



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	Betaald parkeren op dit moment	9
4	Beleidswijzigingen	12
4.1	Beleidswijzigingen op hoofdlijnen	12
4.2	Nieuwe eindgrenzen voor parkeerregulering	13
4.3	Invoering parkeerregulering vanaf 85% parkeerdruk	15
4.4	Instellen van een vergunningenplafond	18
5	Van beleid naar uitvoering	22
5.1	Aandacht voor de lokale situatie	22
5.2	Nadere beleidsuitwerking	22
5.3	Ruimte voor wijkverbeteringen	24
5.4	Stap voor stap naar een nieuw straatbeeld	25
5.5	Monitoring en evaluatie	26
5.6	Hoe nu verder?	26
6	Bijlage 1 Begrippenlijst	27



1 Samenvatting



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 heeft de gemeenteraad duidelijk richting gegeven aan de ontwikkeling van de stad tot 2045. Afgesproken is om voorrang te geven aan de

noodzakelijke vergroening van de stad en het verbeteren van de leefomgeving. In lijn hiermee kiest Haarlem voor het aanpakken van het parkeerprobleem waar in veel wijken sprake van is. Haarlem kiest hierbij niet voor het toevoegen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte. 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. Dit betekent dat in 11 wijken parkeerregulering wordt uitgebreid. De invoering van parkeerregulering wordt gecombineerd met het instellen van een zogeheten 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 loop der tijd naar boven of beneden kan worden bijgesteld.



In meerdere Haarlemse wijken ligt de parkeerdruk op dit moment 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 (zoals direct lange wachtlijsten voor parkeervergunningen voor huidige bewoners), is voor het instellen van het plafond een aantal uitgangspunten opgenomen. Een overgangsregeling voor de 2e auto's van huidige bewoners is een van deze uitgangspunten. Een ander uitgangspunt is dat de gemeente Haarlem zes extra maatregelen koppelt aan het plafond. Hiermee 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.

Bij de uitbreiding van parkeerregulering worden in principe geen wijzigingen toegepast wat betreft de hoogte van de parkeertarieven en parkeervergunningtarieven. Een uitzondering geldt voor het tarief van bewonersparkeervergunningen, hier gelden twee wijzigingen. In parkeerzone C en de nieuwe zone D wordt het tarief van de 1e bewonersvergunning met 15% verlaagd vanaf 1 januari 2024. Ook worden in deze parkeerzones de tarieven van de 1e en 2e bewonersvergunning niet verhoogd in de periode 2024 tot 2026.

Om de parkeerregulering uit te kunnen breiden, moeten verschillende voorbereidingen worden getroffen. Deze worden in 2023 uitgevoerd in een nadere beleidsuitwerking. Een integrale herziening van de Parkeerverordening 2018 en het opstellen nadere regelgeving over specifieke thema's vormt hier een onderdeel van. 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 uitwerkt 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). Een wijk bevat meerdere buurten. De gemeente Haarlem bestaat uit in totaal 21 wijken en 111 buurten¹. 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.

¹) Op deze kaart van Haarlem is de wijk- en buurtindeling te zien.

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 alle huidige en nieuwe bewoners dat er parkeergelegenheid is voor de 1e auto, tenzij het woonadres is uitgesloten van parkeerrechten voor de 1e auto. Voor alle 2e auto's van huidige bewoners wordt een overgangsregeling ingesteld. Voor deze 2e auto's is onder deze overgangsregeling parkeergelegenheid, ook als het vergunningenplafond is bereikt, tenzij het woonadres is uitgesloten van parkeerrechten voor de 2e auto.

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 geplant.

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 is in veel Haarlemse wijken te hoog. Parkeerregulering in combinatie met een vergunningenplafond vormt een randvoorwaarde om parkeerruimte op een verantwoorde wijze anders in te kunnen 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, Rotterdam 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. De ervaring leert dat men zelden tot nooit terug wil 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).

De foto hiernaast 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.

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 voorzieningen niet (in voldoende mate) aanwezig zijn, belanden fietsen op het trottoir.



Figuur 2 | Parkeren op de Botermarkt (1964), Noord-Hollands Archief, 13964.

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 uitwerkt 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 vergunninghoudersparkeren lijkt op betaald parkeren, met als belangrijk verschil dat in een gebied waarin vergunninghoudersparkeren 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



Vergunninghoudersparkeren



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. Vergunninghoudersparkeren 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.

