. Ook geldt in een aantal winkelstraten een lager parkeertarief (Stop&Shop). Het Stop&Shop tarief ligt op € 0,60 voor de eerste 30 minuten parkeren.

Regeling voor bezoekersparkeren

Bewoners in parkeerzone B en C kunnen een regeling voor bezoekersparkeren aanvragen¹. Via deze regeling kunnen bewoners voordelig parkeertegoed kopen. Dit tegoed gebruiken zij om hun bezoek te laten parkeren. In parkeerzone B kan per jaar maximaal € 25,- parkeertegoed worden gekocht, in parkeerzone C is dit € 125,-. Van maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur kost het laten

parkeren van bezoek € 0,12 per uur, tussen 17.00 en 23.00 is dit € 0,25 per uur. Op zaterdag en zondag kost het laten parkeren van bezoek binnen het volledige tijdsvenster € 0,25 per uur. Afhankelijk van het tijdstip waarop bewoners gebruik maken van de regeling, kan het aantal bezoekersuren oplopen tot circa 800 uur per jaar.

Betaald parkeren in Entree Oost

Op 14 april 2020 heeft het college besloten om betaald parkeren in te voeren in de wijk Entree Oost. Het betaald parkeren is op dit moment nog niet van kracht. De Entree Oost vormt een nieuwe parkeerzone. In deze zone ligt het parkeertarief op € 2,00 per uur. Het tarief voor een 1^e bewonersvergunning is € 75,- per jaar, een 2^e vergunning kost € 280,-.

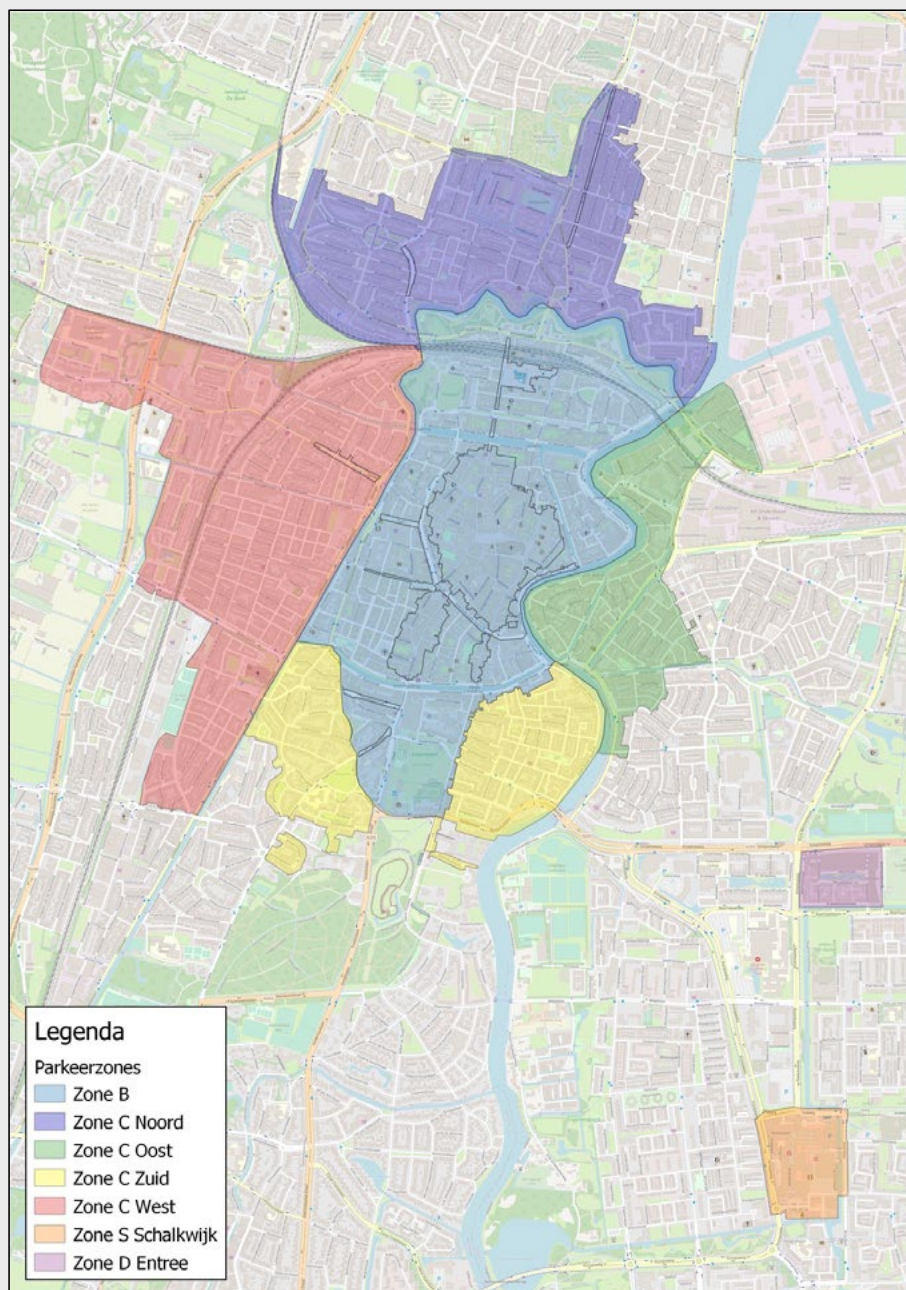
¹) De regeling voor bezoekersparkeren is in de toekomstige parkeerzone D op dezelfde manier uitgewerkt als de huidige regeling in parkeerzone C.



Parkeerzone	Tijdsvenster	Parkeertarief 2022	Vergunning bewoners		Vergunning bedrijven
			1 ^e	2 ^e	
Zone B	Ma t/m za 09.00 tot 23.00 uur, zondag 13.00 tot 23.00 uur.	€ 5,20 per uur	€ 205,-	x	€ 226,-
Zone C	Ma t/m za 09.00 tot 23.00 uur, zondag 13.00 tot 23.00 uur.	€ 3,80 per uur	€ 112,-	€ 420,-	€ 205,-

Tabel 1 | Tijdsvenster, parkeertarief en vergunningtarieven bewoners en bedrijven.

Figuur 4 | Bestaande parkeerzones Haarlem.



3.3.1 Parkeerduurbeperking

In de huidige parkeerzones geldt een zogeheten parkeerduurbeperking van 3 uur. Dit betekent dat mensen (niet zijnde vergunninghouders) maximaal 3 uur kunnen parkeren. Als deze tijd voorbij is, hoort men de parkeerplaats te verlaten. De parkeerduurbeperking voorkomt dat parkeerplaatsen door langparkeerders worden bezet. De parkeerduurbeperking waarborgt de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor vergunninghouders en kortparkeerders. In de openbare parkeergarages is parkeergelegenheid voor langparkeerders beschikbaar.

Uitspraak van de Hoge Raad

Recent heeft de Hoge Raad een uitspraak² gedaan over handhaving op de parkeerduurbeperking. Deze uitspraak heeft tot gevolg dat de gemeente Haarlem geen naheffingsaanslag mag opleggen als de parkeerduurbeperking wordt overschreden. De handhaver moet op basis van de uitspraak een verkeersboete uitschrijven. De opbrengsten van deze boete gaan naar het Rijk. Verschillende gemeenten hebben naar aanleiding hiervan besloten om de parkeerduurbeperking af te schaffen. De gemeente Haarlem heeft dit nog niet gedaan. De parkeerduurbeperking dient nog steeds een zeker nut en kan worden gehandhaafd.

