

Nummer	Paragraaf, blz.	Titel Debatpunt	Korte toelichting	Fractie
44	Algemeen	Overwegingen	De parkeervisie en beleidsregels zijn gebaseerd op wensdenken en bevatten tegenstrijdigheden.	Groep-De Boer
45	Algemeen	Gebruik van ZMP als uitgangspunt	Het ZMP wordt nu als Bijbel gebruikt, ondanks eerdere kritiek en de opmerking dat het een visiestuk is.	Groep-De Boer
65	Algemeen	Effectiviteit meetbaar maken	Het parkeerbeleid helpt ons sturen op meerdere doelen die we ons hebben gesteld. Om de effectiviteit te monitoren, hebben we indicatoren nodig. Wij denken aan indicatoren voor mobiliteitstransitie, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, schone lucht, boomkroonvolume, hittestress, biodiversiteit, beperken van de opwarming van de aarde tot max 1.5 graad (CO2 uit personenauto's), aantrekkelijke fiets- en wandelroutes / -paden, aantal deelauto's. Want bij ongewijzigd beleid blijft voorlopig misschien het aantal auto's toenemen, maar bij ongewijzigd beleid blijft ook de opwarming van de aarde toenemen. Aan welke indicatoren heeft de raad nog meer behoefte?	PvdD
46	1, blz. 6	Dorpen zijn geen stedelijk gebied	De visie gaat uit van stedelijke principes die niet passen bij dorpen.	Groep-De Boer
47	1, blz. 6	Toename autogebruik	Studies tonen aan dat autogebruik zal toenemen, maar de visie gaat uit van het tegenovergestelde.	Groep-De Boer
61	1, blz. 7	Slecht functionerend alternatief	Bewoners geven aan dat de auto nodig blijft ivm slecht functionerend alternatief, het OV. zouden we niet eerst dit op orde moeten hebben voordat we de parkeernormen voor bewoners drastisch terug draaien?	Christen Unie
36	1, blz. 7	Participatie	Uit de participatie is gekomen dat er meer parkeerplaatsen moeten komen, er strenger toegezien moet worden op de parkeernormen bij nieuwbouw en de parkeernormen ook omhoog moeten. Dit zien we helaas niet terug in de parkeervisie zelf.	VVD
69	1, blz. 7	Participatie	Participatie, draagvlak en de conclusies die daaraan verbonden worden	Groep-De Boer
60	1, blz. 8	Normen	Zijn de andere partijen het met ons eens dat de raad dient te gaan over de normen die gehanteerd worden mbt parkeren?	Christen Unie
48	1. blz, 7	Kwaliteit OV	De kwaliteit van het OV is achteruitgegaan, en plannen voor mobiliteit hubs en fiets- en voetgangersverbindingen blijven op papier.	Groep-De Boer

Nummer	Paragraaf, blz.	Titel Debatpunt	Korte toelichting	Fractie
2	2.1, blz. 9	parkeerontheffing voor voertuigen van de gemeente	Wij vinden dat gemeentelijke voertuigen een parkeerontheffing moeten hebben voor de gehele stad, gezien hun functionele gebruik en het belang van flexibiliteit bij gemeentelijke taken.	POV
38	2.1, blz. 9	Parkeerplekken voor touringcars op de Burcht	Er is veel overlast van touringcars die rondom de Burcht veelal fout worden worden geparkeerd. Vaste parkeerplekken met duidelijke markeringen zou wellicht een oplossing zijn.	GroenLinks
3	2.2, blz. 10	(betaalde)fietsenstalling centrumgebied	In het coalitieakkoord is vastgelegd dat twee bewaakte fietsenstallingen gerealiseerd worden in het centrumgebied, namelijk de Figaro en Rozenhof. In punt 2.2 wordt echter alleen de Figaro genoemd. Waarom wordt Rozenhof niet meer benoemd? Indien dit plan vervallen is, willen wij graag weten wat het alternatieve plan hiervoor is.	POV
49	2.3, blz. 11	Arbeidsplaatsen en Pendel	Binnenstedelijke bouw leidt tot meer pendel en parkeerdruk in dorpen.	Groep-De Boer
68	2.3, blz. 11	Parkeerplaatsen verkopen na 10 jaar	Parkeerplaatsen mogen nu na 10 jaar pas verkocht worden. Dat is gebaseerd op wat in andere steden gebruikelijk is. We vragen ons af, of we niet in de visie op moeten nemen dat na die 10 jaar een parkeerplaats voor bepaalde tijd verhuurd mag worden, zodat nieuwe bewoners evt toch aanspraak kunnen maken op een parkeerplaats. Ander idee: bedrijfsbusjes voorrang geven. Hoe denken andere fracties hierover?	PvdD
62	3, blz 13	Blauwe zones	Waarom niet meer blauwe zones en daar dan ook strenger op handhaven?	Christen Unie
9	3, blz. 13	dubbelgebruik private parkeervoorzieningen	Er zijn (nog) weinig tot geen succesvolle voorbeelden van dubbelgebruik van parkeerplekken van private parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld Voetbalvereniging Zaandijk en Duyvis niet gelukt, Gouwpark en garage AH niet gelukt, Boerenjonkerbuurt en ALDI/Lidl tot op heden nog niet gelukt) . Vraag is in hoeverre dit voor bedrijven interessant is of interessant te maken is? andere optie meer afdwingen bij verlenen vergunning voor bouw? Hoe kijkt de raad hiernaar? (afhankelijk beantwoording technische vragen.	PvdA

Nummer	Paragraaf, blz.	Titel Debatpunt	Korte toelichting	Fractie
35	3, blz. 13	Dubbel ruimtegebrek	Veel parkeerruimte wordt maar een deel van de dag gebruikt de VVD is groot voorstander van de ruimte beter te gebruiken gedurende de gehele dag	VVD
50	3, blz. 13	Uitbreiding blauwe zones	Winkeliers in Zaanstad-Noord willen uitbreiding van blauwe zones.	Groep-De Boer
63	3, blz. 13	Dubbelgebruik parkeerplaatsen bedrijven	Zien de andere partijen het dubbelgebruik van parkeerplaatsen van bedrijven echt als een realistische oplossing?	Christen Unie
13	3, blz. 13 en 4.5, blz. 16	Blauwe zones	Blauwe zones moeten wat de PVV betreft deel blijven uitmaken van gereguleerd parkeren in gemeente Zaanstad, daar waar het primaire doel van de regulering is om langdurig parkeren tegen te gaan. Wat ons betreft is een blauwe zone het primaire middel in winkelgebieden buiten het A+ gebied. Denk aan de nu beoogde zones in het A gebied, zoals het Zilverschoonplein (Kogerveld) en het Winkelcentrum in Westerkoog. Hoe kijken partijen ernaar om dit te amenderen?	PVV
15	3, blz. 14	Is 15 kilometer wel een korte afstand?	De parkeervisie wilt inzetten op de fiets als te gebruiken vervoermiddel op de kortere afstand; tot 15 kilometer. Dat betekent dat, afhankelijk van waar in Zaanstad je woont, plaatsen zoals Purmerend, Castricum en Beverwijk op kortere afstand liggen en je hier dus heen zou moet fietsen. VOORBEELD: Op de fiets doe je over 15 kilometer bijna een uur en met de auto ongeveer 15 minuten. Per dag (retour) doe je er bijna 1,5 uur langer over met de fiets en met een fulltime baan loopt dat op naar 7 tot 7,5 uur per week. Bijna een volledige werkdag dus! Is het niet reëel om deze afstand (flink) te verlagen? Bijvoorbeeld naar 10 kilometer.	PVV
40	3, blz. 14 blz. 24 en blz. 27	Fietsen in C	In C gebieden is de fiets minder van belang, zegt de visie. Maar op pag 14 staat dat de fiets geschikt is tot 15 km. De Zaan is 13,5 km lang, de Dorpsstraat van Assendelft zelfs maar 7,7 kilometer.	ROSA
51	4.1, blz. 15	Onduidelijke parkeernormen	Nieuwe parkeernormen zijn vaag en parkeerdrukmetingen kloppen niet.	Groep-De Boer
5	4.2, blz. 16	Woningen zonder mogelijkheid op parkeervergunning	Woningen die opgeleverd worden zonder mogelijkheid tot aanschaffen van een parkeervergunning moeten ons inziens wel de mogelijkheid hebben om bezoekersuren te kopen.	POV

Nummer	Paragraaf, blz.	Titel Debatpunt	Korte toelichting	Fractie
17	4.3, blz. 16	Draagvlakonderzoek in A zones	Inspraak bewoners over betaald parkeren in hun straat wordt in A zones zonder draagvlakonderzoek gedaan. Zouden we niet altijd betaald parkeren moeten invoeren met voldoende draagvlak bij de bewoners? Vinden wij het echt oké dat de gemeente hen dit gewoon kan opleggen?	PVV
16	4.5, blz. 17	Niet dwingen, maar verleiden	Tijdens de Omgevingsvisie is “Amendement F Niet dwingen, maar verleiden” aangenomen door de gemeenteraad. Met een sturend parkeerbeleid is er in onze ogen sprake van actief inzetten op maatregelen om het gebruik van de auto (in ieder geval bij een deel van de “doelgroepen”) te ontmoedigen. Dit gaat in tegen de geamendeerde tekst en dient daarom te vervallen of te worden aangepast. Daarnaast zou het gehele stuk eens tegen het licht van het aangenomen amendement gehouden moeten worden naar onze mening.	PVV
52	4.5, blz. 17	Parkeren op eigen terrein	Bezoekers moeten op eigen terrein parkeren bij nieuwe ontwikkelingen, wat onduidelijk is.	Groep-De Boer
53	4.5, blz. 17	Parkeren voor eigen deur	Bedrijfsbusjes moeten in woonwijken voor de eigen deur parkeren, wat onduidelijk is.	Groep-De Boer
41	4.5, blz. 17 (en 38)	Autobesitas	Er zijn nu, behalve bedrijfsvoertuigen, ook al personenwagens van meer dan zes meter lang. Hoe gaan we daarmee om?	ROSA
59	4.6, blz. 18	Tijdelijke parkeervoorzieningen	In meerdere delen van Zaanstad is momenteel sprake van een parkeerprobleem. De voorgestelde parkeervisie biedt echter geen afdoende oplossing voor deze uitdaging. Zou het mogelijk zijn om tijdelijke parkeervoorzieningen of parkeerplaatsen toe te voegen, waarmee het parkeerprobleem op korte termijn kan worden verlicht? Deze tijdelijke oplossingen zouden flexibel inzetbaar moeten zijn, zodat de betreffende locaties gemakkelijk een andere bestemming kunnen krijgen wanneer de parkeerdruk afneemt.	CDA
27	4.7, blz. 18	Speerpunt 6	In het verleden hebben we gezien dat het toevoegen van parkeerplaatsen wel degelijk een oplossing kan zijn voor een (te) hoge parkeerdruk	VVD
33	4.7, blz. 19 (en 15)	Parkeren onder en bij scholen	Minder parkeerplaatsen bij scholen geeft grote problemen voor het parkeren voor leraren. Hoe behouden we onze leraren als ze niet met de auto kunnen komen. Bijvoorbeeld met parkeren onder scholen.	VVD

Nummer	Paragraaf, blz.	Titel Debatpunt	Korte toelichting	Fractie
42	4.7, blz. 19 (en 15)	Autovrije schoolzones	Wat wordt bedoeld met het afzetten van leerlingen 'op gepaste afstand'? Wat ons betreft wordt die zo groot dat met de auto naar school brengen meer tijd kost dan fietsen.	ROSA
18	4.8, blz. 19	Parkeren op de Rozengracht	Wij zouden graag willen onderzoeken of het haalbaar is de Rozengracht op dagen dat er geen markt is te kunnen inrichten voor (kortdurend) parkeren, middels een parkeertarief dat het eerste uur erg laag is en daarna een regulier tarief aanhoudt of waarbij langer parkeren niet mogelijk is. Dit faciliteert het dubbelgebruik van ruimte wat de parkeervisie beoogd.	PVV
39	5.1, blz. 20	Buurtfietsenstallingen	In Actieplan Fiets wordt een pilot vermeld van 2 buurtfietsenstallingen. Waarom komen deze niet terug in de parkeervisie?	GroenLinks
56	5.6, blz. 22	Uitbreiding fietsparkeren	Beloftes over uitbreiding van fietsparkeren blijven papieren plannen.	Groep-De Boer
23	5.7, blz. 22	Fiets parkeren moet gratis zijn.	Op bladzijde 22 van de visie staat: "Onderzocht gaat worden hoe op een zorgvuldige manier invulling kan worden gegeven aan betaald fietsparkeren in het centrum van Zaandam." De SP vindt dat het parkeren van fietsen altijd gratis moet zijn. Als je het parkeren van fietsen gaat ontmoedigen door ervoor te laten betalen, dan ga je keihard in tegen het eigen beleid dat fietsen wil stimuleren.	SP
43	5.8, blz. 23	Bouwen 'rond de fiets'	Niet alleen gebouwen zouden 'rond de fiets' ontworpen moeten worden; de hele stad zou ervan oppknapen als we anders gaan kijken.	ROSA
6	6.1, blz. 24	Twee zones in plaats van zes	Wij stellen voor om met twee parkeerzones en dus twee tarieven te werken. Dit scheelt verwarring en ambtelijke capaciteit. We horen graag hoe andere partijen dit zien.	POV
14	6.1, blz. 24	Stationsgebied gereguleerd/betaald parkeren	Vinden partijen het echt noodzakelijk om elk stationsgebied als A zone te bestempelen en daarmee gereguleerd/betaald parkeren in te voeren? Station Zaanse Schans heeft bijvoorbeeld een ruim aanbod voor auto parkeren en dit kan een negatief effect hebben op het overstappen van vervoerskeuze, met name voor mensen die uit de C gebieden komen of slechter ter been zijn.	PVV

Nummer	Paragraaf, blz.	Titel Debatpunt	Korte toelichting	Fractie
28	6.1, blz. 24	Gereguleerd parkeren = niet altijd betaald parkeren	In kleine winkelgebieden zoals de Kaaikhof in Saendelft is de parkeerdruk hoog, gereguleerd parkeren kan dan een oplossing zijn. Bijvoorbeeld een blauwe zone	VVD
30	6.1, blz. 24	Zone niet altijd goed ingedeeld	Het centrum van Saendelft, het stationsgebied Krommenie-Assendelft en winkelgebied Krommenie lijken beter te voldoen aan B plus dan aan A.	VVD
31	6.1, blz. 24	Aantal parkeervergunningen per huishouden voor iedereen gelijk	Als er in een niet gereguleerd gebied gereguleerd parkeren ingevoerd wordt moeten de al bestaande huishoudens allemaal evenveel vergunningen krijgen. Tenzij dat vooraf anders afgesproken is in specifieke situaties.	VVD
66	6.2, blz 26 oa	Pas op: fietsen niet ontmoedigen	Er zijn redenen om fietsparkeren in de binnenstad te bundelen, oa voor het veilig stallen van de fiets en tbv de voetganger. We moeten oppassen dat we fietsen niet gaan ontmoedigen. Het voordeel van een fiets is dat je nog maar een klein stukje hoeft te lopen om je bestemming te bereiken. En maken we het ook nietodeloos ingewikkeld en duur, als we panden willen huren of zelfs opkopen om fietsenstallingen te maken? Hoe denken andere fracties hierover, wat willen we wijzigen aan het stuk om te voorkomen dat we ons doel voorbijschieten?	PvdD
54	6.2, blz. 25	Parkeren aan randen	Er zijn te weinig voorzieningen voor parkeren aan de randen en in parkeergarages van centrumgebieden.	Groep-De Boer
4	7.1, blz 29	Maximum parkeernorm	“in het gebied zeer stedelijk/centrum hanteren wij een maximum parkeernorm”. Een maximum in plaats van een minimum aantal parkeerplaatsen leidt tot meer problemen dan dat het oplost.	POV
26	7.2, blz. 30	Informeren openbare instellingen tot mogelijkheid plaatsen gehandicapten parkeerplaatsen	Is het een goed idee als de gemeente na vaststelling van dit beleid instellingen (w.o. basisscholen en buurthuizen) actief informeert over de mogelijkheid om algemene gehandicapten parkeerplaatsen aan te vragen?	SP
37	7.3, blz. 31	Mobiliteitsfonds	moet worden gevuld met bijdragen vanuit de ruimtelijke ontwikkeling en parkeeropbrengsten. Welke methode is het meest wenselijk om vanuit de parkeeropbrengsten dit fonds te vullen? Bv. via een mogelijk surplus of een vast percentage?	GroenLinks

Nummer	Paragraaf, blz.	Titel Debatpunt	Korte toelichting	Fractie
12	8.3, blz. 33	Invoering gereguleerd parkeren	B en B+ plus gebieden nog mogelijkheid om gereguleerd parkeren 'straat voor straat' in te voeren. Dat vraagt veel ambtelijke capaciteit en past niet bij 'duidelijke kaders en aan voorkant sturen'. Hoe kijkt de raad hiernaar?	PvdA
57	8.3, blz. 33	Draagvlakmeting	Draagvlakmeting in B+ gebieden proactief doen zodra de parkeerdruk boven de 90% komt	D66
4	8.4, blz. 34	Automatische verlenging parkeervergunningen	Wij stellen voor om parkeervergunningen automatisch te verlengen, zodat inwoners niet jaarlijks actie hoeven te ondernemen. Dit vermindert de administratieve lasten en verhoogt het gebruiksgemak voor onze burgers.	POV
8	8.4, blz. 34	Kosten parkeervervoorziening bij sociale huur	Parkeren op eigen terrein voor sociale huur mag de kosten van een parkeervergunning €116 per jaar niet overschrijden.	PvdA
10	8.4, blz. 34	Minimaregeling voor parkeervergunning	Kan uit de opbrengsten van betaald parkeren een minimaregeling komen voor de kosten van een parkeervergunning in gereguleerd gebied	PvdA
24	8.4, blz. 34	Parkeerplaats voor sociale huur moet mogelijk zijn.	De visie gaat niet in op het feit dat ook mensen met een minimuminkomen een auto moeten parkeren. Ze moeten met die auto vaak naar hun (laagbetaald) werk op verafgelegen industriegebieden. Een parkeerplaats in een parkeervervoorziening op eigen terrein is vaak behoorlijk duur. Mensen met een laag inkomen kunnen dat niet betalen, terwijl het wél een verplichting is om 30% sociale huur in (bijna) elk nieuwbouwproject te realiseren. De SP vindt dat er voor deze mensen de mogelijkheid moet zijn om tegen het tarief van de parkeervergunning voor bewoners (in 2025 € 116,40 per jaar) de eerste auto te parkeren.	SP
55	9.1.2, blz. 37	Onduidelijk gewenst niveau	Het gewenste niveau van deelmobiliteit is onduidelijk en de bezettingsgraad is laag.	Groep-De Boer
11	9.1.2, blz. 39	Versnellen visie op Hubs en deelmobiliteit	Hoe kunnen we het opstellen van een visie versnellen en vindt de raad dit ook een prioriteit?	PvdA
58	9.2, blz. 37	Proactief laadpaalbeleid	We moeten binnen nu en 10 jaar naar een groot % parkeerplaatsen met laadinfrastructuur, eis voor exclusief gebruik door ev auto's kan op den duur vervallen	D66

Nummer	Paragraaf, blz.	Titel Debatpunt	Korte toelichting	Fractie
29	9.2.1, blz. 38	Laadpaalklevers	In betaald parkeren zones mag je gratis parkeren als je je auto aan het opladen bent. Als je auto allang opgeladen is sta je nog steeds gratis. Dit laadpaalkleven moet aangepakt worden, of op zijn minst de mogelijkheid voor excessieven.	VVD
25	9.3, blz 38	Mogelijkheid om bedrijfsbusjes te weten	Moeten we gezien de ervaren overlast toch verder zoeken naar mogelijkheden om bedrijfsbusjes te weten van parkeerplaatsen voor woningen?	SP
67	9.3, blz. 38	Creatief met bus	Er wordt nu heel voorzichtig gedaan over het elders parkeren van bedrijfsbusjes. We snappen dat er bezwaren zijn als mensen ze niet voor de deur mogen parkeren, maar er zijn ook bezwaren tegen het wél overal mogen parkeren. Als we nu al zeggen dat het haast onmogelijk is, dan gaan we ook niet meer echt op zoek naar creatieve oplossingen, vrezen wij. Wij zien bijvoorbeeld kansen in het dubbel ruimtegebruik. Steunen andere fracties ons voorstel om die tekst wat scherper te stellen? Hebben zij voorstellen voor de formulering?	PvdD
7	Beleidsregels 1.2, blz. 3	CROW normen	afhankelijke beantwoording technische vragen.	PvdA
32	Beleidsregels 1.2, blz. 3	CROW normen	Na de conceptversie van het parkeerbeleid is er een nieuwe CROW-norm geïntroduceerd. Hoe kijkt de raad en het college aan tegen het behouden van de CROW-norm uit de conceptversie?	VVD
19	Beleidsregels 2.1.1, blz. 6 // 2.3.1, blz. 14	Dubbele korting?	OAD houdt al rekening met aanbod en kwaliteit van andere vervoerswijzen. Echter de nabijheid van OV stations en haltes kan een extra korting op de parkeernorm geven. Is dit niet dubbelop?	PVV

Nummer	Paragraaf, blz.	Titel Debatpunt	Korte toelichting	Fractie
64	Beleidsregels 2.1.1, blz. 6	Parkeernormen	Zouden de de normen voor parkeren bij alles, behalve woningen, juist ook niet naar beneden moeten? Hiermee stimuleer je toch juist het gebruik van andere vervoerstypen?	Christen Unie
21	Beleidsregels Bijlage 3 blz. 24	Geen Maximum in A+	Willen we projectontwikkelaars echt beperken met een maximum? Er zijn doelgroepen die bereid zijn hiervoor te betalen. Meer parkeerplaatsen kunnen aanbieden verhoogd te verkoopbaarheid.	PVV
20	Beleidsregels Bijlage 3 blz. 26 en 27	Huur heeft lagere parkeernorm dan koop.	We zien in de parkeervisie dat huurwoningen stelselmatig lagere parkeernormen krijgen. Heeft een huurder minder vaak een auto? Vinden wij dit acceptabel? Zou dit niet gelijkgetrokken moeten worden?	PVV
22	Beleidsregels Bijlage 3: P202400 2, blz. 8	Achtersluispolder	In de toekomst zijn er ontwikkelingen gepland op het Achtersluispolder gebied, maar die zijn er nu nog niet. Waaronder een (toereikende) OV verbinding aldaar, die nog lang niet zeker is. Moeten we de verstedelijkingsgraad niet verlagen om zo meer parkeerplaatsen mogelijk te maken? Parkeerplaatsen kunnen in de toekomst altijd nog een andere bestemming krijgen als het OV daar is gerealiseerd.	PVV
34		Parkeergarages onder de grond	In de parkeervisie wordt uitgebreid beschreven dat we meer gaan parkeren in garages in A-zones. De VVD zou graag zien dat er in heel Zaanstad meer geparkeerd wordt in ondergrondse parkeergarages.	VVD