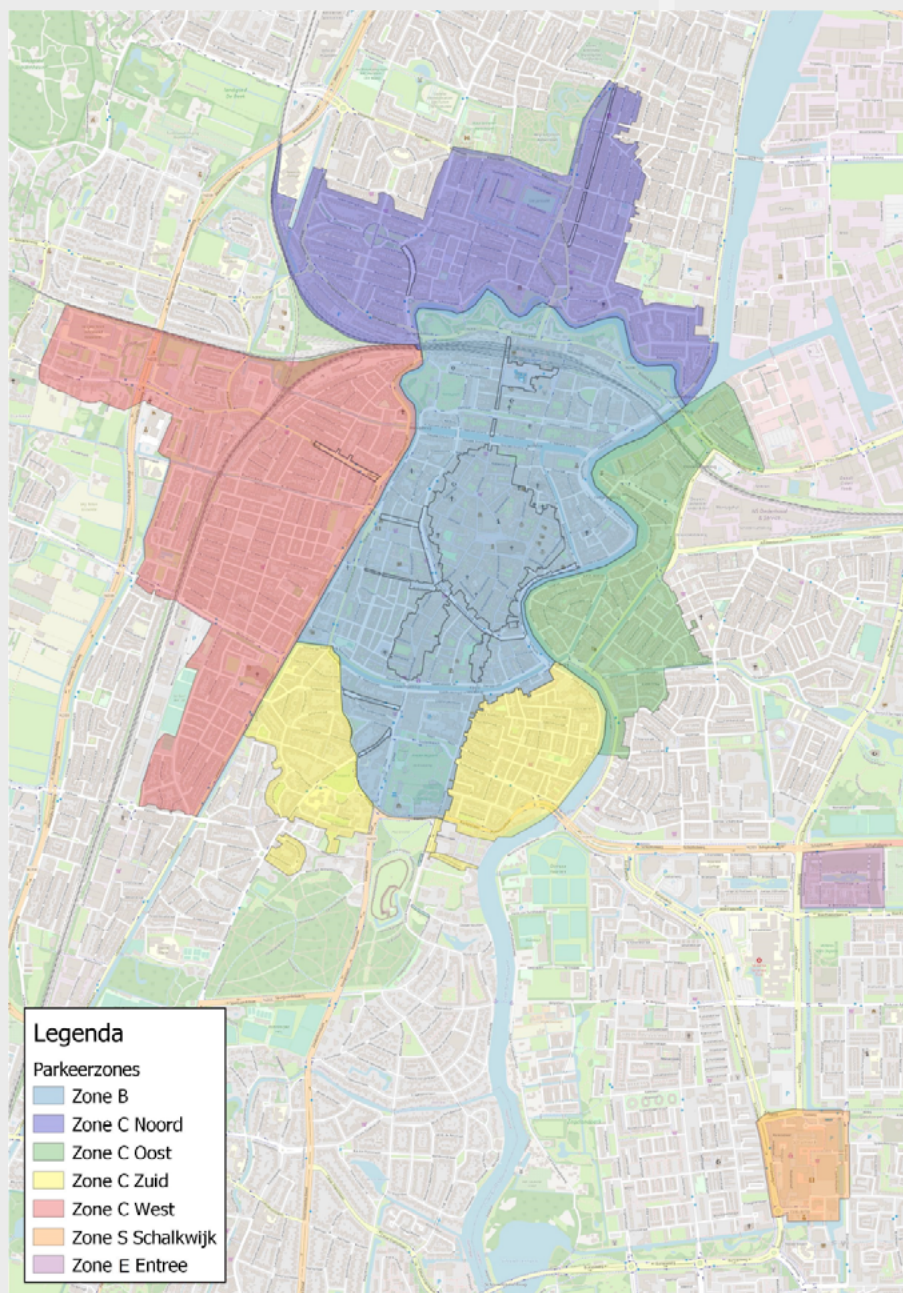
3.3 Betaald parkeren op dit moment

Betaald parkeren is in het verleden vaak in Haarlem ingevoerd op basis van voldoende draagvlak in een wijk of buurt. De procedure die hiervoor werd gevolgd is vastgelegd². Als de uitslag van het draagvlakonderzoek representatief is (hiervoor geldt dat minimaal 50% van de uitgezette enquêtes correct moet zijn ingevuld) en meer dan 50% van de respondenten is voorstander van de invoering van parkeerregulering, dan wordt parkeerregulering ingevoerd. De invoering vindt plaats in het gebied, waarin het draagvlakonderzoek is uitgevoerd.

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 2023 of de opvolger hiervan. In het algemeen ligt het tarief van de 1e bewonersparkeervergunning relatief laag (vergelijkbaar met andere gemeenten). De 2e bewonersvergunning is drie tot vier keer duurder dan de 1e vergunning. Het tarief van de 2e bewonersvergunning moet een stimulans vormen om kritisch te zijn over de noodzaak om een 2e auto te bezitten. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie die Haarlem

²) Collegebesluit 2019/923084, Standaardprocedure uitvoering draagvlakonderzoek parkeerregulering.



Figuur 4 | Bestaande parkeerzones Haarlem.

nastreeft. De opgenomen tarieven hebben 1 januari 2023 als peildatum.

Voor het overzicht zijn in Tabel 1 enkele bijzonderheden niet opgenomen. Zo geldt bijvoorbeeld op het Emmaplein in het 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 aanvragen. 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.

Parkeervergunningen voor verschillende doelgroepen

Naast parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven heeft de gemeente Haarlem vergunningen voor verschillende andere doelgroepen. Een voorbeeld hiervan is de parkeervergunning voor mantelzorgers. Deze vergunning kan worden aangevraagd door bewoners die mantelzorg krijgen. Zij moeten hiervoor een officiële verklaring of indicatie hebben. De vergunning geeft de bewoner gratis extra bezoekersuren voor de digitale bezoekersregeling (in 2023 een tegoed van

€ 60,-) waarmee een mantelzorger tot circa 500 uur per jaar kan parkeren.

De gemeente Haarlem heeft ook parkeervergunningen voor bedrijven, voor maatschappelijke instellingen, een vergunning voor hulpverleners en bijvoorbeeld een tijdelijke vergunning. Op de **website** van de gemeente wordt per type parkeervergunning een beschrijving gegeven (randvoorwaarden, hoe de vergunning aangevraagd kan worden, kosten, et cetera.).

Parkeren op eigen terrein (POET) en geen recht op parkeervergunning (GROP)

Bij sommige woningen is bijvoorbeeld een garagebox, een met de woning verbonden garage of een gehuurde parkeerplaats aanwezig. Ook bewoners van appartementencomplexen kunnen een parkeerplaats in een garage onder het gebouw hebben. Voor bedrijven en instellingen geldt dat zij soms over een eigen parkeerterrein of garage



Parkeerzone	Tijdsvenster	Parkeertarief 2023	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.	€ 5,80 per uur	€ 213,-	x	€ 234,-
Zone C	Ma t/m za 09.00 tot 23.00 uur, zondag 13.00 tot 23.00 uur.	€ 4,00 per uur	€ 117,-	€ 438,-	€ 219,-

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

beschikken. Al deze parkeervoorzieningen worden gezien als parkeren op eigen terrein. De gemeente Haarlem hanteert het uitgangspunt dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering wordt gebracht op het aantal parkeervergunningen dat op een adres aangevraagd kan worden. Een woonadres met één parkeerplaats op eigen terrein komt niet in aanmerking voor een 1e bewonersparkeervergunning, op een adres met twee eigen parkeerplaatsen kan geen 1e en 2e bewonersvergunning worden aangevraagd. Voor nieuwbouw geldt dit principe niet. Voor nieuwbouwtwikkelingen geldt dat het parkeernormenbeleid in combinatie met verleende omgevingsvergunningen leidend zijn in het aantal parkeervergunningen dat op een adres aangevraagd kan worden.