De gemeente Haarlem doet op dit moment, in samenwerking met andere gemeenten, onderzoek naar de toekomst van de parkeerduurbeperking. Op basis hiervan wordt besloten of de maatregel in stand wordt gehouden en op welke manier dit gebeurt.

²) Uitspraak van de Hoge Raad op 11 maart 2022, kenmerk: ECLI:NL:HR:2022:346

4 Beleidswijzigingen



4.1 Beleidswijzigingen op hoofdlijnen

Parkeerregulering is, zoals dit in Haarlem op dit moment is uitgewerkt, op een aantal onderdelen niet meer toereikend. Met deze nota wordt op drie onderdelen een beleidswijziging doorgevoerd. In deze paragraaf zijn de beleidswijzigingen op hoofdlijnen beschreven. In paragraaf 4.2 t/m 4.4 zijn de beleidswijzigingen uitwerkt.

1. Nieuwe eindgrenzen voor parkeerregulering

In een Raadsbesluit uit 2009³ zijn de eindgrenzen voor parkeerregulering in Haarlem opgenomen. De huidige eindgrenzen zijn ongeveer gelijk aan de huidige begrenzing van parkeerzone C. De eindgrenzen worden om twee redenen gelijkgesteld aan de gemeentegrenzen van Haarlem:

1. In het Mobiliteitsbeleid is opgenomen dat, als sprake is van een hoge parkeerdruk of in en rondom gebieden waar veel woningen worden gebouwd, parkeerregulering in heel Haarlem ingevoerd moet kunnen worden.
2. In wijken buiten de huidige eindgrenzen is sprake van een hoge parkeerdruk. Haarlem wil, met de invoering van parkeerregulering, deze situatie kunnen verbeteren. Met parkeerregulering in combinatie met een aanpasbaar vergunningenplafond wordt ook ruimte gecreëerd om andere

noodzakelijke functies in de openbare ruimte een plek te kunnen bieden.

2. Invoering parkeerregulering vanaf 85% parkeerdruk

Op basis van het bovengenoemde Raadsbesluit uit 2009 en het Mobiliteitsbeleid gelden in Haarlem twee criteria voor de invoering van parkeerregulering. Parkeerregulering wordt ingevoerd als hier in een wijk of buurt voldoende draagvlak voor is en in en rondom ontwikkelzones. Met deze nota introduceert Haarlem een nieuw criterium: parkeerregulering wordt ingevoerd als de parkeerdruk in een wijk op 85% of hoger ligt. Op basis van parkeerdrukmetingen is de parkeerdruk in heel Haarlem in beeld gebracht.

3. Instellen van een vergunningenplafond

Als gekeken wordt hoe parkeerregulering op dit moment in Haarlem is uitgewerkt, dan valt op dat er geen vergunningenplafond geldt. Een vergunningenplafond vormt een begrenzing van het aantal parkeervergunningen dat in een vergunninggebied wordt uitgegeven. Het plafond zorgt ervoor dat het aantal uitgegeven parkeervergunningen aansluit bij het aantal openbare parkeerplaatsen. Als het plafond is bereikt, worden in principe geen parkeervergunningen meer uitgegeven. Mensen die een parkeervergunning aanvragen, worden op een wachtlijst geplaatst.

In het bestaande gereguleerde gebied en alle wijken waar in de toekomst parkeerregulering wordt ingevoerd, wordt een aanpasbaar vergunningenplafond ingesteld. Het plafond kan in de loop der tijd naar boven of beneden worden bijgesteld. Een reden voor het verlagen van het plafond kan zijn dat extra groenvoorzieningen in een wijk aangelegd gaan worden. Hiervoor moet een aantal parkeerplaatsen worden opgeheven. Omdat het aantal parkeerplaatsen afneemt, neemt ook het aantal parkeervergunningen af dat uitgegeven kan worden. Het plafond kan naar boven worden bijgesteld als blijkt dat de parkeerdruk zich op een te hoog niveau bevindt. Voor alle huidige bewoners geldt bij de uitbreiding van de parkeerregulering een overgangsregeling voor 1^e en 2^e auto's. De overgangsregeling is uitgewerkt in paragraaf 4.4.

3) Raadsbesluit 2009/80024, Eindgrenzen en uitbreidingsprocedure parkeerreguleringsgebieden.

4.2 Nieuwe eindgrenzen voor parkeerregulering

In deze paragraaf is de indeling van Haarlem in parkeerzones uitgewerkt. Deze indeling is voor een deel bestaand en voor een deel nieuw. De zone-indeling is voor heel Haarlem uitgewerkt (dus ook voor delen van de stad waar op dit moment geen aanleiding is om parkeerregulering in te voeren). Aan de zone-indeling zijn tijdsvensters gekoppeld waarin parkeerregulering geldt, ook de hoogte van het parkeertarief en de kosten van een parkeervergunning zijn per parkeerzone verschillend.

4.2.1 Parkeerzones en vergunninggebieden

In Figuur 5 is de indeling van Haarlem in parkeerzones schematisch uitgewerkt. Parkeerzones B en

C zijn bestaande zones. Parkeerzone C wordt uitgebreid, parkeerzone D is een nieuwe zone⁴. De manier waarop parkeerregulering in zone D is uitgewerkt, is gelijk aan parkeerregulering in Entree Oost (zie paragraaf 3.3). In de figuur is parkeerzone S bij winkelcentrum Schalkwijk verder niet opgenomen. Deze zone is beperkt in omvang en heeft een ander soort karakter.

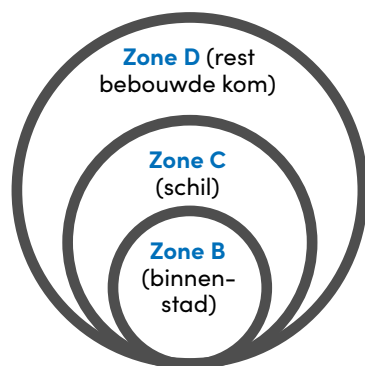
In Tabel 2 is de zone-indeling voor heel Haarlem uitgewerkt.

Een parkeervergunning geeft een vergunninghouder het recht om met de parkeervergunning in een bepaald gebied te parkeren. Dit gebied wordt het vergunninggebied genoemd. Het gebied waarin een parkeervergunning geldig is, is afgebakend om te voorkomen dat vergunninghouders 'gratis' kunnen parkeren in andere delen van de stad. Dit zou een stimulans vormen om de auto te gebruiken voor verplaatsingen in de stad. Buiten het gebied

waarin een parkeervergunning geldig is, betaalt een vergunninghouder het reguliere parkeertarief.

De vergunninggebieden in Haarlem zijn op dit moment op een bepaalde manier ingedeeld (zie paragraaf 3.3). De parkeerzone B vormt een vergunninggebied. Parkeerzone C bestaat uit vier vergunninggebieden: noord, oost, zuid en west. Dit systeem wordt voortgezet bij de uitbreiding van parkeerzone C. Parkeerzone D bestaat uit twee vergunninggebieden: noord en Entree Oost (bij de uitbreiding van parkeerzone D worden hier vergunninggebieden aan toegevoegd).

4) Haarlem heeft een bestaande parkeerzone D. Deze zone beslaat het Emmaplein in het Houtvaartkwartier. Parkeerregulering in deze zone D is hetzelfde uitgewerkt als zone C, met als enige verschil een maximum dagtarief van € 4,55. Omwille van eenvoud heeft de nieuwe parkeerzone: zone D. De bestaande parkeerzone D wordt onderdeel van zone C, waarbij het maximum dagtarief op het Emmaplein in stand gehouden wordt.



Figuur 5 | Schematische indeling parkeerzones Haarlem.

