Gemeente Gouda

notitie

Scenario's invoeren parkeerregulering Korte Akkeren en Kort Haarlem

Stand van zaken

Opsteller: Patricia Koppert-Bakker (gemeente Gouda), Veronique Rietman, Annelot van Mourik (Mobycon), Marc Moonen (Kwirkey)
Status (concept, definitief, vastgesteld e.d.): definitief
Opsteldatum: 21 augustus 2024
Versienummer: 1

Inhoudsopgave

1	**Aanleiding & doel**	**3**
2	**Participatieproces tot op heden**	**4**
2.1	*Maart en april 2024: informatiebijeenkomsten in beide wijken*	*4*
2.2	*Mei 2024: eerste ronde werksessies met meedenkpanels*	*4*
2.3	*Juni 2024: uitwerking scenario's*	*4*
2.4	*Juli 2024: tweede ronde werksessies met meedenkpanels*	*4*
2.5	*Juli en augustus 2024: nadere verdieping scenario's*	*5*
3	**De scenario's**	**6**
3.1	*Uitgangspunten opgestelde scenario's*	*6*
3.2	*Scenario 1: 24/7, 1e vergunning goedkoper dan 2e*	*8*
3.3	*Scenario 2: 24/7, 1e en 2e vergunning zelfde tarief*	*9*
3.4	*Scenario 3: middag & avond, 1e vergunning goedkoper dan 2e*	*10*
3.5	*Scenario 4: middag & avond, 1e en 2e vergunning zelfde tarief*	*11*
4	**Vervolgstappen**	**12**
4.1	*Vaststellen te peilen scenario's*	*12*
4.2	*Online raadpleging van scenario's in wijken*	*12*
4.3	*Vaststellen in te voeren scenario per wijk*	*12*
4.4	*Terugkoppeling aan de wijken*	*13*
4.5	*Evaluatie met meedenkpanels*	*13*
Bijlage 1: Onderbouwing tarieven scenario's		**14**

1 Aanleiding & doel

In mei 2023 zijn de wijkmobiliteitsplannen voor Korte Akkeren en Kort Haarlem door de gemeenteraad vastgesteld. Onderdeel van deze plannen is het opstellen van scenario's voor de invoering van parkeerregulering in deze wijken. Op 15 mei 2023 heeft het college toegezegd om met bewoners in gesprek te gaan bij het verder vorm geven van de scenario's van het betaald en vergunning parkeren in Korte akkeren en Kort Haarlem. Ook is toegezegd de tarieven voor bewoners en hun bezoekers zo laag mogelijk te houden.

Op 3 oktober 2023 is de gemeenteraad via het raadsmemo Scenario's invoering parkeerregulering Korte Akkeren en Kort Haarlem op de hoogte gebracht van de te doorlopen stappen om betaald en vergunning parkeren in die wijken in te voeren. De stappen en de stand van zaken zijn in tabel 1 weergegeven.

Stap	Stand van zaken
Stap 1, 2 en 3: uitvoeren parkeerdrukmeting gehele stad, opstellen rapportage en nadere invulling scenario's	Parkeerdrukmeting is uitgevoerd in september 2023, uitkomsten zijn in november 2023 aan de raad toegezonden
Stap 4: gesprekken met vertegenwoordigers uit de wijken over scenario's	is uitgevoerd van maart 2024 tot en met juli 2024
Stap 5: terugkoppeling gevoerde gesprekken aan college en raad, vaststelling van definitieve scenario's voor raadpleging door college	Hier staan we nu.
Stap 6: raadpleging in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem	Dit is in de huidige planning opgenomen voor november 2024 en ook al zo gecommuniceerd aan de meedenkpanels.
Stap 7: vastleggen uitkomst raadpleging in Parkeerverordening en Parkeerbelastingverordening	Dit is in de huidige planning opgenomen voor januari 2025, met dien verstande dat de tarieven door de gemeenteraad in de Parkeerbelastingverordening Gouda vastgesteld moeten worden en dat de tijden en gebieden door het college in het Uitvoeringsbesluit Parkeren Gouda vastgesteld moeten worden.

Tabel 1 Stappen raadsmemo 3 oktober 2024

2 Participatieproces tot op heden

Het doorlopen participatieproces van de afgelopen maanden (van maart tot en met juli 2024) staat in de volgende paragrafen beschreven.

2.1 Maart en april 2024: informatiebijeenkomsten in beide wijken

In Korte Akkeren en Kort Haarlem zijn respectievelijk 3 en 2 bijeenkomsten georganiseerd, waar alle huishoudens in de wijk een uitnodiging voor hebben ontvangen. Tijdens deze bijeenkomsten zijn bewoners geïnformeerd over het proces en konden zij hun vragen en zorgen delen met wethouder Klijmij - van der Laan, die het gesprek aanging met de bewoners. In deze sessies is naar voren gekomen dat de meeste bewoners soms tot regelmatig parkeerproblemen ervaren. Deze parkeerproblemen worden vooral in de avonden ervaren. Een deel ervaart nooit parkeerproblemen. Bewoners hebben hun zorgen geuit over de kosten van het betaald en vergunning parkeren. Bewoners maken zich zorgen dat bezoek minder vaak komt als betaald parkeren wordt ingevoerd. Er werd veel gevraagd naar het beleid voor specifieke gevallen (bijv. een evt. derde vergunning per huishouden, het parkeren van campers/caravans etc.). De handhaving en het beter/efficiënter inrichten van parkeerplaatsen zijn genoemd als aandachtspunten. Bewoners die betrokken wilden blijven bij het vervolg kregen de mogelijkheid om hun contactgegevens achter te laten.
Op 19 juni zijn alle presentaties en verslagen van deze informatiebijeenkomsten, conform de toezegging van de wethouder van 12 juni, toegezonden aan de gemeenteraad.

