



Onderwerp Nota uitwerking parkeerregulering; concept vrijgeven voor inspraak	
Nummer	2022/446417
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H. en Leeuwen, B. van
Programma/beleidsveld	5.2 Parkeren
Afdeling	BBOR
Auteur	Hogerheijde, R.
Telefoonnummer	023-5115483
Email	rhogerheijde@haarlem.nl
Kernboodschap	De ontstane (parkeer)situatie in verschillende Haarlemse wijken is een groeiend probleem. In veel wijken is de parkeerdruk zo hoog, dat alle parkeerplaatsen zijn bezet. Er wordt geparkeerd op stoepen en op kruispunten. Hierdoor is de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en de leefbaarheid serieus in het geding. Dit doordat bijvoorbeeld een rolstoelgebruiker de trottoirs niet kan gebruiken en de doorgang voor hulpdiensten wordt belemmerd. Oude oplossingen zoals het verbreden van wegen en toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte bieden hierop geen afdoende antwoord meer. Er is ook simpelweg geen ruimte voor beschikbaar. Om de situatie niet verder te laten verslechteren, de parkeersituatie te normaliseren en op termijn ook ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten is het wenselijk en noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten. Met het Mobiliteitsbeleid heeft de gemeenteraad daarom eind 2021 besloten om parkeerregulering in te voeren als noodzakelijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. In het voorjaar van 2022 is deze ambitie nogmaals bevestigd in het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad'. Om uitvoering te kunnen geven aan de verdere invoering van parkeerregulering worden drie beleidswijzigingen van het vigerende parkeerbeleid voorgesteld. Deze wijzigingen zijn: 1) Het loslaten van (huidige) eindgrenzen van het betaald parkeergebied; 2) Parkeerregulering kan worden ingevoerd bij een parkeerdruk van 85% of meer; 3) Het toepassen van een aanpasbaar vergunningenplafond. Op grond van het criterium parkeerdruk $\geq 85\%$ wordt vervolgens de komende jaren in 11 (van de 21) wijken de parkeerregulering uitgebreid en voorzien van

	vergunningenplafonds. Voor alle huidige bewoners geldt dat bij de start van de invoering van parkeerregulering het mogelijk is om de 1e en de 2e auto te parkeren. De uitbreiding van de parkeerregulering gebeurt op basis van het principe van kostendekkendheid: de uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied lost op den duur een probleem op, maar is niet bedoeld om de stad extra geld op te leveren. De verwachte inkomsten van de parkeervergunningen zijn evenredig aan de kosten die worden gemaakt voor de parkeerregulering aan bijvoorbeeld de parkeerapparatuur, bebording en vergunningverlening.
Behandelveorstel voor commissie	Het college biedt dit besluit aan ter bespreking aan de commissie Beheer. De reacties van de commissie worden tegelijk met de inspraakreacties betrokken bij het definitieve raadsvoorstel.
Relevante eerdere besluiten	-Vaststellen Eindgrenzen en uitbreidingsprocedure parkeerreguleringsgebieden (2009/080042) in de gemeenteraad van 18 februari 2010. -Vaststellen Modernisering parkeren (2016/502227) over fiscaal uitgangspunt in de gemeenteraad van 15 december 2016. -Vaststellen Omgevingsvisie Haarlem 2045 (2021/0492095) in de gemeenteraad van 27 januari 2022. -Vaststellen Mobiliteitsbeleid (2021/313959) in de gemeenteraad van 23 september 2021.
Besluit College d.d. 11 oktober 2022	Het college van burgemeester en wethouders besluit: 1. De Nota uitwerking parkeerregulering vrij te geven voor inspraak. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Op 23 september 2021 stelde de gemeenteraad van Haarlem het Mobiliteitsbeleid ([2021/313959](#)) vast. Hiermee wordt ingezet op een koerswijziging. De fiets en de voetganger krijgen prioriteit. Een snelheid van 30km uur wordt de norm in Haarlem en bij alle nieuwe wegontwerpen, wordt eerst gekeken naar de ruimte voor de fietser en de voetganger. Het HOV wordt evenwichtiger over de stad verdeeld en het autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld op de hoofdroutes en in heel Haarlem wordt parkeerregulering en een vergunningsplafond ingezet op plekken met een hoge parkeerdruk en in en rond gebieden waar veel woningen worden gebouwd ter voorkoming van een hoge parkeerdruk.