Naast parkeren op eigen terrein kent de gemeente Haarlem ook het principe van 'geen recht op parkeren' (GROP). Dit principe is van toepassing op adressen waarvoor geen parkeergelegenheid beschikbaar is. Geen recht op parkeren geldt vooral bij woningbouw. De gemeente heeft toestemming gegeven voor de betreffende woningbouwontwikkeling onder de randvoorwaarde dat de woonadressen worden uitgesloten van openbare parkeerrechten³. Met openbare parkeerrechten worden parkeervergunningen voor de primaire doelgroepen bedoeld (bij woningen de bewonersparkeervergunning en de digitale bezoekersregeling en bij bedrijven de bedrijfsparkeervergunning). De ontwikkelende partijen hebben ingestemd met deze randvoorwaarde (deze voorwaarde is ook vastgelegd in de verleende omgevingsvergunning).

3) Op de website van de gemeente staat een lijst met de adressen waarvoor dit geldt.

Betaald parkeren in Entree Oost

Op 14 april 2020 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om betaald parkeren in te voeren in de wijk Entree Oost. Het betaald parkeren is op dit moment nog niet van kracht. Naar verwachting wordt het betaald parkeren hier in de loop van 2023 ingevoerd. De Entree Oost vormt een nieuwe parkeerzone. In deze zone ligt het parkeertarief op € 2,00 per uur. Het tarief voor een 1e bewonersvergunning is € 75,- per jaar, een 2e bewonersvergunning kost € 280,-.

3.3.1 Parkeerdurbeperking

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

Recent heeft de Hoge Raad een uitspraak⁴ gedaan over handhaving op de parkeerdurbeperking. Deze uitspraak heeft tot gevolg dat de gemeente Haarlem geen naheffingsaanslag mag opleggen als de parkeerdurbeperking wordt overschreden. De handhaver moet op basis van de uitspraak een verkeersboete uitschrijven. De opbrengsten van deze

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

boete gaan naar het Rijk. Verschillende gemeenten hebben naar aanleiding hiervan besloten om de parkeerdurbeperking af te schaffen. De gemeente Haarlem heeft hier niet voor gekozen. De gemeente Haarlem doet op dit moment, in samenwerking met andere gemeenten, onderzoek naar de toekomst van de parkeerdurbeperking. Op basis hiervan wordt besloten of de maatregel in stand wordt gehouden en zo ja, op welke manier dit gebeurt.

4 Beleidswijzigingen



4.1 Beleidswijzigingen op hoofdlijnen

Parkeerregulering is, zoals dit in Haarlem op dit moment is uitwerkt, 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 uitgewerkt.

1. Nieuwe eindgrenzen voor parkeerregulering

In een Raadsbesluit uit 2009⁵ zijn de eindgrenzen voor parkeerregulering in Haarlem opgenomen. De huidige eindgrenzen zijn ongeveer gelijk aan de huidige begrenzing van parkeerzone C. Met deze beleidswijziging worden de eindgrenzen gelijkgesteld aan de gemeentegrenzen van Haarlem. Hier zijn twee belangrijke redenen voor:

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.

Met de nieuwe eindgrenzen wordt ook de bijbehorende zone-indeling voor parkeerregulering in Haarlem bepaald.

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. Deze op zichzelf staande criteria veranderen niet. Met deze nota introduceert Haarlem een derde criterium: parkeerregulering wordt ingevoerd als de parkeerdruk in een wijk op 85% of hoger ligt. Als de parkeerdruk hoger is dan 85%, wordt het draagvlak voor de invoering niet gemeten. 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.

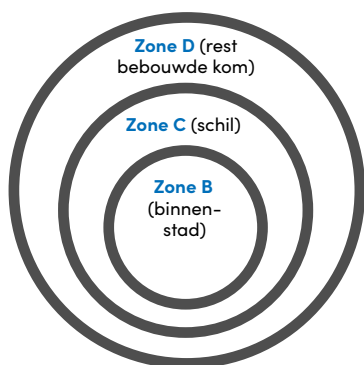
In het bestaande gereguleerde gebied en alle wijken waar in de toekomst parkeerregulering wordt ingevoerd, wordt een aanpasbaar vergunningenplafond ingesteld. Het plafond kan in de loop der tijd naar boven of beneden worden bijgesteld. Een reden voor het verlagen van het plafond kan zijn dat extra groenvoorzieningen 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. Een reden voor het verhogen van het plafond kan zijn dat de parkeerdruk zich op een laag niveau bevindt of het aantal beschikbare parkeerplaatsen wordt uitgebreid. Voor alle huidige en nieuwe bewoners is er parkeergelegenheid voor de 1e auto tenzij het woonadres is uitgesloten van parkeerrechten voor de 1e auto. Bij een aanvraag van een parkeervergunning voor de 1e auto wordt een eventuele overschrijding van het vergunningenplafond geaccepteerd. Voor de 2e auto is alleen

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

parkeergelegenheid als er ruimte is binnen het vergunningenplafond én het woonadres niet is uitgesloten van parkeerrechten voor een 2e auto. Voor alle huidige bewoners geldt bij de uitbreiding van de parkeerregulering een overgangsregeling voor de 2e auto. Deze overgangsregeling is uitgewerkt in paragraaf 4.4.

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).



Figuur 5 | Schematische indeling parkeerzones Haarlem.

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 zone⁶. 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.

Parkeerregulering wordt om verschillende redenen per wijk ingevoerd. De oplossingsruimte voor een hogere parkeerdruk is op het niveau van de volledige wijk. Op de schaal van een buurt is oplossingsruimte in veel gevallen niet voldoende aanwezig. Ook voorkomt de invoering van parkeerregulering in hele wijken dat zich binnen de wijken een ongewenste verschuiving van de parkeerdruk voordoet (het waterbedeffect). Een ander argument is dat Haarlem met de invoering van parkeerregulering in wijken binnen een korter tijdsbestek grotere stappen kan zetten in het verlagen van de parkeerdruk.

6) 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 vanuit dit beleid geen wijziging wordt doorgevoerd voor het maximum dagtarief op het Emmaplein.