2.2 Mei 2024: eerste ronde werksessies met meedenkpanels

De groep bewoners die tijdens de informatiebijeenkomsten hun contactgegevens hebben achtergelaten zijn per wijk als meedenkpanel uitgenodigd voor een eerste en tweede werksessie. Tijdens de eerste werksessies zijn mogelijke scenario's voor betaald parkeren verder vormgegeven samen met het meedenkpanel. Eerst zijn vier mogelijke scenario's middels een presentatie toegelicht. Vervolgens hebben bewoners in groepjes met post-its feedback gegeven op de posters met conceptscenario's. Bewoners is gevraagd om aan te geven wat ze goed aan de scenario's vinden, wat verbeterpunten/aandachtspunten zijn en wat ze niet goed vinden. Ook is bewoners gevraagd om aan te geven welk scenario de voorkeur heeft en welk scenario een bewoner liever niet wil. Tijdens een plenaire terugkoppeling is de feedback besproken en zijn aanvullende ideeën gedeeld. Uit deze sessie bleek een voorkeur voor 24/7 betaald en vergunning parkeren. Ook ging er een lichte voorkeur uit naar de eerste vergunning zo goedkoop mogelijk en de tweede wat duurder, in plaats van de prijs van beide vergunningen gelijk aan elkaar. Ook is benoemd dat het tarief voor externe bezoekers best hoog mag zijn, het liefst gelijk aan het tarief van de binnenstad.

2.3 Juni 2024: uitwerking scenario's

Gemeente Gouda heeft samen met Mobycon en Kwirkey de scenario's uitgewerkt op basis van de eerste ronde werksessies.

2.4 Juli 2024: tweede ronde werksessies met meedenkpanels

Tijdens de tweede werksessies werden twee uitgewerkte scenario's voor 24/7 betaald en vergunning parkeren voorgelegd aan het meedenkpanel en kon het meedenkpanel plenair nog één keer input geven op de scenario's. Ook is langer stilgestaan bij de vragen omtrent specifieke regelingen: wat is daarover op dit moment opgenomen in het beleid, in hoeverre worden deze punten meegenomen in het uit te werken Omgevingsprogramma Parkeren en welke voorbeelden uit andere steden zijn er voor regelgeving omtrent deze specifieke gevallen. Tijdens deze tweede werksessie met de meedenkpanels kwam met name uit Korte Akkeren nog naar voren dat er ook een kleine behoefte is aan een scenario met betaald en vergunning parkeren voor alleen in de avonduren.

2.5 Juli en augustus 2024: nadere verdieping scenario’s

Naar aanleiding van de tweede ronde werksessies zijn alle vier de scenario’s nog verder doorgerekend. Dit heeft geleid tot enige aanpassingen in de prijs van de parkeervergunningen bij de scenario’s.

3 De scenario’s

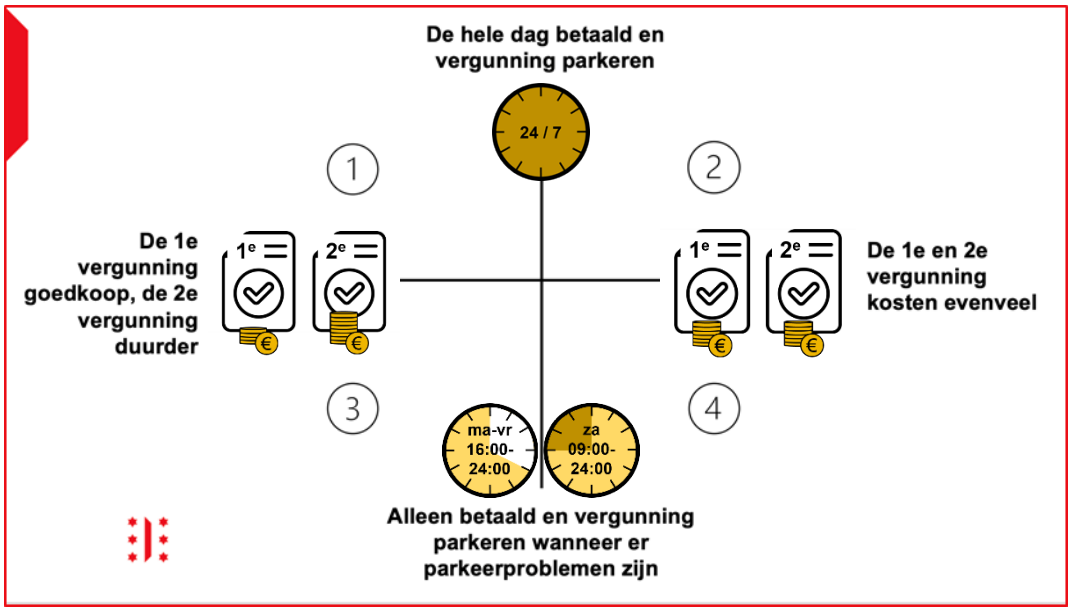
Op basis van de informatiebijeenkomsten en de werksessies met de meedenkpanels zijn er 4 scenario’s opgesteld. De 4 scenario’s zijn voor beide wijken hetzelfde, omdat in beide wijken dezelfde variabelen van belang zijn.