Parkeerzone	Wijken/gebieden
Zone B	Geen wijzigingen
Zone C	Ter Kleefkwartier, Te Zaanenkwartier, Indischewijk, Transvaalwijk, Amsterdamsewijk, Slachthuiswijk, Haarlemmerhoutkwartier, Houtvaartkwartier, Duinwijk.
Zone S	Geen wijzigingen
Zone D	Delftwijk, Vondelkwartier, Spaarndam, Vogelenwijk, Waarder- en Veerpolder, Parkwijk, Boerhaavewijk, Meerwijk (uitgezonderd zone S Schalkwijk), Molenwijk, Europawijk.

Tabel 2 | Zone-indeling Haarlem.

4.2.2 Tijdsvenster voor parkeerregulering

In paragraaf 3.3 is voor iedere bestaande parkeerzone het tijdsvenster opgenomen waarin parkeerregulering van kracht is. Het meest voorkomende tijdsvenster is: ma t/m za van 09.00 tot 23.00 uur en zondag van 13.00 tot 23.00 uur. Dit tijdsvenster wordt toegepast voor de uitbreiding van parkeerzone C. In de nieuwe parkeerzone D wordt een ander tijdsvenster toegepast.

De gemeente Haarlem kiest ervoor om in parkeerzone D een korter tijdsvenster toe te passen: ma t/m za van 09.00 tot 20.00 uur (dus niet op zondag). De gemeente verwacht dat het effect van dit kortere tijdsvenster op de parkeerdruk voldoende zal zijn. De parkeerdruk in de wijken die binnen parkeerzone D vallen, wordt grotendeels veroorzaakt door auto's in het bezit van bewoners. Het aantal auto's in bezit van bewoners wordt naar verwachting niet of nauwelijks beïnvloed door het kortere tijdsvenster. Het voordeel van het kortere tijdsvenster is dat doelgroepen die later op de avond in de wijk parkeren, niet of korter in aanraking komen met de parkeerregulering.

4.2.3 Parkeervergunningtarieven en parkeertarieven

Voor de uitbreiding van parkeerzone C en de nieuwe parkeerzone D stelt de gemeente Haarlem geen nieuwe parkeervergunningtarieven of parkeertarieven in. De tarieven die gelden voor de uitbreiding van parkeerzone C, zijn gelijk aan de bestaande tarieven in zone C. Voor de nieuwe parkeerzone D gelden de tarieven zoals vastgesteld voor de Entree Oost. In parkeerzone D geldt dezelfde regeling voor bezoekersparkeren als in parkeerzone C (maximaal € 125,- parkeertegoed per jaar). In Tabel 4 zijn per parkeerzone de parkeervergunningtarieven en het parkeertarief opgenomen.

Haarlem kiest niet voor een nultarief of een ingroeitarief

Bij de vaststelling van het Mobiliteitsbeleid is het amendement 'gereguleerd parkeren als doelmatig middel bij groei van de stad' aangenomen. In dit amendement is gevraagd om onderzoek te verrichten naar het instellen van een nultarief voor

parkeervergunningen bij de uitbreiding van parkeerregulering. De gemeente Haarlem heeft dit in beeld gebracht.

Haarlem kiest in deze nota niet voor het instellen van een nultarief of andere afwijkingen van de bestaande tariefstructuur zoals een ingroeitarief. Het afwijken van de tariefstructuur stuit op juridische, financiële en praktische belemmeringen. Deze belemmeringen zijn:

- **Juridisch:** het afwijken van de bestaande tariefstructuur is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. De gemeente Haarlem mag voor een parkeerproduct (bijvoorbeeld de 1^e parkeervergunning) in dezelfde parkeerzone niet twee verschillende tarieven hanteren. Deze strijdigheid met het gelijkheidsbeginsel zou in theorie opgelost kunnen worden door het nultarief toe te passen in het bestaande gereguleerde gebied. Dit heeft echter nadelige financiële consequenties.
- **Financieel:** het in heel Haarlem instellen van een nultarief voor de 1^e parkeervergunning leidt per jaar tot een financiële derving van circa € 3,8 miljoen. Bij een ingroeitarief over een periode

Parkeerzone	Tijdsvenster
Zone C uitbreiding	Ma t/m za 09.00 tot 23.00 uur, zondag 13.00 tot 23.00 uur.
Zone D	Ma t/m za 09.00 tot 20.00 uur.

Tabel 3 | Tijdsvenster parkeerregulering uitbreiding parkeerzone C en parkeerzone D.



Parkeerzone	Parkeertarief	Vergunning bewoners	
		1 ^e	2 ^e
Zone B	€ 5,20 per uur	€ 205,- per jaar	x
Zone C	€ 3,80 per uur	€ 112,- per jaar	€ 420,- per jaar
Zone D	€ 2,00 per uur	€ 75,- per jaar	€ 280,- per jaar

Tabel 4 | Tarieven parkeerregulering parkeerzones B, C en D.

van vier jaar ligt de derving in het eerste jaar op € 1,4 miljoen.

- **Praktisch:** het afwijken van de bestaande tariefstructuur betekent dat een verschil ontstaat tussen de tarieven in het bestaande gereguleerde gebied en de wijken waarin parkeerregulering wordt uitgebreid. Dit leidt op straat tot een lastig uitlegbare situatie. Ook stuit het afwijken van de bestaande tariefstructuur op technische complexiteit in de uitvoering.

Een ander belangrijk argument waarom Haarlem niet afwijkt van haar bestaande tariefstructuur, is ingegeven vanuit de mobiliteitstransitie die Haarlem nastreeft. Het vergunningtarief vormt een financiële prikkel om mogelijk afstand te doen van een 1^e en/of 2^e auto. Bij een nultarief is deze prikkel niet aanwezig.

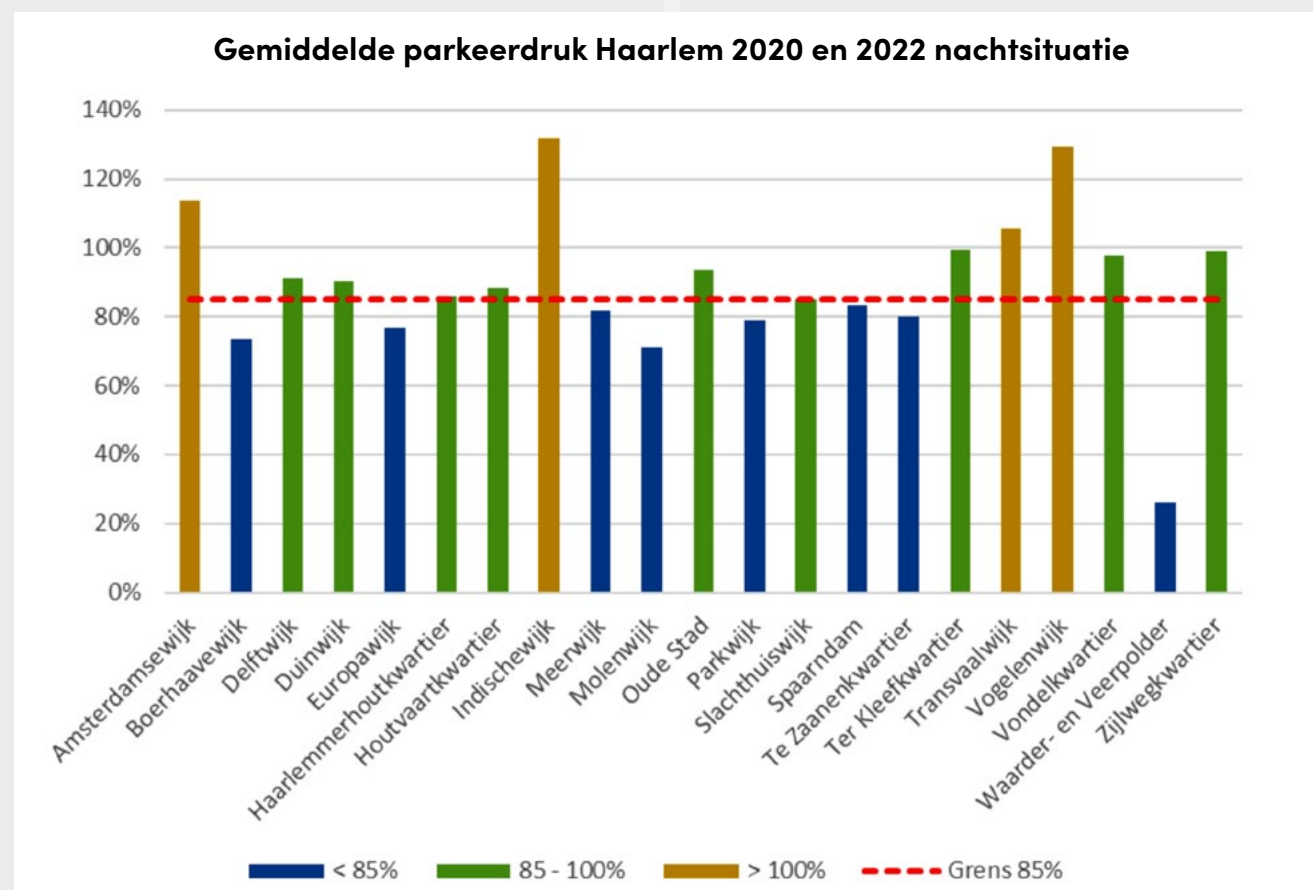
4.3 Invoering parkeerregulering vanaf 85% parkeerdruk

