

Inhoud voorstel aan Raad

Onderwerp

Nota Ruimte voor Parkeren

Gevraagd besluit

1. Vast te stellen de nota Ruimte voor Parkeren, inhoudende geactualiseerd beleid op de onderwerpen:
 - a. uitgangspunten voor bouwplan toetsing
 - b. bezoekers- en mantelzorgvergunningen, reikwijdte van vergunningen
 - c. veranderingen bestaande en nieuwe gebieden betaald parkeren/blauwe zones
 - d. kort parkeren
 - e. tarieven voor kort parkeren en vergunningen
2. Vast te stellen de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 inhoudende beleidsregels voor bouwplantoetsing.
3. Vast te stellen de Parkeerverordening 2017.
4. In te stemmen met de financiële consequenties zijnde:
 - a. de incidentele kosten van € 99.416,- en ter dekking deze als overschrijding op te nemen in de Narap
 - b. de structurele kosten groot € 148.431,- en deze te dekken door de verhoging van de tarieven voor betaald parkeren met € 0,17 per uur en voor vergunningen voor bewoners/bedrijven met € 9,50 per jaar
5. Het intrekken van de parkeervisie "eenvoudiger en duidelijker parkeren" uit 2012 en de Parkeernota 2013.
6. Het intrekken van de Parkeerverordening Zaanstad 2013 per 1 januari 2017.

Kernverhaal

Gemeente Zaanstad heeft haar parkeerbeleid geactualiseerd. De toenemende druk op de ruimte in de stad, de evaluatie van het huidige parkeerbeleid en de wensen van de gemeenteraad zijn aanleiding voor een geactualiseerd parkeerbeleid. De voorgestelde maatregelen van de nieuwe parkeernota zijn in een voorkeursscenario vrijgegeven voor inspraak. Belanghebbenden konden van 19 februari tot en met 1 april 2016 hun mening geven op de voorgestelde maatregelen. In totaal zijn 161 zienswijzen ingediend. Naar aanleiding van deze reacties is een aantal voorgestelde maatregelen opnieuw afgewogen en herzien.

De definitieve versie van de parkeernota bevat extra maatregelen die de parkeerdruk en andere knelpunten, waaronder de door de raad aangebrachte aandachtspunten, terug dringen. De maatregelen leiden vrijwel altijd tot een kostenstijging. Het uitgangspunt van het beleid is dat de structurele kosten voor extra maatregelen gedekt worden uit het programma Parkeren. Dit kan de gemeente bereiken door te sturen op kosten en/of inkomsten. Hiervoor is een aantal mogelijkheden in het voorstel verwerkt.

Aanleiding

Goed parkeerbeleid draagt bij aan een aantrekkelijke en gastvrije stad, door:

- een goede bereikbaarheid, voldoende doorstroming, effectief omgaan met de beschikbare ruimte en een kwalitatief goede inrichting van de openbare ruimte
- de mogelijkheid te bieden dat de stad zich verder kan ontwikkelen;
- goede afstemming en afweging van vraag en aanbod van parkeerplekken, maatwerk per gebied
- parkeerregulering om in gebieden waar schaarste is de ruimte efficiënt te gebruiken en te verdelen; zo eenvoudig, duidelijk en gastvrij mogelijk.

Essentieel in het parkeerbeleid is een goede belangenafweging. Het parkeerbeleid stuurt op de aanbodkant van parkeren (parkeereis bij bouwplannen) en stuurt op de vraag kant van

parkeren (parkeerregulering). Beide aspecten komen samen in een integrale aanpak met als doel dat de stad zich verantwoord en kwalitatief kan blijven ontwikkelen.

In 2014 heeft de gemeente Zaanstad, in samenspraak met inwoners en ondernemers, het huidige parkeerbeleid geëvalueerd. De evaluatie van het parkeerbeleid in april 2014 is vastgelegd in twee documenten: "Evaluatie Parkeerbeleid; Onderzoek" en "Evaluatie Parkeerbeleid; Beleidskeuzes" (verseonnr. 2014/70330). Hieruit werden twee belangrijke conclusies getrokken:

- de regels voor parkeerregulering voldoen over het algemeen goed, maar behoeven op een paar onderdelen verbetering (o.a. ten aanzien van mantelzorgers)
- er liggen met name wensen en knelpunten ten aanzien van parkeernormering voor gebiedsontwikkeling, c.q. nieuwbouw.

Naar aanleiding van deze evaluatie heeft het college begin 2015 een plan van aanpak opgesteld, met een procesvoorstel om te komen tot geactualiseerd parkeerbeleid. Dit plan werd voor een zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraad. De raad reageerde positief.

