



Haarlem

Gemeente Haarlem

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

*Raadsfractie OPHaarlem

Datum 28 juni 2016
Ons kenmerk 2016/285849
Contactpersoon J.A. Nupoort
Doorkiesnummer 023- 511 3542
E-mail j.nupoort@haarlem.nl
Onderwerp Beantwoording raadsvragen ex art. 38 RvO inzake Modernisering parkeren

Aan de fractie van OPHaarlem,

Onlangs heeft u vragen gesteld ex art. 38 RvO inzake Modernisering parkeren. Met deze brief geven wij antwoord op uw vragen. Hieronder is uw vraag steeds cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt. Voor een compleet beeld van de context voegen wij u brief bij deze antwoordbrief.

1. Delft het nadeel van betaald parkeren in belanghebbendengebied dat meer verkeer en parkeerders veroorzaakt in wijk C het onderspit ten opzichte van de ambitie om meer parkeerinkomsten te genereren?

Antwoord:

Het is een veronderstelling, dat betaald parkeren meer verkeer en parkeerders veroorzaakt in zone C. Er zijn op dit moment al 688 betaalde parkeerplaatsen in zone C. De bezetting van deze plaatsen is gemiddeld 20%. Op veel van deze plaatsen zullen bij het invoeren van betaald parkeren ook vergunninghouders kunnen parkeren. In de prognose is rekening gehouden met een beperkte toename van de parkeerinkomsten. Dat houdt in dat per dag verdeeld over deze 688 parkeerplaatsen er 26 minuten langer geparkeerd zou worden. Als deze stijging wordt verdeeld over de ca. 12.500 parkeerplaatsen in zone C, dan is deze verwaarloosbaar. Daar staat tegenover dat alle maatregelen bij elkaar leiden tot een parkeerdruk verlaging. Dat houdt in minder verkeersbewegingen en minder parkeerders.

2. Hoe serieus is de ambitie om met maatregel 13 bij te dragen aan het vergroten van de leefbaarheid in de stad en in het algemeen en in wijk C in het bijzonder?

Antwoord:

Alhoewel het invoeren van betaald parkeren in zone C in de toelichting op de maatregelen niet specifiek benoemd is als maatregel die bijdraagt aan de leefbaarheid, is er wel een positief effect te verwachten. Deze is gelegen in het



flexibele gebruik van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Als voor iedere doelgroep op termijn het werkelijke aantal benodigde parkeerplaatsen moet worden gereserveerd, zal het totale parkeerareaal aanzienlijk groter moeten zijn, dan wanneer de parkeerplekken door meerdere doelgroepen gebruikt kunnen worden.

3. Past het in het kader van het VN-verdrag om inwoners zonder PC of smartphone, vaak een aspect van inkomen, leeftijd of handicap, extra te laten betalen voor een basisvoorziening d.m.v. legesrechten?

Antwoord:

Gebleken is dat 96 procent van de huishoudens in Nederland in 2016 toegang had tot internet (bron CBS). Voor de kleine groep burgers die niet kan of wil beschikken over digitale mogelijkheden of mensen die moeite hebben met digitale middelen, zijn er alternatieven om toch gebruik te maken van een digitale bezoekersregeling. Een voorbeeld hiervan is een telefonische helpdesk. Hiermee is het mogelijk om met elke willekeurige telefoon het kenteken van de bezoeker te registreren.. Daarnaast kan ook het bezoek zelf de aanmelding ter plekke verrichten. Een laatste alternatief zijn kraskaarten. Het is een gegeven dat kraskaarten minder flexibiliteit geven en daarnaast in aanschaf duurder zijn. Juist door ook andere alternatieven en steun te bieden aan de benoemde groepen past deze regeling ons inziens in de geest van het bedoelde verdrag.

4. Is het passend om, bijvoorbeeld, ouderen en gehandicapten, die ter voormindering of ter voorkoming van een sociaal isolement afhankelijk zijn van bezoek te maximaliseren op het aantal bezoeken en een jaarlijkse bijdrage van maximaal € 100 te laten betalen?

Antwoord:

Voor mensen die afhankelijk zijn van mantelzorg komt er een aparte regeling. Op dit moment wordt gewerkt aan de precieze invulling hiervan. Daarnaast heeft het maximaliseren van het aantal uren een regulerende basis voor parkeren. In vergelijkbare steden als Haarlem zoals Breda, Amersfoort en Den Haag is ook een limiet gesteld aan het aantal uur per jaar. Uit onderzoek naar het werkelijke verbruik blijkt dat het gemiddeld verbruik onder de 200 uur ligt. De 400 uur die nu worden voorgesteld is daarmee naar verwachting ruim voldoende voor gezinnen met een gemiddeld tot iets bovengemiddeld gebruik. Ook de kosten komen overeen of liggen lager in vergelijking met andere gemeenten. Ook daarin heeft Haarlem voor een behoudende aanpak gekozen. Voor hetzelfde bedrag als nu voor de 1^e bezoekersschijf wordt betaald kan al 140 uur bezoek worden ontvangen. Overigens liggen de maatregelen nu ter inzage. De uitkomst van de inspraak kan leiden tot aanpassingen van deze maatregel.



5. Gegeven het feit dat er minder herstelkosten zijn aan stoep en groenstroken bij het handhaven op foutparkeren, o.m. parkeren op de stoep, ontvangt OPHaarlem gaarne een overzicht van de herstelkosten verricht vanaf 1975, of zolang als teruggekeken kan worden, in de Bomenbuurt.

Antwoord:

Het is helaas niet mogelijk de herstelkosten aan stoep en groenstroken tot welk jaar dan ook apart te specificeren. Tot 2015 maakten het herstel aan bestratingen en groenstroken onderdeel uit van grotere aanbestedingsopdrachten. Er is niet apart geregistreerd in welke wijken of welke straten er voor welk bedrag is hersteld. Met ingang van 2015 wordt gebruikgemaakt van stadsbrede beheercontracten. Ook daarin is geen onderverdeling gemaakt wat de kosten zijn per straat of wijk.

6. Kunt u, ten aanzien van de wijken waarop maatregel 8 op van toepassing is, nader toelichten wat u verstaat onder een verbeterde leefbaarheid?

Antwoord:

Leefbaarheid is een zeer breed begrip, waarvoor diverse definities bestaan in verschillende vakdisciplines. Uitgangspunt bij de voorgestelde maatregelen Moderniseren Parkeren is het verminderen van de parkeerdruk en het voorkomen van parkeeroverlast. De leefbaarheid wordt daardoor beter.

7. Kunt u op grond van ervaringsgegevens, enquêtes of anderszins aangeven dat de bewoners van wijken, waarop maatregel 8 van toepassing is, hebben aangegeven naar een verbeterde leefbaarheid te streven?

Antwoord:

Eind 2015 zijn 4 oriënterende gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van alle belanghebbendengroeperingen in de gereguleerde gebieden. Daaruit zijn 5 thema's gededistilleerd, waarvan er één luidt: "Te veel geparkeerde auto's in de openbare ruimte." Deze thema's kunt u vinden op de website Haarlemparkeert.nl. Op de website kunt u ook ingezonden ideeën en reacties zien, waarin mensen klagen over het parkeergedrag van hun burens en parkeerders van buiten de wijk.

8. Hebt u concrete aanwijzing dat bewoners uit bijv. de Spaarnrijkstraat, de Semarangstraat, of de Berkenrodestraat u aanleiding hebben gegeven om het met twee wielen op de stoep parkeren actief te gaan beboeten en hebt u concrete voorbeelden van niet-verantwoorde parkeersituaties (lees: overlast) in deze en vergelijkende straten?

Antwoord:

Met name tijdens de oriënterende gesprekken die zijn gevoerd met bewoners en andere belanghebbenden uit de stad, is gesproken over het parkeren met twee wielen op de stoep. Het signaal wat daar in zijn algemeenheid naar voren kwam, is dat het blokkeren van de stoepen door hier deels op te parkeren, kan leiden tot ongewenste en onveilige situaties. Zo belemmert dit voetgangers met bijvoorbeeld



Haarlem

4

een kinderwagen of rollator. Er is niet specifiek gesproken over bovengenoemde straten of direct verzocht om het actief beboeten. In de nu voorliggende maatregelen komt deze specifieke maatregel nu niet terug. Echter, bij herinrichting van straten zal hier in de toekomst nadrukkelijk naar gekeken worden.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de heer J. Scholten

de burgemeester,

mr. B.B. Schneiders