De gemeente Haarlem heeft een actueel beeld van de parkeersituatie in de Haarlemse wijken. In 2020 en 2022 is de parkeerdruk in alle wijken onderzocht. In dit onderzoek is de bezetting van alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte op verschillende momenten van de week geregistreerd. Alle cijfers die in deze nota zijn opgenomen over parkeerdruk, zijn een gemiddelde over 2020 en 2022. Dit geeft een zo representatief mogelijk beeld. In 2021 is geen parkeeronderzoek uitgevoerd.

In Figuur 6 wordt de parkeerdruk in de Haarlemse wijken in de nacht weergegeven. Voor wijken met een overwegende woonfunctie is de nachtsituatie het drukste moment. In de figuur is bij 85% parkeerdruk een horizontale rode lijn weergegeven. Van de 21 Haarlemse wijken ligt in 13 wijken de parkeerdruk op 85% of hoger. Hiervan kennen 4 wijken een parkeerdruk van 100% of meer.

Figuur 6 | Parkeerdruk Haarlem nachtsituatie.

Vanaf een parkeerdruk van 85% is parkeerregulering nodig om het ruimtegebruik van de geparkeerde auto te reguleren in relatie tot andere noodzakelijke functies in de openbare ruimte. Ook verslechtert de verkeers- en parkeersituatie in een wijk vanaf een parkeerdruk van 85%. De zoektijd naar een vrije parkeerplaats neemt toe. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen, wat weer leidt tot extra uitstoot van schadelijke stoffen en verkeersonveiligheid.



Wijken met een parkeerdruk van 85% of meer

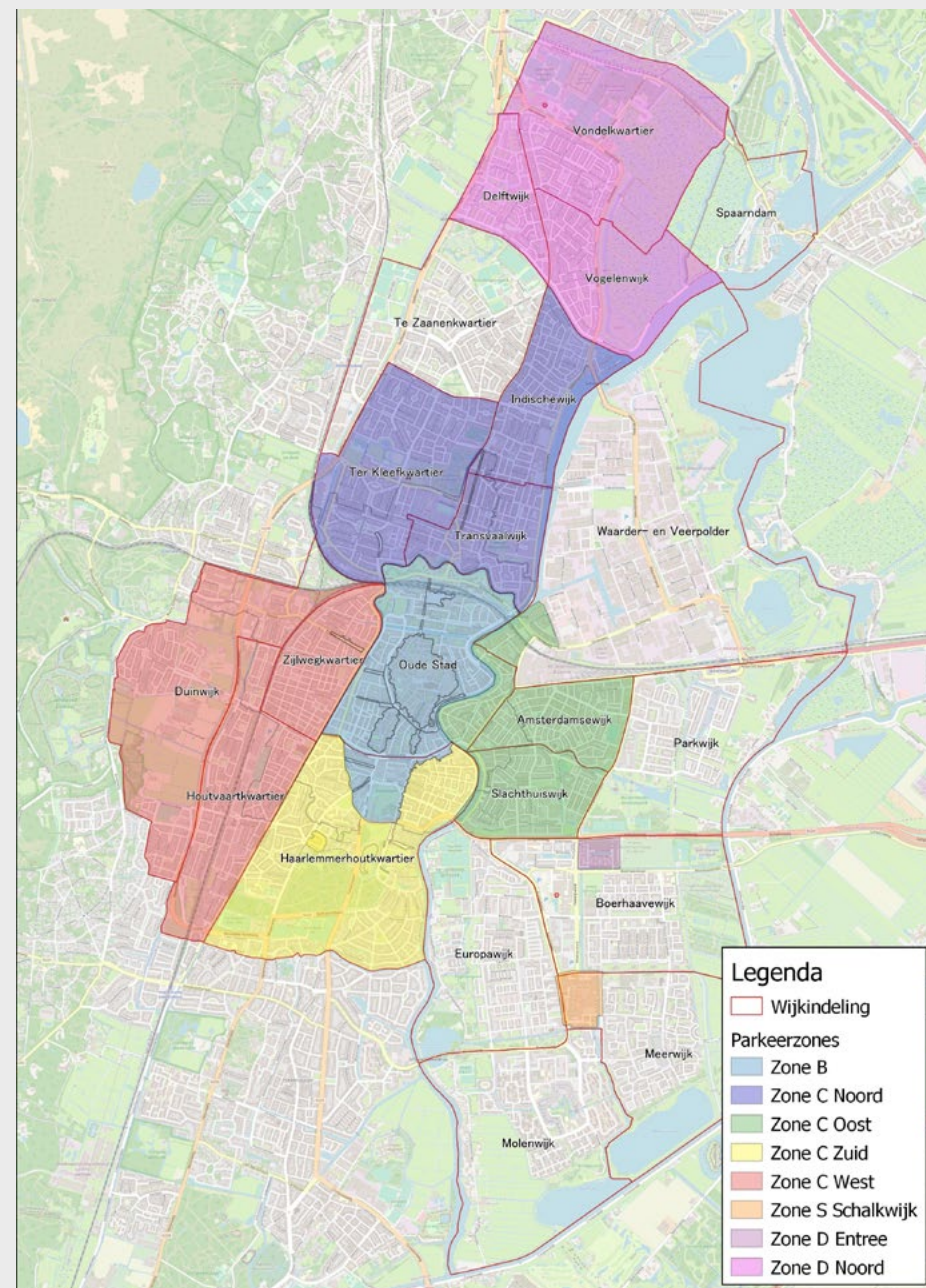
Op basis van de cijfers over de parkeerdruk kan worden bepaald in welke wijken de parkeerdruk op 85% of hoger ligt. Dit zijn in totaal 13 wijken. Van deze 13 wijken zijn twee wijken op dit moment al volledig gereguleerd (Oude Stad en Zijlwegkwartier). Dit betekent dat 11 wijken die (gedeeltelijk) ongereguleerd zijn, gekenmerkt worden door een parkeerdruk van 85% of meer. Dit zijn de wijken: Amsterdamsewijk, Delftwijk, Duinwijk, Haarlemmerhoutkwartier, Houtvaartkwartier, Indischewijk, Slachthuiswijk, Ter kleefkwartier, Transvaalwijk, Vogelenwijk en Vondelkwartier. In Figuur 7 zijn deze wijken op een kaart ingetekend. De wijken zijn conform paragraaf 4.2.1 ingedeeld in vergunninggebieden binnen parkeerzone C of D.