Over de stadsbrede invoering van parkeerregulering stelt het Mobiliteitsbeleid dat hier in een Nota uitwerking parkeerregulering nader invulling aan dient te worden gegeven. In deze nota dient te worden ingegaan op:

- De criteria, waarop uitbreiding van parkeerregulering wordt gebaseerd;
- De fasering van de uitbreiding van de parkeerregulering;
- De wijze waarop de parkeerregulering wordt ingericht (o.a. vergunningenplafond en parkeertarieven vergunningen).

In het coalitieakkoord 2022-2026: 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad' is afgesproken dat in wijken met een hoge parkeerdruk ($\geq 85\%$) parkeerregulering wordt ingevoerd; dit in combinatie met een vergunningenplafond. Het instellen van een vergunningenplafond schept ruimte in de wijk om de leefbaarheid (o.a. groen en speelruimte), toegankelijkheid en de veiligheid op een goed niveau te brengen. Er kunnen meer fietsparkeerplaatsen in de straat worden gerealiseerd en de toegang tot deelmobiliteit in deze wijken verbetert. Het college is verzocht dit in najaar 2022 uit te werken en aan de gemeenteraad voor te leggen.

In deze Nota uitwerking parkeerregulering wordt deze uitwerking gegeven. De nota bevat drie beleidswijzigingen t.o.v. het huidige vigerende beleid (2009/80042):

- 1) Het loslaten van (huidige) eindgrenzen van het betaald parkeergebied;
- 2) Parkeerregulering kan worden ingevoerd bij een parkeerdruk van 85% of meer;
- 3) Het toepassen van een aanpasbaar vergunningenplafond.

Omdat deze nota een drietal beleidswijzigingen bevat zal deze aan de gemeenteraad ter besluitvorming worden aangeboden. Het aanwijzen van de daadwerkelijke gebieden is een collegebevoegdheid conform besluit parkeerregulering, 2018.

Met inachtneming van de reacties uit de commissie en uit de inspraak, kan deze nota begin 2023 ter besluitvorming aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Met het vaststellen van de Nota uitwerking parkeerregulering worden de volgende bestuurlijke agendazaken afgedaan:

- Toezegging opinienota over wachtlijsten en een vergunningenplafond parkeren (2020/1097912): In de nota uitwerking parkeerregulering is opgenomen dat er vergunningenplafonds worden ingevoerd, alsmede welke maatregelen worden getroffen om wachtlijstvorming zoveel als mogelijk te beperken (4.4.);
- Indien er wachtlijsten ontstaan voor parkeervergunningen wordt de commissie Beheer door het college geïnformeerd (2017/510065): In de nota uitwerking parkeerregulering is opgenomen dat de commissie Beheer jaarlijks wordt geïnformeerd over eventuele wachtlijsten voor een parkeervergunning (5.3.).

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. De Nota uitwerking parkeerregulering vrij te geven voor inspraak.

3. Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat van de nota uitwerking parkeerregulering is concrete en zichtbare verbetering van de parkeersituatie en leefbaarheid in de Haarlemse wijken. De aanpak moet resulteren in een lagere parkeerdruk in de wijken met meer ruimte voor groen, fietsparkeren, toegankelijke trottoirs, een ruim aanbod van deelmobiliteit en gewaarborgde toegankelijkheid voor hulpdiensten en andere dienstverleners met grotere voertuigen (o.a. huisvuilinzameling).

Hiermee wordt concreet invulling gegeven aan de ambities zoals vastgelegd in onder meer de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsbeleid en het coalitieakkoord 'Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad'.

Gelijktijdig met deze nota wordt het beleid op het gebied van parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen (parkeernormen) vernieuwd; de Nota parkeernormen. De beleidswijzigingen, die voortvloeien uit beide nota's, dragen beide bij aan een ander ruimtegebruik van de auto in de stad en de gewenste mobiliteitstransitie.

