

Ruimte voor Parkeren

Parkeerbeleid Zaanstad

Inhoud

1	Samenvatting	3
2	Inleiding: Actualisatie integraal parkeerbeleid	7
2.1	Leeswijzer	7
2.1.1	Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 als toetsingsdocument.....	8
3	Evaluatie en trends.....	9
3.1	Constateringen uit de evaluatie	9
3.2	Trends beïnvloeden het parkeergedrag	9
4	Doelstellingen en uitgangspunten dragen bij aan ontwikkeling van de stad	12
4.1	Doelstellingen van het parkeerbeleid.....	12
4.1.1	Stedelijke ontwikkeling faciliteren.....	12
4.1.2	Gastvrijheid behouden en versterken	12
5	Parkeeraanbod dat aansluit bij de vraag	14
5.1	Flexibiliteit is gewenst voor het bepalen van de parkeervraag.....	14
5.1.1	De parkeernorm als richtlijn.....	14
5.1.2	Oud voor nieuw	15
5.1.3	Geen parkeerplaats is geen parkeervergunning.....	15
5.2	Parkeeraanbod hoort bij een bouwplan	15
5.3	Afkoop biedt kansen	17
5.3.1	Parkeerfonds wordt bereikbaarheidsfonds.....	18
5.4	Parkeren op afstand voorkomt druk op de leefbaarheid	19
5.5	De gemeente ondersteunt actief de markt.....	20
6	Beheersen parkeerdruk en knelpunten	22
6.1	Nieuwe gebieden met betaald parkeren.....	22
6.2	Beperkt blauwe zones en minder betaald parkeren.....	23
6.2.1	Met nieuwe blauwe zones is de gemeente terughoudend.....	24
6.3	Parkeerdruk krijgt aandacht, maar niet alles is oplosbaar.....	26
7	Betaald parkeren ondersteunt de ontwikkeling van de stad.....	28
7.1	Gastvrij voor bezoekers.....	28
7.1.1	Lang parkeren in de garages en op de terreinen	28
7.1.2	Kort bezoek Rozengracht en Ebbehout	29
7.2	Sociaal bezoek.....	29
7.2.1	Mantelzorg en vrijwilligers	31
7.3	Efficiënter handhaven verlaagt de kosten	33
7.3.1	Gratis parkeren voor gehandicapten met een vergunning	33
7.4	Tarieven.....	34
8	Financiële consequenties	36
Bijlage I	Parkeerdruk Zaandam Zuid.....	38
Bijlage II	Zone-indeling afkoop.....	40
Bijlage III	Tariefvergelijking gemeenten.....	41

1 Samenvatting

Inleiding

Op 10 februari 2016 heeft het college de concept-nota Ruimte voor Parkeren en Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Belanghebbenden konden hun mening geven over de voorgestelde maatregelen van het nieuwe parkeerbeleid. De inspraakreacties zijn meegewogen in het definitieve parkeerbeleid. De reactie van het college op de inspraak is opgenomen in de Inspraaknotitie Ruimte voor Parkeren.

Deze beleidsnota Ruimte voor Parkeren gaat over hoe de gemeente Zaanstad de vraag naar en aanbod van parkeerruimte in goede banen wil leiden. De beleidsnota schetst de kaders voor het parkeerbeleid, dat wordt uitgewerkt in de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016. De uitvoeringsnota geeft invulling aan auto- en fietsparkeren, Kiss & Ride en laden en lossen. De Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 is een juridisch toetsbaar document, dat gebruikt wordt voor het beoordelen van bouwplannen en andere initiatieven. Aan de hand van deze nota kan, op basis van de bestemmingsplannen, een volledige verkeerstoets uitgevoerd worden op nieuwe initiatieven.

De gemeentelijke ambitie is duidelijk: we willen een aantrekkelijke, bereikbare en gastvrije stad zijn. Niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Zaanstad staat voor een grote opgave. De komende jaren moeten 600 extra woningen per jaar worden gebouwd. Voor de langere termijn is de bouwopgave nog veel groter. Daarnaast is het beleid gericht op 5.000 extra arbeidsplaatsen.

Mede door deze ontwikkelingen neemt de druk op de ruimte toe, wat tevens eisen stelt aan ons parkeerbeleid. De doelstelling voor het parkeerbeleid is dan ook dat de stad zich kan blijven doorontwikkelen. Daarnaast willen we – in het hier en nu – zorgen voor een leefbare en aantrekkelijke stad, die goed bereikbaar is.

De gemeente wil externe partijen, waar mogelijk, de ruimte geven om initiatiefrijk en ondernemend te zijn. Om dit te bereiken helpt het als we de regels en procedures vereenvoudigen of verminderen. Tevens wil de gemeente waar nodig maatwerk toepassen. Kortom: meer ‘zorgen dat’, in plaats van ‘zorgen voor’.

Het parkeerbeleid richt zich op:

- het bijdragen aan stedelijke ontwikkeling;
- het aanpakken van actuele en toekomstige knelpunten, waaronder de door de raad aangedragen aandachtspunten.

Bijdragen aan stedelijke ontwikkeling

Het parkeerbeleid draagt bij aan de stedelijke ontwikkeling door vijf maatregelen:

1. Meer flexibiliteit bij het bepalen van de parkeereis door:
 - de parkeernorm als richtlijn te hanteren en daarmee ruimte te geven voor maatwerk;
 - de bestaande toepassing van ‘oud voor nieuw’ te verruimen;
 - in Zaandam-Centrum vrijstelling te verlenen van het maken van parkeerplaatsen, wanneer er voor de betreffende ontwikkeling geen parkeervergunningen hoeven te worden verstrekt.
2. Meer mogelijkheden bieden om te voldoen aan de parkeervraag door:
 - vrijstelling te verlenen bij een kleine parkeervraag;
 - parkeren op de openbare straat toe te staan bij een lage parkeerdruk in de omgeving, zodat de ontwikkelaar zelf geen parkeerplaatsen hoeft toe te voegen.
3. Afkoop van parkeerplaatsen inzetten als kans voor het bouwplan, met aangepaste tarieven. Voorafgaand aan de ontwikkeling worden kosten hierdoor beter inzichtelijk. De bijdragen/opbrengsten kunnen ruimer worden ingezet; niet alleen voor parkeren, maar meer algemeen voor het verbeteren van de bereikbaarheid.

4. Het proces van planontwikkeling faciliteren door vraag en aanbod van parkeerplaatsen bij elkaar te brengen.
5. De parkeerdruk verlichten door meer inzet op openbaar parkeren.

Aanpakken van actuele en toekomstige knelpunten

Het gemeentelijk parkeerbeleid is tevens gericht op maatregelen die de parkeerdruk terugdringen en knelpunten oplossen. Het betreft beleidsuitgangspunten voor situaties waarin knelpunten ontstaan. Daarnaast schetst het beleid oplossingen voor de aandachtspunten die door de raad zijn aangedragen.

Het gaat daarbij om een samenhangend pakket van maatregelen, met een goede balans tussen effectiviteit enerzijds en kosten anderzijds. De beleidsnota geeft aan welke afwegingen hierbij een rol hebben gespeeld. De in deze nota genoemde extra maatregelen komen voort uit wensen vanuit externe partijen of uit raadsmoties. Denk bijvoorbeeld aan extra blauwe zones, opheffen van betaald parkeren en een andere bezoekersregeling.

Beheersen van de parkeerdruk

Wanneer de parkeerdruk te hoog wordt, kan worden gekozen voor invoering van betaald parkeren of - in uitzonderlijke gevallen - voor een blauwe zone. De gemeente hanteert hierbij het instrument van de bewonersenquête om draagvlak te meten.

Betaald parkeren in Zaanstad is in grote lijnen gebaseerd op de onderstaande uitgangspunten.

- Bewoners en ondernemers kunnen twee vergunningen per adres verkrijgen om binnen het gebied waar zij wonen/gevestigd zijn te parkeren op plekken waar betaald parkeren geldt.
- Voor ondernemers zijn twee extra soorten vergunningen. Ten eerste de volledige bedrijvenvergunning, die in de hele stad geldt, ten tweede de Burchtvergunning, die de mogelijkheid biedt voor extra vergunningen, tot een totaal van maximaal tien per adres.
- Voor bewoners, onder wie mantelzorgontvangers, heeft de gemeente een aparte regeling voor het ontvangen van hun bezoek.
- Bedrijven kunnen geen gebruikmaken van de bezoekersregeling voor bewoners.
- De tijden die voor betaald parkeren gelden zijn als volgt:
 - Zaandam in en rond het centrum: van maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 23.00 uur, zondag van 12.00 tot 17.00 uur;
 - Zaandam eerste schil: van maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 23.00 uur;
 - Zaandam tweede schil: van maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 19.00 uur.
- De parkeerduur bij de automaat bedraagt maximaal twee uur. Dagtarieven gelden op de Behouden Haven en de Burcht.

De gemeente wil gastvrij zijn voor bezoekers. Dit doen we door lang parkeren aan te bieden in garages en op parkeerterreinen, en kort parkeren op plekken dicht bij de bestemming. Hiervoor zijn zes maatregelen opgenomen:

1. Vergroten van vindbaarheid van beschikbare parkeerruimte door het openbaar aanbieden van de gegevens over de bezettingsgraad van de garages en terreinen die aangesloten zijn op het Parkeer Route Informatie Systeem.
2. Parkeren door vergunninghouders op de Rozengracht in Zaandam is niet langer toegestaan.
3. De kans op een plek dicht bij het station neemt toe door op het Ebbehout in Zaandam ook 's avonds betaald parkeren in te voeren.
4. Betaald parkeren op de Zuiderkerkstraat en de Peperstraat in Zaandam wordt gehandhaafd. Op de Oostzijde in Zaandam wordt de parkeerregulering opgeheven. Op de Zuidijk wordt het betaald parkeren afgeschaft en komt in plaats daarvan een blauwe zone.
5. De huidige blauwe zone in Krommenie wordt uitgebreid.
6. Voor bezoek aan bewoners wordt een tarief per uur ingesteld in plaats van het huidige dagtarief.

Blauwe zones

Blauwe zones zijn een andere manier om een hoge parkeerdruk het hoofd te bieden. De toepasbaarheid is echter beperkt, aangezien er voor lang parkeerders – onder wie bewoners – binnen het gebied geen plek meer is. Daarnaast zijn de kosten van een blauwe zone hoog, met name als gevolg van handhaving. Daarom is de gemeente terughoudend met het uitbreiden van bestaande of het invoeren van nieuwe blauwe zones.

Krommenie.

De uitbreiding van de blauwe zone in Krommenie is in lijn met het bestaande beleid dat de gemeente investeert in het winkelklimaat op deze plek. I

Zuiddijk.

Met inachtneming van het verzoek van de ondernemers en de in de inspraak ontvangen zienswijzen wordt, in uitzondering op de bovenvermelde terughoudendheid, voor de Zuiddijk een blauwe zone voorgesteld. De gemeente wil in het kader van economische groeiagenda, de kwaliteit van de schil rondom het centrum versterken door een transformatie naar een mix van wonen, werken en creatieve plekken. Dat betekent ook dat een verbetering in de aansluiting van de Zuiddijk met het centrum wordt beoogd. De Zuiddijk neemt daarmee in betekenis toe en dat heeft effect op de parkeerdruk en dus is er noodzaak tot regulering. Anderzijds is de Zuiddijk qua woondichtheid en verkeersintensiteit nog zodanig ruimer van opzet dat een blauwe zone volstaat en betaald parkeren daar voorlopig niet noodzakelijk is. Invoering van een blauwe zone op de Zuiddijk waar de winkels liggen is afdoende om de parkeerdruk daar te reguleren en lang parkeren te voorkomen.

Een ander aandachtspunt is het ontvangen van bezoek door bewoners. De huidige bezoekers- en mantelzorgvergunningen, die een dag geldig zijn, worden vervangen door een aanbod per uur. Dit biedt meer flexibiliteit voor bezoekers en sluit daarmee beter aan op de behoeften.

Mantelzorgers krijgen daarnaast de mogelijkheid om een bewonersvergunning aan te schaffen voor het adres waar zij hun zorg verlenen. Per adres kunnen maximaal twee parkeervergunningen worden afgegeven. Voor andere vrijwilligers wordt geen generieke voorziening aangeboden. In uitzonderlijke gevallen is maatwerk mogelijk binnen de huidige regelgeving.

Efficiënter handhaven

De gemeente wil de handhaving van parkeren efficiënter uitvoeren en de kosten verlagen door middel van:

- het inzetten van een scanscooter;
- het doorvoeren van ticketloos parkeren.

Beide maatregelen wil de gemeente in uitvoering nemen. Hiervoor is geen beleidsuitspraak nodig. De gemeente onderzoekt tevens de mogelijkheid van muntloos parkeren, waarbij alleen met een pas of via belparkeren kan worden afgerekend. Deze maatregel kan een efficiëntievoordeel opleveren.

Kosten en baten

Wanneer de gemeente extra maatregelen invoert om de parkeerdruk en andere knelpunten terug te dringen, waaronder de door de raad aangedragen aandachtspunten, dan leidt dit vrijwel altijd tot een kostenstijging. Het uitgangspunt van het beleid is dat de kosten voor extra maatregelen gedekt worden vanuit het programma Parkeren in de begroting. Dit kan de gemeente bereiken door te sturen op kosten en/of inkomsten. In de begroting voor parkeren worden de kosten bepaald door:

- aanschaf, beheer en onderhoud van parkeerautomaten en controleapparatuur, inclusief software;
- loonkosten voor handhaving.

De inkomsten zijn afkomstig uit:

- betalingen voor parkeren, bij de automaat of via belparkeren;

- vergunningen;
- naheffingsaanslagen betaald parkeren.

Deze leveren een netto saldo, dat terugvloeit naar de algemene middelen.

2 Inleiding: Actualisatie integraal parkeerbeleid gewenst

In april 2014 stelde het college van burgemeester en wethouders twee documenten vast: “Evaluatie Parkeerbeleid; Onderzoek” en “Evaluatie Parkeerbeleid; Beleidskeuzes”. Beide documenten borduren voort op de ervaringen en inzichten, die de gemeente heeft opgedaan met de parkeernota's uit 2009 en 2013. Daarnaast wordt voortgeborduurd op de parkeervisie “Eenvoudiger en Duidelijker Parkeren” uit 2012.

De parkeernota's uit 2009 en 2013 hebben betrekking op de eisen die gesteld worden aan parkeren bij bouwplannen. De parkeervisie uit 2012 geeft richting aan de vraagkant door middel van parkeerregulering.

Zaanstad heeft voor de komende jaren een stevige ontwikkelambitie neergelegd, met meer woningen en meer werkgelegenheid. Het parkeerbeleid heeft als opdracht om daar een bijdrage aan te leveren.

De evaluatie van het parkeerbeleid toont dat de bestaande aanpak niet in alle gevallen ondersteunend is aan de brede ambities van de gemeente; gebiedsontwikkeling en de binnenstedelijke verdichting stagneren soms vanwege de opgelegde parkeereis. De gemeente wil externe partijen, waar mogelijk, ruimte geven om initiatiefrijk en ondernemend te zijn. Om dit te bereiken willen we de regels en procedures vereenvoudigen en waar mogelijk verminderen en met gezond verstand toepassen.

Uit de evaluatie blijkt dat de huidige parkeerregulering over het algemeen voldoet.

Met het geactualiseerde parkeerbeleid wil Zaanstad:

- meer ruimte geven aan ontwikkelingen;
- meer mogelijkheden bieden voor maatwerk bij ontwikkelingen;
- parkeerregulering inzetten voor het verdelen van schaarse ruimte of om ontwikkelingen mogelijk te maken.

Parkeerbeleid gaat ook over het in goede banen leiden van de huidige parkeerdruk en over effectieve maatregelen voor gesignaleerde knelpunten. De raad heeft hier via diverse moties aandacht voor gevraagd.

2.1 Leeswijzer

Het is belangrijk om de context te bepalen van waaruit het beleid wordt gemaakt. Hoofdstuk 3 gaat in op de constatering uit de evaluatie en op trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op het huidige en toekomstige parkeergedrag.

Hoofdstuk 4 formuleert de doelstellingen en uitgangspunten voor het parkeerbeleid. De vertaling daarvan richting de verschillende deelgebieden in de stad komt eveneens aan bod. Hoe het parkeerbeleid bijdraagt aan de planontwikkeling en de match van vraag en aanbod van parkeergelegenheid is beschreven in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 6 heeft betrekking op het beheersen van de parkeerdruk en de knelpunten. Welke overwegingen hebben geleid tot het pakket aan maatregelen. Een belangrijk middel voor het beheersen van de parkeerdruk is de parkeerregulering door middel van betaald parkeren en blauwe zones. Dit wordt in hoofdstuk 7 verder uitgediept.

De financiële consequenties van de beleidsmaatregelen komen in hoofdstuk 8 aan de orde.

2.1.1 Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 als toetsingsdocument

De voorliggende Beleidsnota Ruimte voor parkeren is uitgewerkt in de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016. Deze uitvoeringsnota beschrijft in detail hoe de gemeente bouwplannen toetst op het parkeren van auto's en fietsen, Kiss & Ride en laden en lossen. De Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 is het document waarnaar verwezen wordt in de bouwverordening en in bestemmingsplannen en omgevingsplannen; daarmee vormt deze nota een juridische toets.

3 Evaluatie en trends

Evaluatie van het parkeren in de gemeente Zaanstad levert veel waardevolle input op, die we gebruiken voor het vormgeven van geactualiseerd beleid. Naast terugblikken moeten we ook vooruitkijken. Dat doen we aan de hand van een aantal maatschappelijke en technische trends.

3.1 Constateringen uit de evaluatie

Gebiedsontwikkeling en de binnenstedelijke verdichting lopen vast

De evaluatie maakt duidelijk dat de Parkeernota 2009 is geschreven in een duidelijk ander tijdsgewricht. In 2008/2009 waren de bouwplannen groter en de aanvragen frequenter. Dat is in de afgelopen jaren veranderd als gevolg van de crisis. Inmiddels zien we dat bouwactiviteiten weer beginnen aan te trekken.

De evaluatie leidt tot de volgende bevindingen:

- De bestaande parkeernormen zijn niet overal passend.
- Efficiënt ruimtegebruik is nauwelijks gerealiseerd door gebouwd parkeren, maar meer door afkoop, de invoering van betaald parkeren, herinrichting van de openbare ruimte en toetsing op basis van de Parkeernota 2013.
- Afkoop van parkeerplaatsen via het Parkeerfonds maakt weliswaar bouwplannen mogelijk en zorgt voor efficiënt ruimtegebruik, maar heeft beperkt draagvlak.
- De criteria voor uitbreiding van betaald parkeren zijn streng.
- De parkeertoetsing volgens de Parkeernota is juridisch hard en biedt weinig flexibiliteit. Zekerheid vertaalt zich in starheid.

Parkeerregulering voldoet in hoofdlijnen

De parkeerregulering is met ingang van 2013 ingrijpend gewijzigd. Dit heeft geleid tot een eenvoudiger en duidelijker parkeerregulering, dat over het algemeen voldoet. De basis van de huidige parkeerregulering kan behouden blijven, maar op onderdelen is verbetering mogelijk/nodig.

3.2 Trends beïnvloeden het parkeergedrag

Het verplaatsingsgedrag en de mobiliteit van mensen verandert, en daarmee ook de vraag naar parkeren. Deze veranderingen zijn deels het gevolg van de economische crisis, maar komen ook voort uit autonome trends en ontwikkelingen. We zien een trek naar de stad, een toename van het thuis- en flexwerken, verminderd autobezit onder jongeren, meer ouderen op de weg, meer autodelen, meer internetwinkelen en nieuwe technieken.

Trek naar de stad

Bedrijven en mensen vestigen zich steeds meer in steden. Cijfers laten zien dat de bevolkingsgroei in Nederland zich vooral concentreert in de metropoolregio. De moderne stedeling heeft behoefte aan goede, passende woningen in een aantrekkelijke leefomgeving. Bij een prettige leefomgeving hoort ook: minder 'blik' op straat.

Meer verstedelijking betekent een toenemende druk op de beschikbare openbare ruimte, onder andere voor parkeren. Tegelijk vraagt verstedelijking om kwaliteit, bijvoorbeeld om het reeds genoemde minder 'blik' op straat. De auto voor de deur parkeren wordt steeds minder gewoon, ook in Zaanstad. Creatieve oplossingen zijn nodig en langere loopafstanden zijn onontkoombaar.

Veranderingen in autobezit

Het totaal aantal personenauto's, bromfietsen en motorfietsen in Nederland is in de afgelopen jaren steeds minder snel gegroeid en in 2014 zelfs stabiel gebleven. In 2014 waren in Zaanstad 58.369 auto's geregistreerd; een aantal van 388 per 1000 inwoners. Hiermee zit Zaanstad iets onder het landelijk gemiddelde van sterk stedelijke gemeenten.

Jongeren bezitten steeds minder vaak een auto. Dit kan bijvoorbeeld vertaald worden in een grotere bandbreedte in de parkeernormering voor jongerenhuisvesting.

Ouderen blijven langer mobiel en beschikken vaker dan vroeger over een eigen auto. Meer ouderen in het verkeer kan gevolgen hebben voor de acceptatie en toepassing van nieuwe (digitale) technieken. De toename van fysieke beperkingen bij deze doelgroep stelt specifieke eisen aan de parkeervoorzieningen. Denk bijvoorbeeld aan de loopafstand naar de bestemming en ruimere parkeervakken die goed toegankelijk zijn. Er is daarom een hogere parkeernorm nodig voor woningen die specifiek op ouderen zijn gericht. De vergrijzing en het langer zelfstandig wonen van ouderen vraagt bovendien om een grotere inzet van mantelzorgers.

Autodelen is een groeimarkt

Aanbieders van deelauto's zien de belangstelling voor hun product toenemen. Deze ontwikkelingen leiden op korte termijn tot een verhoogde druk op openbare parkeerplaatsen. Op langere termijn leidt dit echter tot meer gedeeld autogebruik en minder auto's. Voorzieningen voor autodelen kunnen aanleiding zijn om maatwerk toe te passen bij de beoordeling van bouwplannen.

Online winkelen is populair

Online winkelen is zeer populair. De omzet van internetwinkelen groeit nog steeds, al is deze omzet in absolute termen nog altijd een fractie van de totale consumptie. We zien op dit moment geen reden om op basis van de huidige ontwikkelingen de toetsing van bouwontwikkelingen aan te passen.

Elektrisch vervoer beïnvloedt het parkeergedrag

De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen de komende jaren zal stijgen. Zaanstad heeft 27 plaatsen¹ voor het opladen van elektrische auto's. Er komen meer aanvragen voor oplaadpalen dan de gemeente kan honoreren; de budgetten voor duurzaamheid zijn beperkt.

Elektrische auto's parkeren gratis wanneer ze opladen. De parkeerplaatsen zijn op dat moment niet beschikbaar voor andere voertuigen. In Zaanstad zijn er slechts incidentele signalen dat de plaatsen gebruikt worden door niet-elektrische voertuigen, of dat deze plaatsen anderszins onnodig bezet worden gehouden. Hierop is nu geen ingrijpen nodig.

Plaatsen met oplaadpalen zijn niet beschikbaar voor niet-elektrische auto's en daarom nadelig voor een flexibel gebruik van de openbare ruimte. Het aantal plaatsen is echter beperkt en zal ook de komende jaren relatief beperkt blijven. Het is daarom niet nodig om aanvullende maatregelen te nemen om de bereikbaarheid voor niet elektrische voertuigen te garanderen.

Ook de elektrische fiets is in opmars. Bezitters hiervan fietsen frequenter, leggen langere afstanden af en pakken vaker de fiets in plaats van de auto. Voorzieningen die het gebruik van de elektrische fiets stimuleren, kunnen daarmee de vraag naar autoparkeerplaatsen in Zaanstad doen verminderen. We verwachten vooral meer gebruik van de elektrische fiets als vervanging van de auto of openbaar vervoer in en naar Zaandam. Voor de dorpen wordt hier minder van verwacht.

Voorzieningen voor (elektrische) fietsen, zoals stallingen en oplaadpunten, kunnen reden zijn om maatwerk toe te passen bij de beoordeling van bouwplannen.

¹ www.oplaadpalen.nl 24-2-2014

Parkeer Route Informatie Systeem

Goede informatie over beschikbare parkeervoorzieningen voorkomt zoekverkeer. De bezoeker voelt zich bovendien meer welkom en kan zijn loopafstand minimaliseren.

Lange tijd was informatie over parkeervoorzieningen voornamelijk statisch. Het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) geeft een dynamische aanvulling op deze informatievoorziening. Nieuwe technieken maken het verzamelen en delen van informatie eenvoudiger. Hiermee komt het PRIS in de toekomst 'in car' beschikbaar, via een app of navigatiesysteem.

De 'in car' techniek maakt het mogelijk om de aanwezige parkeergelegenheid beter te benutten en gericht aan te bieden dan via PRIS, omdat de informatie gekoppeld kan worden aan de eindbestemming van de bezoeker. Door betere benutting zijn extra parkeerplaatsen niet altijd nodig of kan de aanleg ervan uitgesteld worden.

4 Doelstellingen en uitgangspunten dragen bij aan ontwikkeling van de stad

4.1 Doelstellingen van het parkeerbeleid

De nieuwe regels in de Beleidsnota Ruimte voor Parkeren moeten bijdragen aan een verdere ontwikkeling van de stad. Geven we meer ruimte om initiatiefrijk en ondernemend te zijn, door vereenvoudiging of vermindering van regels en procedures, dan worden meer ontwikkelingen mogelijk. Zo levert het parkeerbeleid een bijdrage aan een aantrekkelijke, bereikbare en gastvrije stad.

4.1.1 Stedelijke ontwikkeling faciliteren

Binnen het parkeerbeleid kijken we wat de stad nodig heeft. Hier geven we invulling aan door deelgebieden te onderscheiden, met verschillende aandachtspunten.

1. Centrum van Zaanadam:
 - a. bezoekers zijn van vitaal belang voor het functioneren van het centrum;
 - b. verdichting van centrumfuncties en woningbouw leidt tot een grotere vraag naar parkeerplaatsen;
 - c. de belangen van bewoners worden niet uit het oog verloren.
2. Overige centra hoofdwinkelgebied:
 - a. bezoekers zijn van vitaal belang zijn voor het functioneren van deze centra;
 - b. de belangen van bewoners worden niet uit het oog verloren.
3. Werkgebieden van Zaanstad:

Hier wordt ingezet op vrijheid voor de bedrijven die zich daar vestigen of uitbreiden.
4. Bestaande woonwijken:

De bewoners zijn de voornaamste belanghebbenden, maar bij verouderde bebouwing is er ruimte voor vervanging.
5. OV-knooppunten en andere ontwikkelingsgebieden (bijvoorbeeld Hemmes, HoogTij en het VVZ-terrein):

Hier wordt ingezet op verdichting en het rendabel maken van de ontwikkeling.

4.1.2 Gastvrijheid behouden en versterken

Het parkeerbeleid draagt bij aan stedelijke ontwikkeling door middel van:

- Goede bereikbaarheid
 - Gericht op beschikbaarheid en het kunnen vinden van een parkeerplaats, afgestemd op de bezoekslocatie en doelgroep.
 - Parkeerregulering om schaarse ruimte goed te benutten, en daar waar nodig beschikbaarheid te garanderen.
- Aantrekkelijke en leefbare stad
 - Voldoende parkeerplaatsen op gebiedsniveau, maar niet te veel. Eventueel parkeerplaatsen opheffen om de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken.
 - Parkeerplaats niet per se voor de deur, maar wel binnen redelijke afstand; afgestemd op de bezoekslocatie en doelgroep.
 - Effectief benutten van bestaande parkeervoorzieningen, zowel publiek als privaat.

We richten ons op een eenvoudige, duidelijke en gastvrije parkeerregulering door:

- één soort parkeerregulering (geen onderscheid naar vergunninghouders en betaald parkeren);
- een eenduidig tarievensysteem voor vergunningen en automaten/straatparkeren;
- stimuleren van belparkeren;
- lang(er) parkeren in garages/op parkeerterreinen makkelijker en aantrekkelijker maken/houden voor bezoekers en andere functies in het centrum;
- parkeermogelijkheden dichtbij voor 'kort' bezoek;
- specifieke voorzieningen voor mantelzorgers en bezoekers van bewoners.

5 Parkeeraanbod dat aansluit bij de vraag

Het doel is om vraag en aanbod van parkeren goed op elkaar af te stemmen. Op die manier kunnen we parkeerproblemen van auto's en fietsen zoveel mogelijk voorkomen. Een goede inschatting van de toekomstige vraag is hierbij noodzakelijk. Veel factoren spelen daarbij een rol. Denk bijvoorbeeld aan aanbod van openbaar vervoer, doelgroep, functie van het bouwwerk en de eerder genoemde trends (zie hoofdstuk 3). Ook de huidige beschikbaarheid en toegankelijkheid van parkeervoorzieningen (privaat of openbaar), tarief, comfort en loopafstand spelen een rol.

Parkeervoorzieningen zijn kostbaar; enerzijds door aanlegkosten, anderzijds door gebruik van schaarse ruimte. Voorzien in voldoende parkeerplaatsen is daarom vaak een uitdaging bij het realiseren van projecten.

5.1 Flexibiliteit is gewenst voor het bepalen van de parkeervraag

Het is niet op voorhand mogelijk om alle factoren die de parkeervraag beïnvloeden te overzien en vast te leggen. Parkeereisen blijven echter nodig om duidelijkheid en juridische zekerheid te bieden bij ontwikkelingen. Daarbinnen zoeken we naar een flexibele manier om te kunnen omgaan met het bepalen van de parkeervraag.

Flexibiliteit willen we bereiken door:

- de parkeernorm voortaan als richtlijn te hanteren;
- toepassing van het principe 'oud voor nieuw' te verruimen;
- vrijstelling te bieden van de parkeereis, in gebieden waar geen parkeervergunningen worden verstrekt.

5.1.1 De parkeernorm als richtlijn

Om een juridisch zekere basis te bieden, kent de gemeente een methode voor het berekenen van de parkeervraag. Deze methode leidt tot een afdoende inschatting van de benodigde parkeervoorzieningen voor auto en fiets. Er kunnen echter redenen zijn om te kiezen voor een andere methode, mits goed gemotiveerd. In die gevallen wordt de parkeernorm toegepast als een richtlijn.

De gemeentelijke parkeernormen en berekeningsmethode zijn uitgewerkt in de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016. Deze uitvoeringsnota is gebaseerd op de meest recente, landelijke kencijfers van het CROW². De kencijfers zijn vertaald naar Zaanse normen. Deze zijn gebiedsafhankelijk; locatiespecifieke kenmerken vertalen zich immers in autogebruik. Denk bijvoorbeeld aan factoren als de aanwezigheid van een station en de nabijheid van functies.

Bij de gebiedsindeling (zie paragraaf 4.1) is rekening gehouden met de toekomstige situatie, waarin het Hembrugterrein en de knooppuntlocaties zich ontwikkelen tot stedelijke omgevingen met hoge dichtheid.

Wil een ontwikkelaar meer flexibiliteit – en dus afwijken van de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016, dan dient hij zelf te onderbouwen hoe een goede leefomgeving of ruimtelijke ordening gewaarborgd kunnen worden. Aspecten die daarbij een rol kunnen spelen zijn:

- bedrijfsvervoerplan;
- specifieke kenmerken van de doelgroep;
- faciliteren extra fietsgebruik (Zaandam-Centrum);
- toepassen van het principe 'oud voor nieuw';
- het afzien van parkeervergunningen op een adres.

² "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie; Publicatie 317" CROW, Ede 2012.

"Leidraad fietsparkeren; Publicatie 291" CROW, Ede 2010.

5.1.2 Oud voor nieuw

Het toepassen van het principe 'oud voor nieuw' wil zeggen dat de opgave om parkeerruimte te realiseren alleen wordt bepaald op basis van de toename van de parkeervraag. Oud voor nieuw is dus alleen van toepassing als er al bestaande vraag was, dus bij functiewijziging of vervangende nieuwbouw.

Het principe van oud voor nieuw houdt ook in dat bestaande parkeerplaatsen die komen te vervallen worden gecompenseerd.

Dit principe dient zorgvuldig te worden toegepast en mag niet leiden tot overlast in de buurt.

Toepassen van oud voor nieuw wordt altijd toegestaan:

- indien de toename van de parkeerdruk kleiner of gelijk is aan drie parkeerplaatsen;
- bij verbouwing en/of functiewijziging;
- bij een toename van de parkeerdruk van meer dan drie parkeerplaatsen, wanneer de aanvrager aannemelijk maakt – bijvoorbeeld met een parkeertelling – dat de parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de buurt.

5.1.3 Geen parkeerplaats is geen parkeervergunning

In Zaandam worden parkeervergunningen afgegeven voor bewoners en bedrijven. Het aantal uit te geven vergunningen moet in de pas lopen met het aantal parkeerplaatsen. Een initiatiefnemer kan aanspraak maken op een vrijstelling van de parkeereis, wanneer het betreffende adres wordt uitgesloten van het mogen aanvragen van parkeervergunningen. Deze vrijstelling is alleen mogelijk in een gebied met betaald parkeren. Een voorziening voor bezoekersparkeren kan in dat geval overigens nog steeds nodig zijn.

Overwegingen: De stad is gebaat bij flexibiliteit in het bepalen van de parkeervraag

Ontwikkelaars geven in een aantal gevallen aan te bouwen voor een doelgroep die geen of een laag autobezit heeft. Denk aan studenten of binnenstadsbewoners die veel met het openbaar vervoer reizen en daarom speciaal voor deze locatie kiezen. Parkeervoorzieningen die met de ontwikkeling gerealiseerd worden, blijven in dergelijke gevallen dikwijls leegstaan. Het plan wordt daardoor onnodig duur. De gemeente voorkomt dat de buurt overlast ervaart door de bewoners/gebruikers van de ontwikkeling uit te sluiten van een parkeervergunning. Wanneer de persoonlijke situatie van de bewoner verandert, is het een eigen verantwoordelijkheid om op te lossen.

Het opleggen van parkeernormen biedt zowel de ontwikkelaar als de omgeving zekerheid. Het leidt echter ook tot starre regelgeving, die geen oog heeft voor de specifieke situatie. Door een parkeernorm aan te bieden als richtlijn wordt aan de ontwikkelaar juridische zekerheid geboden.

5.2 Parkeeraanbod hoort bij een bouwplan

Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager om zelf te voorzien in voldoende parkeerplaatsen en stallingsmogelijkheden. De gemeente geeft de voorkeur aan openbare parkeervoorzieningen, aangezien deze efficiënt kunnen worden gebruikt.

Voor het realiseren van parkeervoorzieningen zijn verschillende mogelijkheden:

- parkeren op eigen terrein;
- parkeren op het terrein van derden;
- parkeren op de openbare straat;
- parkeren binnen een stedenbouwkundig plan.

Voor een kleine parkeereis wordt vrijstelling verleend.

Parkeren op eigen terrein

Parkeervoorzieningen zijn er in vele soorten en maten. Bestaande voorzieningen worden echter niet altijd optimaal gebruikt. Zo doen garages vaak dienst als berging, in plaats van voor het stallen van de auto. In de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 wordt hiermee rekening gehouden.

Bij voorzieningen op eigen terrein vraagt het ontvangen van bezoek speciale aandacht. Een slagboom maakt een voorziening soms onbereikbaar voor potentiële gebruikers.

Een ontwikkelaar kan in overleg en met toestemming van de gemeente openbare parkeerplaatsen realiseren op de openbare weg. Die worden dan meegeteld als ware het parkeren op eigen terrein. De gemeente kan altijd weigeren mee te werken aan parkeren op de openbare weg.

Parkeren op het terrein van derden

Om aan de parkeereis te kunnen voldoen biedt de Parkeernota 2013 de mogelijkheid om gebruik te maken van het terrein van derden. Hier wordt slechts mondjesmaat gebruik van gemaakt. De hoge eisen vanuit de gemeente vormen hierbij een struikelblok.

Omdat de gemeente efficiënt gebruik van parkeerplaatsen wil stimuleren, stelt de gemeente in het vervolg minder zware eisen. Dat kan doordat het aanbod van voldoende parkeerplaatsen een blijvende verantwoordelijkheid van de eigenaar wordt.

Het college heeft de bevoegdheid om al dan niet akkoord te gaan met het gebruik van terrein van derden. Daarbij wordt rekening gehouden met loopafstanden die voor de doelgroep acceptabel zijn, tot een maximum van 350 meter.

Parkeren op de openbare straat

Voor bezoekersparkeren zijn in Zaanstad diverse voorzieningen. Kan de aanvrager aantonen dat er voldoende vrije plaatsen beschikbaar zijn op het moment dat de ontwikkeling deze nodig heeft, dan is aanleg van extra parkeerplaatsen niet nodig.

Het gebruik van Parkeren Op Openbare Straat (POOS) maakt deel uit van de onderbouwing die de aanvrager aanlevert.

Voorkomen moet worden dat gebruik van de openbare ruimte tot overlast leidt. De openbare ruimte mag daarom gebruikt worden tot een maximum van 80% van de beschikbare ruimte.

Wanneer voor POOS aanpassingen in de openbare ruimte nodig zijn, dan draagt de aanvrager de kosten. De gemeente bepaalt de normen.

Blauwe zones stimuleren kort parkeren ten behoeve van de bezoekers. Bewoners hebben in deze gebieden geen plek. De aanwezigheid van vrije plaatsen in een blauwe zone is geen argument om af te zien van een parkeereis voor bewoners.

Parkeren binnen een stedenbouwkundig plan

Niet ieder bouwplan hoeft apart aan te tonen in voldoende parkeerplaatsen te voorzien.

Wanneer het bouwplan deel uitmaakt van een breder stedenbouwkundig ontwerp³ waarin zowel de bebouwing als het parkeren in voldoende mate is opgenomen, dan is dit afdoende. Het stedenbouwkundig plan wordt dan als geheel getoetst.

Vrijstelling bij een kleine parkeerbehoefte

Bouwplannen waarbij de parkeerbehoefte gelijk is aan of minder dan twee parkeerplaatsen, hoeven geen parkeerplaatsen te realiseren of af te kopen.

³ Een plan of ontwerp, vastgesteld door de gemeente, voor een gebied, wijk of buurt dat in bebouwing een samenhangend geheel vormt.

Overwegingen: Parkeeraanbod hoort bij een bouwplan

Terrein van derden

De ervaring leert dat veel particuliere parkeerterreinen slechts een deel van de tijd gebruikt worden. Studies in o.a. Eindhoven tonen aan dat bij afstemming tussen meerdere eigenaren een reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen mogelijk is van ten minste 10%. Dit komt omdat niet alle voorzieningen hun parkeerpiek op hetzelfde moment hebben.

Sinds de Parkeernota 2013 bestaat de mogelijkheid om parkeerplaatsen op de openbare weg te beschouwen als eigen terrein, wanneer deze samen met het bouwplan worden gerealiseerd. Ook bestaat sinds deze nota de mogelijkheid van het stedenbouwkundige plan, waarbij parkeren en bebouwing in een groter gebied op elkaar worden afgestemd.

In november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 vastgesteld. Deze regelt dat gemeenten de stedenbouwkundige bepalingen, waaronder de parkeernormen, uit hun bouwverordening moeten opnemen in bestemmingsplannen en beheerverordeningen. Vóór 1 juli 2018 moeten alle bestemmingsplannen hierin voorzien. Hierdoor wordt de parkeertoets niet alleen uitgevoerd op het moment dat een bouwvergunning wordt aangevraagd, maar ook daarna. Daardoor is het mogelijk om minder strikte eisen te stellen aan het gebruik van terrein van derden. In de nieuwe bestemmingsplannen (van na november 2015) valt het niet hebben van voldoende parkeerplaatsen onder strijdig gebruik. Hiermee kan achteraf nog ingegrepen worden, zodat het niet nodig is om dit vooraf dicht te timmeren. De eigenaar heeft hiermee een langdurige verplichting om in voldoende parkeerruimte te voorzien. Indien het terrein bij derden niet meer beschikbaar is, kan de gemeente alsnog de afkoopregeling opleggen aan de eigenaar van dat moment.

In de Parkeernota 2009 is de maximum loopafstand naar de parkeervoorziening bepaald op 250 meter. Voor sommige doelgroepen is dit een strenge eis. Lang parkeerders zoals werknemers kan wel gevraagd worden om verder weg te parkeren.

Vrijstelling bij een kleine parkeereis.

Voor bouwplannen met een parkeereis kleiner of gelijk aan twee parkeerplaatsen biedt de Parkeernota 2013 de mogelijkheid tot afkoop, deze wordt nu omgezet in een vrijstelling. Hiervoor geldt een aangepast tarief. Deze afkoop leidt over het algemeen niet tot stagnatie van de bouw, maar maakt het plan wel duurder voor de aanvrager, terwijl de parkeerdruk nauwelijks verandert. Het afkoopbedrag is te laag om gericht actie op te ondernemen. De parkeerplaatsen worden bij een eventuele herinrichting gerealiseerd.

Met de voorgestelde vrijstelling bij een kleine parkeereis wordt bewust voorbijgegaan aan het feit dat veel kleine bouwplannen ook de parkeerdruk kunnen veroorzaken van één groot plan. Deze overweging heeft in de Parkeernota 2009 ten grondslag gelegen aan het besluit om wel een afkoopbedrag te vragen.

5.3 Afkoop biedt kansen

Afkoop is een afwijking van de parkeereis die het college verleent. Aanvragers kunnen hier gebruik van maken wanneer ze wel parkeerplaatsen nodig hebben, maar deze zelf niet kunnen of willen aanleggen. Een dergelijke afwijking is altijd gekoppeld aan een financiële verplichting. De gemeente verstrekt de ontheffing uitsluitend als er zicht is op het daadwerkelijk realiseren van de parkeerplaats op de openbare weg en binnen een termijn van tien jaar, binnen een straal van 1.000 meter van de betreffende ontwikkeling.

De afgelopen jaren heeft de afkoopregeling een aantal plannen mogelijk gemaakt. De gemeente handhaaft de mogelijkheid tot afkoop, maar past de regeling aan op de onderdelen die op weerstand stuiten. Door de toepassing van POOS wordt afkoop echt een laatste redmiddel.

Het college kan afkoop weigeren, wanneer de parkeerdruk in de omgeving of de grootte van het aantal af te kopen parkeerplaatsen aanleiding geeft om te verwachten dat op korte termijn parkeerproblemen ontstaan die de gemeente niet kan voorkomen.

5.3.1 Parkeerbonds wordt bereikbaarheidsfonds

De bedragen waarmee aanvragers en ontwikkelaars de parkeereis afkopen, worden gestort in een speciaal daarvoor bestemd fonds. De gemeente kent twee fondsen: het parkeerbonds en het bereikbaarheidsfonds. Jaarlijks wordt er verslag gedaan in het Meerjaren Perspectief van het parkeer- en bereikbaarheidsfonds.

Vanuit het parkeerbonds kunnen alleen parkeerplaatsen worden bekostigd. De bedragen uit het bereikbaarheidsfonds worden besteed aan parkeerplaatsen of andere voorzieningen om de bereikbaarheid op peil te houden. Daarbij valt te denken aan het voor openbaar gebruik beschikbaar maken van bestaande afgesloten terreinen, het realiseren van fietsenstallingen of het geschikt maken van terreinen voor Kiss & Ride.

Alle afkoopbedragen die na het vaststellen van deze Beleidsnota Ruimte voor parkeren worden gestort, komen voortaan in één integraal bereikbaarheidsfonds.

De nieuwe bedragen zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Zone (Zie voor zone- indeling bijlage II)	Bijdrage per parkeerplaats	Basis
Zone A	€ 16.500,- ⁴	Uitgaande van een mix van 45% gebouwde ondergrondse voorzieningen, 40% gebouwde bovengrondse voorzieningen en 15% beschikbaar maken van private parkeervoorzieningen
Zone B	€ 12.000,- ⁵	Uitgaande van een mix van 10% gebouwde ondergrondse voorzieningen, 50% gebouwde bovengrondse voorzieningen en 40% beschikbaar maken van private parkeervoorzieningen of maaiveld parkeerterrein
Zone C	€ 4.000,- ⁵	Mix van parkeerplaatsen op terreinen en langs straten

⁴ Prijspeil 2016. Tarief wordt jaarlijks aangepast met het Prijsindexcijfer van de productie van gebouwen, totaal nieuwbouw (bron: CBS Statline).

Overwegingen: Afkoop biedt kansen

Afkoop zoals geregeld in de Parkeernota 2013 stuitte op weerstand. De bezwaren:

- weinig inzichtelijk of en hoe de bedragen worden besteed;
- afkoopbedragen zijn vooraf lastig in te schatten voor de aanvrager;
- afkoopbedragen worden als hoog ervaren.

De parkeeropgave wordt steeds ingewikkelder. In binnenstedelijke gebieden wordt het aanbieden van extra parkeerplaatsen steeds moeilijker. Om de stad verder te kunnen ontwikkelen moet meer ingezet worden op bereikbaarheid. Eén integraal bereikbaarheidsfonds sluit beter aan bij deze opgave.

Bedragen die in het verleden aan het parkeerfonds zijn betaald, blijven gereserveerd voor uitsluitend parkeerplaatsen.

De bedragen voor het afkopen kunnen omlaag, als gevolg van de verschuiving van aanleg van parkeerplaatsen naar bereikbaarheid 'in de breedte'

De berekenwijze uit de Parkeernota 2013 waarbij ook de parkeerdruk in de omgeving werd betrokken is niet meer nodig, omdat de aanvrager/ontwikkelaar bij een lage parkeerdruk in de buurt gebruik kan maken van de openbare ruimte (POOS).

5.4 Parkeren op afstand voorkomt druk op de leefbaarheid

In Zaandam is een groot deel van de parkeervoorzieningen georganiseerd direct in of om het centrum en bij de overloopterreinen op loopafstand van het centrum. Er is voldoende capaciteit.

Bezoekers komen veelal uit de directe omgeving van Zaandam. Wanneer zij niet in het centrum willen parkeren, kiezen zij vóór vertrek al voor alternatief vervoer.

Deze feiten samen maakt dat er voor het centrum van Zaandam geen behoefte is aan voorzieningen voor parkeren op afstand. Wanneer deze behoefte toch ontstaat, zal eerst gekeken worden naar mogelijkheden op loopafstand van het centrum.

Er zijn drie situaties waarin parkeren op afstand nader bekeken kan/moet worden:

- voor treinreizigers;
- bij evenementen;
- bij de Zaanse Schans.

Treinreizigers

Treinreizigers maken wat betreft hun vervoer veelal gebruik van de fiets, of ze komen lopend. In absolute zin is het aantal auto's dat bij stations parkeert toch nog aanzienlijk.

Bij station Zaandam wordt het parkeren voor treinreizigers geëxploiteerd door Q-Park, in opdracht van de NS. Bij alle overige stations in de gemeente is gratis parkeren.

Deze voorzieningen voorkomen echter niet dat er parkeerdruk ontstaat in de omgeving. Uit de omgeving van de stations van zowel Zaandam als Koog Zaandijk als Wormerveer komen klachten. Waar in Wormerveer het P&R-terrein vol staat, lijkt bij beide andere stations de locatie en/of de kosten belangrijker te zijn. Parkeerders bij station Zaandam wijken uit naar de gebieden zonder betaald parkeren. Bij Koog Zaandijk ligt het parkeerterrein aan de andere kant van de Provincialeweg dan de buurt waar de klachten vandaan komen. De gemeente wil de leefbaarheid in de omliggende buurten van een station op peil houden. Parkeren op afstand biedt daarvoor kansen.

Evenementen

De Dam tot Damloop is het belangrijkste jaarlijkse evenement in de gemeente. Sail brengt eenmaal per vijf jaar een groot aantal bezoekers naar de stad. Bij deze en bij kleinere evenementen speelt parkeren vaak een rol.

Het is de verantwoordelijkheid van de organisatie om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen. Soms kunnen deze parkeerplaatsen op korte afstand gevonden worden, maar in een aantal gevallen kan parkeren op afstand een oplossing bieden. In de vergunningverlening is hier aandacht voor. We zien voor evenementen geen algemene opgave ten aanzien van parkeren.

Zaanse Schans

De Zaanse Schans verheugt zich al enkele jaren in meer bezoekers. Het parkeren bij de schans is lang niet altijd afdoende. Tijdens piekmomenten wordt het parkeerterrein van de naastgelegen school gebruikt als overloopterrein.

Wat betreft de Zaanse Schans kiest de gemeente voor een actieve rol in het voorkomen van overlast in de omgeving. Zo worden in overleg met derden, extra parkeerplaatsen aangelegd. Hierbij gaat het om 40 plaatsen voor personenauto's en 20 voor bussen. Zowel de P+R bij de A7 als de Kalverhoek liggen op korte afstand van de Zaanse Schans. Gezamenlijk wordt gezocht naar afdoende oplossingen om de te verwachten groei en ontwikkeling van de Zaanse Schans goed te faciliteren.

5.5 De gemeente ondersteunt actief de markt

De gemeentelijke organisatie krijgt met deze beleidsnota tot taak om partijen en parkeerbehoeftes bij elkaar te brengen. Op deze wijze draagt de gemeente er zorg voor dat de markt van het parkeren beter functioneert.

Voor veel bedrijven is het parkeren een afgeleide van het bedrijfsproces. Het heeft daarom bij hen niet de aandacht en focus om een optimaal gebruik te stimuleren. De gemeente neemt een stimulerende rol op zich om efficiënter gebruik te bevorderen.

Het betreft de uitvoering van de volgende taken:

- ontwikkelingen mogelijk maken door de ontwikkelaar actief te ondersteunen in het zoeken naar parkeerplaatsen bij derden;
- parkeerdruk verlichten door het openbaar aan te (laten) bieden van private parkeervoorzieningen.

Het parkeer- en bereikbaarheidsfonds vormt het werkkapitaal.

Er is ruimte voor het voeren van onderhandelingen met de eigenaar van de parkeerplaatsen over de verdeling van baten en lasten en over de mogelijke invulling van het parkeerregime. Daarbij wordt rekenschap gehouden met het gemeentelijk beleid en de wensen/eisen van de primaire gebruikers. Besluitvorming gaat via de reguliere mandateringsregelingen.