Voor de overige wijken (bijvoorbeeld Te Zaanenkwartier en wijken in Schalkwijk) geldt dat op dit moment geen parkeerregulering wordt ingevoerd. De gemeente Haarlem voert in 2024 en 2026 parkeerdrukmetingen uit. De resultaten van deze metingen worden gebruikt om het effect van de uitbreiding van parkeerregulering op de parkeerdruk te monitoren en toekomstige besluiten te nemen over de invoering van parkeerregulering in deze wijken. Dit betekent dat in het najaar van 2026 een besluit wordt genomen of parkeerregulering ook in andere wijken moet worden ingevoerd.

Wijken met een parkeerdruk van 100% of meer

De cijfers over parkeerdruk in Figuur 6 zijn gebaseerd op de legale parkeercapaciteit. Dit zijn de parkeerplaatsen waar op basis van de geldende wet- en regelgeving mag worden geparkeerd. Een parkeerdruk van 100% of meer betekent dat buiten

Figuur 7 | Uitbreiding parkeerzones Haarlem.





Figuur 8 | Verkeersbord Canadees parkeren.

de legale vakken wordt geparkeerd: parkeren met twee wielen op het trottoir (het zogeheten ‘Canadees parkeren’) en parkeren binnen 5 meter van een kruising. In bepaalde straten is Canadees parkeren wel gelegaliseerd. Als dit het geval is, dan is dit door middel van bebording aangegeven (zie Figuur 8).

Te Zaanenkwartier kent geen parkeerdruk van 85% of hoger

De parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier ligt gemiddeld op 80%. Parkeerdruk vormt om deze reden geen aanleiding om parkeerregulering in te voeren in het Te Zaanenkwartier. Tegelijkertijd ligt de ontwikkelzone Planetenlaan/Orionweg in het Te Zaanenkwartier en ligt de wijk ingeklemd tussen drie wijken die op basis van parkeerdruk wel in aanmerking komen voor parkeerregulering (Ter Kleefkwartier, Indischewijk en Delftwijk).

De invoering van parkeerregulering heeft de eigenschap dat het kan leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk naar gebieden zonder parkeerregulering. Dit is het zogeheten waterbedeffect. Voor

het Te Zaanenkwartier bestaat een reëel risico dat de parkeerdruk in de wijk gaat toenemen als gevolg van het waterbedeffect.

De gemeente Haarlem monitort de parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier na de invoering van parkeerregulering in de omliggende wijken. Uit deze monitoring kan blijken dat de parkeerdruk in het Te Zaanenkwartier is toegenomen tot 85% of hoger. Dit zou aanleiding vormen om ook in het Te Zaanenkwartier parkeerregulering in te voeren. Parkeerregulering kan ook worden ingevoerd op een logisch moment in het ontwikkelproces van de ontwikkelzone Planetenlaan/Orionweg.

4.4 Instellen van een vergunningenplafond

Haarlem kiest voor het instellen van een vergunningenplafond. Het vergunningenplafond is een maatregel met veel impact. Tegelijkertijd is het plafond in andere gemeenten een bewezen effectieve maatregel die een grote bijdrage levert aan het verminderen van de parkeerdruk.

4.4.1 Uitgangspunten voor het vergunningenplafond

In deze nota zijn drie uitgangspunten opgenomen voor het vergunningenplafond. Met deze uitgangspunten wordt een juiste uitwerking van het vergunningenplafond bevorderd en wordt zo veel mogelijk voorkomen dat het plafond leidt tot ongewenste effecten.

1. Het vergunningenplafond is gebaseerd op de legale parkeercapaciteit

Zoals beschreven in paragraaf 4.3 heeft Haarlem een aantal wijken waarin op structurele basis buiten de legale parkeerplaatsen worden geparkeerd. Uitgangspunt voor het instellen van het vergunningenplafond is, dat de hoogte van het plafond wordt bepaald op basis van het aantal legale parkeerplaatsen in het betreffende vergunninggebied (inclusief gelegaliseerd Canadees parkeren).

Om het aantal parkeervergunningen te bepalen dat in een vergunninggebied uitgegeven kan worden, moet een rekensom worden gemaakt. Omdat van de vergunninghouders altijd een deel niet aanwezig is (bewoners zijn bijvoorbeeld op vakantie of men werkt in ploegendienst), kunnen gemiddeld 15 tot 20% extra parkeervergunningen worden uitgegeven.

2. Haarlem zet zich in om parkeergelegenheid te bieden voor de 1^e auto

Het vergunningenplafond bepaalt het aantal parkeervergunningen dat in een vergunninggebied kan worden uitgegeven. Bij het instellen van het vergunningenplafond in de Haarlemse wijken geldt het uitgangspunt dat alle bewoners, als zij hier zelf behoefte aan hebben, de mogelijkheid moeten hebben om een 1^e auto te parkeren. Dit uitgangspunt is niet van toepassing op huisadressen die zijn uitgesloten van parkeerrechten.

Op verschillende manieren is parkeergelegenheid voor de 1^e auto. Het betekent niet dat op ieder huisadres een 1^e parkeervergunning aangevraagd kan worden. Als bewoners over parkeren op eigen terrein beschikken, dan hebben zij hiermee zelf in

parkeergelegenheid voor de 1^e auto voorzien. De behoefte aan parkeergelegenheid voor de 1^e auto kan bijvoorbeeld ook in een openbare parkeergarage worden gefaciliteerd.

Parkeergelegenheid voor de 2^e auto is afhankelijk van de mate waarin het vergunningenplafond hier ruimte voor biedt. Een aanvraag voor een 2^e parkeervergunning wordt op de wachtlijst geplaatst als het plafond is bereikt.

3. Overgangsregeling voor 1^e en 2^e auto's van huidige bewoners

Het merendeel van de huidige bewoners in de wijken heeft één of soms twee auto's. Deze auto's hebben zij om uiteenlopende redenen nodig (bijvoorbeeld om werkverplaatsingen af te leggen). Bij de uitbreiding van parkeerregulering wordt een overgangsregeling getroffen voor alle 1^e en 2^e auto's van huidige bewoners. Voor alle 1^e en 2^e auto's is op enige wijze parkeergelegenheid. Omdat het merendeel van de geparkeerde auto's een 1^e of 2^e auto is, vormt dit een grote opgave. In paragraaf 4.4.2 zijn zes gekoppelde maatregelen uitgewerkt om deze opgave te ondervangen. Omdat deze oplossingen nog niet volledig beschikbaar zullen zijn bij de uitbreiding van parkeerregulering, kan het tijdelijk overschrijden van het vergunningenplafond in combinatie met het tijdelijk in stand houden van Canadees parkeren nodig zijn.

4.4.2 Vergunningenplafond en gekoppelde maatregelen

Meerdere Haarlemse wijken hebben een parkeerdruk van meer dan 100%. In de Indischewijk is de parkeerdruk het hoogst met 130%, gevolgd door de Vogelenwijk met 124% en de Amsterdamsewijk met 121%. De hoogte van de parkeerdruk in de wijken maakt het noodzakelijk om verschillende maatregelen te koppelen aan het instellen van een vergunningenplafond. De maatregelen die aan het plafond zijn gekoppeld zijn opgenomen in Figuur 9. Veel van deze maatregelen worden ook toegepast in vergelijkbare gemeenten. In deze paragraaf is per maatregel een toelichting opgenomen.