Parkeerzone	Wijken/gebieden
Zone B	Geen wijzigingen
Zone C	Ter Kleefkwartier, Te Zaanenkwartier (exclusief De Krim), Indischewijk, Transvaalwijk, Amsterdamsewijk, Slachthuiswijk, Haarlemmerhoutkwartier (exclusief Zuiderhout en enkele straten in Bosch en Vaart ten zuiden van de N208), Houtvaartkwartier (exclusief enkele straten ten zuiden van de N208) en de Bloemenbuurt.
Zone D	Delftwijk, Vondelkwartier, Spaarndam, Vogelenwijk, Waarder- en Veerpolder, Parkwijk, Boerhaavewijk, Meerwijk (uitgezonderd zone S Schalkwijk), Molenwijk, Europawijk, Duinwijk (exclusief de Bloemenbuurt en in ieder geval tot de evaluatie in 2026 ook Veldzicht), de buurten Zuiderhout, De Krim en enkele straten ten zuiden van de N208 in Houtvaartkwartier en Haarlemmerhoutkwartier.
Zone S	Geen wijzigingen

Tabel 2 | Zone-indeling parkeerregulering Haarlem.

De buurten Zuiderhout, Ramplaankwartier, Oosterduin, Natuurkundigenbuurt (ten zuiden van de N208), Bosch en Vaart (ten zuiden van de N208), Veldzicht en De Krim hebben een aparte plek in de zone-indeling. Deze zeven buurten liggen op een grotere afstand van de binnenstad en zijn gescheiden van de rest van de wijk door een fysieke barrière. Voor Ramplaankwartier, Oosterduin, Veldzicht, en De Krim wordt deze barrière gevormd door de N208 (Westelijke Randweg). Voor Zuiderhout en het zuidelijke deel van Natuurkundigenbuurt en Bosch en Vaart is deze barrière een combinatie van de N208, N205 en het stadspark Haarlemmerhout. Om deze redenen zijn deze buurten met uitzondering van Veldzicht in de zone-indeling onderdeel van parkeerzone D. Voor Veldzicht geldt dat deze buurt nu al gereguleerd is en valt onder parkeerzone C. Bij de evaluatie in 2026 wordt gezien of deze zone ook wordt toegevoegd aan parkeerzone D.

Vergunninggebieden

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, wat in strijd is met het Mobiliteitsbeleid waarin het doel is om het aantal korte autoverplaatsingen zo veel mogelijk te verminderen. 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 één 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 vier vergunninggebieden: noord, zuid, west en Entree Oost.

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 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 dit kortere tijdsvenster een voldoende positief effect heeft op de parkeerdruk.

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.

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.

Bij de uitbreiding van parkeerregulering in parkeerzone C wordt de parkeerduurbeperking van maximaal drie uur aaneengesloten parkeren in stand gelaten om langparkeren tegen te gaan. Dit geldt niet voor zone D. De reden hiervoor is dat in deze zone, naast het parkeren in de openbare ruimte, weinig tot geen andere parkeervoorzieningen beschikbaar zijn (voorzieningen waarin de parkeerduurbeperking niet zou gelden).

4.2.3 Parkeervergunningtarieven en parkeertarieven

Voor de uitbreiding van parkeerzone C en de nieuwe parkeerzone D stelt de gemeente Haarlem geen



Parkeerzone	Vergunning bewoners	
	1 ^e	2 ^e
Zone C	€ 99,- per jaar	€ 438,- per jaar
Zone D	€ 64,- per jaar	€ 280,- per jaar

Tabel 4 | Parkeervergunningtarieven parkeerzones C en D.



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 waar een uitbreiding van parkeerregulering plaatsvindt de parkeervergunningtarieven voor 2024 opgenomen. Bij de uitbreiding van parkeerregulering past de gemeente Haarlem twee wijzigingen toe voor de tarieven van bewonersparkeervergunningen. Deze wijzigingen gelden voor de volledige parkeerzones (ook voor bestaande delen van de zones). De tariefwijzigingen zijn:

- Het tarief van de 1e bewonersvergunning in de parkeerzones C en D wordt met ingang van 1 januari 2024 met 15% verlaagd. De nieuwe verlaagde tarieven zijn opgenomen in Tabel 4.
- De tarieven van de 1e en 2e bewonersvergunning in parkeerzones C en D worden, met ingang van 1 januari 2024, in de periode 2024 tot 2026 niet verhoogd (de tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd).

Haarlem kiest bij de uitbreiding niet voor een nultarief

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. Dit is in beeld gebracht.

Haarlem kiest in deze nota niet voor het instellen van een nultarief. Deze wijziging 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 1e bewonersparkeervergunning) 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 1e bewonersparkeervergunning leidt per jaar tot een financiële derving van circa € 4,2 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 leidt het hanteren van verschillende tarieven binnen één parkeerzone tot technische complexiteit in de uitvoering.

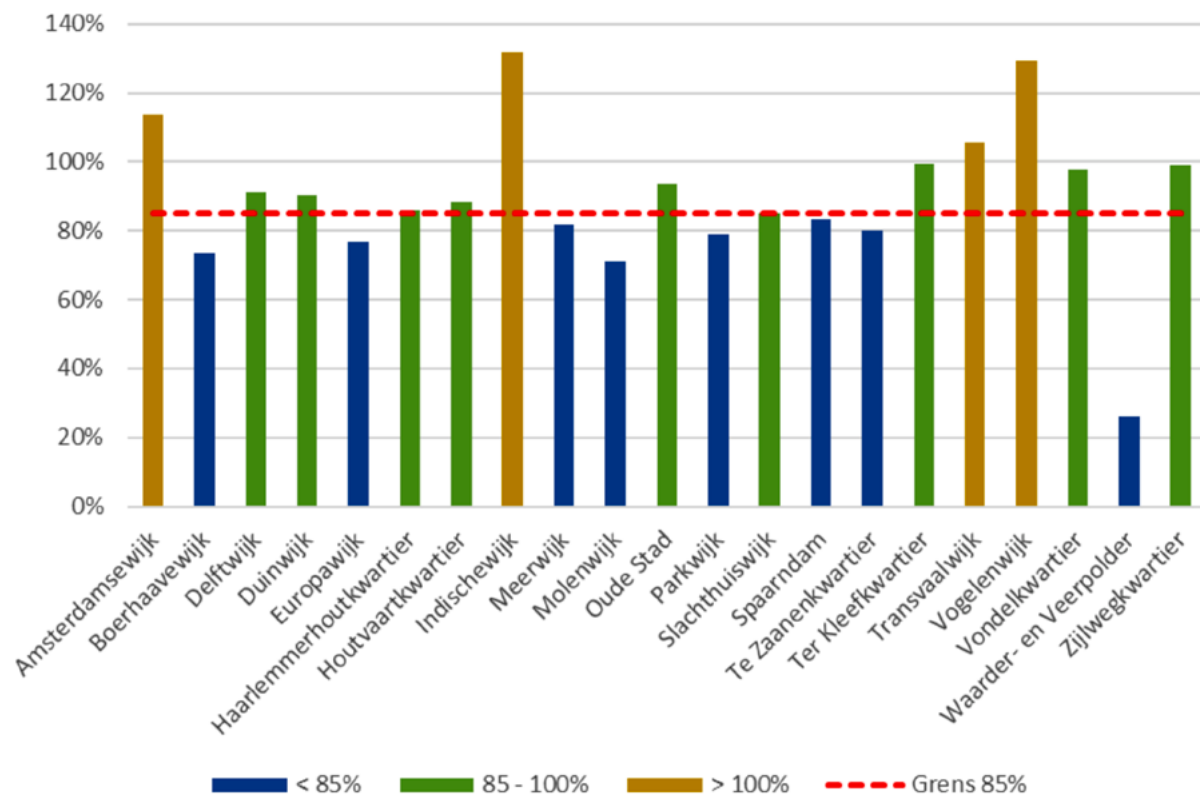
Een ander belangrijk argument waarom Haarlem niet kiest voor een nultarief is ingegeven vanuit de mobiliteitstransitie die Haarlem nastreeft. Het vergunningtarief vormt een financiële prikkel om mogelijk afstand te doen van een 1e en/of 2e auto. Bij een nultarief is deze prikkel er niet.