Toelichting beleidswijzigingen

De Nota uitwerking parkeerregulering bevat drie beleidswijzigingen, die onderstaand kort worden toegelicht:

- Het loslaten van de eindgrenzen van het betaald parkeergebied maakt dat in heel Haarlem parkeerregulering kan worden ingevoerd. Hiermee wordt het beleidsmatig mogelijk om in heel de stad parkeerregulering in te voeren, mits wordt voldaan aan het onderstaande criterium van de hoge parkeerdruk (NB met dit besluit is de uitbreiding van parkeerregulering in 11 wijken aan de orde). Doordat parkeerregulering in heel de stad kan worden ingevoerd wordt een logische zonering aangebracht, omdat de verschillen tussen de gebieden toenemen; Haarlem Noord is immers heel anders dan de Oude Binnenstad. Omdat in de toekomst sprake is van grote parkeerzones is het nodig om deze op te delen in logisch begrensde vergunningengebieden; hierbij wordt aansluiting gezocht bij de bestaande vergunningengebieden in parkeerzone C en de wijkgrenzen.
- Uitbreiding parkeerregulering in geval van een parkeerdruk $\geq 85\%$, zodat verkeersveiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid kunnen worden verbeterd. Toepassing van dit criterium leidt ertoe dat de komende jaren in 11 wijken parkeerregulering wordt uitgebreid. Voor de andere wijken - waar nu nog geen invoering van parkeerregulering is voorzien - geldt dat op basis van parkeerdrukmetingen in 2024 en 2026 zal worden bepaald of sprake is van een parkeerdruk van 85% of hoger; in het najaar van 2026 zal dus pas voor het eerst een besluit worden genomen of parkeerregulering ook in andere wijken dient te worden ingevoerd.
- Door het toepassen van een vergunningenplafond wordt ervoor gezorgd dat er op termijn niet teveel vergunningen worden uitgegeven en dat vergunninghouders makkelijker een vrije



parkeerplaats in hun wijk vinden. Het vergunningenplafond wordt aanpasbaar. Omdat soms er niet voor alle vergunninghouders ruimte is om een vergunning in hun eigen wijk aan te vragen, wordt er meer dan nu het geval is ruimte gecreëerd in de gemeentelijke parkeergarages, alsmede zetten we in op medegebruik private parkeergelegenheden. Ook voeren we een overloopvergunning in, om tijdelijk in een naastgelegen vergunningengebied te kunnen parkeren. Hiermee proberen we vraag en aanbod zo goed als mogelijk met elkaar in evenwicht te brengen.

Voor alle huidige bewoners geldt dat bij de start van de invoering van parkeerregulering een overgangsregeling geldt, die het mogelijk maakt voor de huidige bewoners om de 1^e en de 2^e auto te parkeren; zo komt bijvoorbeeld iemand, die beschikt over 2 auto's en over parkeerruimte op eigen terrein voor 1 auto, in aanmerking voor een parkeervergunning voor de 2^e auto. Ook als hierdoor het vergunningenplafond wordt overschreden.

Hierbij zijn de navolgende uitgangspunten gehanteerd:

- De uitbreiding van het parkeerreguleringsgebied wordt kostendekkend ingevoerd. De verwachte inkomsten van de parkeervergunningen zijn evenredig aan de kosten die worden gemaakt voor de parkeerregulering aan bijvoorbeeld de parkeerapparatuur, bebording, vergunningverlening en handhaving. In het geval dat de kosten en inkomsten in de praktijk niet in evenwicht zijn, dan heeft dit effect voor het saldo dat wordt afgedragen aan de algemene middelen.
- De uitbreiding van parkeerregulering gebeurt binnen bestaande beleidskaders, zoals bijvoorbeeld parkeertarieven en aantal vergunningen per adres. In de uitwerking kan het zijn dat er bepaalde technische aanpassingen van verordeningen (o.a. parkeerverordening en parkeerbelastingverordening) en beleidsregels nodig zijn.
- Uitgangspunt is dat voor alle bestaande bewoners bij de start van de invoering van parkeerregulering een overgangsregeling voor de 1^e en de 2^e auto geldt. Dit betekent dat bij de invoering van de parkeerregulering voor de huidige bewoners geldt dat het mogelijk is om de 1^e en de 2^e auto te parkeren. Dit kan met een parkeervergunning op straat, op eigen terrein of bijvoorbeeld in een gemeentelijke parkeergarage. Ook als hierdoor het vergunningenplafond wordt overschreden. Hierbij wordt wel rekening gehouden met de adressen op de lijst 'Adressen waarop geen parkeervergunning mogelijk is'. De invulling ervan kan verschillend zijn (o.a. vergunning in het vergunningengebied waarin woning is gelegen, overloopvergunning in naastgelegen vergunningengebied en abonnement in een parkeergarage).

