



# Nieuwsbrief Scheepmakerswijk

## **Moderniseren Parkeren Gemeente Haarlem**

V0.32 14-7-2016

Op [www.haarlemparkeert.nl](http://www.haarlemparkeert.nl) staan de parkeerplannen van de gemeente Haarlem die door het college van B&W zijn gepubliceerd. Voor parkeren in de binnenstad (zone B) en de omliggende wijken (Zone C-noord, C-Oost, C-zuid en C-west ).

### **Overzicht met maatregelen**

Gevolgen voor onze wijk hebben we samengevat in een overzicht met de maatregelen, aanvullingen en de mening van de werkgroep verkeer. Zie [www.wijkraadscheepmakersdijk.nl](http://www.wijkraadscheepmakersdijk.nl)

Hiernaast trekken we samen op met de andere wijkraden van Haarlem, in het kader van de inspraakronde t/m 17 juni 2016, in reactie op het door de Gemeente Haarlem c.q. Wethouder Sikkema medio mei 2016 gepresenteerde plan.

## **Samenvatting Alternatief plan Wijkraden.**

In gezamenlijk overleg zijn de wijkraden tot 13 algemeen herkende en structurele problemen gekomen t.a.v. het parkeerbeleid in Haarlem, deels overlappend met de inventarisatie van de gemeente Haarlem. Voor een uitgebreide, onderbouwde en meer genuanceerde toelichting op onze probleemanalyse, beleidsprioriteiten en parkeermaatregelen, verwijzen wij u naar ons integrale Alternatieve Plan.

### **De Top 9 van de 13 problemen**

(We hebben alleen de onderdelen welke voor zone-C en onze wijk van toepassing zijn vermeld.)

1. Vanaf circa 17.00 uur door de week en op zondag vanaf de middag kunnen de bewoners in de wijken van en rondom het centrum niet parkeren vanwege de stadsbezoekers.
2. Bewoners en gemeente melden misbruik c.q. creatief gebruik en uitruilen van de bezoekersschijf in Zone C voor een 2<sup>e</sup> en zelfs 3<sup>e</sup> auto of t.b.v. forensen die tot een zeer hoge parkeerdruk leidt.
3. De parkeergarages vaak leeg.
4. Op diverse plekken in de stad zijn, en worden, door allerlei initiatieven regelmatig parkeerplaatsen aan het areaal onttrokken, terwijl de parkeernorm al ter nauwe nood of niet gehaald wordt.
5. Ten behoeve van evenementen in de binnenstad moeten regelmatig hele straten ontruimd worden; de bewoners kunnen echter met hun auto geen kant op en dus wordt de parkeerdruk verplaatst naar omliggende wijken of het levert hen forse boetes op.
6. In Zone C wordt, op basis van diverse waarnemingen, bij parkeermetergebieden regelmatig, soms meer dan 4 keer per dag, gecontroleerd; echter de straten rondom, met belanghebbenden parkeren, worden overgeslagen. Dit veroorzaakt extra parkeerdruk in belanghebbenden gebieden, omdat parkeerders het risico van een boete laag achten.
7. De parkeergarages leveren een winst op van EUR 1 miljoen en het straatparkeren inclusief de bewonersvergunningen leveren een winst van EUR 5,2 miljoen. Dat betekent dat de netto marge voor straatparkeren circa 5 keer hoger is dan die op garageparkeren. Dus de bewoners subsidiëren in feite de garages, terwijl ze er zelf slechts tegen hoge tarieven gebruik van mogen maken.
8. Parkeervergunningen worden op 1 adres zowel voor privé als bedrijven afgegeven.
9. In zone C-Oost is mede door de nauwe straatjes, waar men niet of nauwelijks kan parkeren en het parkeerbeleid, de parkeerdruk erg hoge. Een bereikbare parkeergarage is een vereiste.