3.1 Uitgangspunten opgestelde scenario’s

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd om tot de 4 scenario’s te komen:

- De tarieven voor bewoners en bezoekers van bewoners zijn zo laag mogelijk, maar het betaald en vergunning parkeren moet wel kostendekkend zijn;
- De kosten en inkomsten zijn gebaseerd op aannames over de nieuwe gebieden voor wat betreft:
    - Het aantal autobezitters dat een bewonersparkeervergunning neemt;
    - Het percentage tweede bewonersparkeervergunningen;
    - Het percentage van het aantal adressen dat gebruik gaat maken van de bezoekersregeling;
    - Het percentage van de onderhoudskosten voor de bebording;
    - Het percentage van de kosten voor de NPR;
    - Het percentage van de kosten voor de handhavingsinzet;
    - Het percentage tweede bewonersparkeervergunningen als er alleen in de avond parkeerregulering is;
    - Het percentage van het aantal gebruikte uren bezoekersregeling ten opzichte van huidige wijken en ten opzichte van als er alleen in de avond parkeerregulering is;
    - Het percentage van de jaarlijkse kosten als er alleen in de avond parkeerregulering is;
- De scenario’s zijn gebaseerd op de parkeerdrukmeting die in het najaar van 2023 is uitgevoerd;
- De werkingsduur van betaald en vergunning parkeren en de tariefmogelijkheden zijn als belangrijkste variabelen opgenomen in de scenario’s;
- We gaan uit van een niet-gefaseerde aanpak, omdat dit de meest efficiënte aanpak is;
- Een aantal specifieke regelingen (bijvoorbeeld voor bedrijfsbusjes, huishoudens die geen auto hebben maar een langere periode per jaar een auto lenen, locaties die bezoekers trekken) wordt nader uitgewerkt in het nieuwe Omgevingsprogramma Parkeren Gouda;
- De voorkeur van bewoners ligt bij een hoog tarief voor externe bezoekers (gelijk aan het tarief in de binnenstad);
- De inkomsten en kosten van het parkeren door de externe bezoekers nemen we niet mee in de berekening. Het gewenste effect is dat deze parkeerders juist zoveel mogelijk ontmoedigd worden om in de wijk te parkeren. De kosten en opbrengsten hiervan vallen onder het openbaar parkeren in heel Gouda;
- Er is geen rekening gehouden met kosten voor afhandeling van bezwaren;
- Tussen de scenario’s is er geen onderscheid in de jaarlijkse kosten.
- De bezoekersregeling wordt niet jaarlijks opnieuw uitgegeven, voor de berekeningen zijn de eenmalige kosten als jaarlijkse kosten meegenomen.

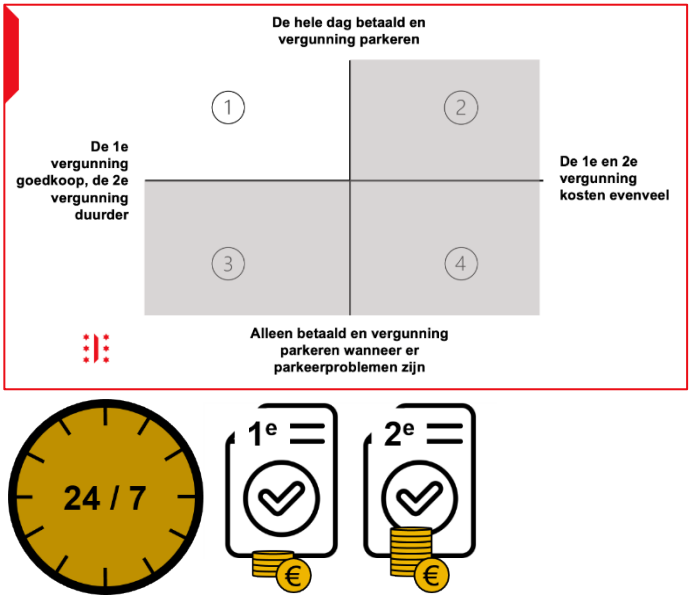
Op basis van voorgaande uitgangspunten zijn 4 scenario’s uitgewerkt, waarbij de verschillende mogelijkheden in werkingsduur en de tariefmogelijkheden als basis zijn genomen. Afbeelding 1 bevat een schematische weergave van de 4 scenario’s, die zich verhouden tot de werkingsduur en de tariefmogelijkheden van betaald en vergunning parkeren.