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 week⁷ geregistreerd. Alle cijfers die in deze nota zijn opgenomen over parkeerdruk,

7) Dinsdagmiddag (tussen 13:30 en 16:30 uur), dinsdagnacht (tussen 23:00 en 01:30 uur) en zaterdagmiddag (tussen 13:30 en 16:30 uur). In 2020 is de parkeerdruk op dinsdagmiddag in de binnenstad, de schil en rondom Ikea en de Entree Oost onderzocht, in 2022 alleen in de binnenstad. In beide jaren is de dinsdagnacht in heel Haarlem onderzocht. De zaterdagmiddag is in 2020 alleen in de binnenstad onderzocht en in 2022 in zowel de binnenstad als in de schil.

Gemiddelde parkeerdruk Haarlem 2020 en 2022 nachtsituatie



Figuur 6 | Parkeerdruk Haarlem nachtsituatie.

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 in 21 Haarlemse wijken ligt in 13 wijken de parkeerdruk op 85% of hoger. Hiervan kennen 4 wijken een parkeerdruk van 100% of meer.

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.

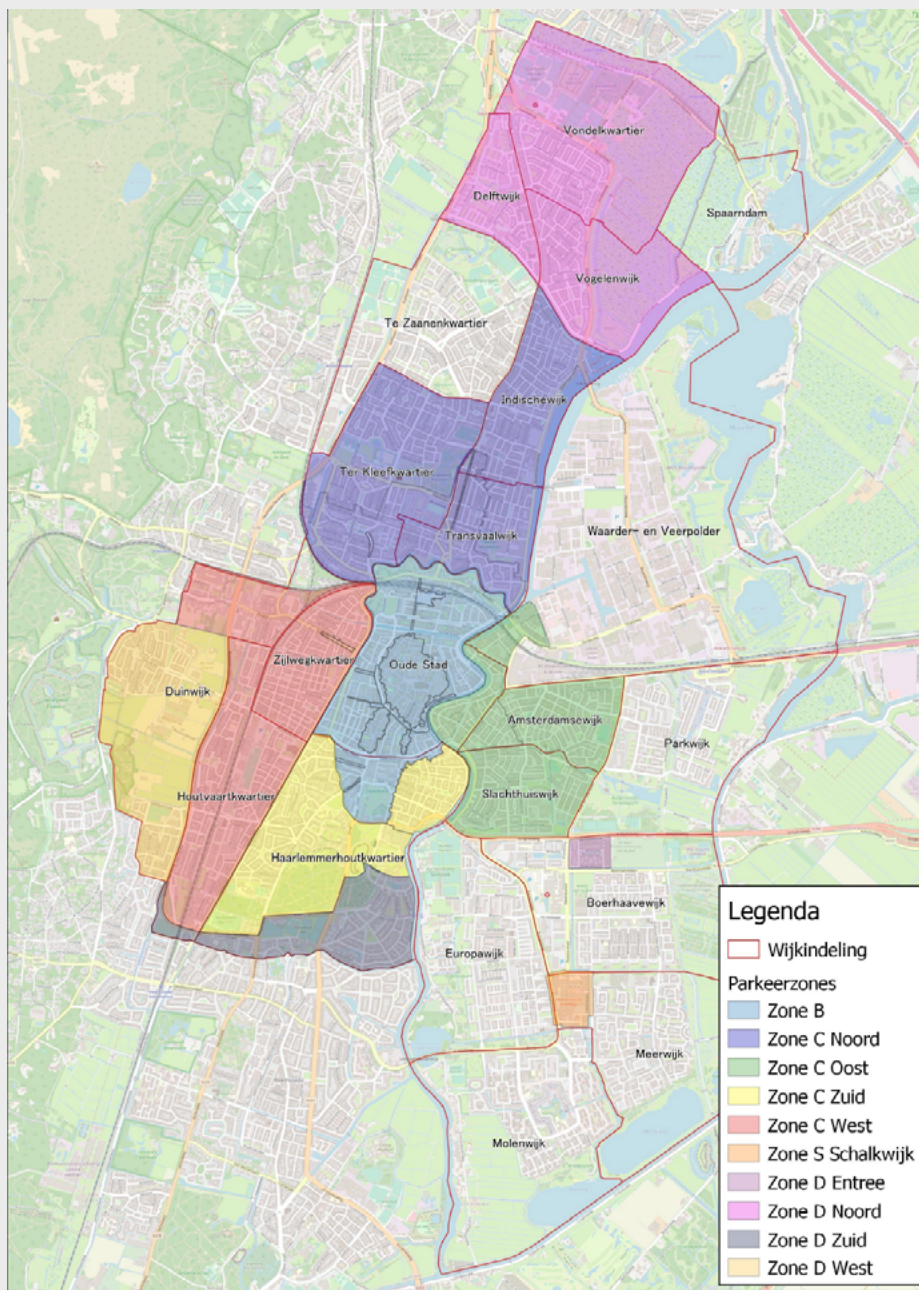
Dit leidt tot extra verkeersbewegingen, wat weer leidt tot extra uitstoot van schadelijke stoffen en verkeersonveiligheid.