### **Conclusie t.a.v. de 19 maatregelen van de gemeente**

1. Van de 9 (13) bovengenoemde problemen wordt door de voorstellen van de 19 door het college voorgestelde maatregelen alleen het misbruik van de bezoekersvergunningen opgelost en dat er meerdere bezoekers op één bezoekersvergunning mogen parkeren; maar dan op een manier waardoor het ontvangen van bezoek voor de bewoners onaanvaardbaar veel duurder wordt, zonder dat er vooruitzicht is op meer ruimte; integendeel, er zal zelfs minder ruimte in Zone C komen, omdat er overal door stadsbezoekers betaald geparkeerd kan worden.

2. De parkeergarages zullen door de lichte verhoging van de straattarieven en het bevrozen van de garagetarieven wellicht ietsje voller worden, maar de verwachtingen van de gemeente zijn, ook in de eigen begroting, niet erg hooggespannen. Haarlem blijft dus een dure parkeerstad voor bezoekers, terwijl het desondanks zijn parkeerproblemen niet oplost. En dit terwijl de half lege parkeergarages bijna even leeg blijven.
3. De overige genoemde problemen worden alleen maar erger, zoals in onze uitgebreide analyse is onderbouwd
4. Het enige doel dat daarnaast wel wordt bereikt, is dat met het parkeren EUR 1 miljoen extra inkomsten worden gegenereerd, zoals in het Coalitieakkoord is afgesproken.
5. Onze kritiek is niet dat we minder willen betalen; we willen best wat meer betalen (dat gebeurt ook in ons alternatief!), maar dan moet daar ook eindelijk een goed en evenwichtig parkeerbeleid tegenover staan.

### **Onze 13 prioriteiten**

Wij zijn het met het College eens, dat een goed en consequent parkeer**beleid** sterk kan bijdragen aan leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid (zie Bijlage de wetenschappelijke rapporten: 16 Goede redenen voor Parkeerbeleid en 11 Waarheden over parkeren). Onzes inziens moeten dan wel als eerste richtinggevende prioriteiten worden vastgesteld, i.p.v. direct een set maatregelen te definiëren.

Die prioriteiten zouden de volgende, in volgorde van belang, moeten zijn, grotendeels gebaseerd op de Parkeervisie 2013:

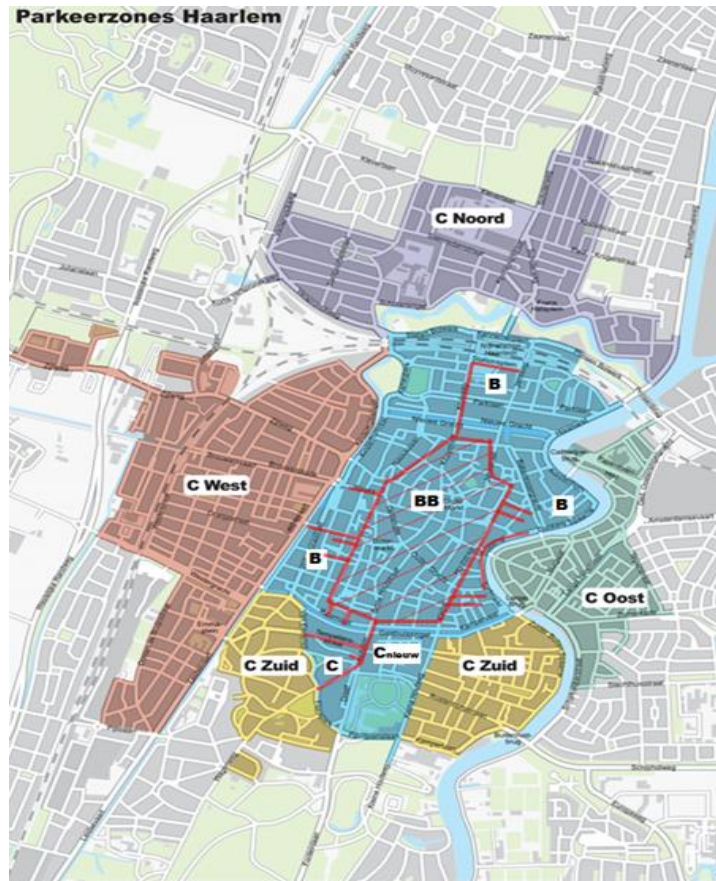
1. goede bereikbaarheid en een betere parkeersituatie
2. en **daardoor** verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid!
3. Zo veel als **compartimenteren van parkeerproblemen**, d.w.z. parkeerproblemen worden zo veel mogelijk binnen de eigen wijk opgelost, zodat ze niet geëxporteerd worden naar omliggende wijken. Dit is een zeer cruciaal, maar ook revolutionair en lastig uitgangspunt bij het ontwerp van alle maatregelen in dit alternatieve plan. Doordat dit toch gelukt is, lost het problemen bij de wortel op.
4. eenvoud en zo weinig mogelijk uitzonderingen en afwijkingen i.v.m. effectieve communicatie en handhaving
5. moderniseren als middel inzetten, en niet als doel.
6. de maatregelen moeten in 2017 EUR 1 miljoen opleveren; als maatregelen meer opleveren, wordt dat overschot primair gebruikt voor aanvullende parkeermaatregelen, zoals P+R terreinen en opzetten van Transferia: een eventueel dan nog resterende overschot wordt benut voor aflossing van de stadsschuld. Maar het volgende jaar wordt bijgestuurd. Primair door nog ongewenste effecten in de uitvoering van het beleid weg te nemen en vervolgens door de tarieven voor 1<sup>e</sup> bewonersvergunningen te verlagen.
7. bewoners en hun bezoekers op de eerste plaats
8. winkelend publiek stimuleren; kort parkeren in de winkelstraten, niet te duur; lang parkeren in de garages, omdat het op straat dan (veel) te duur is.
9. toerisme en uitgaanspubliek in de avonden niet meer lang op straat maar in de garages of met het OV en ruimte maken voor de bewoners
10. forensen met het OV en anders in de garages, maar zeker niet op straat.
11. bij massa evenementen inzetten op OV, beschikbare en nieuwe Transferia; de stad kan massa's niet aan.
12. significant betere communicatie om voorgaande prioriteiten te bereiken
13. geleidelijk stoppen met kruissubsidies van bewoners naar de garages.

Op basis van deze 13 uitgangspunten en prioriteiten hebben de wijkraden een geheel nieuw plan ontwikkeld t.a.v. het parkeren, dat wel alle 9 (13) door ons gesignaleerde problemen oplost.

### **De Maatregelen**

#### **Voor bewoners**

1. Zone C blijft EUR 126 betalen voor alleen op straat en vrije keuze om in de "lege" garages te staan (Cronjé, Dreef/Houtplein)
  - a. Ze kopen voor 0,25/uur een bezoekersvergunningen van maximaal 400 uur.  
Voor EUR 0,50/uur kan nog maximaal 400 uur bijgekocht worden.
  - b. Voor euro 350 en 550 kunnen ze een 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> parkeervergunning kopen.
2. Bezoekersvergunning en 2e en 3e parkeervergunning hebben i.v.m. de eenvoud in elke zone identieke rechten als de 1e.
3. Bezoekersvergunning en 2e en 3e parkeervergunning hebben i.v.m. de eenvoud in elke zone identieke rechten als de 1e
4. Voor alle 1<sup>e</sup> vergunningen (BB, B en C) geldt dat ze omgewisseld kunnen worden voor een ander kenteken bij onderhoud van de auto, maar dus ook voor oppas aan huis. De tijd van die omwisseling is echter gelimiteerd tot 90 uur per maand. Dus onbruikbaar voor forensen en/of 2<sup>e</sup> auto's. Eventueel moet er aanvullend een anti-fraude regel bij.



In onderstaande tabel zijn de condities en tarieven van de vergunningen samengevat.