Figuur 1 Schematische weergave 4 scenario's betaald en vergunning parkeren

De achtergrond van de berekening van de tarieven voor de vergunningen is in bijlage 1 opgenomen.

3.2 Scenario 1: 24/7, 1e vergunning goedkoper dan 2e



Figuur 2 Schematische weergave scenario 1 betaald en vergunning parkeren

Kenmerken:

- Betaald- en vergunning parkeren geldt 24/7;
- De eerste bewonersvergunning is goedkoper dan de tweede.

Tarieven:

- Tarief eerste vergunning: € 45,- per jaar;
- Tarief tweede vergunning: € 90,- per jaar;
- Tarief betaald parkeren externen: € 4,- per uur;
- Tarief betaald parkeren bezoekers van bewoners: € 0,30 per uur.

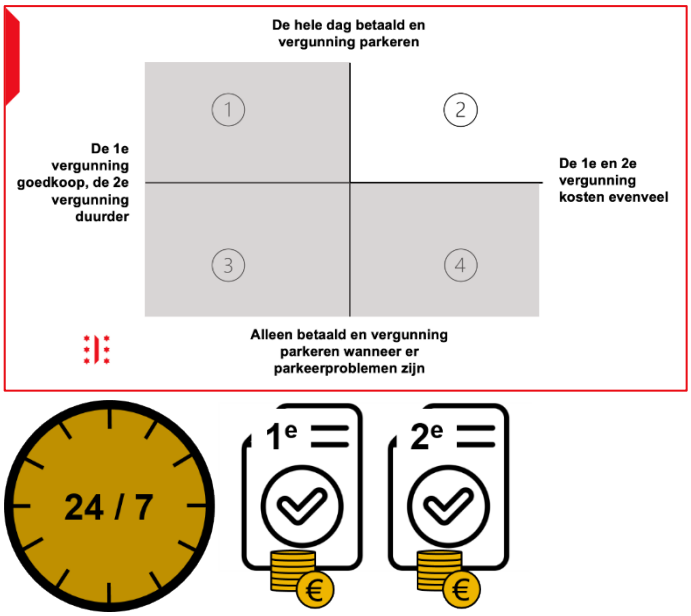
Voordelen:

+ Omdat het betaald en vergunning parkeren altijd geldt, zijn er minder bezoekers van buiten die de parkeerplaatsen in beslag nemen;
+ Het 24/7 moeten betalen voor parkeren schept duidelijkheid, zowel voor de gebruiker als bijvoorbeeld voor handhaving;
+ Bewoners met meerdere auto's betalen meer, wat als rechtvaardig kan worden gezien. Dit stimuleert duurzame mobiliteit en is daarmee in lijn met het huidige mobiliteitsbeleid.

Nadelen:

– Bewoners en bezoekers moeten ook buiten de piekuren betalen of een vergunning hebben voor parkeren, terwijl het gratis parkeren op dat moment geen probleem oplevert;
– Onder andere vanwege de woningnood is het niet voor elk huishouden mogelijk om afstand te nemen van een tweede auto. Deze huishoudens betalen relatief veel voor de tweede vergunning.

3.3 Scenario 2: 24/7, 1e en 2e vergunning zelfde tarief



Figuur 3 Schematische weergave scenario 2 betaald en vergunning parkeren

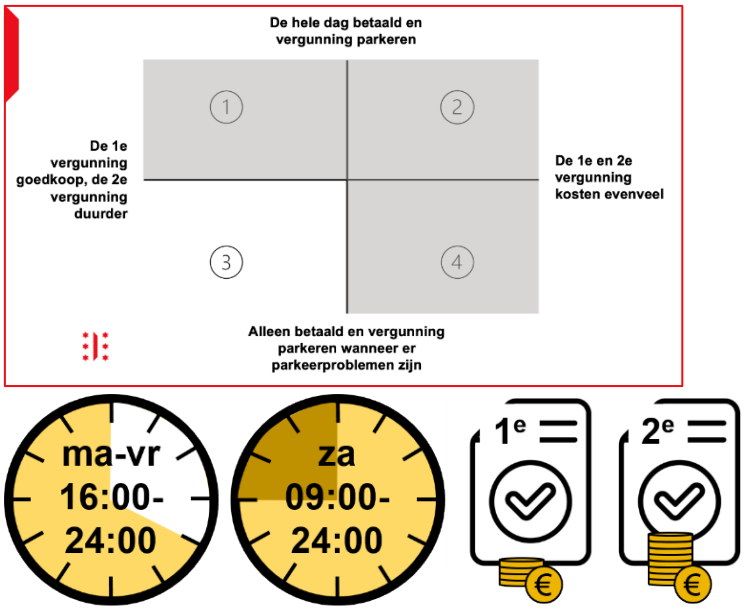
Kenmerken:
- Betaald- en vergunning parkeren geldt 24/7;
- De prijs van de eerste en tweede vergunning is gelijk aan elkaar.

Tarieven:
- Tarief eerste vergunning: € 56,- per jaar;
- Tarief tweede vergunning: € 56,- per jaar;
- Tarief betaald parkeren externen: € 4,- per uur;
- Tarief betaald parkeren bezoekers van bewoners: € 0,30 per uur.