Figuur 9 | Vergunningenplafond en gekoppelde maatregelen.

1. Parkeren op eigen terrein maximaal stimuleren



Bij sommige woningen, bedrijven en andere voorzieningen zijn op eigen terrein parkeerplaatsen aanwezig. Bij een woning is dit bijvoorbeeld een oprit, carport of garagebox. Bij bedrijven is dit vaak een parkeerterrein of parkeergarage. Dit wordt parkeren op eigen terrein genoemd. Als in een wijk parkeerregulering wordt ingevoerd, dan wordt het parkeren op eigen terrein geïnventariseerd. Een parkeerplaats geldt als parkeren op eigen terrein als de parkeerplaats aan bepaalde afmetingseisen voldoet.



① Parkeren op eigen terrein maximaal stimuleren



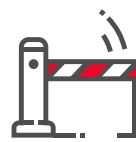
④ Benutten van private parkeercapaciteit



② Het aanbieden van extra deelmobiliteit



⑤ Het verstrekken van overloopvergunningen



③ Bewoners naar de openbare parkeergarages



⑥ Tijdelijke overschrijding van het vergunningenplafond

Belanghebbenden die beschikken over parkeren op eigen terrein, worden geacht deze ruimte te gebruiken om te parkeren. Dit geldt in eerste instantie voor de 1^e auto. Om parkeren op eigen terrein maximaal te stimuleren, komen belanghebbenden die beschikken over parkeren op eigen terrein, verminderd in aanmerking voor openbare parkeerrechten. Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering wordt gebracht op het aantal parkeervergunningen dat op een huisadres aangevraagd kan worden. Dit is uitgewerkt in de Parkeerverordening 2018 Gemeente Haarlem of de opvolger hiervan.

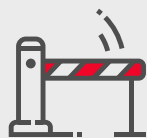
2. Het aanbieden van extra deelmobiliteit in de wijken



Het moment waarop parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd vormt voor bewoners een moment waarop zij hun mobiliteitskeuzes heroverwegen. Heeft ons gezin wel twee auto's nodig? Haarlem wil de invoering van parkeerregulering aangrijpen als moment bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Hiervoor wordt extra deelmobiliteit in de wijk aangeboden. Het gebruik van een deelauto kan een goed alternatief bieden voor het bezit van een eigen auto. De gemeente Haarlem werkt haar beleid over deelmobiliteit uit in de Nota deelmobiliteit. In deze nota wordt aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

5) Informatienota 2019/240231, Bewoners naar de garage.

3. Bewoners naar de openbare parkeergarages



In Haarlem zijn verschillende openbare parkeergarages aanwezig. De garages worden met name overdag gebruikt, in de avond en nacht is de bezetting van sommige garages relatief laag. Dit schept de kans om bewoners op die momenten in de garages te laten parkeren. Het aantal bewoners dat hiervoor in aanmerking komt, wordt per garage bepaald op basis van het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is.

De gemeente Haarlem heeft op basis van het programma Moderniseren parkeren een bestaande regeling om bewoners in de parkeergarages te laten parkeren⁵. Vanuit deze regeling hebben 430 bewoners woonachtig in parkeerzone B een abonnement in een van de deelnemende garages. In parkeerzone C ligt dit aantal op 225. Deze bewoners beschikken over een abonnement dat 24/7 toegang geeft tot een aangewezen parkeergarage.

In deze nota wordt extra ingezet op het gebruik van de openbare parkeergarages door bewoners. De bestaande regeling bewoners naar de garages wordt uitgebreid. Hiernaast wordt een nieuwe regeling geïntroduceerd: *de parkeervergunning met garage supplement tijdens daluren*.

Parkeervergunning met garage supplement tijdens daluren

De parkeervergunning met garage supplement tijdens daluren geeft bewoners een extra recht om tijdens daluren in een openbare parkeergarage parkeren. De daluren zijn de momenten waarop in de parkeergarages relatief weinig

bezoekers staan geparkeerd. Dit is dagelijks tussen 18.00 en 10.00 uur de volgende ochtend. Bewoners die dit recht krijgen, kunnen binnen dit tijdsvenster met hun parkeervergunning in de aangewezen parkeergarage parkeren.

In tegenstelling tot de regeling 'bewoners naar de garage', waarbij bewoners afstand moeten doen van het recht op een parkeervergunning in ruil voor een 24/7 abonnement, behouden bewoners bij deze extra regeling het recht op een parkeervergunning. Zij kunnen tijdens de daluren zowel in de parkeergarage als in de openbare ruimte parkeren.

Bestaande en toekomstige parkeergarages

De maatregel bewoners naar de openbare parkeergarages wordt uitgewerkt voor bestaande en toekomstige parkeergarages. Haarlem wil inzetten op het ontwikkelen van nieuwe parkeergarages en andere parkeervoorzieningen aan de randen van de stad. Een voorbeeld van een dergelijke locatie bevindt zich aan de Oudeweg. De gemeente Haarlem onderzoekt of aan de Oudeweg een tijdelijke parkeergarage gebouwd kan worden. De gemeente is eigenaar van kavel 2B en kan hier een parkeergarage met circa 350 parkeerplaatsen realiseren. De parkeerplaatsen zijn op basis van een huurovereenkomst gedeeltelijk bestemd voor medewerkers van NS treinmodernisering en voor een deel voor bewoners uit omliggende wijken. De parkeergarage wordt naar verwachting ontwikkeld voor een periode van 8 tot 10 jaar. De gemeente Haarlem streeft naar ingebruikname van de parkeergarage in de loop van 2025.

In Tabel 5 zijn de parkeergarages opgenomen die onderdeel uitmaken van de maatregel bewoners naar de garages. Omdat in De Appelaar geen parkeercapaciteit beschikbaar meer is, maakt deze garage geen onderdeel uit van de maatregel. Voor sommige garages geldt dat deze op een grotere afstand liggen van de genoemde wijken. In gesprek met de wijken wordt onderzocht of bewoners de verplaatsing van en naar de parkeergarage met de fiets kunnen en willen afleggen. Hiervoor zijn goede fietsparkeervoorzieningen nodig, in de wijk en in de omgeving van de parkeergarages.

4. Benutten van private parkeercapaciteit



In de stad zijn veel bedrijven, instellingen en andere voorzieningen gevestigd. Een deel van deze voorzieningen beschikt over parkeren op eigen terrein. Dit zijn vaak afgesloten parkeerterreinen en parkeergarages. Deze voorzieningen zijn bestemd voor personeel en bezoekers, doelgroepen die met name op werkdagen overdag aanwezig zijn. In de avond, nacht en in het weekeinde worden de parkeervoorzieningen niet volledig

gebruikt. Hieruit ontstaat de kans om bewoners, die op deze momenten juist thuis zijn, in de voorzieningen te laten parkeren.

De gemeente Haarlem stelt een zogeheten 'parkeermakelaar' aan. Deze parkeermakelaar gaat in gesprek met eigenaars van parkeervoorzieningen die geschikt zijn (of gemaakt kunnen worden) om bewoners te laten parkeren. Andere gemeenten (waaronder de gemeente Amsterdam) zijn hier ook mee bezig. De parkeermakelaar gaat ook in gesprek met bijvoorbeeld projectontwikkelaars om te onderzoeken of in nieuwbouwprojecten extra parkeercapaciteit voor bestaande bewoners kan worden gecreëerd (bovenop de parkeerplaatsen die voor het project zelf worden gerealiseerd).

5. Het verstrekken van overloopvergunningen



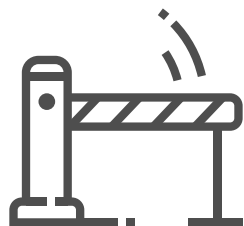
Zoals beschreven in paragraaf 4.2 is een parkeerzone ingedeeld in vergunninggebieden. Dit is het gebied waarin een parkeervergunning geldig is. Als in een vergunninggebied het vergunningenplafond is bereikt, dan kan de gemeente

Haarlem onder bepaalde voorwaarden tijdelijk een overloopvergunning verstrekken. Met deze overloopvergunning kan een vergunninghouder woonachtig in vergunninggebied A, in gebied B parkeren. Voorwaarde is dat het vergunningenplafond in gebied B nog niet is bereikt (A en B zijn hier fictieve vergunninggebieden).

6. Tijdelijke overschrijding van het vergunningenplafond



De bovenstaande vijf maatregelen worden in het kader van het vergunningenplafond in eerste instantie toegepast om parkeergelegenheid te bieden voor de 1^e auto. De gemeente Haarlem houdt rekening met het feit dat, met name in de wijken met een parkeerdruk van 100% of hoger, hiermee nog niet voor alle 1^e auto's plek is. Het vergunningenplafond wordt in dit geval tijdelijk overschreden totdat parkeergelegenheid is voor alle 1^e auto's. Dit leidt ertoe dat de parkeerdruk in de openbare ruimte toeneemt tot boven de 85%.



Tabel 5 | Bestaande en toekomstige openbare parkeergarages kansrijk voor wijken.

Parkeergarage	Kansrijk voor wijken
Cronjé	Ter Kleefkwartier, Indischewijk, Transvaalwijk
De Dreef	Haarlemmerhoutkwartier
De Kamp	Oude Stad, Amsterdamsewijk, Slachthuiswijk
Houtplein	Haarlemmerhoutkwartier
Oudeweg kavel 2B	Amsterdamsewijk, Transvaalwijk
Raaks	Oude Stad

5 Van beleid naar uitvoering



5.1 Aandacht voor de lokale situatie

In deze nota is op hoofdlijnen ingegaan op de uitbreiding van parkeerregulering in Haarlem. De gemeente Haarlem gaat de vertaalslag van beleid naar uitvoering maken, waarbij veel aandacht is voor lokale situaties in de Haarlemse wijken. De gemeente gaat hiervoor in gesprek met onder andere de wijken, ondernemersverenigingen, sportverenigingen en onderwijsinstellingen. In deze nota zijn voor de uitbreiding van parkeerregulering verschillende aspecten vastgesteld: de zone-indeling, het tijdsvenster, de hoogte van parkeervergunningtarieven en parkeertarieven, het vergunningenplafond, et cetera. De gesprekken met belanghebbenden richten zich niet op deze aspecten. Wel wordt ingegaan op de wijk specifieke kenmerken waar rekening mee gehouden moet worden bij de invoering van parkeerregulering (bijvoorbeeld scholengemeenschappen, wijkwinkelcentra en sportaccommodaties). Binnen bepaalde kaders kan maatwerk geboden worden. De gemeente Haarlem bewaakt bij het bedenken van maatwerkoplossingen de uitlegbaarheid en eenheid binnen de stad.

5.2 Uitvoeringsprogramma parkeerregulering

In hoofdstuk 4 zijn de beleidswijzigingen uitgewerkt die de rode draad vormen binnen deze nota. Deze beleidswijzigingen leiden ertoe dat parkeerregulering in 11 wijken wordt uitgebreid. Voor deze grootschalige uitbreiding van parkeerregulering in de stad stelt de gemeente Haarlem een uitvoeringsprogramma op. Op hoofdlijnen moeten de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd om parkeerregulering uit te kunnen breiden:

- **Beleidsmatige- en juridische uitwerking:** om parkeerregulering op een juridisch houdbare manier uit te kunnen breiden, zijn verschillende beleidsmatige- en juridische kaders nodig. Dit zijn in Haarlem grotendeels bestaande kaders omdat in de stad al parkeerregulering van kracht is. De Verordening parkeerbelasting 2022 moet worden aangepast. Dit geldt ook voor de uitgiftecriteria voor bedrijfsparkeervergunningen. Een voorbeeld van een nieuw op te stellen kader zijn de beleidsregels voor het vergunningenplafond.
- **Organisatorische voorbereidingen:** om parkeerregulering succesvol in te voeren in 11 wijken, is een robuuste ambtelijke organisatie vereist. De gemeente Haarlem bereidt zich als organisatie voor op de grootschalige uitbreiding van parkeerregulering. Op verschillende plaatsen

binnen de ambtelijke organisatie zal extra capaciteit gecreëerd worden. Dit geldt in het bijzonder voor de parkeerhandhaving. Het gebied waarin parkeerhandhaving moet plaatsvinden, neemt gefaseerd in omvang toe. Ook ICT systemen waar de gemeente Haarlem gebruik van maakt (bijvoorbeeld het systeem voor de uitgifte van parkeervergunningen) moeten worden aangepast.

- **Inkoop- en aanbestedingsprocedures:** de invoering van parkeerregulering gaat gepaard met inkoop- en aanbestedingsprocedures. Voor de inkoop van parkeerautomaten kan het nodig zijn om een aanbestedingsprocedure te organiseren.
- **Fasering uitbreiding parkeerregulering:** voor de uitbreiding wordt een logische fasering bedacht. Uit deze fasering volgt in welke volgorde parkeerregulering in de 11 wijken wordt ingevoerd. In het uitvoeringsprogramma wordt de fasering vastgelegd.

Uitbreiding parkeerregulering in en rondom ontwikkelzones

In Haarlem zijn zeven ontwikkelzones aangewezen waarin grote aantal woningen en aanverwante functies worden gerealiseerd. In het Mobiliteitsbeleid is het uitgangspunt opgenomen dat in en rondom ontwikkelzones parkeerregulering wordt ingevoerd.

Zoals opgenomen in paragraaf 4.3 wordt parkeerregulering in Haarlem bij een parkeerdruk van 85% of hoger ingevoerd. Dit leidt ertoe dat in 11 wijken parkeerregulering wordt uitgebreid. De ontwikkelzones zijn gedeeltelijk in het uitbreidingsgebied voor parkeerregulering gelegen (zie Tabel 6). Voor ontwikkelzones die niet in het uitbreidingsgebied zijn gelegen, geldt dat parkeerregulering wordt ingevoerd op een logisch moment in het ontwikkelproces van de betreffende ontwikkelzone.

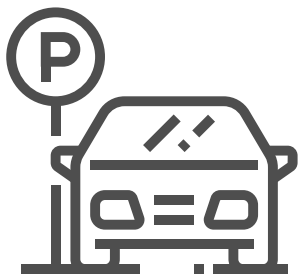
5.3 Monitoring en evaluatie

De uitbreiding van parkeerregulering in 11 wijken in combinatie met het instellen van een vergunningenplafond heeft veel effect op hoe het parkeren in Haarlem plaatsvindt. Doelstelling is dat de parkeerdruk in de wijken afneemt. De uitbreiding van parkeerregulering kan ook leiden tot een verschuiving van de parkeerdruk (het waterbedeffect) naar wijken zonder parkeerregulering. Om deze reden monitort de gemeente Haarlem structureel de parkeerdruk in alle Haarlemse wijken. Omdat dit de afgelopen jaren ook is gebeurd, krijgt de gemeente Haarlem inzicht in het langere termijn effect van de uitbreiding van parkeerregulering op de parkeerdruk. De gemeente Haarlem voert in 2024 en 2026 parkeerdrukmetingen uit. De resultaten van deze metingen worden gebruikt om het effect van de uitbreiding van parkeerregulering op de parkeerdruk te monitoren en toekomstige besluiten te nemen over de invoering van parkeerregulering in

de overige wijken. Dit betekent dat in het najaar van 2026 een besluit wordt genomen of parkeerregulering ook in andere wijken moet worden ingevoerd. De commissie Beheer wordt jaarlijks geïnformeerd over eventuele wachtlijsten voor een parkeervergunning.

Evaluatie

Naast monitoring zet de gemeente Haarlem ook breed in op het evalueren van de invoering van parkeerregulering. Met de evaluaties hoopt de gemeente Haarlem kwalitatieve inzichten te krijgen over hoe men de invoering van parkeerregulering heeft ervaren. Kunnen bewoners na de invoering van parkeerregulering in de avond gemakkelijker een vrije parkeerplaats vinden? Hoe is de communicatie verlopen? Omdat parkeerregulering in meerdere fasen wordt ingevoerd, kunnen de inzichten uit de evaluaties worden meegenomen in de latere fasen.



Ontwikkelzone	Status parkeerdruk $\geq$ 85%
Europaweg/Schipholweg	Gedeeltelijk gelegen in wijk met parkeerdruk $\geq$ 85%
Oostpoort	Niet gelegen in wijk met parkeerdruk $\geq$ 85%
Planetenlaan/Orionweg	Niet gelegen in wijk met parkeerdruk $\geq$ 85%
Spaarndamseweg	Gelegen in wijk met parkeerdruk $\geq$ 85%
Spaarnesprong	Gelegen in wijk met parkeerdruk $\geq$ 85%
Spoorzone Zuid-West	Gelegen in wijk met parkeerdruk $\geq$ 85%
Zijlweg	Gelegen in wijk met parkeerdruk $\geq$ 85%

Tabel 6 | Ontwikkelzones en ligging in wijken met parkeerdruk $\geq$ 85%.

Figuur 10 | Drie wijkverbeteringen in de stad.



5.4 Ruimte voor wijkverbeteringen

De gemeente Haarlem heeft de ambitie om, gelijktijdig aan de invoering van parkeerregulering, verschillende wijkverbeteringen te realiseren. Een van deze wijkverbeteringen is het terugdringen van illegaal Canadees parkeren (parkeren met twee wielen op het trottoir op locaties waar dit niet is toegestaan). Illegaal Canadees parkeren belemmert de vrije doorgang op het trottoir. Sommige trottoirs zijn dermate smal, dat voetgangers noodgedwongen over de weg moeten lopen. Door illegaal Canadees parkeren terug te dringen geeft Haarlem het trottoir terug aan de voetganger.

Naast het verbeteren van de toegankelijkheid van trottoirs, zet Haarlem parkeerregulering in om ruimte te creëren voor andere wijkverbeteringen: extra ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen, ontmoetingsruimte en meer ruimte voor fietsparkeren (zie Figuur 10). De hoofdgedachte

is dat parkeerregulering in combinatie met het vergunningenplafond leidt tot een afname van de parkeerdruk, waarna het verantwoord is om parkeerplaatsen om te zetten in ruimte voor de wijkverbeteringen.

Het realiseren van wijkverbeteringen is ook mogelijk als in een wijk (nog) geen parkeerregulering geldt. Als de parkeerdruk in een wijk lager is dan 85%, dan kunnen parkeerplaatsen in overleg met belanghebbenden ruimte maken voor de wijkverbeteringen.

Het aanbieden van extra deelmobiliteit

Zoals beschreven in paragraaf 4.4.2 is het aanbieden van extra deelmobiliteit gekoppeld aan het vergunningenplafond. Hier bovenop ziet de gemeente Haarlem extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Veel Haarlemmers staan open voor het gebruik van een deelauto,

deelscooter of deelfiets. Haarlem wil hierop inspelen door verschillende vormen van deelmobiliteit in de wijken aan te bieden. Dit wordt uitgewerkt in de Nota deelmobiliteit.

5.5 Hoe nu verder?

In deze nota is op hoofdlijnen ingegaan op de uitbreiding van parkeerregulering in Haarlem. Met deze nota heeft de gemeente Haarlem de beleidsmatige richting vastgelegd die zij zal aanhouden bij de uitbreiding van parkeerregulering.

Zoals beschreven in paragraaf 5.2 wordt in het verlengde van deze nota een uitvoeringsprogramma parkeerregulering opgesteld. Dit uitvoeringsprogramma en de bijbehorende verordeningen en beleidsregels vallen in Figuur 11 onder beleidsontwikkeling. Nadat het spoor beleidsontwikkeling is afgerond, start de uitbreiding van de parkeerregulering. Dit gebeurt in meerdere fasen. Vanaf het moment dat in een wijk parkeerregulering geldt, gaat de gemeente Haarlem binnen de ontstane mogelijkheden aan de slag met het realiseren van de wijkverbeteringen.



Figuur 11 | De uitvoering opgedeeld in drie sporen.

6 Bijlage 1 Begrippenlijst

Aanpasbaar vergunningenplafond: een vast gesteld maximum aantal parkeervergunningen dat per vergunninggebied kan worden uitgegeven. Het vergunningenplafond is aanpasbaar en kan in de loop der tijd naar beneden of boven worden bijgesteld.

Regeling voor bezoekersparkeren: een regeling op basis waarvan bewoners die wonen in een gebied waarin gereguleerd parkeren geldt zijn/haar bezoeker(s) digitaal of telefonisch een parkeerrecht kunnen verschaffen.

Parkeerregulering: een systeem (betaald parkeren met parkeervergunningen, vergunninghouderparkeren of parkeerschijfzone) waarin een parkeerrecht nodig is om gebruik te maken van een openbare parkeerplaats.

Kortparkeren: parkeren met een verblijfsduur tussen de 0,5 en 4 uur.

Langparkeren: parkeren met een verblijfsduur tussen de 4 en 12 uur.

Legale parkeercapaciteit: een parkeerplaats waar op basis van de geldende verkeerswet- en regelgeving mag worden geparkeerd. Bij het in kaart brengen van de legale parkeercapaciteit heeft onderzoeksbureau Trajan de richtlijn 'Meten van capaciteit in Haarlem' gehanteerd.

Parkeerdruk: de bezetting van parkeerplaatsen uitgedrukt in een percentage, een parkeerdruk van 85% betekent dat er per 100 parkeerplaatsen 85 bezet zijn.

Parkeerrecht: het onder bepaalde voorwaarden ontstane recht om een voertuig gedurende een (on)bepaalde periode in/op een daartoe benoemde parkeervoorziening te parkeren.

Parkeertarief: het tarief dat geldt voor 60 minuten parkeren.

Parkeervergunning: een door of namens het college van burgemeester en wethouders verstrekte vergunning waarmee zonder het betalen van parkeerbelasting in betaald-parkeren-gebied mag worden geparkeerd.

Parkeerzone: een parkeerzone is een zone waarin het gereguleerd parkeren op eenzelfde manier is uitgewerkt.

Tijdsvenster: de begin- en eindtijd van het gereguleerd parkeren in dagen van de week en uren van de dag.

Vergunninggebied: het vergunninggebied bepaalt het gebied waarin een parkeervergunning geldig is.

Wijkgrens: de officiële grens van een wijk zoals gehanteerd door de gemeente Haarlem.

Colofon:

Dit is een uitgave van de gemeente Haarlem,
afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte

11 oktober 2022

Contact:
mail naar parkeerregulering@haarlem.nl