Soort vergunning voor bewoners	Zone BB	Zone B	Zone C
Recht op straat in <b>eigen</b> Zone:	Alleen na winkelsluiting <i>Heel Zone B m.u.v. P-gebieden overdag</i>	Altijd m.u.v. P-gebiedjes overdag tot 18.00 uur/koopavond <i>Heel Zone B m.u.v. P-gebieden overdag</i>	Altijd m.u.v. P-gebiedjes overdag tot 18.00 uur/koopavond <i>Altijd, P-gebiedjes worden afgeschaft</i>
Recht op garages:	Alle  <i>Alleen op straat Max. 205 abon. a €525</i>	Cronjé, Station, Raaks, Houtplein en Dreef <i>Alleen op straat Max. 205 abon. a €525</i>	Cronjé, Houtplein en Dreef  <i>Of/of met bijbetaling €350 en max. 75 + 150 plaatsen Dreef en Cronjé</i>
1 <sup>e</sup> vergunning	350* <i>194,50 met wachtlijst</i>	205 <i>194,50 met wachtlijst</i>	120 <i>110</i>
2 <sup>e</sup> vergunning	725	450	350 376 met wachtlijst
3 <sup>e</sup> vergunning	925	650	550
400 uur bezoek	300 (0,75 / uur) <i>Alleen zondag 50 uur</i>	200 (0,50 / uur) <i>Alleen zondag 50 uur</i>	100 (0,25 / uur) <i>Idem</i>
Bijkopen bezoek	200 uur a € 2,=	200 uur a € 1,=	400 uur a € 0,50 <i>Wordt overwogen</i>
	<i>* Overgangsregeling €204 in stappen van €30 naar €300</i>		

*Cursief: voorstel gemeente. Waar niets staat, biedt de gemeente niets aan.*

**Voor Publiek:**

- Parkeer tarieven voor de garages blijven gelijk, dag 3,00 per uur en in de nacht 2,88 Euro.
- In Zone C blijven de P- of Drop & Shop gebiedjes bij de winkels en praktijken overdag tot 17:00 uur gereserveerd voor stadsbezoekers, maar daar (en in de rest van zone-C) geldt wel gedifferentieerd tarief (1<sup>e</sup> 2 uur basis tarief 3,25 en hierna 6,50), zodat lang parkeren daar sterk afgeremd wordt.

De Parkeer tarieven voor straat worden daarmee als volgt in 2017 en wijzigen later geleidelijk op basis van ervaringen:

Tarief straat	Zone BB	Zone B	Zone C
<b>voor stadsbezoekers 2017</b>			
Winkeltijden basis/na 2 uur	4,= / 5,= 4,50	4,50/6,50 4,50	3,25 / 6,50 3,25
Avond/nachttarief * <i>Geen nachttarief, gratis na 23.00</i>	5,= 4,50	6,50 4,50	6,50 6,50
Garage dag/avond+nacht ** <i>Alleen voor de Cronié</i>	2.50 / 2.88 1.17 / 2.88	2.50 / 2.88 1.17 / 2.88	2.50 / 2.88 1,17 / 2.88
<b>Streefwaarden 2023</b>			
Winkeltijden basis/na 2 uur	3,= / 6,50***	4,50/10,=	3,25 / 10,=
Avond/nachttarief *	6,50	10,=	10,=

*Cursieve bedragen zijn uit het voorstel van het college.*

\* Avondnachttarief start om 18.00/21.00/23.00 uur en loopt door tot 24.00 uur.

\*\* Avondnachttarief start om 19.00/21.00/23.00 uur en geldt per keer.

\*\*\* Het starttarief in de garages moet dan ook gedurende eerste 2 uur verlaagd worden tot EUR 2,= per uur.

Gratis parkeren start om 24.00 uur en betaald begint om 9.00 uur. Op zondag is parkeren van 6.00 tot 12.00 uur vrij.

### Overige cruciale maatregelen:

7. Er wordt ingezet op minimaal 2 extra Transferia: In de Waarderpolder voor bezoekers die met de fiets verder willen en bij de Expo hal in Vijfhuizen voor aansluiting op bus Lijn 300 bij massa-evenementen
8. Er moet significant betere communicatie komen die o.a. bestaat uit:
  - a. **preventief:** voorlichting op websites van gemeente en (uitnodigingen van) horeca, winkeliers, massa-evenementen en attracties
  - b. **curatief:** dynamische doorverwijzingen bij alle toegangswegen op basis van bezetting van garages, parkeerapps, open data t.a.v. garage coördinaten voor autonavigatie etc.

### Belangrijkste praktische gevolgen:

1. Voor Zone C verandert er weinig en heel veel tegelijk.
  - a. de restricties t.a.v. de bezoekersregeling zullen vermoedelijk zeer ingrijpend zijn t.a.v. 2e auto's en andere auto's die mogelijk onbedoeld nu nog in Zone C staan; zal dus ook daar ruimer worden.
  - b. niettemin kunnen bewoners m.b.v. de uitwisselregeling en de maximaal 400 + 400 uur bezoekersrechten naar verwachting op een adequate wijze bezoek ontvangen.
  - c. Er komt betaald parkeren, maar dat is in de avond zo duur, dat het praktisch het karakter zal hebben van belanghebbende gebied.
2. In alle Zones worden ingrijpende verschuivingen verwacht op basis van de genoemde maatregelen; daarom moet worden afgewacht wat het effect van deze maatregelen is; zo nodig worden op specifieke plaatsen aanvullende of andere maatregelen genomen. Maar steeds moeten die voldoen aan de boven genoemde (13) prioriteiten.
3. De straattarieven en betere voorlichting op parkeermeters, bij horeca, in winkels, op websites bij theaters etc. stimuleren meer bezoekers naar de garages te gaan.
4. Omliggende wijken worden nauwelijks meer belast met auto's van Zone BB, B en C. Het parkeervraagstuk wordt geheel **gecompartmenteerd** binnen de eigen wijken.
5. Er wordt ingezet op minimaal 2 Transferia: In de Waarderpolder voor bezoekers die met de fiets verder willen en bij de Expohal in Vijfhuizen voor aansluiting op bus Lijn 300
6. Dit plan levert in de berekening ruim EUR 600.000 structureel **te veel** op. Daarom kunnen er naast nog vriendelijke of politiek noodzakelijke maatregelen worden genomen ( b.v. bebording, communicatie Transferia). Tenslotte kunnen alle 1<sup>e</sup> vergunningen met circa EUR 50 omlaag, zodat de kruissubsidie voor garages verdwijnt/vermindert.
7. Scheepmakerswijk: Gemeente denkt actief mee in het realiseren van een parkeergarage in de wijk.

Klik hier [Modernisering Parkeren Haarlem](#) om de laatste integrale versie van het plan te bekijken  
*Haarlem, Jan v.d. Zanden, initiatiefnemer gezamenlijk plan Wijkraden*

### Ondersteuning:

Dit alternatieve plan is onder leiding van initiatiefnemer Ir. Jan G.M. van der Zanden (bewoner Zone B/BB) tot stand gekomen in nauwe samenwerking met 25 van de 36 Haarlemse wijkraden.

**Wijkraden akkoord:** Zone C 12x, Ongereguleerd 9x **Geen steun:** Zone BB+B 4x

### Bijlage 1: Literatuur overzicht

- 11 Waarheden over parkeren, 2014, CROW, non-profit kennisorganisatie over o.a. verkeer en infrastructuur, <http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/elf-waarheden-over-parkeren,-mobiliteit-en-retail>
- 16 Goede redenen voor Parkeerbeleid, Push & Pull Parking, 2015, door EU gesubsidieerd Oostenrijks onderzoeks- en trainingsbureau, [http://www.push-pull-parking.eu/docs/file/20150519\\_push\\_pull\\_a4\\_nl\\_web.pdf](http://www.push-pull-parking.eu/docs/file/20150519_push_pull_a4_nl_web.pdf)
- Parkeerbeleid op middellange termijn, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2013, o.a. over prijselasticiteit, [https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/KPVV\\_2013\\_0002.pdf](https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/KPVV_2013_0002.pdf)