Voordelen:
+ Omdat het betaald en vergunning parkeren altijd geldt, zijn er minder bezoekers van buiten die de parkeerplaatsen in beslag nemen;
+ Het 24/7 moeten betalen voor parkeren schept duidelijkheid, zowel voor de gebruiker als bijvoorbeeld voor handhaving;
+ Alle bewoners betalen hetzelfde tarief per vergunning, wat eenvoudig en transparant is;
+ Voor het deel van de huishoudens dat afhankelijk is van hun tweede auto (vanwege thuiswonende kinderen of vanwege werk) is dit scenario relatief goed betaalbaar.

Nadelen:
– Bewoners en bezoekers moeten ook buiten de piekuren betalen of een vergunning hebben voor parkeren, terwijl het gratis parkeren op dat moment geen probleem oplevert;
– Door geen onderscheid te maken in de tarieven voor de eerste en tweede vergunning worden huishoudens niet gestimuleerd om afstand te doen van een tweede auto. Dit past minder goed bij het huidige mobiliteitsbeleid.

3.4 Scenario 3: middag & avond, 1e vergunning goedkoper dan 2e



Figuur 4 Schematische weergave scenario 3 betaald en vergunning parkeren

Kenmerken:

- Betaald- en vergunning parkeren geldt doordeweeks van 16:00 uur tot 24:00 uur, en op de zaterdag van 09:00 uur tot 24:00 uur;
- De eerste vergunning is goedkoper dan de tweede.

Tarieven:

- Tarief eerste vergunning: € 50,- per jaar;
- Tarief tweede vergunning: € 100,- per jaar;
- Tarief betaald parkeren externen: € 4,- per uur;
- Tarief betaald parkeren bezoekers van bewoners: € 0,30 per uur.

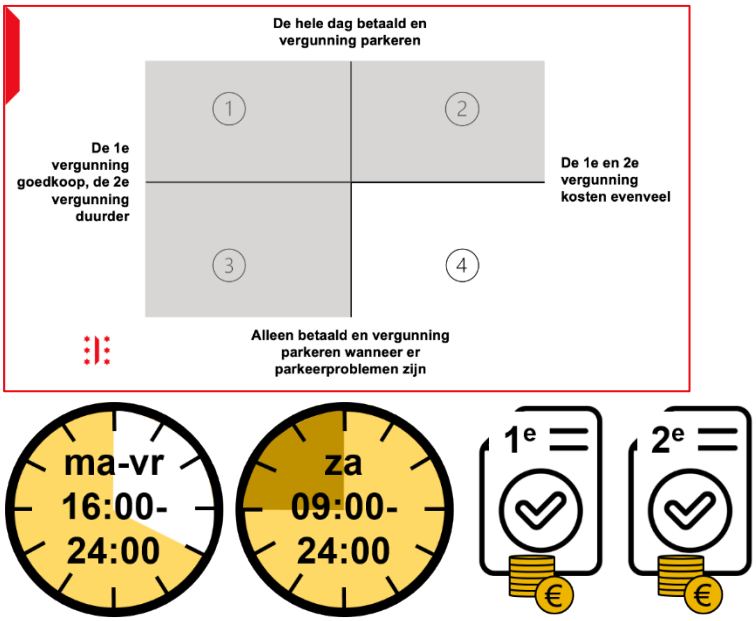
Voordelen:

+ Reguleert alleen wanneer het echt nodig is, waardoor bezoek van bewoners of andere voorzieningen en bewoners die afwijkende werktijden hebben op de overige momenten gratis kunnen blijven parkeren;
+ Bewoners met meerdere auto's betalen meer, wat als rechtvaardig kan worden gezien. Dit stimuleert duurzame mobiliteit en is daarmee in lijn met het huidige mobiliteitsbeleid.

Nadelen:

– De parkeerdruk is op doordeweekse avonden het hoogst, maar in sommige straten in de wijk is de parkeerdruk ook op andere momenten relatief hoog. Dit scenario draagt niet bij aan het verlagen van de parkeerdruk op deze andere momenten;
– Het is voor bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld bezoekers of werknemers) relatief aantrekkelijk (ten opzichte van de andere scenario's) om overdag in de wijk te parkeren en dan pas voor de laatste 2 uur (van 16:00 tot 18:00 uur) te betalen. Dat gaat steeds eenvoudiger door het zogenaamde 'belparkeren'. Dit lost het parkeerprobleem wellicht onvoldoende op voor bewoners;
– Onder andere vanwege de woningnood is het niet voor elk huishouden mogelijk om afstand te nemen van een tweede auto. Deze huishoudens betalen relatief veel voor de tweede vergunning.

3.5 Scenario 4: middag & avond, 1e en 2e vergunning zelfde tarief



Figuur 5 Schematische weergave scenario 4 betaald en vergunning parkeren

Kenmerken:

- Betaald- en vergunning parkeren geldt doordeweeks van 16:00 uur tot 24:00 uur, en op de zaterdag van 09:00 uur tot 24:00 uur;
- De prijs van de eerste en tweede vergunning is gelijk aan elkaar.