Met het plan van aanpak startte een interactief traject, dat inzicht bood in de ontwikkelingen, wensen en mogelijkheden. De input uit dit traject is vervolgens inhoudelijk en integraal afgewogen. Dit proces heeft uiteindelijk geresulteerd in het voorliggende voorstel.

We zetten in op het versoepelen van de parkeernorm om kansen te creëren voor gebiedsontwikkeling. Daarnaast pakken we actuele knelpunten aan door maatregelen als het betalen per uur voor bezoekersvergunningen en een vergunning mogelijkheid voor mantelzorgers op kenteken.

De nota Ruimte voor Parkeren en de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 vervangen de nota's Eenvoudiger en Duidelijker Parkeren en de Parkeernota 2013. De Parkeernota's hebben betrekking op de parkeereisen, die gesteld worden bij bouwplannen en ontwikkelingen in de stad. Eenvoudiger en Duidelijker Parkeren geeft richting aan de vraagkant door parkeerregulering.

Beoogd resultaat

De nota Ruimte voor Parkeren heeft als doel vraag en aanbod van parkeerruimte in Zaanstad in goede banen te leiden, nu en in de toekomst. De kaders in de nota Ruimte voor Parkeren zijn verder uitgewerkt in de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016. Aan de hand van deze parkeernota zullen bouwplannen en andere initiatieven worden beoordeeld. De Parkeerverordening reguleert alle zaken rondom parkeervergunningen.

Kader

- Evaluatie Parkeerbeleid
- Plan van aanpak actualisatie parkeerbeleid
- Detailhandelsbeleid
- Toekomstige Omgevingswet
- reparatiewet BZK 2014 vastgesteld november 2014
- Inspraakverordening Zaanstad 2006

Afwegingen

Het plan van aanpak (pva) voor het nieuwe parkeerbeleid benoemt voor bouwplantoetsing en voor de uitbreiding van het parkeerregiem verschillende denkrichtingen. Voor bouwplantoetsing is bij het opstellen van de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad gekozen voor de *denkrichting Flexibiliteit*. Deze denkrichting kan het best invulling geven aan de

doelstellingen van het parkeerbeleid. Met betrekking tot de afweging met betrekking tot uitbreiding van het gebied met betaald parkeren is gekozen voor de denkrichting *Parkeerdruk*.

In het plan van aanpak komen ook onderwerpen aan de orde, die uiteindelijk niet in het geactualiseerde beleid zijn opgenomen. Het betreft hier tijdelijke functies en scholen. Het college heeft de mogelijkheid om in schrijnende gevallen van het parkeerbeleid af te wijken. Deze afwijking kan aan de orde zijn bij tijdelijke functies. Tijdens het onderzoek zijn onvoldoende mogelijkheden gevonden voor maatregelen om overlast te voorkomen. Daarom bevat de nota geen voorstel om af te zien van een parkeereis bij tijdelijke functies.

Voor scholen is de algemene vrijstellingsmogelijkheid in principe niet van toepassing, omdat daarin is opgenomen dat het moet gaan om omstandigheden die niet te voorzien waren bij het opstellen van het beleidsplan. Wel kunnen scholen gebruik maken van de verruimingen die generiek in de nota worden voorgesteld.

Bijdragen aan de stedelijke ontwikkeling

Parkeervraag

De gemeente wil externe partijen waar mogelijk de ruimte geven om initiatiefrijk en ondernemend te zijn ("zorgen dat, in plaats van zorgen voor"). Om dit te bereiken helpt het als de regels en procedures vereenvoudigen of verminderen en indien nodig maatwerk toestaan. Flexibiliteit willen we bereiken door:

- de parkeernorm voortaan als richtlijn te hanteren;
- de toepassing van oud voor nieuw te verruimen;
- vrijstelling te bieden van de parkeereis wanneer er geen parkeervergunningen worden verstrekt.

We willen vraag en aanbod van parkeren zo goed mogelijk op elkaar af stemmen, om parkeerproblemen in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen. Een goede inschatting van de toekomstige vraag is daarbij noodzakelijk. Het is niet op voorhand mogelijk om alle factoren die de parkeervraag beïnvloeden te overzien en vast te leggen. Normering blijft nodig om duidelijkheid en juridische zekerheid te bieden bij ontwikkelingen, maar daarbinnen zoeken we naar maatwerk-oplossingen.

Zoveel mogelijk ruimte scheppen binnen het beleid in plaats van gebruik maken van het verlenen van ontheffingen biedt meer rechtszekerheid en heeft om die reden de voorkeur van ontwikkelaars.

Het voorstel om ontheffing te verlenen van de parkeereis als wordt afgezien van parkeervergunningen is afkomstig van een aantal ontwikkelaars. Het gaat hierbij om doelgroepen met een laag autobezit (studenten; binnenstadbewoners)

Op dit moment is al een aantal panden uitgesloten van parkeervergunningen, omdat parkeren op eigen terrein is gerealiseerd. Bewoners constateren dat zij in dit geval veel hogere kosten hebben voor het parkeren dan bewoners die wel voor een bewonersvergunning in aanmerking komen. Zij ervaren dit als onrechtvaardig. In de externe toetsing werden bovendien problemen voorzien wanneer de persoonlijke omstandigheden van een bewoner veranderen, waardoor autogebruik alsnog nodig zou kunnen zijn. De gemeente heeft echter al eerder besloten deze situatie niet te veranderen. Iedere woonlocatie brengt gevolgen met zich mee, waar toekomstige bewoners zelf een afweging in moeten maken. Die afweging is niet aan de gemeente.

In de inspraak is aangegeven dat bouw van sociale huurwoningen alleen mogelijk is als er geen verplichting bestaat tot gebouwde parkeervoorzieningen.. De aanvrager is echter verplicht om bij een bouwplan zelf te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Deze parkeerruimte wordt meestal op maaiveldniveau gevonden, echter in bepaalde situaties kan dit alleen via een parkeergarage. Een vrijstelling van de parkeernorm voor sociale huurwoningen zou tot een verzwaring van de parkeerdruk in het omliggende gebied leiden. Het nieuwe parkeerbeleid gaat uit van richtlijnen in plaats van strakke normen, houdt rekening met specifieke omstandigheden en biedt daarmee mogelijkheden voor maatwerk. Juist

daarom kiest de gemeente er niet voor om op voorhand een bepaalde categorie woningen uit te sluiten voor het realiseren van (voldoende) parkeerplaatsen.

In de komende jaren zullen locaties rondom bijvoorbeeld de NS-stations (de zogenaamde knooppuntontwikkellocaties) zich ontwikkelen tot sterk stedelijke woonmilieus. In die gevallen hanteert de gemeente de parkeernorm als richtlijn en is maatwerk mogelijk. Deze knooppuntlocaties zijn overigens niet opgenomen in de gebiedsindeling uit het nieuwe parkeerbeleid, omdat de exacte aanduiding van de gebieden nog niet duidelijk is.

Fietsparkeren

In de nota Ruimte voor Parkeren worden de normen voor auto parkeren als een richtlijn gehanteerd, terwijl deze voor fietsparkeren als eis zijn geformuleerd. Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten om ook bij fietsparkeren de norm als richtlijn aan te merken.

Parkeeraanbod

Aan het parkeeraanbod kan op verschillende manieren worden voldaan:

- parkeervoorzieningen op eigen terrein,
- parkeervoorzieningen op het terrein van derden,
- gebruik maken van de openbare ruimte,
- het parkeren oplossen binnen een stedenbouwkundig plan,
- vrijstelling verlenen voor een kleine parkeereis.

Het beleid versoepelt door minder eisen te stellen aan het gebruik van terrein van derden, door de introductie van het gebruik van de openbare ruimte en door de vrijstelling van de kleine parkeereis. Dit is een trendbreuk ten opzichte van het huidige beleid waarin parkeren op eigen terrein uitgangspunt was. Wanneer een ontwikkelaar gebruik wil maken van het terrein van derden voor het parkeren dient hij aan te tonen daadwerkelijk over dit terrein te kunnen beschikken. Door veranderde wetgeving is het mogelijk om hier minder strikte regels aan te stellen en de verantwoordelijkheid meer bij de eigenaar te leggen. Deze maatregelen kunnen de parkeerdruk in de omgeving verhogen, maar er zijn voldoende waarborgen ingebouwd om problemen te voorkomen.

Efficiënt ruimtegebruik wordt steeds belangrijker bij de verdere ontwikkeling van de stad. Veel parkeervoorzieningen zijn echter in private handen. De gemeente kan een belangrijke bijdrage leveren door actief te ondersteunen bij het zoeken naar ruimte om aan de parkeervraag te voldoen of door het openbaar maken van private parkeergelegenheid. De gemeente organiseert hiermee dat ontwikkelaars zelf het parkeerprobleem kunnen oplossen. Dit past binnen de beweging van de gemeente van “zorgen voor naar zorgen dat”.

Verwacht wordt dat de maatwerkaanpak meer ambtelijke inzet vergt. Extra ambtelijke inzet is daarom opgenomen bij de financiële consequenties van het voorstel.

Beheersen van parkeerdruk en aanpakken van knelpunten

De maatregelen die wenselijk zijn om de knelpunten die o.a. door de raad naar voren zijn gebracht aan te pakken zijn bijeen gebracht in een voorkeursscenario.

Nieuwe gebieden betaald parkeren

Zaanstad kent tot nu toe een systeem waarbij zowel de feitelijke parkeerdruk als het draagvlak doorslaggevend zijn voor de invoering van betaald parkeren. De situatie rondom het Zwaneneiland laat echter zien dat keuzes op basis van een bewonersenquête niet altijd leiden tot een gewenste situatie. Een goede inhoudelijke belangenafweging is hierdoor namelijk niet mogelijk. Daarom wordt de enquête niet meer als standaardaanpak gehanteerd en vervangen door een inhoudelijke afweging. Voor het bepalen van knelpunten introduceert de gemeente een gemeente brede grenswaarde. Bij een parkeerdruk van 80% op buurniveau wordt afgewogen of invoering van betaald parkeren een afdoende oplossing biedt.

Over het afschaffen van de enquête waren de meningen bij de externe toetsing verdeeld. Voorstanders zien de enquête als een manier voor bewoners om te participeren en mee te beslissen over hun buurt. Het college gaat uit van een gedragen verzoek uit de buurt (meer dan 20 handtekeningen van bewoners uit méér dan 1 straat) en een goede inhoudelijke afweging voordat maatregelen getroffen worden. Daarnaast biedt het democratisch proces voldoende waarborgen om het draagvlak te betrekken in de besluitvorming.

Blauwe zones.

De invoering van blauwe zones is bij veel partijen een gewilde oplossing bij parkeerdruk. Wij adviseren terughoudendheid ten aanzien van het uitbreiden van bestaande of het instellen van nieuwe blauwe zones. De doeltreffendheid van een blauwe zone is gebaat bij beperkte gebieden waar het kort parkeren gestimuleerd moet worden. Wanneer een blauwe zone te groot is, moeten lang parkeerders, zoals bewoners te ver lopen naar een geschikte parkeerplaats. Dit belemmert de dynamiek in een gebied en gebruikers ervaren overlast.

Er zijn al vele verzoeken voor blauwe zones binnen gekomen. Als al deze verzoeken ingewilligd zouden worden betekent dit voor de gemeente alleen al aan handhaving circa € 800.000 extra kosten per jaar.

Blauwe zones.

De invoering van blauwe zones is bij veel partijen een gewilde oplossing bij parkeerdruk. Wij adviseren terughoudendheid ten aanzien van het uitbreiden van bestaande of het instellen van nieuwe blauwe zones. De doeltreffendheid van een blauwe zone is gebaat bij beperkte gebieden waar het kort parkeren gestimuleerd moet worden. Wanneer een blauwe zone te groot is, moeten lang parkeerders, zoals bewoners te ver lopen naar een geschikte parkeerplaats. Dit belemmert de dynamiek in een gebied en gebruikers ervaren overlast.

Er zijn al vele verzoeken voor blauwe zones binnen gekomen. Als al deze verzoeken ingewilligd zouden worden betekent dit voor de gemeente alleen al aan handhaving circa € 800.000 extra kosten per jaar.

De ondernemers van de Zuiddijk hebben de wens uitgesproken om het huidige betaald parkeren om te zetten in een blauwe zone. Zij vinden dat het betaald parkeren bezoekers weghoudt bij de winkels. Ook de raad heeft op deze maatregel aangedrongen.

In de concept-nota was het voorstel opgenomen om betaald parkeren op de Zuiddijk af te schaffen en voortaan geen parkeerregulering meer toe te passen, omdat er – gelet op de huidige verkeerintensiteit – in principe voldoende parkeergelegenheid in de buurt is.

In de inspraakperiode zijn veel zienswijzen binnengekomen, die pleiten om op de Zuiddijk een blauwe zone in te stellen.

Op basis hiervan is de situatie rond de Zuiddijk opnieuw afgewogen.

Uiteindelijk wordt voorgesteld om voor de Zuiddijk alsnog een blauwe zone op te nemen.

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.

Tijdens de evaluatie van het parkeerbeleid is van ondernemers uit Krommenie het verzoek gekomen om de blauwe zone uit te breiden. De voorgestelde uitbreiding ligt in het hoofdwinkelgebied uit de Detailhandelsvisie en is daarmee in lijn met het huidige beleid, waarin de gemeente kiest om te investeren in versterking van het winkelklimaat op deze plek.

Geen vergunninghouders op de Rozengracht

Ondernemers aan de Rozengracht constateren dat de aangelegde plaatsen voor kort parkeren vol staan. Vergunninghouders zijn hier mede verantwoordelijk voor. Het is duidelijk dat het voorstel om vergunninghouders te weren, op weerstand in de buurt zal stuiten.

Regels betaald parkeren

Het betaald parkeren is met de introductie van Eenvoudiger en Duidelijker parkeren grondig aangepast en eenvoudiger geworden. Op de lijn die destijds is ingezet, borduren we voort. Dit garandeert eenduidigheid voor de gebruiker.

Tarieven

De tarieven worden conform de gemeentelijke indexatie verhoogd

Tarieven voor vergunningen kunnen slechts jaarlijks vastgesteld worden, voorafgaand aan het nieuwe vergunning jaar. Tarieven voor het straatparkeren kunnen tussentijds worden aangepast.

Parkeerterreinen Ebbehout.

Aan de Ebbehout is een aantal parkeerterreinen. Hiervan zijn er twee openbaar, parkeerplaats Ebbehof (achter het voormalige stadskantoor, nu supermarkt de Deen) en bij het station.

Het parkeerterrein bij het station.

Dit 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 gelijk gesteld wordt aan de andere zijde van het station en gaat gelden tot 23.00 uur. Ook in de avonden blijven de plaatsen beschikbaar voor het halen en brengen bij het station.

Parkeerplaats Ebbehof.

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

Bezoekersvergunning

De kosten voor de bezoekersvergunning hebben geleid tot vragen uit de gemeenteraad, die zijn opgenomen in motie 65. Met het huidige voorstel wordt het parkeren voor de meeste bezoekers aanmerkelijk goedkoper. Uit parkeergegevens van andere gemeenten blijkt dat bezoekers gemiddeld 4 uur blijven. Voor deze bezoekers halveren de kosten. Pas wanneer bezoek langer dan 8 uur blijft worden de kosten per bezoek hoger. Uitgangspunt blijft: wie meer gebruikt betaalt ook meer.

Door het bewonersbezoek per minuut af te rekenen, is het nodig om met de bezoekersapp bezoek aan- en af te melden. Dit vraagt een extra handeling voor de gebruiker. In de afgelopen tijd is gebleken dat het voor een groep bewoners, die minder digitaal vaardig is, lastig is bezoek aan of af te melden.

Voor deze groep is een vangnet geïntroduceerd dat voldoet aan de gemeentelijke uitgangspunten bij digitaliseren van gemeentelijke bedrijfsprocessen. Dit ziet er als volgt uit. Bewoners die geen gebruik maken 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 en kunnen vervolgens bellen met de spraakcomputer om hun bezoek aan te melden. De spraakcomputer vraagt naar de meld- en pincode die op de brief staan. Wanneer zij bellen en verder niets in te spreken of in te toetsen, krijgen zij na een aantal seconden een medewerker van een callcenter aan de lijn, die hen verder helpt met het

aanmelden van bezoekers. Bovendien laten we aan de publieksbalie bewoners graag zien hoe zij met een computer of smartphone bezoek kunnen aanmelden.

Het aantal mensen dat niet op de digitale manier de bezoekersvergunning kan/wil activeren is beperkt. Uit recente cijfers (2.762 geactiveerde vergunningen in twee weken) blijken bezoekers zich op volgende aan te melden:

- Via de bezoekersapp 84%
- Via de spraakcomputer 14%
- Via het callcenter 3%

Mantelzorgvergunning

Voor mantelzorgers komt er een nieuw soort vergunning bij. Een mantelzorgontvanger kan naast de mantelzorg bezoekersvergunning ook voor zijn mantelzorger een vergunning op kenteken aanvragen, vergelijkbaar met de bewonersvergunning. De mantelzorgontvanger maakt zelf een keuze op basis van zijn of haar behoefte. Uit gesprekken met de doelgroep blijkt dat hier behoefte aan is. 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. De parkeerdruk in de buurt blijft beheersbaar, doordat het maximum aantal vergunningen van twee per adres gehandhaafd blijft. Het maximum aantal per adres lijkt, zo blijkt ook uit gesprekken met de doelgroep afdoende te zijn. In uitzonderlijke gevallen kan het college afwijken van het maximum aantal vergunningen per adres. Beide mantelzorgvoorzieningen zijn bedoeld voor mensen die bij de zorgtaken voor een bekende ondersteunen, op vrijwillige basis en voor een langere periode en die de gewone zorg voor naasten overschrijdt. Commerciële zorgverleners kunnen een bedrijvenvergunning aanvragen.

Binnen Zaanstad zijn de mantelzorgproducten ervoor bedoeld om de zorgtaak van de mantelzorger makkelijker te maken.

Parkeren vrijwilligers

Voor het parkeren van vrijwilligers is geen generieke maatregel opgenomen. In de gesprekken met de stad die de bouwstenen vormden voor de nieuwe visie op vrijwillige inzet (in januari dit door de raad vastgesteld) is dit punt niet dominant naar voren gekomen. In een aantal gevallen kan maatwerk nodig zijn.

Ook op dit onderdeel van het beleid geldt de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat wanneer beleid zou leiden/leiden tot onvoorziene uitzonderlijk harde gevolgen, het college bevoegd is om in uitzonderlijke gevallen af te wijken van de bepalingen van de uitvoeringsnota. Ook de huidige parkeerverordening biedt hiervoor ruimte.

Vergunning voor gehandicapten

Op dit moment hoeven gehandicapten zich niet te registreren met kenteken om in Zaanstad gratis te kunnen parkeren. Zij leggen de gehandicaptenparkeerkaart zichtbaar in de auto. Nadeel hiervan is dat deze kaarten diefstalgevoelig zijn. Kentekenregistratie wordt met het nieuwe parkeerbeleid ook voor deze doelgroep ingevoerd, zodat ook zij met een scanscooter geïdentificeerd kunnen worden. Dit is nodig omdat bij de gehandicaptenparkeerkaart niet het bijbehorende kenteken bekend is. Meerdere gemeentes in Nederland kennen deze regeling. Daarnaast hoeft de gehandicaptenparkeerkaart niet meer in de auto te worden gelegd.

Kosten van de maatregelen

In het onderstaande overzicht zijn de kosten opgenomen die voortkomen uit de maatregelen van deze nota, met een onderverdeling naar incidentele- en structurele kosten.

	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 bezoekersvergunning - Derving inkomsten mantelzorgvergunning - Inrichtingskosten computersysteem	€ 2.500,00	€ 67.162,00 € 3.582,00
F	Rozengracht geen vergunningshouders		-
G	Personeelskosten maatwerk		€ 7.293,00
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

Dekkingsvoorstel

1. Incidentele kosten.
De incidentele kosten van € 99.416,- als overschrijding op te nemen in de Narap 2016.

2. Structurele kosten

De dekking van de structurele kosten kan op 2 manieren plaatsvinden.

- a. Opnemen in de begroting van het product parkeren.

Het product parkeren levert een netto saldo op dat terugvloeit naar de algemene middelen. Dit netto saldo is al opgenomen in de (meerjaren) begroting. Dit betekent dat indien het resterende structurele tekort wordt opgenomen in de begroting, het positieve saldo lager wordt en minder aan de algemene middelen kan worden afgedragen.

Daarnaast kan deze werkwijze ertoe leiden dat de verwachting wordt gewekt dat toekomstige extra structurele tekorten ook via deze werkwijze worden gedekt. Zo zijn er vele verzoeken voor het instellen van blauwe zones binnen gekomen. Als al deze verzoeken gehonoreerd worden betekent dit voor de gemeente alleen al aan handhavingskosten circa € 800.000,- extra kosten per jaar.

- b. Het kostendekkend doorberekenen van het tekort in de tarieven voor betaald parkeren en vergunningen voor bewoners/bedrijven.

Een andere mogelijkheid is dat het resterende tekort wordt doorberekend aan de gebruikers van de parkeervoorzieningen. Dit betekent dat de tarieven voor betaald parkeren en/of vergunningen voor bewoners/bedrijven verhoogd moeten worden.

Voorstel

Uitgangspunt is dat de kosten voor de maatregelen die het college aan de gemeenteraad voorlegt, worden gedekt binnen het product parkeren in de begroting. Om de gemeentelijke begroting niet te belasten met het structurele tekort kiest de gemeente ervoor om het tekort groot € 148.431,- te dekken door een verhoging van de tarieven voor betaald parkeren en/of voor vergunningen voor bewoners/bedrijven. Hierbij zijn meerdere varianten mogelijk. Hieronder zijn 4 varianten weergegeven.

Variant	Dekking van de structurele kosten	Verhoging
1	Geheel ten laste van de vergunningen	Per vergunning per jaar + € 47,50
2	Geheel ten laste van het betaald parkeren	Parkeertarief per uur + € 0,21
3	50% t.l.v. vergunningen / 50% t.l.v. betaald parkeren	Per vergunning per jaar + € 23,75 Parkeertarief per uur + € 0,11
4	20% t.l.v. vergunningen / 80% t.l.v. betaald parkeren	Per vergunning per jaar + € 9,50 Parkeertarief per uur + € 0,17

De gemeente kiest ervoor om de verhoging met name door te berekenen aan het betaald parkeren en hiermee de vergunninghouders enigszins te ontzien.. Daarom is gekozen voor variant 4. Dit leidt tot een, naar oordeel van de gemeente acceptabele verhoging van de kosten voor een vergunning voor bewoners/bedrijven met € 9,50 per jaar en een verhoging voor het parkeertarief met € 0,17 per uur.

Zoals hierboven is aangegeven zijn er afgelopen anderhalf jaar meerdere verzoeken gedaan om blauwe zones in te stellen. Het instellen van een blauwe zone gaat gepaard met structurele kosten. De nu gekozen variant is niet automatisch toepasbaar voor nieuwe situaties omdat ook steeds gekeken moet worden of de daaruit volgende lasten voor bewoners en bedrijven nog acceptabel zijn.

Draagvlak

Bij de totstandkoming van de evaluatie zijn gesprekken gevoerd met belanghebbenden uit Wormerveer, Krommenie, Koog aan de Zaan, Zaandam Nieuw West, Oud West en Russische buurt, met als doel zoveel mogelijk verschillende meningen en invalshoeken te betrekken bij het onderzoek. Via het Zaans Bouwplatform is met ontwikkelaars gesproken. Verder zijn bij de evaluatie ruim 70 schriftelijke reacties betrokken. De kosten van de bezoekersvergunning werden hierbij het vaakst is genoemd.

De nieuwe beleidsmaatregelen zijn in twee werksessies voorgelegd aan een groep bewoners, ondernemers en ontwikkelaars. De voorstellen voor het aanpassen van de parkeernormen en bouwplantoetsing werden in de betreffende werksessie goed ontvangen. In de werksessie Betaald parkeren en Blauwe zones waren de meningen verdeeld.

De uitbreiding van de blauwe zone in Krommenie is een maatregel op verzoek van de ondernemers in Krommenie en roept negatieve reacties op van bewoners en andere ondernemers die aan deze straten gevestigd zijn.

In de conceptnota Ruimte voor Parkeren welke op 19 februari 2016 de inspraak is ingegaan, was het voorstel opgenomen om betaald parkeren op de Zuiddijk af te schaffen en geen parkeerregulering toe te passen. In de definitieve nota wordt op de Zuiddijk een blauwe zone ingesteld. Gelet op het oorspronkelijke verzoek van de ondernemers en het hoge aantal zienswijzen in de inspraakperiode met verzoek tot instelling van een blauwe zone op de

Zuiddijk mag breed draagvlak verwacht worden voor deze parkeerregulering. Een deel van de kosten verbonden aan het uitvoeren van de maatregelen van deze nota gaat via het verhogen van het tarief voor betaald parkeren en vergunningen voor bewoners en bedrijven. In de concept-nota waren de gevolgen hiervan nog niet in beeld gebracht. Verwacht mag worden dat het draagvlak voor deze verhoging bij bewoners en bedrijven minimaal zal zijn.

Efficiënter handhaven

De maatregelen voor efficiënter handhaven zijn niet extern getoetst.

Er zijn groeperingen die bezwaar maken tegen kentekenregistratie en weigeren om hun kenteken in te voeren in de automaat. De rechter heeft in diverse zaken hierover een uitspraak gedaan. Wanneer aangetoond wordt dat er betaald is, moet de gemeente de naheffingsaanslag seponeren. Dit is in de gemeentelijke werkwijze opgenomen.

Externe oriëntatie

Parkeerbeleid is een onderdeel van een goede ruimtelijke ordening en goede leefomgeving en levert een belangrijke randvoorwaardelijke bijdrage aan de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van wonen, werken en leefbaarheid. Het hebben van parkeerbeleid is een vereiste voor de acceptatie van bestemmings- of omgevingsplannen.

Het betaald parkeren is een gemeentelijke belasting en kent daarom veel eigen beleidsvrijheid.

In de nota is een vergelijking opgenomen van de huidige Zaanse tarieven met een aantal andere gemeenten in de omgeving.

Financiële consequenties

Kosten van dit voorstel

	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 bezoekersvergunning • Derving inkomsten mantelzorgvergunning • Inrichtingskosten computersysteem	€ 2.500,00	€ 67.162,00 € 3.582,00
F	Rozengracht geen vergunningshouders		-
G	Personeelskosten maatwerk		€ 7.293,00
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

Dekking van de kosten

- In te stemmen met de incidentele kosten van € 99.416,- en ter dekking deze als overschrijding op te nemen in de Narap.
- In te stemmen met de resterende structurele kosten groot € 148.431,- en deze te dekken door de verhoging van de tarieven voor betaald parkeren met € 0,17 per uur en voor vergunningen voor bewoners/bedrijven met € 9,50 per jaar.

Wijze waarop de begroting wordt aangepast

De wijzigingen worden verwerkt in de meerjaren programma begroting.

P&C-documenten waarin de begrotingswijzigingen worden opgenomen

nvt

Financiële risico's die samenhangen met het voorstel

In het kader van het efficiënter handhaven wil de gemeente scanscooters gaan inzetten. Dit zou tot een kostenbesparing moeten leiden omdat er minder uren handhaving nodig zijn. In de nota is hiervoor een bedrag van € 27.100,- opgenomen. De diverse offertes voor de uitvoering van het digitaal handhaven kunnen nog leiden aanpassing van dit bedrag.

Juridische consequenties

Parkeerbeleid is vanouds een belangrijk onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en daarnaast ook van de ruimtelijke inrichting. Het gaat om een autonome taak van de gemeente, waaraan gemeenten zelf invulling mogen geven.

Juridische grondslag parkeertoets

In de Zaanse bouwverordening gaat artikel 2.5.30 over parkeren (Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort). In artikel 9 van de Woningwet is bepaald dat wanneer in de Bouwverordening bepalingen zijn opgenomen die ook in het bestemmingsplan staan, het bestemmingsplan voorrang geniet. Dit geldt ook voor de in het bestemmingsplan opgenomen parkeernormen. Sinds een wetswijziging die per 29 november 2014 in werking trad (kortgezegd de Reparatiewet; BZK 2014 Stb. 2014, 458) mogen stedenbouwkundige voorschriften, waaronder regels over de benodigde parkeerruimte, niet meer in de bouwverordening worden neergelegd. Voor bestaande

bestemmingsplannen is artikel 2.5.30 van de bouwverordening nog tot 1 juli 2018 van toepassing. In bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld is artikel 2.5.30 bouwverordening direct vervallen en moet de parkeerregeling in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Hiervoor wordt een standaardregel in het bestemmingsplan opgenomen met een dynamische verwijzing naar het vigerende parkeerbeleid. Hierdoor is het nieuwe beleid ook direct van toepassing op de bestemmingsplannen die de betreffende standaardregel mbt parkeren bevat.

In 2019 zal naar verwachting de Omgevingswet in werking treden, de parkeernormen worden dan een onderdeel van het omgevingsplan, dat de opvolger is van het bestemmingsplan.

Inwerkingtreding nota Ruimte voor Parkeren en Uitvoeringsnota parkeren Zaanstad 2016

De beide nota's zullen na de vaststelling moeten worden bekendgemaakt op de gebruikelijke wijze en treden in werking de dag na bekendmaking.

Ook het besluit tot intrekking van de Parkeernota en parkeervisie Eenvoudiger en Duidelijker Parkeren zal op de gebruikelijke wijze moeten worden bekendgemaakt en de intrekking treedt in werking de dag na bekendmaking van het besluit.

Afwijkingsbevoegdheid

Er kan worden afgeweken van de beleidsregels in de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad indien strikte toepassing van de nota leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd. De dringende redenen om van deze hardheidsclausule gebruik te maken moeten gemotiveerd worden aangetoond door de aanvrager. Het college beoordeelt de redelijkheid van deze motivering.

Parkeerverordening

De parkeerverordening 2017 is een vertaling van het beleid uit de nota Ruimte voor parkeren. De verordening zal op 1 januari 2017 in werking treden. De parkeerverordening Zaanstad 2013 dient dan ook per die datum te worden ingetrokken.

De gevolgen voor de tarieven voor betaald parkeren en voor de vergunning voor bewoners en bedrijven worden verwerkt in de tarieventabel opgenomen in de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2017.

Communicatie/Vervolgtraject

- De parkeerverordening 2017 zal gepubliceerd worden in de CVDR en het gemeenteblad net als de intrekking van de parkeerverordening Zaanstad 2013
- Ook de nota Ruimte voor Parkeren en de uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 zullen gepubliceerd worden in de CVDR en het gemeenteblad en tevens de intrekkingbesluiten van de oude beleidsnotities Eenvoudiger en Duidelijker Parkeren en Parkeernota 2013.
- De gevolgen voor de tarieven voor betaald parkeren en voor de vergunning voor bewoners en bedrijven worden verwerkt in de tarieventabel opgenomen in de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2017.