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 Zijwegkwartier). 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 basis van het criterium parkeerdruk op dit moment geen parkeerregulering wordt ingevoerd. De gemeente Haarlem voert in 2024 en 2026 opnieuw parkeerdrukmetingen uit. De resultaten van deze metingen worden gebruikt om het effect van de uitbreiding van parkeerregulering op de parkeerdruk in de stad te monitoren. Niet eerder dan in het najaar van 2026 wordt op basis van deze monitoring een besluit genomen of parkeerregulering ook in andere wijken moet worden ingevoerd.

Figuur 7 | Uitbreiding parkeerzones Haarlem⁸.



8) In de bestaande situatie (zie Figuur 4) zijn bepaalde gebieden bewust uitgezonderd van de zone-indeling. Dit geldt onder andere voor de Mariastichting en het Scheepmakerskwartier. Voor de leesbaarheid is dit onderscheid in Figuur 7 niet gemaakt. Dit betekent echter niet dat er voor de bewoners in deze gebieden iets verandert.

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 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



Figuur 8 | Verkeersbord Canadees parkeren.

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 Ter Zaanenkwartier na de invoering van parkeerregulering in de omliggende wijken. Uit deze monitoring kan blijken dat de parkeerdruk in het Ter Zaanenkwartier toeneemt tot 85% of hoger. Dit zou aanleiding kunnen vormen om ook in Ter 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. Het plafond is aanpasbaar en kan in de loop der tijd naar boven of beneden worden bijgesteld.

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 (tijdelijk) gelegaliseerd Canadees parkeren. Tijdelijk gelegaliseerd Canadees parkeren wordt op termijn teruggebracht door een afname van de parkeerdruk en een toename van de parkeercapaciteit beschikbaar voor de bewoners (zie paragraaf 4.4.2).

Om het aantal parkeervergunningen te bepalen dat in een nieuw 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 mensen werken in ploegendiensten), kunnen gemiddeld 15 tot 20% extra parkeervergunningen worden uitgegeven.

2. Er is parkeergelegenheid voor de 1e auto van bewoners

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 1e auto te parkeren. Dit uitgangspunt geldt niet voor woonadressen die zijn uitgesloten van parkeerrechten.

Het uitgangspunt dat er parkeergelegenheid is voor de 1e auto betekent niet dat op ieder woonadres een 1e bewonersparkeervergunning aangevraagd kan worden. Bewoners kunnen op verschillende manieren over parkeergelegenheid beschikken. Als bewoners over parkeren op eigen terrein beschikken, dan hebben zij hiermee zelf in parkeergelegenheid voor de 1e auto voorzien. De behoefte aan parkeergelegenheid voor de 1e auto kan, behalve door het verstrekken van een bewonersparkeervergunning, bijvoorbeeld ook in een openbare parkeergarage worden gefaciliteerd.

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

3. Overgangsregeling 2e auto's voor huidige bewoners

Het merendeel van de huidige bewoners in de wijken heeft één of soms twee auto's. Bij de uitbreiding

van parkeerregulering wordt hier rekening mee gehouden door een overgangsregeling in te stellen voor de 2e auto's van huidige bewoners. Voor deze 2e auto's is door deze overgangsregeling parkeergelegenheid, ook als het vergunningenplafond is bereikt. Dit geldt alleen voor vergunningen die worden aangevraagd ten tijde van invoering van de parkeerregulering én alleen als het woonadres niet is uitgesloten van parkeerrechten voor een 2e auto bijvoorbeeld omdat parkeren is gefaciliteerd op eigen terrein. Voor alle 1e en 2e auto's van huidige bewoners is dus parkeergelegenheid. Omdat het merendeel van de geparkeerde auto's een 1e of 2e auto is, vormt dit een grote opgave. In paragraaf 4.4.2 zijn zes extra 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 en legaliseren van Canadees parkeren nodig zijn.

4.4.2 Vergunningenplafond en extra 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 extra maatregelen te nemen bij het instellen van een vergunningenplafond. Deze extra maatregelen zijn opgenomen in Figuur 9. Veel van deze maatregelen worden ook toegepast in vergelijkbare

gemeenten. In deze paragraaf is per maatregel een toelichting opgenomen.

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 garagebox, een met de woning verbonden garage of een gehuurde parkeerplaats. 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.

Belanghebbenden die beschikken over parkeren op eigen terrein, worden geacht deze ruimte te gebruiken om te parkeren. Om parkeren op eigen terrein maximaal te stimuleren, komen belanghebbenden die beschikken over parkeren op eigen terrein, niet of slecht deels (voor één auto) 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 adres aangevraagd kan worden. Dit is in de huidige situatie uitgewerkt in de Parkeerverordening 2018 of de

Figuur 9 | Vergunningenplafond en extra maatregelen.



① Parkeren op eigen terrein maximaal stimuleren



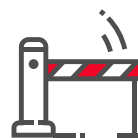
④ Benutten van private parkeercapaciteit



② Het aanbieden van extra deelmobiliteit



⑤ Het verstrekken van overloopvergunningen



③ Bewoners naar de openbare parkeergarages



⑥ Tijdelijke overschrijding van het vergunningenplafond

opvolger hiervan en in de toekomstige situatie in aanvullende regelgeving over parkeren op eigen terrein.

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 om bewoners kennis te laten maken met deelmobiliteit. Hiervoor wordt extra deelmobiliteit in de wijk aangeboden. Concreet kan hierbij gedacht worden aan probeeracties waarmee bewoners tegen lagere kosten tijdelijk deelmobiliteit kunnen uitproberen. 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 onder andere aandacht besteed aan het aanbieden van deelmobiliteit op het moment dat parkeerregulering in een wijk wordt ingevoerd.