4. Argumenten

1. Het Mobiliteitsbeleid Haarlem maakt een keuze voor de invoering van parkeerregulering op plekken met een hoge parkeerdruk. In totaal telt Haarlem op dit moment ruim 60.000 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, waarvan circa 16.000 gereguleerd. Toepassing van het criterium parkeerdruk $\geq 85\%$, leidt ertoe dat de komende jaren in 11 wijken

parkeerregulering wordt uitgebreid. Het aantal gereguleerde parkeerplaatsen neemt daarmee toe van circa 16.000 naar circa 36.000. Hierdoor kan de parkeersituatie in een groter deel van de stad beter worden beheerst.

2. De ontstane (parkeer)situatie in de Haarlemse wijken is een groeiend probleem. In veel wijken is de parkeerdruk zo hoog, dat alle parkeerplaatsen zijn bezet. Er wordt geparkeerd op stoepen en op kruispunten. Hierdoor is de verkeersveiligheid, toegankelijkheid en de leefbaarheid serieus in het geding. Dit doordat bijvoorbeeld een rolstoelgebruiker de trottoirs niet kan gebruiken en de doorgang voor hulpdiensten wordt belemmerd. Oude oplossingen zoals het verbreden van wegen en toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte bieden hierop geen afdoende antwoord meer. Er is ook simpelweg geen ruimte voor beschikbaar. Om de situatie niet verder te laten verslechteren en ruimte te maken voor hoognodig groen, fietsen, spelen, klimaatadaptatie en elkaar ontmoeten is het noodzakelijk om de openbare ruimte minder exclusief voor de auto in te richten. Parkeerregulering is hierbij een noodzakelijk middel.
3. De huidige werkwijze van parkeerregulering zonder vergunningenplafond leidt er in onvoldoende mate toe dat vergunninghouders hun 'parkeerrecht' kunnen uitoefenen. Er worden simpelweg teveel vergunningen verstrekt, hetgeen ertoe leidt dat ook vergunninghouders moeilijk een parkeerplaats vinden.
4. Een vergunningenplafond maakt de gereguleerde wijken veiliger, toegankelijker en leefbaarder. Daarnaast zorgt een aanpasbaar vergunningenplafond ervoor dat er ruimte voor onder meer groen, fietsparkeren en deelmobiliteit gecreëerd wordt.
5. De gemeente Haarlem ontvangt met grote regelmaat klachten en meldingen over parkeerproblemen in de wijken.
6. Deze nota is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid waarvoor een breed participatieproces is georganiseerd. Daarom is ervoor gekozen om de nota vrij te geven voor inspraak om de meningen en suggesties van belanghebbenden te inventariseren en te betrekken bij de besluitvorming over de nota. Nadat de belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn vastgesteld zal in het kader van de daadwerkelijke uitbreiding van de parkeerregulering in de wijken worden afgestemd over specifieke zaken. Onderwerpen die mogelijk een specifieke oplossing vergen; bijvoorbeeld Stop&Shop bij een winkelgebied, parkeren rondom grote sportaccommodaties, begraafplaatsen en dergelijke. In een nog later stadium zal met betrokkenen worden afgestemd over de flankerende maatregelen, zoals fietsparkeren, vergroening, deelmobiliteit en dergelijke.

5. Risico's en kanttekeningen



1. Parkeren met twee wielen op de stoep wordt beperkt

In veel Haarlemse wijken is men inmiddels gewend aan de huidige situatie. Gratis parkeren waar je kunt; hoewel niet altijd in de buurt, vaak met twee wielen op de stoep, omdat het steeds drukker wordt met geparkeerde auto's. Het vraagt van velen een periode wennen als er parkeerregulering wordt ingevoerd; er is dan immers sprake van meer regels over hoe en waar je je auto kunt parkeren en je betaalt een bedrag voor het parkeren van je auto (parkeervergunning). Het illegaal parkeren met twee wielen op de stoep gaat verdwijnen. Dit zal niet tegelijk overal kunnen, omdat bij de invoering voor de 1^e en 2^e auto's van de huidige bewoners een parkeermogelijkheid bestaat. Ook als dit betekent dat het vergunningenplafond wordt overschreden. Ook zal bezoek kosten maken voor het parkeren; waarbij de bezoekersregeling de mogelijkheid om dit tegen sterk gereduceerde tarieven te doen.

De ervaring in veel steden leert dat veel mensen het uitbreiden van parkeerregulering een korte periode lastig vinden. Nadat het eenmaal is ingevoerd en men eraan gewend is, ervaart men echter ook de voordelen. Het vinden van een parkeerplaats nabij de woning wordt makkelijker, er wordt minder door niet buurtgebonden parkeerders geparkeerd in de buurt. Tot slot blijkt uit ervaringen in andere gemeenten dat de ruimte voor voetgangers, groen, hulpdiensten en fietsers als positief wordt ervaren. Buurten worden uiteindelijk verkeersveiliger en leefbaarder.

2. Zorg over het parkeren van de eigen auto

Het is denkbaar dat zorgen ontstaan over het vergunningenplafond en het kunnen beschikken over een parkeervergunning.

Verwijzend naar het hiervoor aangehaalde uitgangspunt dat voor alle huidige bewoners bij de start van de invoering van parkeerregulering een overgangsregeling voor de 1^e en de 2^e auto geldt, betekent dit dat voor de huidige bewoners een grote mate van zekerheid kan worden geboden bij de uitbreiding van de parkeerregulering. Het betekent niet dat op alle woonadressen een parkeervergunning kan worden aangevraagd; er wordt hier niet in voorzien, indien een woonadres een registratie heeft: 'Adressen waarop geen parkeervergunning mogelijk is'. Bijvoorbeeld als bewoners over parkeren op eigen terrein beschikken, dan hebben zij hiermee zelf parkeergelegenheid voor de 1^e en/of 2^e auto. Daarnaast zijn er specifieke adressen, waarbij is afgezien van een recht op parkeervergunning (o.a. i.g.v. woningsplitsing). De behoefte aan parkeergelegenheid kan bijvoorbeeld ook in een (al dan niet) openbare parkeergarage worden gefaciliteerd of in een naastgelegen vergunningengebied (overloopvergunning).

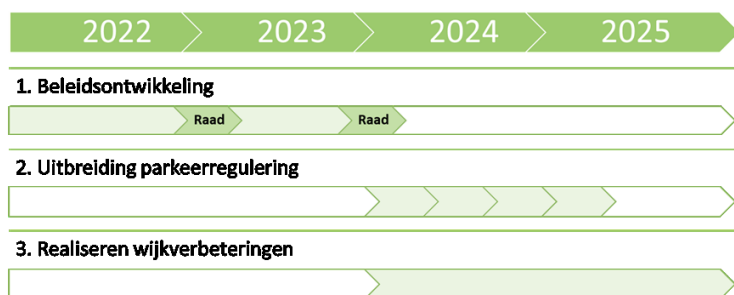
Voor nieuwe aanvragers – na invoering van de parkeerregulering – is de situatie anders. Hierbij hanteren we als uitgangspunt dat parkeergelegenheid wordt geboden voor de 1^e auto (m.u.v. adressen op de eerder genoemde lijst), ongeacht of het vergunningenplafond is bereikt, maar dat aanvragen voor de 2^e auto op een wachtlijst kunnen komen. Deze kan alleen worden verstrekt indien er ruimte komt in het betreffende vergunningengebied. Vanaf de 3^e auto wordt geen parkeervergunning verstrekt en zal men zelf in een oplossing moeten voorzien. Dit is reeds bestaand parkeerbeleid in Haarlem.

6. Uitvoering

De Nota uitwerking parkeerregulering wordt 19 oktober 2022 vrijgegeven voor inspraak voor een periode van zes weken. Dit betekent dat de inspraakperiode eind november afloopt. Alle reacties worden, indien van toepassing verwerkt in het beleid, waarna het beleid, voorzien van een nota van inspraak door het college van burgemeester en wethouders ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt gestuurd. De verwachting is dat de behandeling hiervan begin 2023 in de Commissie Beheer en vervolgens in de gemeenteraad zal plaatsvinden.

Na de besluitvorming over de Nota uitwerking parkeerregulering in de gemeenteraad worden de voorbereidingen van de uitvoering ter hand genomen. De benodigde beleidsregels en verordeningen (parkeerverordening en parkeerbelastingverordening) worden in de loop van 2023 voor besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. Verder zal per wijk over de gebiedsspecifieke uitwerking worden gesproken. Het aanwijzen van de gebieden met parkeerregulering is een collegebevoegdheid (conform besluit parkeerregulering, 2018). Tenslotte zullen organisatorische uitwerkingen plaatsvinden en zullen inkoop- en aanbestedingen worden voorbereid.

Onderstaande figuur geeft de fasering van het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen weer.



7. Bijlagen

Nota uitwerking parkeerregulering