Tarieven:

- Tarief eerste vergunning: € 62,- per jaar;
- Tarief tweede vergunning: € 62,- per jaar;
- Tarief betaald parkeren externen: € 4,- per uur;
- Tarief betaald parkeren bezoekers van bewoners: € 0,30 per uur.

Voordelen:

+ Reguleert alleen wanneer het echt nodig is, waardoor bezoek van bewoners of andere voorzieningen en bewoners die afwijkende werktijden hebben op de overige momenten gratis kunnen blijven parkeren;
+ Alle bewoners betalen hetzelfde tarief per vergunning, wat eenvoudig en transparant is;
+ Voor het deel van de huishoudens dat afhankelijk is van hun tweede auto (vanwege thuiswonende kinderen of vanwege werk) is dit scenario relatief goed betaalbaar.

Nadelen:

– De parkeerdruk is op doordeweekse avonden het hoogst, maar in sommige straten in de wijk is de parkeerdruk ook op andere momenten relatief hoog. Dit scenario draagt niet bij aan het verlagen van de parkeerdruk op deze andere momenten;
– Het is voor bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld bezoekers of werknemers) relatief aantrekkelijk (ten opzichte van de andere scenario's) om overdag in de wijk te parkeren en dan pas voor de laatste 2 uur (van 16:00 tot 18:00 uur) te betalen. Dat gaat steeds eenvoudiger door het zogenaamde 'belparkeren'. Dit lost het parkeerprobleem wellicht onvoldoende op voor bewoners;
– Door geen onderscheid te maken in de tarieven voor de eerste en tweede vergunning worden huishoudens niet gestimuleerd om afstand te doen van een tweede auto. Dit past minder goed bij het huidige mobiliteitsbeleid.

4 Vervolgstappen

De stappen om tot vaststelling van het in te voeren scenario per wijk te komen staan in de volgende paragrafen beschreven. Het vaststellen van de te peilen scenario's is de eerstvolgende stap en is stap 5 uit het raadsmemo van 3 oktober 2023. Dit staat beschreven in § 4.1. De 6e stap uit het raadsmemo van 3 oktober 2023 is de daadwerkelijke raadpleging in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem en staat beschreven in § 4.2. Het vaststellen van de in te voeren scenario's (§ 4.3) en de terugkoppeling aan de wijken (§ 4.4) vormen samen stap 7 uit het raadsmemo van 3 oktober 2023. Met de meedenkpanels is afgesproken om de invoering van het betaald en vergunning parkeren te evalueren. Deze stap is dan ook toegevoegd en beschreven in § 4.5.

4.1 Vaststellen te peilen scenario's

De scenario's die meegenomen worden in de raadpleging worden in september 2024 door het college vastgesteld. De scenario's zullen in oktober 2024 tijdens een werksessie aan de raadscommissie Fysieke Leefomgeving worden toegelicht. Ook wordt in de werksessie gevraagd naar de ideeën van de raad bij door het college nog te onderzoeken en mogelijk later aan de raad voor te stellen flankerend beleid. Het flankerend beleid is nodig om de zorgen geuit tijdens het participatieproces te kunnen ondervangen. Het gaat om zorgen over:

- Betaalbaarheid;
- Regelingen voor specifieke doelgroepen: huishoudens zonder auto die (deel van het jaar) een auto lenen of delen;
- Locaties van maatschappelijk belang die veel externe bezoekers trekken zoals sportverenigingen tijdens wedstrijden;
- 3e en eventuele volgende auto's.

Tenslotte wil het college ook weten wat de raad vindt van eventueel gefaseerd per (deel van een) buurt invoeren van betaald en vergunning parkeren in de wijk Korte Akkeren.

4.2 Online raadpleging van scenario's in wijken

De vastgestelde scenario's worden digitaal voorgelegd aan de wijkbewoners van Korte Akkeren en Kort Haarlem, zoals ook aan hen toegezegd tijdens het participatieproces dit voorjaar. Daartoe ontvangen ze een huis-aan-huis brief met informatie hoe ze per huis één stem kunnen uitbrengen. Daarin zit ook een unieke code die zij nodig hebben om te kunnen stemmen. Voor degenen die hulp nodig hebben bij het uitbrengen van hun digitale stem, worden inloopmomenten gepland. Via een online enquêteomgeving kunnen bewoners informatie vinden over betaald en vergunning parkeren in het algemeen en de verschillende scenario's in het bijzonder. Vervolgens kunnen bewoners een stem uitbrengen op hun voorkeursscenario. De raadpleging zal gedurende 3 weken open staan voor de bewoners om hun stem uit te brengen.

4.3 Vaststellen in te voeren scenario per wijk

Uit de raadpleging volgt een voorkeursscenario per wijk, dat is het scenario met de meeste stemmen. De voorkeursscenario's van beide wijken worden in een notitie beschreven samen met de stappen tot de invoering van dit scenario en aan het college van B&W aangeboden ter vaststelling. De raad zal via een raadsmemo van de uitkomst van de raadpleging op de hoogte worden gebracht. De formele vastlegging van de tijden en gebieden voor betaald en vergunning parkeren volgt door het college in het Uitvoeringsbesluit Parkeren Gouda (gepland in december 2024). De formele vastlegging van de tarieven voor betaald en vergunning parkeren in Korte Akkeren en Kort Haarlem volgt door de gemeenteraad in de Parkeerbelastingverordening Gouda 2025, gepland voor de eerste raadsvergadering in 2025.

4.4 Terugkoppeling aan de wijken

Na vaststelling van het in te voeren scenario per wijk worden beide wijken geïnformeerd over het scenario dat voor de desbetreffende wijk is vastgesteld, wat dat concreet betekent en wat het stappenplan is tot invoering van de parkeerregulering.

4.5 Evaluatie met meedenkpanels

Een jaar na invoering van de scenario's worden in beide wijken samen met het meedenkpanel de effecten van de nieuwe parkeerregulering geëvalueerd.

Bijlage 1: Onderbouwing tarieven scenario's

Toelichting bij tabel 1 Uitgangspunten / eigenschappen

De aannames zijn blauw gemarkeerd.
De regels in het oranje komen terug in de berekeningen voor de scenario's in tabel 2.

De uitgangspunten leiden tot de jaarlijkse kosten zoals onderaan deze tabel 1 opgenomen. Deze zijn voor alle scenario's gelijk.

Toelichting bij tabel 2 Berekeningen scenario's

De regels in het oranje komen voort uit de uitgangspunten in tabel 1.

De blauw gemarkeerde onderdelen zijn aannames die gemaakt zijn. Op basis van die aannames zijn de opbrengsten doorgerekend. Onder aan de tabel is per scenario het verschil tussen de kosten en de opbrengsten weergegeven. Bij een negatief getal zijn de kosten hoger dan de opbrengsten. Bij een positief getal zijn de opbrengsten hoger dan de kosten.

Met de voorgestelde tarieven is het verschil tussen opbrengsten en kosten niet groter dan 10% van de kosten.

Tabel 1 Uitgangspunten / eigenschappen

Parkeerplaatsen		
Aantal parkeerplaatsen in huidige gebied met parkeerregulering (fiscaal excl. terreinen)		3.715
Uitbreiding aantal parkeerplaatsen Kort Haarlem (fiscaal)		846
Uitbreiding aantal parkeerplaatsen Korte Akkeren (fiscaal)		4.422
Totale uitbreiding aantal parkeerplaatsen (fiscaal)		5.268
Procentuele toename aantal parkeerplaatsen in gebied met toekomstige parkeerregulering		142%
Vergunningen in huidige gebied met parkeerregulering		
Aantal huidige vergunningen (alle typen)		5.500
Aantal huidige 1e bewonersparkeervergunningen sector 1		1.374
Aantal huidige 1e bewonersparkeervergunningen sector 2+3		1.897
Aantal huidige 2e bewonersparkeervergunningen (let op: in de Binnenstad, sector 1, is maar één parkeervergunning mogelijk!)		262
Totaal aantal huidige bewonersparkeervergunningen huidige gebied met parkeerregulering		3.533
Percentage aantal 2e bewonersparkeervergunningen in sector 2+3		12%
Woonadressen		
Aantal woonadressen in huidige gebied (sector 1+2+3) met parkeerregulering		8.045
Aantal woonadressen gebied uitbreiding Kort Haarlem		1.019
Aantal woonadressen gebied uitbreiding Korte Akkeren		4.534
Totaal aantal woonadressen gebied uitbreiding KA + KH		5.553
Procentuele toename aantal adressen in gebied met toekomstige parkeerregulering		69%
Inschatting aantal auto's in KA en KH		
Aantal woningen Kort Haarlem		3.059
Autobezit Kort Haarlem (CBS)		0,7
Berekend aantal auto's Kort Haarlem		2.141
Aantal woningen Korte Akkeren		4.534
Autobezit Korte Akkeren (CBS)		0,8
Berekend aantal auto's Korte Akkeren		3.627
Berekend aantal auto's KA en KH tezamen		5.769
Inschatting aantal bewonersparkeervergunningen KA en KH		
Aandeel vergunningen tov aantal adressen in huidige gebied met parkeerregulering		44%
Aanname: gebied wordt groter, minder uitwijkmogelijkheden, autobezit is iets hoger dan binnenstad, inschatting % autobezitters dat een bewonersparkeervergunning neemt		58%
Aantal bewonersparkeervergunningen KA en KH op basis van aantal auto's en inschatting %		3.346
Inschatting verdeling 1e en 2e bewonersparkeervergunningen KA en KH		
Percentage aantal 2e bewonersparkeervergunningen in sector 2+3		12%
Aanname: in KA meer bedrijfsauto's/leaseauto's als 2e voertuig dan in huidige sector 2 + 3, dus hoger percentage 2e bewonersparkeervergunningen, namelijk:		20%
Inschatting aantal 1e bewonersparkeervergunningen KA en KH tezamen		**2.677**
Inschatting aantal 2e bewonersparkeervergunningen KA en KH tezamen		**669**
Totaal 1e en 2e bewonersparkeervergunningen KA en KH tezamen		3.346
Bezoekersregeling		
Aantal actieve bezoekersregelingen 2023		1.791
Uurtarief bezoekersregeling	€	1,00
Omzet uit bezoekersregeling 2023	€	49.488,00
Gemiddeld aantal parkeeruren per bezoekersregeling in 2023		**28**
Totaal aantal woonadressen gebied uitbreiding KA + KH		5.553
Aanname: niet iedereen zal gebruik maken van de bezoekersregeling, inschatting % van de adressen dat bezoekersregeling aanschaft		50%
Inschatting aantal uit te geven bezoekersregelingen KA+KH		**2.777**

Kosten			*Jaarlijkse kosten KA+KH*	
Jaarlijkse kosten onderhoud huidige bebording	€	4.000,00		
Aanname: minder borden nodig in KA+KH tov huidige gebieden (omdat logischere grenzen), inschatting % KA+KH		60%		
Jaarlijkse kosten onderhoud bebording KA+KH			€ *2.400,00*	
Jaarlijkse kosten NPR huidige contract	€	4.000,00		
Aanname: minder extra capaciteit bij NPR nodig, lagere kosten per bevraging door groter areaal, inschatting % KA+KH		20%		
Jaarlijkse extra kosten NPR KA+KH			€ *800,00*	
Jaarlijkse kosten handhaving (medewerkers en scanauto)	€	235.000,00		
Aanname: ondanks groter areaal door efficiënter werken minder extra inzet handhaving nodig tov groei areaal, inschatting % van jaarlijkse kosten voor KA+KH		60%		
Jaarlijkse kosten handhaving (medewerkers en scanauto) KA+KH			€ *141.000,00*	
Kosten uitgifte vergunningen per stuk per jaar (gelijk voor zowel huidige situatie als voor KA+KH)	€	20,00		
Aantal bewonersvergunningen KA en KH op basis van aantal auto's en inschatting %		3.346		
Jaarlijkse kosten uitgifte vergunningen KA+KH			€ *66.920,00*	
Kosten uitgifte bezoekersregelingen per stuk per jaar (gelijk voor zowel huidige situatie als voor KA+KH)	€	10,00		
Inschatting aantal uit te geven bezoekersregelingen KA+KH		2.777		
Jaarlijkse kosten uitgifte bezoekersregelingen KA+KH			€ *27.770,00*	
Totale jaarlijkse kosten KA+KH				**€ 238.890,00**

Tabel 2 Berekeningen scenario's

Berekeningen scenario's	**Scenario 1**	**Scenario 2**	**Scenario 3**	**Scenario 4**
Variabelen	tijdsduur: 24/7	tijdsduur: 24/7	alleen avond	alleen avond
Jaarlijkse kosten 1e bewonersparkeervergunning voor bewoners KA+KH	€ 45,00	€ 56,00	€ 50,00	€ 62,00
Jaarlijkse kosten 2e bewonersparkeervergunning voor bewoners KA+KH	€ 90,00	€ 56,00	€ 100,00	€ 62,00
Uurtarief bezoekersregeling KA+KH	€ 0,40	€ 0,40	€ 0,40	€ 0,40
Jaarlijkse Opbrengsten				
Inschatting aantal 1e bewonersparkeervergunningen KA en KH tezamen	2.677	2.677	2.677	2.677
Inschatting aantal 2e bewonersparkeervergunningen KA en KH tezamen	669	669	669	669
Aanname: percentage aantal 2e bewonersparkeervergunningen ivm alleen avond	100%	100%	80%	80%
jaarlijkse opbrengsten 1e bewonersparkeervergunningen KA+KH	€ *120.465,00*	€ *149.912,00*	€ *133.850,00*	€ *165.974,00*
jaarlijkse opbrengsten 2e bewonersparkeervergunningen KA+KH	€ *60.210,00*	€ *37.464,00*	€ *53.520,00*	€ *33.182,40*
Inschatting aantal uit te geven bezoekersregelingen KA+KH	2.777	2.777	2.777	2.777
Gemiddeld aantal parkeeruren per bezoekersregeling in 2023	28	28	28	28
Aanname: percentage gebruik aantal uren bezoekersregelingen KA+KH tov huidige wijken	175%	175%	175%	175%
Aanname: percentage gebruik aantal uren bezoekersregelingen KA+KH bij alleen avond	100%	100%	70%	70%
Totaal aantal parkeeruren bezoekersregeling KA+KH	136.073	136.073	95.251	95.251
jaarlijkse opbrengsten bezoekersregeling KA+KH	*54.429*	*54.429*	*38.100*	*38.100*
Totaal Opbrengsten	***€ 235.104,20***	***€ 241.805,20***	***€ 225.470,44***	***€ 237.256,84***
Jaarlijkse Kosten				
Totale jaarlijkse kosten KA+KH	€ 238.890,00	€ 238.890,00	€ 238.890,00	€ 238.890,00
Aanname: percentage van jaarlijkse kosten ivm alleen avond (2023 72 uur, alleen avond 64 uur)	100%	100%	89%	89%
Totale jaarlijkse Kosten KA+KH	***€ 238.890,00***	***€ 238.890,00***	***€ 212.612,10***	***€ 212.612,10***
Verschil (Kosten - opbrengsten)	**€ -3.785,80**	**€ 2.915,20**	**€ 12.858,34**	**€ 24.644,74**