Deze inzet vraagt een actieve houding van de gemeente in de vorm van:

- flexibiliteit en maatwerk leveren in regelgeving en financiële afspraken;
- inzetten van het bereikbaarheidsfonds;
- inzetten van ambtelijke capaciteit.

Overwegingen: De gemeente ondersteunt actief de markt

De gemeente streeft binnen het parkeerbeleid al sinds 2009 naar efficiënt gebruik van de ruimte.

Recent heeft de gemeente twee ervaringen opgedaan met het toegankelijk houden van terreinen voor openbaar gebruik. De oorspronkelijke gebruikers van deze terreinen stellen eisen aan de beschikbaarheid van de terreinen voor zichzelf en hun bezoek, maar ook aan de verdeling van kosten en inkomsten.

Zo wordt een terrein geëxploiteerd door een externe partij in opdracht van de gemeente, waarbij de gemeente handelt als private eigenaar. Een ander terrein zal in de toekomst door de gemeente geëxploiteerd worden in opdracht van de eigenaar. Beide terreinen kennen een afwijkend parkeerregime ten opzichte van het omliggende gebied. Aan de eigenaar van het terrein worden meer dan twee vergunningen verstrekt, of wordt het eerste uur gratis aangeboden.

Niet iedere eigenaar is geneigd om zijn terrein aan te bieden aan anderen.

Overtuigingskracht, maar ook juridische en financiële afspraken over onder andere kosten- en risicoverdelingen en feitelijke ontzorging zijn noodzakelijk.

De gemeente Zaanstad is niet de enige aanbieder van betaald parkeren. Denk aan de Dirk van den Broek, het Verkadeterrein of het terrein aan het begin van de Westzijde. Gebruikers zijn daarom al bekend met enige mate van verschillende parkeerregimes.

We verwachten dat ongeveer 150 tot 200 uur ambtelijke inzet per jaar besteed zal worden aan deze maatwerkbenadering. Voor de duidelijkheid worden deze kosten opgenomen in de financiële consequenties van dit plan, als onderdeel van de pilot "Meer maatwerk in parkeren".

6 Beheersen parkeerdruk en knelpunten

Parkeerproblemen ontstaan vooral in de bestaande omgeving als gevolg van ontwikkelingen in de omgeving. Parkeerdruk wordt overigens niet door iedereen op dezelfde manier ervaren.

Zaanstad kent twee belangrijke methodes om het gebruik van de schaarse parkeervoorzieningen te verdelen: betaald parkeren en blauwe zones.

Naast regulering zijn soms andere maatregelen nodig om de parkeerdruk te verlichten.

Dit hoofdstuk beschrijft wat proactief gedaan wordt om de parkeerdruk te beheersen. Ook bevat dit hoofdstuk beleidsuitgangspunten voor situaties waarin knelpunten ontstaan. Daarnaast worden in dit en het volgende hoofdstuk oplossingen geboden voor de aandachtspunten die door de raad zijn aangedragen.

6.1 Nieuwe gebieden met betaald parkeren

In Zaanstad is in diverse wijken parkeerregulering ingevoerd in de vorm van betaald parkeren (met vergunningen voor belanghebbenden) of vergunningparkeren (exclusiviteit voor bewoners).

Parkeerregulering heeft als doel om parkeeroverlast te voorkomen en om de beperkte beschikbare ruimte zo eerlijk mogelijk te verdelen.

Uitbreiding van parkeerregulering kan plaatsvinden indien er sprake is:

- Van een hoge *parkeerdruk* of in het geval een hoge parkeerdruk met zekerheid zal gaan ontstaan ten gevolge van bepaalde ontwikkelingen (proactief reguleren). Dit laatste geldt bijvoorbeeld voor Inverdan West en Saendelft;
- Er *draagvlak* bij de buurtbewoners en bedrijven bestaat voor de invoering van Parkeerregulering;
- Er een *logische opbouw van de reguleringsgebieden* ontstaat zodat het begrijpelijk blijft voor de gebruikers en beheersbaar voor de gemeente.

Criterium parkeerdruk

Oorzaken van een hoge parkeerdruk (in woongebieden) kunnen zijn:

- Er sprake is van veel langparkeerders ten gevolge van de aanwezigheid van werkgelegenheid of een station in of rondom de wijk of door uitwijkgedrag uit omliggende buurten waar parkeerregulering is ingevoerd. Daardoor kan vooral overdag een hoge parkeerdruk ontstaan;
- Overloop- en uitwijkgedrag door winkelend publiek en bezoekers uit gebieden waarvoor betaald parkeren geldt. Extra parkeerdruk ontstaat dan tijdens de winkeluren en vooral op zaterdag en op de koopavond;
- Uitwijkgedrag door bewoners uit gebieden waar parkeerregulering is ingevoerd. Dit vindt plaats door bewoners die niet over een vergunning beschikken of er bewust voor kiezen om niet voor een vergunning te gaan betalen. De extra parkeerdruk ontstaat dan vooral in de avonden;
- De parkeercapaciteit op eigen terrein niet voldoende wordt gebruikt, waardoor er onnodig een hoge parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen ontstaat;
- Autobezit van de bewoners in de wijk zelf. Als het autobezit groter is dan de beschikbare parkeercapaciteit leidt dat vooral in de avond- en nachturen tot een parkeertekort. Parkeerregulering lost het parkeertekort niet op maar zorgt wel voor een eerlijke verdeling van de beschikbare parkeerruimte (bijvoorbeeld alleen een parkeervergunning voor de eerste auto).

Indien andere maatregelen geen oplossing bieden, is parkeerregulering een optie. De gemeente hanteert een objectieve en meetbare grenswaarde. Deze grenswaarde geeft aan

wanneer parkeerdruk feitelijk een probleem is en maakt het mogelijk om de urgentie van buurten onderling te bepalen. De gemeente hanteert voor gebieden met een minimale omvang van 100 parkeerplaatsen de volgende *parkeerdrukcriteria*:

- *Hoge parkeerdruk door woon-werkverkeer (in de wijk zelf of overloop uit andere wijken)*
De bezettingsgraad in een woonwijk is tijdens de dag hoger dan 90%. Langparkeerders zullen meestal woon-werkverkeer zijn, maar het kunnen ook bestaan forensen zijn bij treinstations zoals Krommenie-Assendelft;
- *Overloop- en uitwijkgedrag winkelend publiek*
De bezettingsgraad op parkeervoorzieningen in een woonwijk is tijdens de winkeluren (middag of avond) hoger dan 90%, terwijl de bezettingsgraad in de ochtenduren tussen negen en tien uur lager is dan 70% (rekening houdend met het elimineren van het langparkeren door niet-bewoners). Dit criterium kan ook van toepassing zijn voor uitwijkgedrag van andere functies (ziekenhuis, zwembad, theater, et cetera);
- *Parkeerdruk bewoners*
De bezettingsgraad bedraagt in de nachturen meer dan 95%.

Criterium draagvlak

Indien voldaan wordt aan één van de parkeerdrukcriteria of een hoge parkeerdruk wordt voorzien, is parkeerregulering een oplossing indien er draagvlak is onder de bewoners en bedrijven van de buurt. Het draagvlak wordt bepaald door middel van een enquête die uitgezet wordt op alle adressen in het beoogde gebied voor parkeerregulering. Er is sprake van draagvlak (*draagvlakcriterium*) als meer dan 40% van de enquêtes ingevuld wordt geretourneerd. Van de geretourneerde enquêtes moet meer dan 50% voorstander zijn van parkeerregulering. Proactief invoeren van een parkeerregime is mogelijk zonder te voldoen aan het draagvlakcriterium, indien het gebied nog niet bewoond is.

Criterium gebiedsomvang

Parkeerregulering is alleen zinvol voor gebieden die een logisch geheel vormen. Het moet voor de gebruikers duidelijk zijn waar de parkeerregulering wel en waar niet van toepassing is. Logische gebiedseenheden worden onder andere bepaald door natuurlijke grenzen en barrières zoals hoofdwegen, spoorwegen, groenvoorzieningen en waterlopen. Indien vooraf niet uitgesloten is dat de invoering van parkeerregulering ook mogelijk is in deelgebieden, worden de resultaten van de peiling per deelgebied beoordeeld. In de peiling moet het voor de bewoners duidelijk zijn dat een uitwijkeffect kan ontstaan als in het ene deelgebied wel en in het andere deelgebied geen parkeerregulering krijgt. Bewoners moeten er in dat geval op bedacht zijn, dat het uitwijkgedrag naar hun straten kan toenemen. De gemeente beoordeelt de wenselijkheid van parkeerregulering maximaal één keer per drie jaar.

6.2 Beperkt blauwe zones en minder betaald parkeren

De doeltreffendheid van een blauwe zone is gebaat bij beperkte gebieden, waarin het kort parkeren gestimuleerd wordt. Is de blauwe zone te groot? Dan moeten lang parkeerders, zoals bewoners, te ver lopen naar een geschikte parkeerplaats. Dit belemmert de dynamiek in het gebied. Bovendien ervaren gebruikers overlast.

In blauwe zones worden geen vergunningen verstrekt voor lang parkeren; noch voor bewoners, noch voor ondernemers.

6.2.1 Met nieuwe blauwe zones is de gemeente terughoudend

Er liggen diverse verzoeken voor uitbreiding van de blauwe zones (zie kader).

Problemen die kunnen ontstaan:

- Gebieden worden te groot, waardoor lang parkeerders (horecabezoek, bewoners, visite, leerlingen/cursisten etc.) niet binnen een acceptabele afstand een parkeerplaats kunnen vinden.
- Bij aansluiting op een gebied met betaald parkeren kan onduidelijkheid ontstaan over de grenzen van het gebied, zoals dit in het verleden bestond op de overgang van betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders.
- De handhaving van blauwe zones is kostbaar, omdat er wel kosten moeten worden gemaakt waar geen inkomsten tegenover staan.

De gemeente continueert de bestaande situaties, tenzij veranderde omstandigheden vragen om het verkleinen of opheffen van de blauwe zone.

De gemeente is terughoudend ten aanzien van het uitbreiden van bestaande of het instellen van nieuwe blauwe zones.

Verzoeken tot invoering blauwe zones van het laatste anderhalf jaar:

- *uitbreiding van het gebied in Krommenie*
- *Heiligeweg Krommenie*
- *uitbreiding op het Zuideinde in Zaandijk*
- *uitbreiding op de Guisweg in Zaandijk*
- *Aldi in Zaandam*
- *WC Gibraltar in Zaandam (tijdelijk)*
- *Westzijde in Zaandam*
- *Rozengracht in Zaandam*
- *Zuidijk in Zaandam*
- *Stationsstraat in Koog aan de Zaan*
- *Zwaneneiland*
- *toekomstig MFA Overtuinen*
- *omgeving Daam Schijfweg en/of Pieter Ghijzenlaan.*
- *Karel Lotskyalaan in Zaandam (tegenover ZMC) en het noordelijk deel van de Rosmolenwijk*

Tijdens de evaluatie van het parkeerbeleid is van ondernemers uit Krommenie het verzoek gekomen om hier de blauwe zone uit te breiden. De gemeente wil daar gehoor aangeven. De uitbreiding van de blauwe zone (zie figuur 1) ligt in het hoofdwinkelgebied uit de Detailhandelsvisie. Het verzoek is daarmee in lijn met het bestaande beleid dat de gemeente investeert in het winkelklimaat op deze plek.

Met inachtneming van het verzoek van de ondernemers en de in de inspraak ontvangen zienswijzen wordt, in uitzondering op de bovenvermelde terughoudendheid, voor de Zuidijk een blauwe zone voorgesteld. De gemeente wil in het kader van economische groeiagenda, de kwaliteit van de schil rondom het centrum versterken door een transformatie naar een mix van wonen, werken en creatieve plekken. Dat betekent ook dat een verbetering in de aansluiting van de Zuidijk met het centrum wordt beoogd. De Zuidijk neemt daarmee in betekenis toe en dat heeft effect op de parkeerdruk en dus is er noodzaak tot regulering.

Anderzijds is de Zuidijk qua woondichtheid en verkeersintensiteit zodanig ruim van opzet dat een blauwe zone volstaat en betaald parkeren daar voorlopig niet noodzakelijk is. Invoering van een blauwe zone op de Zuidijk waar de winkels liggen is afdoende om de parkeerdruk daar te reguleren en lang parkeren te voorkomen.

Overwegingen: blauwe zone

Betaald parkeren is een gemeentelijke belastingmaatregel en mag daarom door fiscale handhavers gecontroleerd worden. De kosten voor deze handhaving en bezwaarafhandeling zijn volledig voor de gemeente, evenals alle inkomsten uit de automaten en de boetes.

Bij een blauwe zone is het anders geregeld wat betreft bevoegdheden, kosten en inkomsten. Een blauwe zone wordt ingesteld op basis van de wegen- en verkeerswetgeving. Overtredingen hierop (de zogenaamde Mulderfeiten) kunnen alleen geconstateerd worden door mensen met een BOA-bevoegdheid of politiemensen. De kosten voor de handhaving zijn voor de gemeente; de afhandeling van bezwaarschriften ligt bij het CJIB in Leeuwarden. Daar gaan ook alle inkomsten naartoe. In het verleden ontving de gemeente een tegemoetkoming in de kosten per uitgeschreven boete van het rijk. Deze regeling is afgeschaft.

Door dit verschil in juridische basis en uitvoering is de handhaving in een blauwe zone duurder dan in een gebied met betaald parkeren.

6.3 Parkeerdruk krijgt aandacht, maar niet alles is oplosbaar

In de bestaande omgeving zijn de mogelijkheden en de middelen om extra parkeerplaatsen te realiseren beperkt. Creativiteit en maatwerkoplossingen moeten hier de boventoon voeren.

Actief inzetten op het openbaar maken van private terreinen

In hoofdstuk 5 zijn maatregelen genoemd om private terreinen openbaar te maken. Dergelijke maatregelen zullen als eerste toegepast worden wanneer de parkeerdruk hoog is.

Bij nieuwe ontwikkelingen willen we parkeerplaatsen zoveel mogelijk openbaar aan (laten) bieden. Wanneer bij bouwplanbeoordeling blijkt dat er meer parkeerplaatsen worden aangeboden dan de maximumnorm uit de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016, dan is openbaarheid een eis.

De gemeente kan ook in andere gevallen eisen stellen aan de openbaarheid en de toegankelijkheid van parkeerterreinen.

In bestaande (woon)wijken is de keuze: niets doen of betaald parkeren invoeren

De parkeerdruk in oudere wijken is vaak historisch gegroeid. Deze wijken zijn gerealiseerd in een tijd dat de auto een minder prominente rol vervulde. Ruimte en/of financiën om het parkeeraanbod uit te breiden of private terreinen om te zetten naar openbare terreinen ontbreken meestal.

In principe zijn er in deze wijken slechts twee keuzes: handhaving van de bestaande situatie of invoering van betaald parkeren.

Het kan zijn dat in bestaande wijken het alleen het instellen van betaald parkeren niet leidt tot een acceptabele parkeerdruk. Dat kan betekenen dat er minder dan twee vergunningen per adres uitgegeven worden, of dat er een wachtrij wordt geïntroduceerd. Hiervoor is de parkeerverordening aangepast.

Bij herinrichtingen wordt uiteraard zoveel mogelijk in de behoeften voorzien. Hierbij maakt de gemeente een afweging tussen parkeren, groen en spelen/recreëren. Verder zijn de mogelijkheden beperkt.

Overwegingen: Voor bestaande (woon)wijken is geen pasklare oplossing

In wijken met een hoge parkeerdruk zijn de nieuwe ontwikkelingen vaak beperkt. Dit heeft tot gevolg dat het (huidige) parkeerfonds niet gevuld wordt. Er ontstaan daarmee ook geen middelen om parkeren te realiseren.

De gemeente kan besluiten om een aangepaste parkeerregulering toe te passen. Door middel van vergunningen kan meer differentiatie in parkeerbeleid worden bereikt. Vergunninghouders zijn bekend met de situatie en zijn doorgaans bekend bij de gemeente, zodat directe communicatie met deze groep mogelijk is.

7 Betaald parkeren ondersteunt de ontwikkeling van de stad

Gastvrijheid voor bezoekers en een aantrekkelijke (woon)omgeving zijn kernbegrippen die voortvloeien uit de doelstelling van deze Beleidsnota Ruimte voor Parkeren. Uit de evaluatie van het parkeerbeleid blijkt dat betaald parkeren over het algemeen voldoet.

Aandacht is nodig voor:

- de verdeling van lang en kort parkeren over de stad, in het bijzonder de Behouden Haven;
- bezoekers van bewoners, onder wie mantelzorgers;
- vrijwilligers die met een auto reizen.

Betaald parkeren in Zaanstad is in grote lijnen gebaseerd op de onderstaande uitgangspunten.

- Bewoners en ondernemers kunnen twee vergunningen per adres verkrijgen om binnen het gebied waar zij wonen/gevestigd zijn te parkeren op plekken waar betaald parkeren geldt.
- Voor ondernemers zijn twee extra soorten vergunningen. Ten eerste de volledige bedrijvenvergunning, die in de hele stad geldt. Ten tweede de Burchtvergunning, die de mogelijkheid biedt voor extra vergunningen, tot een totaal van maximaal tien per adres.
- Voor bewoners, onder wie mantelzorgontvangers, heeft de gemeente een aparte regeling voor het ontvangen van hun bezoek.
- Bedrijven kunnen geen gebruikmaken van de bezoekersregeling voor bewoners.
- De tijden die voor betaald parkeren gelden zijn als volgt:
 - Zaandam in en rond het centrum: van maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 23.00 uur, zondag van 12.00 tot 17.00 uur;
 - Zaandam eerste schil: van maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 23.00 uur;
 - Zaandam tweede schil: van maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 19.00 uur.
- De parkeerduur bij de automaat bedraagt maximaal twee uur. Dagtarieven gelden op de Behouden Haven en de Burcht.

7.1 Gastvrij voor bezoekers

Voor diverse functies in de stad is het van belang dat bezoekers op acceptabele afstand lang kunnen parkeren. Denk aan bezoek aan theater, horeca, cursus en winkels, maar ook kort voor een snelle boodschap, of het ophalen of wegbrengen van mensen.

7.1.1 Lang parkeren in de garages en op de terreinen

Binnen 500 meter is over het algemeen een voorziening beschikbaar voor lang parkeren (langer dan twee uur). Hiervoor zijn verschillende vormen:

- parkeergarages of -terreinen van derden (Q-Parkgarages, Verkadeterrein, ZMC, Zaanse Schans);
- openbare terreinen met een dagkaart (Burcht, Behouden Haven);
- ongereguleerd parkeren buiten het gereguleerde gebied.

De dagkaarten zijn bedoeld om het lang parkeren op deze locaties aantrekkelijker te maken, en tegelijk de omliggende buurten te ontlasten. Er geldt op deze locaties een avondtarief, om ook in de avonden parkeren aantrekkelijk te houden.

Op tarieven voor het parkeren is het principe van marktwerking van toepassing. De gemeente heeft geen invloed op het tarief voor parkeren in bijvoorbeeld de Q-Parkgarages.

Parkeer Route Informatie Systeem

Zaanstad heeft ervoor gekozen de belangrijkste parkeergarages en -terreinen onder te brengen in een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS). Dit vergroot de vindbaarheid van beschikbare parkeergelegenheid. Wanneer een locatie vol is, kan de parkeerder makkelijk een vrij alternatief vinden.

Technisch gezien kan de informatie worden aangeboden als open data. Hierdoor is het voor andere partijen eenvoudig om de informatie te verwerken tot een reisadvies in een app of een 'in car' routesysteem. Het daadwerkelijk ontsluiten van deze data moet in 2016 opgestart worden.

Behouden Haven in Zaanadam

De Behouden Haven wordt veel gebruikt voor kort parkeren. Dit wordt ook in de Detailhandelsvisie gesignaleerd. De visie geeft tevens aan dat de Westzijde de parkeerfaciliteiten moeten worden verbeterd om de positie van deze straat te versterken.

De Behouden Haven is aangegeven op het PRIS. Daarmee is de vindbaarheid van het terrein vergroot. Deze locatie is een bronpunt voor de Westzijde en de binnenstad en kan een rol spelen in het project van de aanloopstraat Westzijde.

7.1.2 Kort bezoek Rozengracht en Ebbehout

Op twee plekken wordt geconstateerd dat er onvoldoende sturend effect uitgaat van het parkeertarief: de Rozengracht en het Ebbehout. In beide gevallen blijkt dat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn. Toch zijn de oplossingen verschillend.

Op de Rozengracht constateren ondernemers en gemeente veel lang parkeerders in de vorm van vergunninghouders. Parkeren voor een kort bezoek komt hierdoor in de knel. Per 1 januari 2017 zijn de vergunningen daarom niet meer geldig op de Rozengracht.

Aan het Ebbehout zijn enkele parkeerterreinen, parkeerplaats Ebbehof (achter het voormalig stads kantoor, nu de Deen en bij het station. Laatstgenoemd parkeerterrein is bedoeld voor kort bezoek in de stationsomgeving. Overdag zijn dit druk gebruikte parkeerplaatsen, in de avonden is de doorstroom nihil.

Het Ebbehout wordt bij tariefzone II gevoegd. Dit betekent dat het tarief gelijkgesteld wordt met dat aan de andere zijde van het station en dat dit gaat gelden tot 23.00 uur. Ook in de avonden blijven de plaatsen beschikbaar voor het halen en brengen bij het station.

De parkeerplaats Ebbehof voorziet in de eigen parkeerbehoefte van de gebouwen Railpoint (Ebbehout 31) en het voormalig Stads kantoor (Ebbehout 29). De gebruikers van deze gebouwen hebben het exclusief gebruik van het parkeerterrein naast het stads kantoor en betalen daar huur voor. Dit is derhalve een privaat terrein met slagboom dat niet onder de werking van de parkeerverordening valt.

7.2 Sociaal bezoek

Voor bewoners zijn sociale contacten en het kunnen ontvangen van bezoek belangrijk. Om dit goed te kunnen faciliteren biedt de gemeente speciale voorzieningen. We maken hierbij onderscheid tussen regulier bezoek en bezoek door mantelzorgverleners.

Sinds halverwege 2015 zijn de bezoekers- en mantelzorgvergunning omgezet in een digitale variant. Het digitaal aanbieden van de bezoekersvergunning biedt vele mogelijkheden om het product te verbeteren.

De nieuwe bezoekersvergunning werkt op dezelfde basis als het belparkeren. Dit betekent dat afrekenen per minuut tot de mogelijkheden behoort.

Met ingang van 2017 laadt de bezoekersvergunning op met een bedrag naar eigen keuze. Wanneer bezoek wordt aangemeld, start de berekening van het tarief. Dit stopt wanneer het bezoek wordt afgemeld.

Een bewoner kan per jaar maximaal 400 uur parkeren aanschaffen, tegen een tarief van € 0,25 per uur.

Overwegingen: Sociaal bezoek (1)

Uit gesprekken met bewoners blijkt dat men voor de nieuwe bezoekersregeling de volgende wensen heeft:

- betalen en aanschaffen naar gebruik;
- flexibel in gebruik (kort en lang parkeren).

Een nieuwe regeling via de digitale dienstverlening voorziet hierin. Deze wil de gemeente inzetten voor het bezoekersparkeren.

Men laadt de vergunning via de computer of de app op, met zoveel tegoed als nodig. Dit betekent dat er niet meer aangeschaft hoeft te worden dan noodzakelijk.

Het is daarom niet nodig om te veel aangeschafte uren terug te betalen. Tegoeden die aan het eind van het jaar over zijn, worden overgezet naar het nieuwe jaar en in mindering gebracht op het totaal aan te schaffen tegoed. Bij de overgang naar het nieuwe systeem van betalen per minuut wordt het resterende tegoed, uitgedrukt in geld omgezet naar een nieuw tegoed, uitgedrukt in uren, op basis van het nieuwe uurtarief.

Bijvoorbeeld: een bewoner heeft nog 10 kraskaarten over. Dit heeft een waarde van $10 \times € 2,- = € 20,-$

Het nieuwe tarief voor bezoekersparkeren is € 0,25 per uur. Dit betekent dat de bewoner een nieuw tegoed krijgt van $€ 20,- / € 0,25 = 80$ uur.

Er wordt geen maximum verbonden aan het aantal uren per dag of aan het dagtarief. Wie kort parkeert, betaalt minder. Wie lang parkeert, betaalt meer. Pas wanneer een gebruiker meer dan 8 uur op een dag parkeert, is men duurder uit dan in de huidige situatie. In alle andere situaties betaalt men minder. De kosten voor een hele dag parkeren bedragen maximaal € 3,50, op basis van de regeling voor bezoekersparkeren.

Door het bewonersbezoek per uur af te rekenen, is het nodig om na het inloggen van het bezoek ook weer uit te loggen. Dit vraagt een extra handeling. In de afgelopen tijd is gebleken dat het voor een kleine groep bewoners lastig is om bezoek aan of af te melden; zij zijn digitaal minder vaardig. In veel gevallen hebben bewoners dit opgelost door het bezoek de mogelijkheid te geven om zelf in te loggen. Voor de overige situaties heeft de gemeente een vangnet georganiseerd. Bewoners die geen gebruikmaken van de bezoekersapp om hun bezoek aan te melden, kunnen bij de publieksbalie de digitale vergunningen kopen. Zij krijgen dan een brief mee met een meld- en pincode. Vervolgens kunnen zij bellen met de spraakcomputer om hun bezoek aan te melden. De spraakcomputer vraagt naar de meld- en pincode op de brief. Wanneer zij bellen en verder niets inspreken of intoetsen, krijgen zij na een aantal seconden een medewerker van een callcenter aan de lijn, die hen verder helpt met het aan- en afmelden van bezoekers. Bovendien laten we aan de publieksbalie bewoners graag zien hoe zij met een computer of smartphone bezoek kunnen aanmelden. Deze maatregelen bieden voldoende alternatieven om verdergaande digitalisering mogelijk te maken.

Uit recente cijfers blijkt dat 84% van alle bezoekers nu wordt aangemeld via de bezoekersapp. Slechts 3% maakt gebruik van het callcenter.

Het maximum aantal uren per jaar is in alle gebieden gelijk, ongeacht de tijden voor betaald parkeren. Het is niet bekend hoe lang bezoekers in Zaanstad parkeren. In andere gemeenten bedraagt het gemiddelde ongeveer 4 uur per keer.

Bewoners hebben verzocht om het aantal uren van betaald parkeren te beperken ('s avonds en zondag vrij parkeren) om het ontvangen van bezoek te vereenvoudigen. Wanneer de parkeervraag in het centrum laag is, zou dat kunnen. Uit gegevens van de Hermitagegarage blijkt echter dat dit leidt tot overlast, als gevolg van bezoekers. Op zondag blijkt de parkeergarage Hermitage 70-80% van de maximale bezetting op zaterdagmiddag te realiseren. Geen betaald parkeren op zondag zal een deel van de bezoekers uit de garage naar straat trekken.

7.2.1 Mantelzorg en vrijwilligers

Voor het ondersteunen van mantelzorgers biedt de gemeente twee producten aan:

- een vergunning op kenteken, tegen het tarief voor een bewonersvergunning;
- een mantelzorgvariant op de digitale bezoekersvergunning.

De mantelzorgontvanger wordt geïndiceerd door het sociaal wijkteam. Daarna kan de mantelzorgontvanger de bovenstaande producten aanvragen.

Voor het aanschaffen van een vergunning blijft het maximum gelden van twee vergunningen per adres (bewoners-, bedrijven- en mantelzorgvergunning samen).

Het parkeren met deze vergunning gaat tegen een laag tarief; namelijk € 0,05 per uur met een maximum van 750 uur per jaar. Er is gekozen voor een laag tarief om er voor te zorgen dat gebruikers zich aan- en afmelden voor het parkeren. Alleen op deze manier kunnen de handhavers controleren of er is geparkeerd volgens de voorwaarden van de mantelzorgvergunning. Een mantelzorg-bezoekersvergunning sluit het aanschaffen van gewone bezoekersvergunningen uit. De mantelzorgvergunning op kenteken en de mantelzorgbezoekersvergunning kunnen wel naast elkaar bestaan.

Het parkeren van vrijwilligers beschouwt de gemeente in eerste instantie als de verantwoordelijkheid van de organisatie waar de vrijwilliger voor werkt. Voor deze groep worden geen extra maatregelen voorgesteld.

Overwegingen: Mantelzorg en vrijwilligers

Bij mantelzorg gaat het om zorgtaken die iemand voor een bekende doet, op vrijwillige basis, en die de gewone zorg voor naasten overschrijdt. Daarnaast moet er sprake zijn van een langere periode van zorg, meer dan vier uur per week. De mantelzorger kan familie zijn, maar er kan ook een vriendschappelijke relatie zijn. De mantelzorgproducten zijn ervoor bedoeld om de zorgtaak van de mantelzorger makkelijker te maken.

Uit gesprekken met vertegenwoordigers van het wijkteam en tijdens de evaluatie blijkt dat bewoners vaak mantelzorg ontvangen van dezelfde persoon. Een permanente vergunning voor deze persoon kan een belangrijke ondersteuning bieden. Dit voorkomt handelingen voor het aan- en afmelden. Voor het adres blijft het maximum van twee vergunningen gelden. Dit voorkomt overlast voor de buurt.

Voor ander bezoek aan de mantelzorgontvanger wordt een voorziening aangeboden overeenkomstig de bezoekersvergunning. Omdat hier een noodzaak is voor meer frequent bezoek, is het maximum aantal uren en het tarief hierop aangepast. Door het bewonersbezoek per uur af te rekenen, is het nodig om na het inloggen van het bezoek ook weer uit te loggen. Dit vraagt een extra handeling. Zie het kader Overwegingen: Sociaal bezoek (1) voor het vangnet dat hiervoor is ingericht.

De mantelzorgontvanger maakt een keuze uit de aangeboden producten op basis van zijn/haar behoefte. De parkeerdruk in de buurt blijft beheersbaar, doordat het maximum aantal vergunningen van twee per adres gehandhaafd blijft. Uit gesprekken met de doelgroep lijkt het maximum aantal per adres afdoende te zijn. Beide mantelzorgvoorzieningen zijn bedoeld voor mensen die op basis van een sociale band de zorg verlenen. Commerciële zorgverleners kunnen een bedrijvenvergunning aanvragen.

Uit de evaluatie van het parkeerbeleid kwam de vraag naar speciale voorzieningen voor vrijwilligers naar voren. In de gesprekken met de stad, die de bouwstenen vormden voor de nieuwe visie op Vrijwillige inzet (in januari van dit jaar door de raad vastgesteld), is dit punt niet dominant naar voren gekomen. Kosten voor het uitvoeren van het vrijwilligerswerk worden wel genoemd, maar dit kunnen ook reis-, verblijfs- of andere kosten zijn.

Vrijwilligers en vrijwilligersorganisaties zijn er in vele soorten. Veel vrijwilligers zijn actief voor een professionele instelling (verzorgingstehuizen, ziekenhuizen etc.). In andere gevallen zetten alle medewerkers van de organisatie zich vrijwillig in. Een deel van de organisaties zet zich in voor gemeentelijke doelen, andere niet. Ook de omstandigheden en behoeftes verschillen. Soms betreft het lang parkeren, soms frequent, soms kort en soms incidenteel. De gemeente maakt hier geen algemeen beleid op.

7.3 Efficiënter handhaven verlaagt de kosten

Efficiënter handhaven betekent dat de gemeentelijke kosten dalen. Dit heeft een positief effect op de begroting.

De voorbereidingen voor ticketloos parkeren zijn gestart. Deze maatregel heeft ook voor de parkeerder veel voordelen. Ticketloos parkeren betekent dat de parkeerautomaten geen tickets meer uitgeven, zodat de parkeerder niet terug hoeft naar de auto om het ticket achter het raam te leggen. Ticketloos parkeren gaat van start zodra de kentekens die bij de parkeerautomaat worden ingevoerd beschikbaar zijn voor de handhavers op straat.

Er kunnen nog twee belangrijke stappen te zetten in het efficiënter maken van de handhaving.

1. Door de handhaving uit te voeren met een scanscooter kan de afdeling Handhaving aanmerkelijk besparen op inzet. De handhaving wordt hierdoor goedkoper.
2. Met het identificeren van gehandicapten met een kaart wordt het bereik van de scanscooter vergroot. Zie hiervoor paragraaf 7.3.1.

Muntloos parkeren, waarbij alleen nog via belparkeren of met een pas betaald kan worden voor het kort parkeren, kan een verdere kostenbesparing in de uitvoering opleveren. De gevolgen voor bezoekers van buiten Nederland moet nog onderzocht worden. Deze maatregel wordt daarom eerst nader onderzocht.

7.3.1 Gratis parkeren voor gehandicapten met een vergunning

Gehandicapten betalen in Zaanstad niet voor het parkeren. Deze werkwijze wordt gecontinueerd. Nieuw is dat de gehandicapten een vergunning aanvragen. Deze vergunning wordt gratis verstrekt aan bewoners en bezoekers van de stad.

Gehandicapte bestuurders kunnen één kenteken opgeven, waarmee zij kunnen parkeren. Gehandicapte bewoners van Zaanstad met een kaart als passagier kunnen drie kentekens opgeven. Het kenteken dat op dat moment gebruikt wordt, dient de bewoner telefonisch of digitaal te activeren.

Gehandicapten van buiten Zaanstad kunnen ook een gratis vergunning aanvragen. Deze is voor maximaal één kenteken geldig.

Overwegingen: Efficiënter handhaven vloeit terug naar de parkeerders

Om de scanscooter efficiënt zijn werk te kunnen laten doen, is het noodzakelijk dat van zoveel mogelijk voertuigen op basis van het kenteken is te bepalen of er een zogenaamd parkeerrecht is. Dit kan een vergunning zijn, of het betalen bij de automaat of via belparkeren. Vergunningen voor bewoners, bedrijven en bezoekers zijn al gedigitaliseerd. Binnenkort zijn voor de handhaving ook de kentekens van de auto's op te vragen die bij de automaat hebben betaald. Voor belparkeren is dit al een feit. Hiermee is de kritische massa bereikt om de handhaving met een scanscooter rendabel te maken.

Op dit moment betaalt nog 29% van de kortparkeerders in Zaandam met munten bij de parkeerautomaat. Het belangrijkste betaalmiddel is nu belparkeren. Hier maakt 40% van de kortparkeerders gebruik van.

Bij het vaststellen van de parkeervisie "Eenvoudiger en Duidelijker Parkeren" uit 2012 is muntloos parkeren niet opgenomen bij de maatregelen, omdat gastvrijheid voor de parkeerder belangrijker werd geacht.

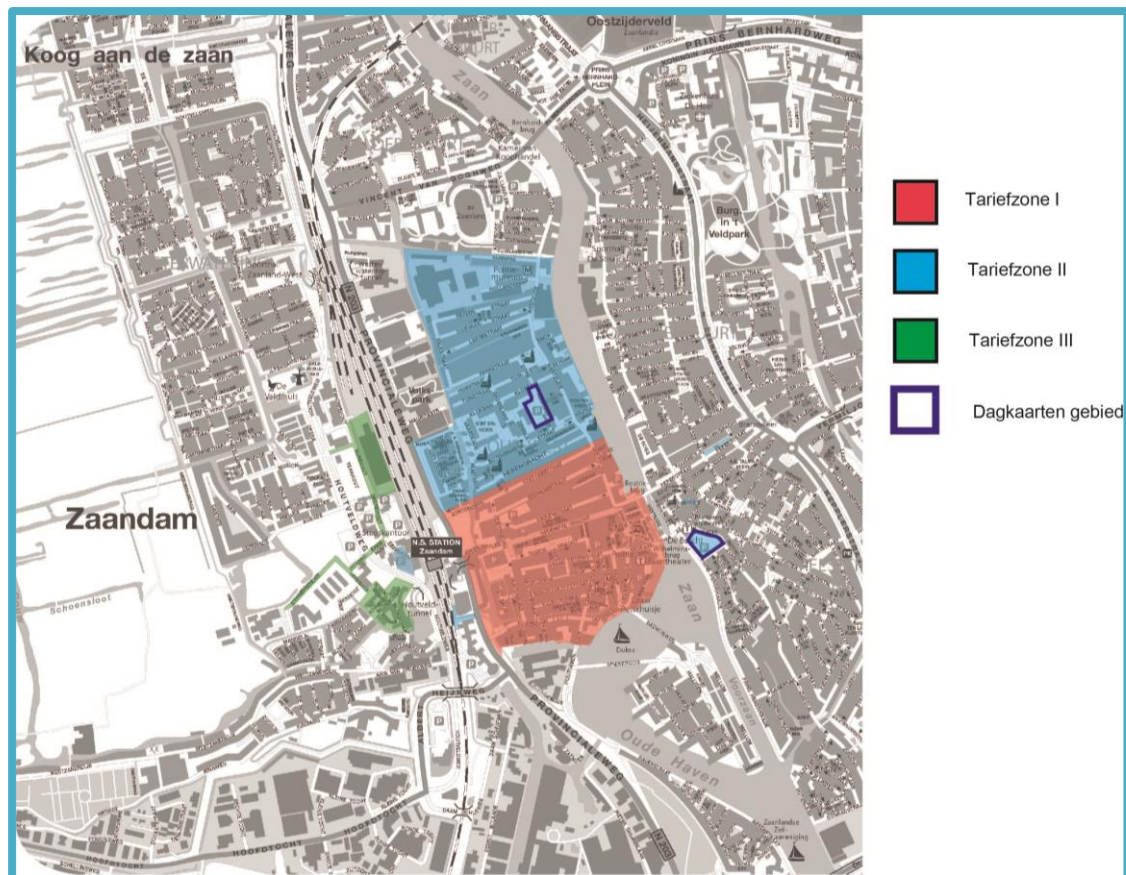
Met de toename van het aantal belparkeerders is de situatie dusdanig veranderd dat een heroverweging op zijn plaats is.

Door vergunningen voor gehandicapten uit te geven, is het voor gehandicapten niet meer nodig om een parkeerkaart achter de voorruit te leggen en wordt diefstal tegengegaan. Doordat ook van deze voertuigen de kentekens bekend zijn, wordt de effectiviteit van de scanscooter vergroot.

De regels van betaald parkeren verschillen per gemeente. Gehandicapten zijn hierdoor gedwongen om voor ieder bezoek uit te zoeken wat in de betreffende gemeente de regels zijn. Tegelijkertijd kunnen zij bij de gemeente Zaanstad een vergunning aanvragen. Op de gemeentelijke website zal dit duidelijk worden vermeld.

7.4 Tarieven

Het parkeertarief is het belangrijkste sturingsmiddel om ervoor te zorgen dat bezoekers niet langer parkeren dan noodzakelijk. Zaanstad kent hiervoor een tariefstelsel, opgedeeld in drie tariefzones naar hoogte van het parkeertarief en de maximale parkeerduur. Het hoogste parkeertarief geldt voor zone 1 en het laagste tarief voor zone 3. Tariefzone 3 kent een maximale parkeerduur van 2 uur. Voor de terreinen De Burcht en Behouden Haven is het mogelijk om een dagkaart te kopen. De tariefzones zijn weergegeven in de volgende figuur.



Vanaf 2017 sluiten de parkeertarieven aan op de jaarlijkse gemeentelijke indexering. De tarieven voor het straatparkeren worden op tijdsduur geïndexeerd. Daarom wordt niet het bedrag, maar de tijdsduur geïndexeerd. In de parkeerautomaten geldt een minimum inworp van € 0,10. Gebruikers van belparkeren betalen hetzelfde tarief als iemand aan de automaat. De indexatie gaat ook voor het belparkeren gelden. Belparkeren rekent af per minuut. Dat blijft zo.

De gemeente past een tariefsverhoging toe, wanneer de parkeerdruk in een gebied te hoog wordt. Het tarief voor de diverse schillen wordt opnieuw vastgesteld wanneer de parkeerdruk in een gebied boven de 85% komt. Dit betekent namelijk dat in grote delen van het gebied de parkeerdruk zal uitstijgen boven de 90%. Bij een parkeerdruk van 90% wordt een gebied als vol ervaren.

8 Financiële consequenties

Wanneer de gemeente extra maatregelen invoert om de parkeerdruk en andere knelpunten terug te dringen, waaronder de door de raad aangedragen aandachtspunten, dan leidt dit vrijwel altijd tot een kostenstijging. Het uitgangspunt van het voorgestelde beleid is dat de kosten voor extra maatregelen gedekt worden vanuit het programma Parkeren⁵.

Dit kan de gemeente bereiken door te sturen op kosten en/of inkomsten. In de begroting voor parkeren worden de kosten bepaald door:

- aanschaf, beheer en onderhoud van parkeerautomaten- en voorzieningen en controleapparatuur, inclusief software ;
- loonkosten voor handhaving.

De inkomsten zijn afkomstig uit:

- betalingen voor parkeren, bij de automaat of via belparkeren;
- vergunningen;
- naheffingsaanslagen betaald parkeren.

Deze leveren een netto saldo, dat terugvloeit naar de algemene middelen.

Voert de gemeente extra maatregelen in, zoals meer blauwe zones of het opheffen van betaald parkeren of een andere bezoekersregeling? Dan zal dit leiden tot lagere inkomsten en/of hogere kosten.

In deze nota zijn verschillende maatregelen met financiële consequenties genoemd.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze gevolgen.

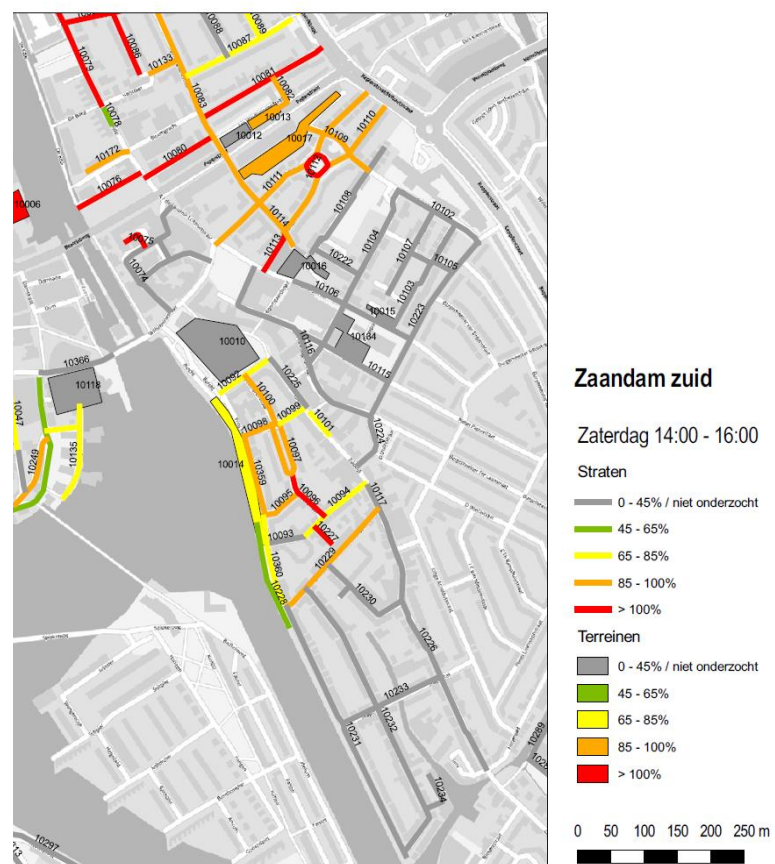
Berekeningen zijn gebaseerd op gelijk blijvende aantallen.

	Maatregel	2017	2017 ev
		Incidenteel	Structureel
A	Opheffen betaald parkeren Zaandam Oost • Derving inkomsten (incl. naheffingsaanslagen) Zuiddijk Oostzijde • Herinrichting en afschrijving automaten	€ 34.816,00	€ 18.022,00 € 16.000,00
B	Instellen blauwe zone Zuiddijk • Kosten handhaving • Inrichtingskosten	€ 15.000,00	€ 39.522,00
C	Uitbreiding blauwe zone Krommenie • Kosten handhaving • Inrichtingskosten	€ 17.100,00	€ 29.450,00
D	Uitbreiding parkeertijd Ebbehout van 19.00 uur naar 23.00 uur		€ -5.500,00
E	Bezoekers- en mantelzorgvergunning afrekenen naar gebruik • Derving inkomsten • Inrichtingskosten computersysteem	€ 2.500,00	€ 70.745,00
F	Rozengracht geen vergunningshouders		-
G	Personeelskosten maatwerk		€ 7.293,00

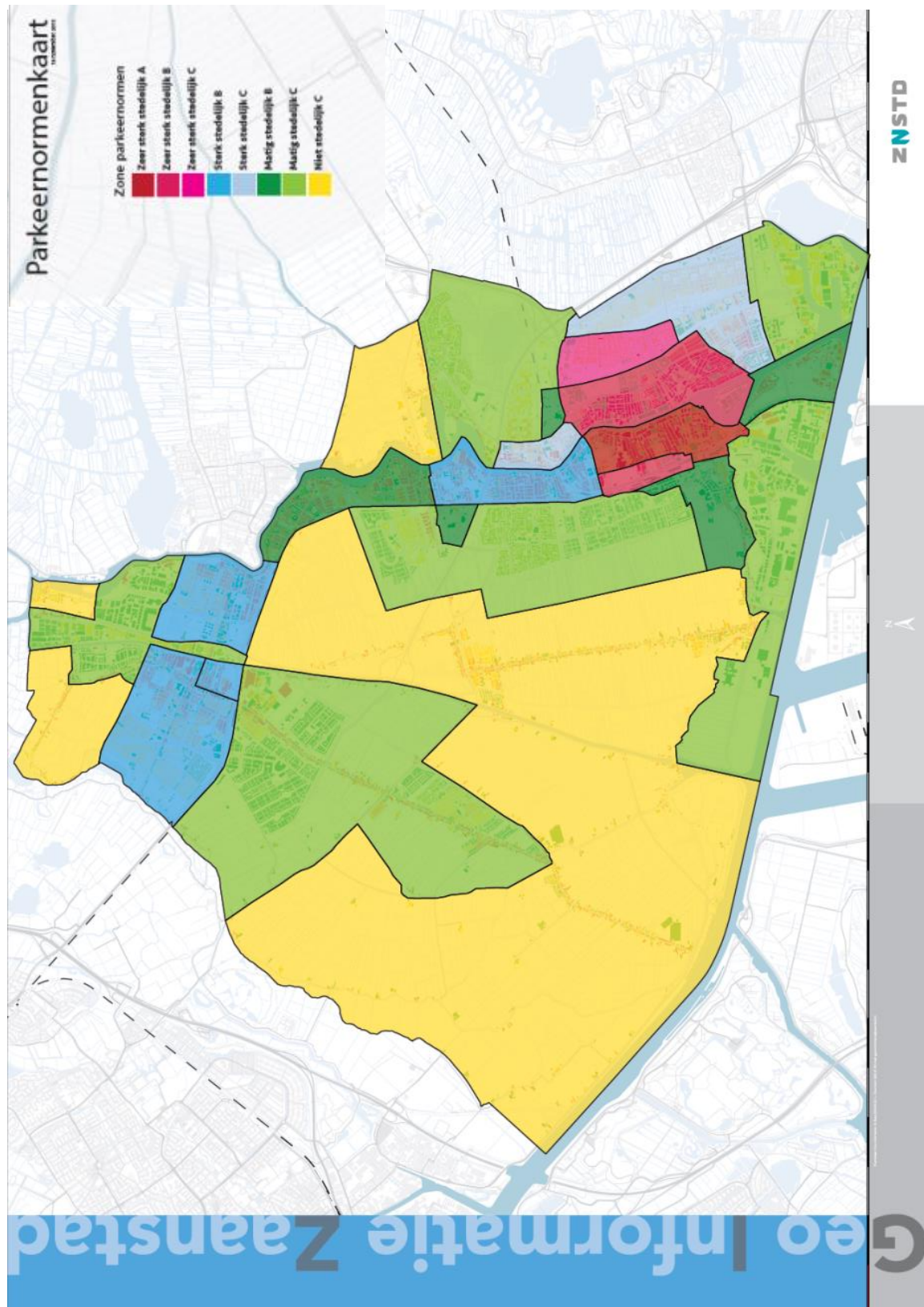
⁵ Onderdeel van de gemeentelijke begroting

H	Digitaal handhaven ¹ • Kostenbesparing door minder uren handhaving • Afschrijving scooters • Opslag en onderhoud • Eenmalige kosten	€ 30.000,00	€ -50.000,00 € 12.900,00 € 10.000,00
	Totaal	€ 99.416,00	€ 148.431,00

Bijlage I Parkeerdruk Zaandam Zuid



Bijlage II Zone-indeling afkoop



Bijlage III Tariefvergelijking gemeenten

Gemeente	staatparkeren centrum	schil	vergunning bewoner	bedrijf	bezoekersparkeren
Zaandam	€ 2,74 per uur	• € 2,19 - € 1,64 per uur • € 6,00 per dag	€ 102,72 per jaar	€ 308,17 per jaar	• € 0,25 per uur max 400 uur per jaar • voor mantelzorgers € 0,05 per uur, max. 750 uur per jaar
Alkmaar	€ 3,40 per uur	€ 2,67 - € 0,70 per uur	€ 63,00 per jaar	€ 416,00 - € 526,00 per jaar	• € 0,15 per uur • voor mantelzorgers € 0,15 per uur, • € 18,00 per jaar per auto max. 3 uur per keer
Haarlem	€ 4,10 per uur	€ 2,75 - € 1,00 per uur	€ 120,20 - € 204,60 per jaar	€ 187,20 - € 204,60 per jaar	• € 35,65 per jaar voor 1 bezoeker • € 18,65 per jaar voor een tweede bezoeker
Purmerend	€ 2,00 per uur	€ 6,90 per dag	€ 56,00 per kwartaal	€ 401,00 per jaar	€ 13,00 per 10 vergunningen
Beverwijk	€ 1,25 per uur	€ 1,25 per uur	• € 20,00 per jaar • € 80,00 bij verg. 3 of meer	• € 175,00 per jaar • € 350,00 bij verg. 2 of meer	• € 20,00 per jaar • mantelzorgvergunning € 20,00 per jaar per auto

Colofon

Titel:	Ruimte voor Parkeren
Samengesteld door:	Sector Kennis en Expertise, Gemeente Zaanstad
Datum:	18 juli 2016



gemeente Zaanstad

Stadhuisplein 100, 1506 MZ Zaandam
Postbus 2000, 1500 GA Zaandam

T14 075
www.zaanstad.nl