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 scheidt de kans om bewoners op die momenten in de garages te laten parkeren. Het

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

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 parkeren⁹. 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

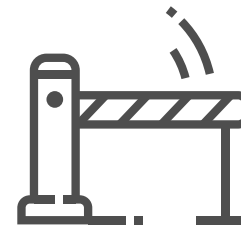
in ruil voor een 24/7 abonnement, behouden bewoners bij deze extra regeling het recht op een parkeervergunning. Zij kunnen tijdens de daluren zowel in de parkeergarage als in de openbare ruimte parkeren.

Bestaande en toekomstige parkeergarages

De maatregel bewoners naar de openbare parkeergarages wordt uitgewerkt voor bestaande en toekomstige parkeergarages en parkeerterreinen. 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 meer beschikbaar is, maakt deze garage geen onderdeel uit van de maatregel.

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, Zijlwegkwartier



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

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. 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 huidige 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 bijvoorbeeld woonachtig in vergunninggebied A, in gebied B parkeren. Randvoorwaarde 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 1e 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 1e auto’s (en voor andere auto’s voor zover vallend onder de overgangsregeling) plek is. Het vergunningenplafond wordt in dit geval tijdelijk overschreden. Dit leidt ertoe dat de parkeerdruk in de openbare ruimte tijdelijk uitkomt boven de 85%. Voor de overschrijding van het vergunningenplafond is een bovengrens gesteld.

Een overschrijding van het plafond is niet mogelijk als dit tot gevolg heeft dat bewoners op plekken moeten parkeren waar dit op basis van de geldende verkeerswet- en regelgeving niet is toegestaan (bijvoorbeeld binnen 5 meter van een kruispunt). Dit betekent dat de overschrijding van het plafond is bepaald door het aantal legale parkeerplaatsen dat in een vergunninggebied aanwezig is (100% van de parkeergelegenheid). Wanneer deze parkeergelegenheid niet genoeg is voor de 1e auto en voor de andere auto’s van bewoners voor zover deze vallen onder de overgangsregeling dan wordt extra ruimte geboden bijvoorbeeld door het (tijdelijk) legaliseren van het Canadees parkeren zoals genoemd in paragraaf 4.4.1.

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 op verschillende momenten in gesprek met vertegenwoordigers van de wijken, ondernemersverenigingen, sportverenigingen en onderwijsinstellingen. Hierbij geldt een onderscheid tussen gesprekken met stakeholders in het kader van de nadere beleidsuitwerking en het informeren van de bewoners, lokale ondernemers en andere belanghebbenden in de wijken.

In gesprek met stakeholders over de nadere beleidsuitwerking

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 stakeholders richten zich niet op die aspecten. Wel wordt ingegaan op de functie specifieke kenmerken waar rekening mee gehouden moet worden bij de invoering van parkeerregulering (bijvoorbeeld de aanwezigheid van 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.

Informeren van bewoners, lokale ondernemers en andere belanghebbenden

Nadat de nadere beleidsuitwerking is afgerond bereidt de gemeente Haarlem de uitbreiding van de parkeerregulering verder voor. Op hoofdlijnen zijn twee momenten waarop de bewoners, lokale ondernemers en andere belanghebbenden worden betrokken. Bij het eerste moment kunnen belanghebbenden bijvoorbeeld meedenken over de locaties waar de parkeerautomaten worden geplaatst, de plekken waar Canadees parkeren wordt gelegaliseerd en bijvoorbeeld de geschikte plekken voor de plaatsing van een deelauto. Het tweede moment richt zich op informeren. Met verschillende communicatiemiddelen zoals bijvoorbeeld brieven en informatiebijeenkomsten worden belanghebbenden onder andere geïnformeerd over hoe zij parkeervergunningen kunnen aanvragen.

5.2 Nadere beleidsuitwerking

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 vindt een nadere beleidsuitwerking plaats. 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 Parkeerverordening 2018 en de Verordening parkeerbelastingen 2023 moet worden aangepast. Dit geldt ook voor de uitgiftecriteria voor bedrijfsparkeervergunningen. Door de uitbreiding van parkeerregulering komen nieuwe soorten bedrijven in aanmerking met parkeervergunningen. Een voorbeeld van een nieuw op te stellen kader is de beleidsregel voor parkeren op eigen terrein en nadere regels over het aanpasbaar 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 vergunningverlening en parkeerhandhaving. Het aantal uit te geven parkeervergunningen neemt per fase gefaseerd toe en 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 de nadere beleidsuitwerking die in 2023 plaatsvindt wordt de fasering vastgelegd.

Uitbreiding parkeerregulering in en rondom ontwikkelzones

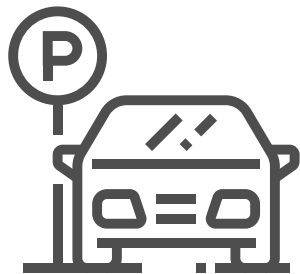
In Haarlem zijn zeven ontwikkelzones aangewezen waarin grote aantallen woningen en aanverwante functies worden gerealiseerd. In het Mobiliteitsbeleid is het uitgangspunt opgenomen dat in en rondom ontwikkelzones parkeerregulering wordt ingevoerd.

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 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



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%
Sparndamseweg	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%
Zijweg	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.



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

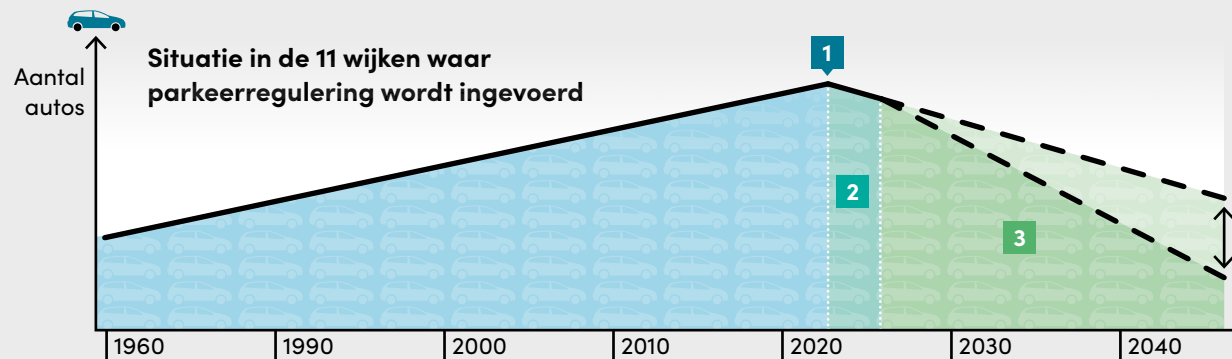
Zoals beschreven in paragraaf 4.4.2 is het aanbieden van extra deelmobiliteit als extra maatregel verbonden aan de uitbreiding van parkeerregulering. Hier bovenop ziet de gemeente Haarlem extra deelmobiliteit als een belangrijke wijkverbetering. Veel Haarlemmers staan open voor het gebruik van een deelauto,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

