

Onderwerp: Maatregelen Moderniseren Parkeren
BBV nr: 2016/502227

1. Inleiding

De betrokkenheid van de stad bij het onderwerp parkeren is groot. De auto speelt een belangrijke rol in mobiliteit en draagt bij aan een individueel gevoel van vrijheid. In Haarlem groeit het aantal inwoners en bezoekers. Meer mensen betekenen ook meer auto's. Daardoor ervaren veel Haarlemmer op veel plekken een hoge parkeerdruk.

Maatregelen zijn dan ook noodzakelijk om parkeren ook in de toekomst beheersbaar te houden. Met het besluit 'Maatregelen Moderniseren Parkeren (BBV nr. 2016/214277, dd. 17 mei 2016) heeft het college een pakket aan maatregelen voor de modernisering van het parkeren in Haarlem vrijgegeven voor de inspraak. Het doel van dit pakket is om bij te dragen aan een prettige, leefbare en toekomstbestendige stad voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers, waarbij de lusten en lasten van parkeren zo eerlijk mogelijk worden verdeeld. Tevens gaf het pakket invulling aan de financiële taakstelling om de parkeerexploitatie met een miljoen te verbeteren.

Het pakket aan maatregelen heeft van 6 juni tot en met 17 juli 2016 ter inzage gelegen. In deze periode zijn bijna 750 inspraakreacties ontvangen, waarvan 250 unieke reacties. Er heeft zelfs een unieke samenwerking plaatsgevonden tussen 22 wijkraden, die in gezamenlijkheid en met steun van ondernemers en horeca uit de binnenstad, een alternatief parkeerplan hebben ingediend. Alhoewel het alternatieve parkeerplan niet in zijn geheel is overgenomen, heeft dit plan er, samen met de overige reacties, wel toe geleid dat een aantal essentiële wijzigingen zijn opgenomen in de nu voorliggende 15 parkeermaatregelen en de vier maatregelen ter verbetering van de parkeerdienstverlening (bijlage 1). In bijlage 1 zijn deze wijzigingen voor de leesbaarheid roodgedrukt

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

- de volgende 19 maatregelen Moderniseren Parkeren, inclusief de aanpassingen naar aanleiding van de inspraakreacties, vast te stellen:

Maatregelen ter verbetering parkeerdienstverlening

- a. Digitalisering van parkeerproducten
- b. Investeren in innovatieve producten
- c. Vereenvoudigen vergunningen aanbod en uitgiftecriteria
- d. Verbeteren bebording en markering

Parkeermaatregelen

1. Aanpassing bezoekersregeling
2. Tariefsverhoging tweede vergunning
3. Afschaffen derde vergunning
4. Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning
5. Bewoners naar de parkeergarage
6. Betaald parkeren op zondag
7. Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 uur en op zondag

8. Voorkomen parkeeroverlast
 9. Parkeren op eigen terrein stimuleren
 10. Uitbreiding gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken
 11. Aanpassing parkeertarieven
 12. Aanleggen P+R terreinen
 13. Invoering betaald parkeren in het belanghebbenden gebied
 14. Wachtlijsten invoeren
 15. Tariefsverlaging eerste vergunning
- De baten van het besluit bedragen in 2017 € 0,5 miljoen. Met ingang van 2018 zijn de baten van het besluit jaarlijks € 1,2 miljoen, de lasten jaarlijks € 0,2 miljoen. Het college stelt de raad bij de eerstvolgende bestuursrapportage voor om het saldo van lasten en baten te verrekenen met de stelpost in beleidsveld 7 van de programmabegroting;

3. Beoogd resultaat

De nu voorliggende maatregelen moeten de parkeersituatie binnen het gereguleerde gebied verbeteren en daarmee de leefbaarheid van de stad vergroten. Daarnaast wordt de exploitatie van parkeren met 1 miljoen euro verbeterd, wat invulling geeft aan de taakstelling voor parkeren (bijlage 2).

Met de uitwerking van de maatregelen Moderniseren Parkeren is beoogd een goede balans te vinden tussen de wensen en ideeën vanuit de stad, de doelstellingen uit de Parkeervisie en het coalitieprogramma en tenslotte de verbetering van de exploitatie.

4. Argumenten

Het besluit past in het ingezette beleid

Het besluit geeft invulling aan het beleid van de Programmabegroting 2016-2020, zoals geformuleerd in beleidsveld 5.2: Het terugdringen van parkeeroverlast in woonwijken en zorgen voor goede parkeermogelijkheden in en rond de binnenstad. Daarnaast het overzichtelijk, klantvriendelijk en kosteneffectief aanbieden van parkeervoorzieningen.

De aangepaste maatregelen doen recht aan de ontvangen inspraakreacties

Het pakket aan maatregelen dat door het college is vrijgegeven voor de inspraak, is tot stand gekomen na gesprekken met de stad. In de inspraakperiode heeft een ieder opnieuw de gelegenheid gekregen om hun mening over de modernisering van parkeren kenbaar te maken. Uit de inspraakreacties blijkt wederom dat de betrokkenheid vanuit de stad bij dit onderwerp groot is. Naast de punten die zijn benoemd waar men zich niet in kan vinden, zijn in de inspraakreacties ook veel nieuwe ideeën en alternatieven naar voren gebracht. Alle inspraakreacties zijn bekeken en in een aantal gevallen hebben er aanvullende gesprekken plaatsgevonden om de essentie van de inspraakreactie en de alternatieven ideeën te bespreken.

Over vrijwel alle maatregelen zijn inspraakreacties ingediend. Met name de bezoekersregeling, het gebruik van de parkeergarages en het invoeren van betaald parkeren in de gebieden om het centrum heen, hebben tot veel reacties geleid. De inspraakreacties hebben

in ieder geval geleidt tot diverse wijzigingen in de maatregelen. Er is een gebundeld overzicht gemaakt met alle inspraakreacties, die tevens voorzien zijn van een antwoord. In het overzicht is ook aangegeven of een maatregel is aangepast. (bijlage 3). De belangrijkste wijzigingen in de maatregelen zijn:

Maatregel D Betere bebording en markering

Toegevoegd is dat er niet alleen een goede bebording en markering moet zijn als het gaat om het straatparkeren, maar dat betere bebording ook de vindbaarheid van de parkeergarages moet vergroten.

Maatregel 1 Aanpassen bezoekersregeling (zone C)

De oorspronkelijke maatregel ging uit van een maximum van 400 uur per jaar voor het ontvangen van bezoek in zone C. Uit de inspraak is naar voren gekomen dat men verwacht dat dit aantal uur voor een aantal doelgroepen, naar verwachting te weinig is. Ook geven meerdere indieners van een inspraakreactie aan dat er overdag ruimte genoeg is, bijvoorbeeld om een oppas aan huis te kunnen ontvangen. Tenslotte maakt men zich zorgen over het kunnen ontvangen van mantelzorgers.

In de aangepaste maatregel is een maximum aantal uur niet langer het uitgangspunt, maar is er een eurobundel opgenomen. Een basisbundel kost € 25. Naast de basisbundel kunnen 4 extra bundels van € 25 aangeschaft worden. Parkeren via de bezoekersregeling kost overdag op werkdagen (in daluren) € 0,12 per uur en in de avonden/weekeinden € 0,25 per uur. Indien men alle vijf de bundels gebruikt om overdag te parkeren, kan hiermee meer dan 1000 uur geparkeerd worden. Als men de bundels alleen gebruikt voor de avonden en weekeinden kan 500 uur geparkeerd worden. Bij gebruik zowel overdag als in de avonden/weekeinden ligt het aantal uur dat gebruikt kan worden dan ook tussen de 500 en ruim 1000 uur.

Met de genoemde aanpassingen is het mogelijk om bijvoorbeeld oppas aan huis te ontvangen en blijft er daarnaast nog ruimte over om ook andere bezoekers via de bezoekersregeling te laten parkeren. Ook bewoners die afhankelijk zijn van mantelzorg hebben met deze aangepaste maatregel voldoende mogelijkheden om mantelzorgers te ontvangen. Daarnaast wordt bij de uitwerking van de maatregel onderzocht of, een restitutie mogelijk is, indien men voldoet aan daaraan gekoppelde randvoorwaarden.

Maatregel 3 Afschaffen derde vergunning

De maatregel is aangepast naar het afschaffen van de derde (of meerdere) vergunningen, met gebruikmaking van een uitsterfregeling. Dit houdt in dat eenieder die nu in het bezit is van een dergelijke vergunning deze mag behouden, tot het moment dat men de vergunning zelf opzegt, bijvoorbeeld vanwege verhuizing naar buiten het vergunning gebied of bij het wegdoen van de derde auto. Wel zal de vergunning duurder worden, net als de tweede vergunning.

Maatregel 5 Bewoners naar de parkeergarage

In de oorspronkelijke maatregel was al de mogelijkheid opgenomen voor bewoners van zone C om, tegen een relatief laag tarief, te parkeren in parkeergarages De Dreef of De Cronjé. Echter deze tarieven lagen nog fors hoger dan een vergunning op straat. Gekozen is om de tarieven van deze abonnementen in deze garages gelijk te trekken met de tarieven voor een vergunning op straat. Indien men gebruik wil maken van een dergelijk abonnement is de

voorwaarde dat de vergunning op straat wordt ingeleverd. Er zijn 225 plekken beschikbaar in deze garages en indien deze worden gebruikt, leidt dit tot minder auto's op straat in zone C. Uit de bezettingcijfers van de overige parkeergarages blijkt dat er geen structurele ruimte is om naast bezoekers van de stad ook bewoners op alle tijden te laten parkeren, maar wel op de zogenaamde daltijden. Met uitzondering van de Appelaar, kennen alle andere parkeergarages periodes waarop deze een lagere bezetting hebben. Met name in de avonden en nachten is er ruimte beschikbaar, juist op de momenten dat bewoners behoefte hebben aan extra parkeerruimte. De aangepaste maatregel maakt het mogelijk dat bewoners, tegen een kleine vergoeding, met hun parkeervergunning voor op straat ook gebruik kunnen maken van een parkeergarage in de daarbij behorende daluren. Deze daluren kunnen per garage verschillen.

Maatregel 6 Betaald parkeren op zondag

De inspraakreacties over deze maatregel gingen niet zozeer over het betaald parkeren maar wel over de bezoekersregeling voor bewoners van zone B (het centrum en de gebieden hier direct omheen). Naar aanleiding van de inspraak is deze bezoekersregeling aangepast. Ook hier komt, net als bij de bezoekersregeling in zone C, een eurobundel in plaats van een maximum aantal uren. Voor deze zone bedraagt de eurobundel maximaal € 25. Naar aanleiding van de inspraak is de bezoekersregeling uitgebreid van alleen de zondag naar de daltijden waarop het doordeweeks op straat relatief rustig is qua parkeren. Het is nu ook mogelijk om op maandag tot en met vrijdag tussen 9.00 en 16.00 uur bezoek te ontvangen via deze regeling. Net als in zone C is het tarief in deze daltijden € 0,12 per auto per uur, het tarief op zondag (tussen 13.00 en 23.00 uur) is € 0,25 per auto per uur.

De oorspronkelijke maatregel ging uit van maximaal 50 uur per jaar op zondag. Indien de eurobundel alleen gebruikt wordt op zondag kan daar straks 100 uur bezoek per jaar mee worden ontvangen. Wordt deze ingezet op maandag t/m vrijdag tussen 10.00 en 16.00 uur, kan ruim 200 uur bezoek ontvangen worden. Bij gebruik zowel doordeweeks als op zondag, ligt het aantal uur dat gebruikt kan worden dus tussen de 100 en 208 uur.

Maatregel 10 Uitbreiding gereguleerd gebied eenvoudiger maken

De maatregel is zo aangepast dat er altijd draagvlak nodig is om over te gaan tot het invoeren van gereguleerd parkeren bij bestaande bebouwing. In de praktijk betekent dit dat meer dan de helft van de respondenten hier voorstander van moet zijn. Uitbreiding van het gereguleerd gebied vindt alleen plaats indien er sprake is van aansluiting op een al geldend regime of als er sprake is van een nieuw gebied met een eigen problematiek. Daarnaast houdt de gemeente de mogelijkheid om bij nieuwbouwprojecten te besluiten dat voor de nieuwe bebouwing een vorm van parkeerregulering gaat gelden.

In 2010 zijn de uiterste grenzen tot waar het zone C gebied zich kan uitbreiden vastgesteld. Het kan echter gebeuren dat het nodig is een gereguleerd gebied in te voeren buiten deze eerder bedachte grenzen. Dit doet zich nu voor bij De Entree. Naar aanleiding van de inspraak is de maatregel zo aangepast, dat voor de buitenste ring van Haarlem een aparte zone gaat gelden met een aangepast tariefstelsel. Wel zal deze nieuwe zone qua voorwaarden aansluiten bij de zone C.

Maatregel 11 Aanpassen parkeertarieven

Aan deze maatregel is, naar aanleiding van de inspraak, het principe van "stop en shop" toegevoegd bij een drietal grote winkel strips in Zone C. Met "stop en shop" is het mogelijk

het eerste half uur tegen een zeer aantrekkelijk tarief van € 0,50 te parkeren. Indien men toch langer parkeert dan een half uur, geldt het normale uurtarief.

Maatregel 12 Aanleggen P+R terrein

Naar aanleiding van de inspraakreacties is specifiek toegevoegd het, in een apart traject, onderzoeken van reeds bestaande P+R terreinen. Deze hoeven niet alleen in Haarlem zelf te liggen maar kunnen ook gunstig gelegen bestaande parkeerterreinen in omliggende gemeenten zijn.

Maatregel 13 Invoeren betaald parkeren in belanghebbendengebied

Het invoeren van betaald parkeren in zone C maakt onderdeel uit van de maatregelen. Wel is, naar aanleiding van de inspraak, de tariefsverhoging naar € 6,50 per uur in zone C in de avonden en weekeinden komen te vervallen. Hiervoor in de plaats zullen de straten/gebieden die dicht grenzen aan het centrum in de avonden en weekeinden een parkeerduurbepanking krijgen om te voorkomen dat binnenstad-bezoekers er voor kiezen om in zone C te parkeren. Het is mogelijk om hier straks tegen betaling van € 3,25 per uur te parkeren, maar wel voor maximaal 1 uur. Deze parkeerduurbepanking geldt uiteraard niet voor bewoners met een vergunning en ook niet voor hun bezoek, zolang gebruik gemaakt wordt van de bezoekersregeling.

Maatregel 14 Wachtlijsten

Het principe van wachtlijsten zal wel worden ingevoerd. De wachtlijsten zelf zullen echter pas worden gebruikt, indien blijkt dat ook na het invoeren van de overige maatregelen meer dan 90 procent van de beschikbare parkeer ruimte wordt gebruikt door vergunninghouders. Aangezien de parkeerdruk ook binnen gebieden verschillend kan zijn, zullen wachtlijsten op buurniveau ingevuld worden.

Maatregel 15 Tariefsverlaging eerste vergunning

Mede naar aanleiding van de inspraakreacties zal het tarief van de eerste vergunning verder omlaag gaan. In zone C zal een vergunning € 99 gaan kosten (is nu € 120). Een vergunning in het centrum gaat € 183 bedragen (is nu € 204). Wel is de korting op een elektrische auto komen te vervallen, naar aanleiding van de inspraakreacties. Hiervoor in de plaats komt, zodra het technisch uitvoerbaar is, een korting bij het delen van een auto.

Investeren in parkeren draagt bij aan een structurele verbetering van de exploitatie

Juist door ook te investeren in parkeren, is het mogelijk om de exploitatie van parkeren structureel te verbeteren. Vooral het digitaliseren van de parkeersystemen is hier een voorbeeld van. Deze moderniseringsslag leidt tot lagere kosten. Daarnaast maakt de modernisering het mogelijk dat alle parkeerproducten online aangevraagd en gewijzigd kunnen worden en dat handhaving beter en efficiënter kan plaatsvinden.

De maatregelen verbeteren de parkeerexploitatie

De financiële opgave ‘meer opbrengsten en kostenreductie parkeren’ vanuit het Coalitieprogramma, is opgenomen in de Kadernota 2014 en vervolgens in pakket 11 van de Programmabegroting 2015-2019. De taakstelling van € 1 miljoen van wat in dat pakket nog ‘fiscalisering en digitalisering parkeren’ heette kan, ook met de aangepaste maatregelen worden gerealiseerd. In de eerste helft van 2017 doet het college een voorstel aan de raad hoe

in de toekomst om te gaan met eventuele meeropbrengsten uit de maatregelen Modernisering parkeren. Uitgangspunt is het creëren van een fonds dat bijvoorbeeld gebruikt kan worden om verbeteringen op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid of de openbare ruimte te financieren of om de parkeertarieven te verlagen.

Financiën

Het totale financiële gevolg van de maatregelen is met ingang van 2018 een structurele verhoging van de parkeerbaten met 1,2 miljoen euro. De maatregelen betekenen ook met ingang van 2018 een structurele verhoging van de kosten met in totaal 0,2 miljoen. Per saldo is het financieel effect van de maatregelen € 1 miljoen, waarmee het pakket invulling geeft aan de financiële taakstelling. Omdat veel van de maatregelen nog niet per 1 januari 2017 in kunnen gaan, bedragen de baten in 2017 € 0,5 miljoen.

De verhoging van de kosten is het resultaat van een aantal kostenverlagingen (digitale bezoekersregeling en nieuwe parkeerautomaten) en hogere kosten door het inzetten van meer handhaving om parkeeroverlast tegen te gaan, bij het uitbreiden van de vergunning tijden in zone C, het invoeren van betaald parkeren op zondag en bij het uitbreiden van gereguleerd gebied.

De toenemende baten zijn het resultaat van maatregelen die extra geld opleveren (digitale bezoekersregeling, tariefsverhogingen, betaald parkeren op zondag in zone B, het invoeren van betaald parkeren in belanghebbenden gebied en het uitbreiden van het belanghebbenden gebied) en maatregelen waarbij bestaande opbrengsten wegvallen of minder worden (afschaffen 3^e vergunning, bewoners- of bedrijvenvergunning, parkeren op eigen terrein, tariefverlaging 1^e vergunning).

Eenmalige kosten

De eenmalige kosten voor de uitwerking en/of invoering van de verschillende maatregelen zijn op dit moment nog niet inzichtelijk. De grootste kosten (vervangen parkeerautomaten en vergunningen applicatie) zijn voorzien in het investeringsplan. De overige eenmalige kosten zullen steeds bij het uitwerken en voorbereiden van de maatregelen worden berekend. Het gaat dan om de kosten van bijvoorbeeld het inventariseren van woningen met een parkeerplaats op eigen terrein, het verbeteren van bebording, het opzetten van een abonnementsvorm voor bewoners in de parkeergarages en het uitwerken van wachtlijsten. Daarbij zal steeds worden gekeken of die kosten binnen de bestaande begroting zijn op te vangen.

De gewijzigde kosten en baten vallen allemaal onder beleidsveld 5.2 van de programmabegroting. Dit netto voordeel wordt verrekend met de taakstelling in programma 7.

5. Risico's en kanttekeningen

Vergroten van de leefbaarheid leidt tot beperking van huidige parkeerrechten

De maatregelen die de leefbaarheid vergroten, hebben als doel om de parkeerdruk en parkeeroverlast te verminderen. Het verminderen van het aantal geparkeerde auto's leidt tot een beperking van de huidige parkeerrechten. Alhoewel de maatregelen zo zijn aangepast dat zij op een aantal belangrijke onderdelen tegemoetkomen aan de bezwaren, blijft dit principe gelden.

Verbeteren van de exploitatie kan tot hogere kosten leiden voor burgers en bedrijven

Het verbeteren van de gemeentelijke parkeer-exploitatie wordt bereikt door het verlagen van de kosten, maar ook door het verhogen van de inkomsten. Dit laatste betekent dat mensen in bepaalde situaties meer moeten betalen voor parkeren. Door maatregelen te nemen die de bewoners en ondernemers in de stad niet direct raken, maar die wel een grote bijdrage leveren aan het verbeteren van de exploitatie, wordt voorkomen dat de kosten voor hen toenemen. Daarnaast is er in het kader van een eerlijke verdeling van de lusten en de lasten voor gekozen, dat zij die veel gebruik maken van de beschikbare parkeerruimte, hier ook meer voor betalen. Indien bewoners gemiddeld tot weinig gebruik maken van de beschikbare parkeerruimte, zullen de kosten zelfs lager uit kunnen vallen dan in de huidige situatie, zeker gezien de extra tariefddaling van de eerste vergunning.

Exploitatie gebaseerd op prognoses en financiële samenhang maatregelen

De financiële onderbouwing van de maatregelen is deels gebaseerd op prognoses.

Afwijkingen in de praktijk kunnen dan ook voorkomen.

Niet alleen is er inhoudelijk een duidelijke samenhang tussen maatregelen ook is er een sterke onderlinge financiële afhankelijkheid tussen de diverse maatregelen. Zo houdt het niet invoeren van een bepaalde maatregel in dat andere maatregelen meer geld op moeten leveren om te kunnen blijven voldoen aan de taakstelling om de exploitatie met 1 miljoen euro te verbeteren.

Met het besluit voor maatregel 10 wordt het eenvoudiger het gereguleerd parkeren gebied uit te breiden. Uit deze uitbreiding is een netto-opbrengst geraamd van € 0,3 mln. De realisatie van de opbrengst is afhankelijk van de wens en instemming van bewoners voor het invoeren van betaald parkeren in hun straat. De verwachte uitbreiding (en geraamde opbrengst) is gebaseerd op het aantal straten waarvan al bekend is dat bewoners in het verleden bij de gemeente hebben verzocht om invoering van gereguleerd parkeren. Hier was toen echter op buurtniveau geen meerderheid voor, waardoor invoering niet mogelijk was. Als blijkt dat er ook op straatniveau geen draagvlak voor uitbreiding is bij de bewoners, dan moeten de andere maatregelen meer geld opleveren om de taakstelling te realiseren.

Met ingang van 2016 is gestart met het (intensiever) monitoren van het parkeerbeleid en de financiële effecten daarvan. Na implementatie van de maatregelen, kan uit metingen blijken dat het noodzakelijk is een maatregel bij te stellen of (gedeeltelijk) te herzien.

Parkeren met twee wielen op de stoep

Op dit moment is de parkeerdruk nog zo dusdanig hoog, dat parkeren met twee wielen op de stoep (ook wel Canadees parkeren genoemd) in sommige straten onvermijdelijk is. Hier zal in woonstraten voorlopig dan ook niet tegen opgetreden worden, met uitzondering van de locaties waar expliciet is aangegeven dat parkeren verboden is. Zodra uit de evaluatie blijkt

dat de parkeerdruk daalt en parkeren met twee wielen op de stoep niet langer noodzakelijk is, zal dit kenbaar worden gemaakt en vervolgens weer tegen worden opgetreden.

6. Uitvoering

Alle indieners van zienswijzen zullen worden geïnformeerd over de besluitvorming en ontvangen een antwoord op hun inspraakreactie.

De tariefwijzigingen in garages worden door het college vastgesteld. De wijzigingen in tarieven voor parkeren op straat en alle vormen van vergunningen zijn een raadsbevoegdheid. Deze tarieven zijn bij de Haarlemse belastingvoorstellen door de raad vastgesteld, waarbij het qua volgorde van besluitvorming nog niet mogelijk was direct de tarieven uit het programma Modernisering voor te leggen. In het eerste kwartaal van 2017 zal een herziene tabel met belastingtarieven aan de raad worden voorgelegd. Omdat de (facturen voor de) bewoners- en bedrijvenvergunningen dan al zijn verstuurd, zullen deze tarieven gedurende 2017 nog niet wijzigen. De financiële gevolgen van deze tariefwijzigingen gaan daardoor pas in 2018 in.

Voor vrijwel alle maatregelen zijn aanpassingen nodig van de Parkeerverordening, de Belastingverordening en het Besluit parkeerregulering. Dit is nodig voor de maatregelen ‘tariefwijzigingen’ (apart tarief voor autodelen), ‘aanpassing bezoekersregeling’, ‘afschaffen 3^e vergunning’, ‘bewonersvergunning óf bedrijvenvergunning’, ‘bewoners naar de parkeergarage’, ‘betaald parkeren op zondag in zone B’, ‘aanpassen parkeertijden vergunningengebied’, parkeren op eigen terrein’ en ‘uitbreiden gereguleerd parkeren eenvoudiger maken’. Deze verordeningen worden in het eerste kwartaal ter vaststelling aan de raad voorgelegd.

Daarnaast moeten enkele maatregelen eerst verder worden uitgewerkt voordat zij in hun definitieve vorm kunnen worden vastgesteld en ingevoerd. Dit geldt met name voor de maatregel ‘parkeren op eigen terrein’ waarvoor in de loop van 2017 aanvullende besluitvorming zal plaatsvinden en voor de technische uitwerking van ‘bewoners naar de parkeergarages’ (zie bijlage 4 uitvoeringsoverzicht).

Dit houdt in dat veel van de maatregelen op zijn vroegst per 1 juli 2017 kunnen worden ingevoerd. De tariefwijzigingen voor parkeren op straat en in garages kunnen eerder worden ingevoerd, per 1 april 2017.

7. Bijlagen

Bijlage 1: Maatregelen

Bijlage 2: Berekeningen maatregelen Moderniseren Parkeren

Bijlage 3: Overzicht verwerking inspraakreacties

Bijlage 4: Uitvoeringsoverzicht

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

- De volgende 19 maatregelen Moderniseren Parkeren, inclusief de aanpassingen naar aanleiding van de inspraakreacties, vast te stellen;

Maatregelen ter verbetering parkeerdienstverlening

- a. Digitalisering van parkeerproducten
- b. Investeren in Innovatieve producten
- c. Vereenvoudigen vergunningen aanbod en uitgiftecriteria
- d. Verbeteren bebording en markering

Parkeermaatregelen

1. Aanpassing bezoekersregeling
 2. Tariefsverhoging tweede vergunning
 3. Afschaffen derde vergunning
 4. Bewonersvergunning of bedrijfsvergunning
 5. Bewoners naar de parkeergarage
 6. Betaald parkeren op zondag
 7. Aanpassen parkeertijden vergunningengebied tot 23.00 uur en op zondag
 8. Voorkomen parkeeroverlast
 9. Parkeren op eigen terrein stimuleren
 10. Uitbreiding gebied gereguleerd parkeren eenvoudiger maken
 11. Aanpassing parkeertarieven
 12. Aanleggen P+R terreinen
 13. Invoering betaald parkeren belanghebbenden gebied
 14. Wachtlijsten invoeren
 15. Tariefsverlaging eerste vergunning
- De baten van het besluit bedragen in 2017 € 0,5 miljoen. Met ingang van 2018 zijn de baten van het besluit jaarlijks € 1,2 miljoen, de lasten jaarlijks € 0,2 miljoen. De raad besluit bij de eerstvolgende bestuursrapportage het saldo van lasten en baten te verrekenen met de stelpost in beleidsveld 7 van de programmabegroting.

Gedaan in de vergadering van (wordt ingevuld door de griffie)

De griffier

De voorzitter