5.4 Stap voor stap naar een nieuw straatbeeld

Met de Omgevingsvisie Haarlem 2045, het Mobiliteitsbeleid en andere relevante beleidskaders heeft Haarlem de ambitie om een nieuw straatbeeld te creëren. De geparkeerde auto heeft in dit straatbeeld een minder dominante positie. Deze verandering naar een nieuw straatbeeld vindt stap voor stap plaats. In deze paragraaf is de transitie geïllustreerd in drie fasen: het huidige straatbeeld, het straatbeeld na de uitbreiding van parkeerregulering en het gewenste eindbeeld. In Figuur 11 is een infographic opgenomen waarin de transitie wordt beschreven.

Een belangrijke kanttekening bij deze illustratie is dat de situatie in verschillende delen van de stad anders is. In sommige straten is op dit moment al sprake van voldoende groenvoorzieningen en is het fietsparkeren al goed georganiseerd. Ook zijn er de afgelopen jaren in delen van de stad al goede stappen gezet richting het gewenste eindbeeld.



Huidige situatie 2023

1

- In grote delen van de stad beheerst de geparkeerde auto het straatbeeld. Er is weinig ruimte voor groen, spelen en ruimte om elkaar in de openbare ruimte te ontmoeten.
- Het parkeren van fietsen, bakfietsen, motoren en scooters vindt veel op trottoirs plaats. De begaanbaarheid van trottoirs staat onder druk.

Straatbeeld na de uitbreiding van parkeerregulering (2024 tot 2026)

2

- 📍 Het effect van parkeerregulering is op straat zichtbaar. Er wordt niet meer op plekken geparkeerd waar dit niet is toegestaan (bijvoorbeeld op kruispunten).
- 🚗 De parkeerdruk is met ongeveer 10% afgenomen. Dit komt door beter gebruik van eigen parkeerplaatsen, het verdwijnen van 3e en 4e auto's van bewoners en grote bedrijfsauto's uit de openbare ruimte.
- 🗣️ Bij de invoering van parkeerregulering hebben sommige bewoners besloten om structureel gebruik te gaan maken van een deelauto. Zij hebben de (2e) auto weg gedaan waardoor de parkeerdruk op straat verder is afgenomen.
- 🚶 In bepaalde delen van de stad is het parkeren op trottoirs teruggedrongen. Dit betekent dat er meer ruimte is voor de voetganger en de fietser en de bereikbaarheid voor hulpdiensten is verbeterd.
- 🚲 Voor vervoermiddelen waar in de huidige situatie geen plek voor is zoals fietsen, bakfietsen en snor- en bromfietsen is op kleine schaal parkeerruimte beschikbaar (bijvoorbeeld door de plaatsing van fietsvlonders).

Naar het gewenste eindbeeld (2027 tot 2040)

3

- 🚗 Het aantal auto's dat in de openbare ruimte staat geparkeerd is verder afgenomen. Dit komt door een verdere afname van het eigen autobezit. Ook is er sprake van een toename van de parkeercapaciteit in parkeergarages en aan de randen van de stad.
- 🚶 Steeds meer straten zijn opnieuw ingericht en er is meer ruimte voor de fietser, voetganger, meer ruimte voor groen en ruimte om elkaar te ontmoeten. Parkeren op trottoirs komt (richting 2040) nauwelijks meer voor.
- 🌿 De hoeveelheid groen in wijken is toegenomen. Op hete dagen is het koeler in de wijk. Bij hevige regenbuien kan hemelwater beter worden afgevoerd. Dit heeft positieve gevolgen op de gezondheid en het welzijn van de Haarlemer.

* De termijn waarop het gewenste eindbeeld wordt bereikt kan alleen globaal worden ingeschat. De mate waarin het autobezit- en gebruik afneemt hangt sterk af van andere ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem van de stad. Deze ontwikkelingen zijn beschreven in het Mobiliteitsbeleid en gaan over het toevoegen van nieuwe openbaar vervoersknooppunten, aanpassingen van de auto infrastructuur (zoals meer dertigkilometerzones) en het verbeteren van de fiets infrastructuur (zoals nieuwe fietsroutes en de bouw van extra fietsstallingen). Ook landelijke trends en ontwikkelingen zijn van invloed op het autobezit- en gebruik in de stad.

Figuur 11 | Effecten parkeerregulering en extra maatregelen.

5.5 Monitoring en evaluatie

De uitbreiding van parkeerregulering in 11 wijken in combinatie met het instellen van een vergunningplafond 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 iedere twee jaar 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 kunnen 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. Het betekent ook dat er tot en met 2026 geen parkeerregulering wordt ingevoerd buiten de 11 wijken zoals opgenomen in deze nota. De commissie Beheer wordt jaarlijks geïnformeerd over eventuele wachtlijsten die ontstaan voor parkeervergunningen.

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.

5.6 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 vindt in het verlengde van deze nota een nadere beleidsuitwerking plaats. Deze uitwerking en de bijbehorende verordeningen en beleidsregels vallen in Figuur 12 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 12 | De uitvoering opgedeeld in drie sporen.



6 Bijlage 1 Begrippenlijst

Aanpasbaar vergunningenplafond: een vastgesteld 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.

Digitale bezoekersregeling: een regeling op basis waarvan bewoners die woonachtig zijn in een gebied waarin parkeerregulering geldt zijn/haar bezoeker(s) digitaal of telefonisch een parkeerrecht kunnen verschaffen.

Parkeerregulering: een systeem (betaald parkeren met parkeervergunningen, vergunninghoudersparkeren 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 3 uur.

Langparkeren: parkeren met een verblijfsduur langer dan 3 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 de parkeerregulering 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,
30 maart 2023

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl