

**Inspraaknota Ruimte voor Parkeren
2016**

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Aanpassingen beleidsnota “Ruimte voor Parkeren” en “Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad	4
2.1	Aanpassingen “Ruimte voor Parkeren”	4
2.2	Aanpassingen “Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad”	4
3	Inspraakreacties	4
3.1	Ontwikkeling van de stad	4
3.2	Gebiedsindeling voor toepassen parkeernormen	5
3.3	Nieuwbouw sociale huurwoningen	5
3.4	Parkeernorm bij starterswoningen	5
3.5	Fietsparkeren	5
3.6	Binnenstad autovrij	6
4	Betaald parkeren	6
4.1	Gebruik parkeerautomaten	6
4.2	Parkeerverwijssysteem	6
4.3	Betaald parkeren in het centrumgebied	7
4.4	Rozengracht	7
4.5	Kosten van een parkeervergunning voor bewoners en bedrijven	7
4.6	Tijdsduur parkeren op de Westzijde, Ebbehout en Ebbehof (achter supermarkt de Deen) in Zaandam	8
4.7	Westzijde	8
4.8	Parkeerterrein Ebbehof achter supermarkt de Deen	8
4.9	Ebbehout	8
4.10	Amberhout	8
5	Parkeren aan de randen van de het fiscale gebied	9
5.1	Hoge parkeerdruk	9
5.2	Parkeren in de eigen straat / directe omgeving	9
5.3	Parkeren in openbaar gebied	9
5.4	Bewonersenquête	9
5.5	Zwaneneiland	10
5.6	Maximale parkeerduur	10
5.7	Extra parkeerplaatsen in openbare ruimte	10
5.8	Parkeren bedrijfswagens in de wijk	10
6	Blauwe zones	10
6.1	Uitbreiding blauwe zone Krommenie	11
6.2	Zuiddijk	11
7	Vergunningen	11
7.1	Bewonersvergunningen/bedrijvenvergunning	11
7.2	Bezoekersvergunningen	12
7.3	Mantelzorgvergunning	12

8	Handhaving.....	12
---	-----------------	----

1 Inleiding

Op 10 februari 2016 heeft het college de beleidsnota “Ruimte voor Parkeren” vrijgegeven voor de inspraak. De nota heeft ter inzage gelegen van 19 februari tot en met 1 april 2016. In deze periode konden belanghebbenden hun zienswijze indienen.

2 Aanpassingen beleidsnota “Ruimte voor Parkeren” en “Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad

2.1 Aanpassingen “Ruimte voor Parkeren”

De nota Ruimte voor Parkeren is op de volgende punten gewijzigd:

- Paragraaf 6.2.2: vervangen door het instellen Blauwe Zone Zuidelijk;
- Hoofdstuk 7: tekstuele wijzigingen over blauwe zones;
- Paragraaf 7.4: tekstuele wijzigingen over de zonestructuur;
- Hoofdstuk 8: actualisatie van de financiële consequenties en de bijbehorende tabel.

2.2 Aanpassingen “Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad”

De Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad is op de volgende punten gewijzigd:

- Hoofdstuk 4: aanpaste tekst over het toepassen van fietsparkeren op dezelfde wijze als het autoparkeren;

3 Inspraakreacties

In de periode dat de nota “Ruimte voor Parkeren” ter inzage heeft gelegen is er op 25 februari een informatieavond geweest met vier bezoekers. In totaal zijn 161 zienswijzen schriftelijk ingediend. De reacties komen vaak met elkaar overeen of staan juist tegenover elkaar. Daarnaast zijn in de reacties regelmatig meerdere onderwerpen opgenomen. Daarom is ervoor gekozen de ingediende zienswijzen naar onderwerpen te bundelen. Zo wordt inzicht gegeven op het geheel, de aard van binnengekomen reacties en de belangenafweging daarop door het college. Een bundel met alle reacties is op het stadhuis en via de website ter inzage beschikbaar.

De samenvattende reacties zijn cursief weergegeven.

3.1 Ontwikkeling van de stad

Een aantal zienswijzen gaat over de gevolgen van de nieuwe parkeernota voor de nieuwbouw van sociale huurwoningen, voor de normen bij starterswoningen en voor fietsparkeren.

De ontwikkeling van Zaanstad vraagt om goed en efficiënt ruimtegebruik. Voor de komende jaren ligt er de opgave tot het bouwen van extra woningen. Wij voorzien dat met name het centrumgebied en de knooppunten rond de stations de plekken zijn waar de parkeerdruk op de openbare ruimte toeneemt. Met de herziening van het parkeerbeleid sluiten wij aan bij de actuele ontwikkeling van het toekomstige bouwprogramma voor de gehele stad en het toekomstig gebruik van de openbare ruimte voor het parkeren van motorvoertuigen en fietsen door bewoners.

3.2 Gebiedsindeling voor toepassen parkeernormen

De gebiedsindeling voor de toe te passen parkeernormen is veranderd. Er zijn gebieden die van een sterk stedelijk zone naar een matig stedelijke zone gaan. Wat voor consequenties hebben deze verschuivingen en op welke wijze is de indeling tot stand gekomen?

De gebiedsindeling voor de toe te passen parkeernormen is aangepast. Hiervoor zijn de verstedelijkingsgraden van de indeling conform de wijkindeling van het CBS in Zaanstad genomen. Dit leidt inderdaad tot een aantal wijzigingen in de mate van verstedelijkheidsgraad. In die gebieden die zijn ingedeeld met een lagere verstedelijkheidsgraad, wordt aan nieuwbouwprojecten een hoge parkeereis opgelegd. Deze nieuwe parkeernormen zijn alleen van toepassing voor de functies in nieuwe projecten en niet voor bestaande functies in een gebied. De leesbaarheid van het kaartje zoals opgenomen in de Uitvoeringsnota wordt verduidelijkt.

3.3 Nieuwbouw sociale huurwoningen

Met betrekking tot de bouw van nieuwe sociale huurwoningen wordt aangegeven dat dit alleen kan als er voor deze categorie woningen nadere afspraken mogelijk zijn over afkooptarief (nultarief) en er geen verplichting tot gebouwde parkeervoorzieningen is.

De aanvrager is 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 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 kiezen we er niet voor om op voorhand een bepaalde categorie woningen uit te sluiten voor het realiseren van (voldoende) parkeerplaatsen.

Bij het niet realiseren van een parkeerplaats hanteert de gemeente hanteert een afkooptarief. Deze afkooptarief is gerelateerd aan de kosten die de gemeente maakt bij de aanleg van een parkeerplaats en is niet gekoppeld aan het type woningen. De gemeente verstrekt deze ontheffing op de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein uitsluitend als er zicht is op het daadwerkelijk realiseren van de parkeerplaats in de openbare ruimte binnen 10 jaar, binnen een straal van 1.000 meter. Er is geen aanleiding om het parkeerbeleid op dit punt aan te passen.

3.4 Parkeernorm bij starterswoningen

Het verhogen van de parkeernorm bij starterswoningen kan de (her)ontwikkeling moeilijker maken.

De parkeernormen voor starterswoningen sluiten aan bij de richtlijnen van het Kenniscentrum CROW voor etages voor koop/huur uit het goedkope segment. Voor het centrum van Zaanstad blijft de richtlijn van 0,6 parkeerplaats per woning gehandhaafd; daarbuiten geldt een hogere parkeernorm (0,8 tot 1,0 pp afhankelijk van de verstedelijkingsgraad).

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 voorgestelde gebiedsindeling uit het nieuwe parkeerbeleid.

3.5 Fietsparkeren

In de parkeernota zijn normen voor fietsparkeren opgenomen welke de bouw van binnenstedelijke projecten kan beperken en bestaat het risico op het ontstaan van gesloten plinten op maaiveldniveau.

Het risico van het ontstaan van gesloten plinten staat los van het opnemen van de norm voor fietsparkeren. De gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren. Een goede en/of elektrische fiets vraagt om een veilige stallingsplaats. Er zijn al goede voorbeelden van open fietsparkeeroplossingen in een plint of uit het zicht. Een goede fietsenberging betekent niet per definitie een gesloten plint.

In het voorstel voor het nieuwe parkeerbeleid zijn de normen voor autoparkeren als een richtlijn opgenomen, terwijl deze voor fietsparkeren als eis zijn geformuleerd. Naar aanleiding van de inspraakreacties wordt voorgesteld om de omgang met de normen eenduidig te maken. Dit door ook bij fietsparkeren de norm als richtlijn aan te merken.

3.6 Binnenstad autovrij

Er wordt gevraagd om de binnenstad autovrij te maken.

Binnenstad autovrij is een project waar de gemeente reeds aan werkt. Door het plaatsen van flexibele afsluitingen op diverse plekken worden de belangrijkste routes voor het doorgaande verkeer door het centrum afgesloten. De uitvoering is gepland in het najaar van 2016, oplevering voorjaar 2017. Overigens is het onderwerp “autovrije binnenstad” geen onderwerp welke in de parkeernota aan bod komt.

4 Betaald parkeren

4.1 Gebruik parkeerautomaten

Er is kritiek op het gebruik van de parkeerautomaten. Bij de automaten gaat het over de verschillende manieren van betalen en dat ze niet goed werken. Ook de verlichting is slecht, zowel van de display van de automaten als de verlichting in de omgeving. Andere insprekers wijzen het moeilijk kunnen wijzigen van kentekens op de website.

Vanaf de invoering van de nieuwe parkeerautomaten zijn er klachten geweest over het gebruik. Wij betreuren dit en lossen klachten zo snel mogelijk op. In het vierde kwartaal van 2015 is er een bovengemiddeld aantal pinstoringen geweest. Op dergelijke momenten wordt de handhaving direct stopgezet, ondanks dat een transactie per munt of smartphone wel mogelijk is. Deze pinstoringen behoren momenteel, op een enkel kortdurend incident na, tot het verleden. Elke automaat is voorzien van een lichtpunt direct boven de apparatuur. Doel van dit lichtpunt is op afstand de parkeerautomaat te lokaliseren en te verlichten. Het touchscreen display geeft (ook in het donker) een helder beeld van de gegevens. Daarnaast zijn alle parkeerautomaten gesitueerd in directe omgeving van openbare verlichting waardoor deze extra verlicht zijn. Hiermee is de verlichting van de automaten voldoende gewaarborgd.

Het wijzigen van de kentekens via de website leverde in het begin van het invoeren van het digitaal parkeren veel problemen op. Wij hebben daarop extra informatie gegeven over het gebruik van het digitaal parkeren. Inmiddels is merkbaar dat bewoners en bedrijven hun weg hebben gevonden op de website en komen problemen slechts sporadisch voor. De gemeente ziet geen aanleiding om af te stappen van de huidige wijze van betaald parkeren.

4.2 Parkeerverwijssysteem

Insprekers wijzen erop dat de digitale aanduiding op de aanvoerwegen naar het centrum van Zaandam nog niet gerealiseerd is.

Het digitale (dynamische) parkeerverwijssysteem is sinds januari 2016 operationeel. Alleen op de Vincent van Goghweg ontbreekt nog één verwijsbord vanwege de huidige herinrichtingswerkzaamheden en de plaatsing ervan is voorzien in het werk. Het parkeerverwijssysteem maakt geen onderdeel uit van het nieuwe parkeerbeleid.

4.3 Betaald parkeren in het centrumgebied

Meerdere reacties pleiten voor maatregelen om het centrum aantrekkelijker te maken zodat er meer mensen naar toe komen. Dit in combinatie met frequent en hoogwaardig openbaar vervoer. De voorstellen variëren van gratis parkeren tot lage parkeertarieven en het voeren van acties met kortingen voor het parkeren in de parkeergarages en op straat wordt voorgesteld. Tevens zouden er geen maatregelen genomen moeten worden die de parkeerdruk in het centrum verhogen. Er is een inspreker die een geheel nieuwe vorm van parkeerregulering in de vorm van kleurcoderingen voor Zaandam voorstelt.

Een goede bereikbaarheid en voldoende parkeerplaatsen zijn factoren voor een aantrekkelijke stad. Wij zijn van mening dat met het huidige systeem van betaald parkeren de verschillende gebruikers van de binnenstad goed worden bediend. Doordat er verschillende parkeertarieven zijn, kunnen bezoekers zelf een afweging maken; in het centrum parkeren voor een hoger tarief, verder weg parkeren voor een lager tarief, langparkeren op de parkeerterreinen of in de parkeergarages, of kortparkeren in de aanloopstraten.

Het uurtarief voor het parkeren in het centrum van Zaandam wijkt niet af van het parkeertarief in de omliggende gemeenten. Door de tariefsopbouw is dichtbij het centrum voor kort parkeren altijd wel een parkeerplek te vinden. Langparkeren, voor bijvoorbeeld horeca/theater of filmbezoek, is mogelijk in de parkeergarages en op de parkeerterreinen De Burcht en Behouden Haven met dagkaarten. Ook hier is altijd wel een parkeerplek te vinden.

De tijden van het betaald parkeren verschilt per gebied en is afgestemd op de functies die parkeerdruk veroorzaken. Aan de randen van het betaald parkeren wordt de parkeerdruk overdag met name veroorzaakt door werknemers van het centrum. In Oud West en de Russische buurt loopt het betaald parkeren langer door om parkeerdruk van uitgaanspubliek, bibliotheek of sportschoolbezoek te reguleren. Wij zijn van mening dat de wijze waarop in het centrum van Zaandam de parkeerregulering is uitgevoerd, in grote lijnen aansluit bij de wensen van de gemeente en de gebruikers. Een geheel andere vorm van parkeerregulering is daarom voor de gemeente niet aan de orde.

4.4 Rozengracht

Op de Rozengracht is behoefte aan kortparkeren voor bezoekers aan de winkels en voor langparkeren voor bewoners. Het terrein op de Rozengracht wordt nauwelijks gebruikt als verblijfsgebied. Het verzoek is om het parkeerterrein aan de Rozengracht opnieuw in te richten met meer parkeerplaatsen. Vergunninghouders op de Rozengracht is geen goed idee. Dat betekent minder plek in de Russische buurt.

De keuze om een beperkt aantal parkeerplaatsen te realiseren op de Rozengracht is tweeledig geweest. Enerzijds om een functioneel plein in te richten voor het centrum en de buurt. Hier kunnen evenementen gehouden worden, terrassen worden geplaatst en markten worden gehouden. Anderzijds om het plein ruimtelijk niet te veel van de straat af te sluiten. Een keuze waar wij nog steeds achter staan. De huidige plekken bieden beperkte ruimte voor kort parkeerders en vergunninghouders, maar wordt de verblijfskwaliteit van het plein niet aangetast.

4.5 Kosten van een parkeervergunning voor bewoners en bedrijven

Een aantal insprekers maakt bezwaar tegen de hoogte en het verschil tussen de prijs voor een bewonersvergunning en een bedrijfsvergunning.

De kosten voor een parkeervergunning zijn conform het huidige parkeerbeleid. De gemeente vindt deze bedragen redelijk, ook in vergelijking tot andere gemeenten. Wij zien geen aanleiding om deze aan te passen.

4.6 Tijdsduur parkeren op de Westzijde, Ebbehout en Ebbehof (achter supermarkt de Deen) in Zaandam

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de tijdsduur van het parkeren op de Westzijde, Ebbehout en Ebbehof achter supermarkt de Deen in Zaandam.

In Zaandam is een maximale parkeerduur bij betaald parkeren ingesteld van 2 uur. Op deze wijze hebben meerdere bezoekers de mogelijkheid voor kortparkeren en komen parkeerplaatsen ook weer beschikbaar zodat bewoners hier kunnen parkeren. De gekozen maximale parkeerduur functioneert naar behoren en er is geen aanleiding om dit aan te passen.

4.7 Westzijde

De basis voor de tarieven en tijden is gelegd in parkeernota “Eenvoudiger en Duidelijker parkeren” uit 2013. Voor deze nota was de verscheidenheid in parkeermogelijkheden in het gebied rondom de Westzijde groot. De eindtijd van betaald parkeren varieerde per straat. De gemeente heeft dit in overleg met de buurt gestroomlijnd. Een eindtijd van 19.00 uur werd door de buurt als onwenselijk ervaren. Daarom is de eindtijd naar 23.00 uur gegaan en daarmee gelijk getrokken met de Russische buurt. Er is geen aanleiding om de parkeertijden terug te brengen naar de situatie van vóór 2013.

4.8 Parkeerterrein Ebbehof achter supermarkt de Deen

In de omgeving van het NS-station Zaandam hebben bijna alle grote (kantoor)gebouwen de beschikking over een eigen parkeerterrein. Dit geldt niet voor het voormalig Stads kantoor en het ‘Railpointgebouw’ aan het Ebbehout waarin onder andere de Omgevingsdienst is gehuisvest. Zij maken gebruik van het parkeerterrein ‘Ebbehof’ dat naast supermarkt de Deen ligt. De grond is eigendom van de gemeente en verhuurt deze aan de gebruikers van deze gebouwen. Het is geen openbaar parkeerterrein, zij het dat als de Omgevingsdiensten niet alle plekken gebruiken, er is afgesproken dat ook bezoekers tegen betaling daar een auto kunnen stallen. Het bleek dat met het ingestelde dagtarief onvoldoende parkeerruimte beschikbaar was voor de Deen en de omliggende kantoren. Daarom is recentelijk het dagtarief verhoogd in de veronderstelling dat daardoor voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de supermarkt en de aanliggende kantoren.

4.9 Ebbehout

Voor het overgrote deel is de parkeerdruk aan de westzijde van het station in de avonden niet hoog. Om deze reden zijn er geen aanvullende maatregelen nodig. Alleen voor de parkeerplaatsen direct bij de uitgang van het station wordt een nieuwe eindtijd tot 23.00 uur voorgesteld, omdat daar de parkeerdruk in de avonden wel hoog is.

4.10 Amberhout

De parkeerdruk op de Amberhout wordt als hoog ervaren door de gebruikers. Deze parkeerdruk wordt volgens de insprekers voornamelijk veroorzaakt door een parkeervraag door bezoekers van voorzieningen uit de omgeving van het Amberhout. Het betreft hier een particulier parkeerterrein en het is daarom aan de VVE van het Amberhout en ZVH om een passende oplossing te treffen.

Er wordt gepleit dat ook bij gehandicapten parkeerplekken en oplaadpunten voor elektrische oplaadpunten betaald moet worden voor het parkeren.

Om deelname aan het verkeer van mensen met een lichamelijke beperking niet te belemmeren, heeft de gemeente besloten deze groep gebruikers niet te belasten met betaald parkeren. En om het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren heeft de gemeente besloten de gebruikers van de gemeentelijke oplaadpunten in het fiscaal gebied eveneens niet te belasten met betaald parkeren.

5 Parkeren aan de randen van de het fiscale gebied

5.1 Hoge parkeerdruk

Bijna 20 inspraakreacties gaan over de parkeerdruk. Door de hoge parkeerdruk is er onvoldoende parkeerruimte voor de bewoners. Als oorzaken wordt vooral het aantal parkeerplaatsen en het parkeren door mensen van buiten de wijk genoemd.

De meeste reacties hebben gemeen dat de insprekers aan de randen van het betaald parkeren wonen (Zwaneneiland, Westzanerdijk, Amberhout en Burgemeestersbuurt). Een groot aantal reacties gaat over het Zwaneneiland. Men vindt de parkeerdruk daar te hoog als gevolg van (de uitbreiding) van het betaald parkeren in de directe omgeving (station en Regio College).

Ook over de parkeerdruk in Rooswijk, Saendelft en Willis zijn reacties binnengekomen met het verzoek om meer parkeerplaatsen, het aantal vergunningen per adres en een herziening van het handhavingsbeleid.

Oplossingen die worden voorgedragen variëren van het invoeren van betaald parkeren, vergunningshoudersparkeren, kosteloze vergunning voor bewoners, voordelig parkeren voor werkenden in de buurt, tot het creëren van meer parkeerplekken. Er zijn ook reacties die tegen betaald parkeren zijn, met verwijzing naar een eerder gehouden enquête in de betreffende buurt.

5.2 Parkeren in de eigen straat / directe omgeving

Bewoners willen graag in de eigen straat parkeren, het liefst voor de deur. Wij begrijpen dit, maar dit is niet het doel van het gemeentelijk parkeerbeleid. Uitgangspunt van het beleid is dat iemand binnen een redelijke afstand kan parkeren. De gemeente beoordeelt de parkeerdruk op buurniveau en niet op straatniveau. De parkeerdruk in diverse straten in een buurt schommelt. We zien op buurniveau vaak nog beschikbare parkeerplaatsen. Het kan dus zijn dat bewoners in hun straat geen beschikbare parkeerplaats aantreffen, maar wel in de directe omgeving. Er is geen aanleiding het parkeerbeleid op dit punt aan te passen.

5.3 Parkeren in openbaar gebied

Het parkeerbeleid streeft naar het zoveel mogelijk openbaar aanbieden van parkeergelegenheid. Hierdoor worden de voorzieningen efficiënt gebruikt. Parkeerplaatsen verbinden aan een woning is in strijd met dit beleid en leidt tot een verhoging van de parkeerdruk in een wijk door inefficiënt gebruik van de ruimte. Het parkeerbeleid zal op dit onderdeel niet worden aangepast.

5.4 Bewonersenquête

Diverse insprekers richten zich tegen het afschaffen van de enquête voor het invoeren van betaald parkeren.

Om aan alle belangen voldoende recht te kunnen doen, wordt de bewonersenquête niet meer gehanteerd als absoluut criterium voor de invoering van betaald parkeren. Om te zorgen dat bewoners voldoende inspraak hebben, is de volgende procedure in het nieuwe parkeerbeleid opgenomen. Als er een door de buurt gedragen verzoek tot het instellen van betaald parkeren in een bepaald gebied wordt ingediend, voert de gemeente een onderzoek uit naar de parkeerdruk in de betreffende omgeving. Bij het verzoek moeten minimaal 20 handtekeningen van bewoners uit méér dan één straat zitten. Indien uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk op meerdere momenten van de dag boven de 80% uitkomt, dan zal het college een besluit over het invoeren van betaald parkeren nemen. Middels deze gewijzigde procedure houdt de gemeente de regie op de invoering van betaald parkeren in nieuwe gebieden.

5.5 Zwaneneiland

Op het Zwaneneiland in Zaandam wordt al geruime tijd een hoge parkeerdruk geconstateerd, voornamelijk aan de westelijke zijde van het eiland. Indien de voorgestelde nieuwe procedure voor het invoeren van betaald parkeren wordt vastgesteld kan deze als eerste voor het Zwaneneiland worden toegepast. Er hebben zich zowel voorstanders als tegenstanders voor de invoering van parkeerregulering gemeld tijdens de inspraak.

5.6 Maximale parkeerduur

In diverse reacties wordt verzocht om de maximale parkeerduur van 2 uur in woonstraten te verhogen of af te schaffen.

In het centrum van Zaandam is in de aanloopstraten een maximale parkeerduur bij betaald parkeren ingesteld van 2 uur. Op deze wijze hebben meerdere bezoekers de mogelijkheid voor kortparkeren en komen parkeerplaatsen ook weer beschikbaar zodat bewoners hier kunnen parkeren. De gekozen maximale parkeerduur functioneert naar behoren en er is geen aanleiding om dit aan te passen.

5.7 Extra parkeerplaatsen in openbare ruimte

Een voorgestelde oplossing voor de parkeerdruk is het toevoegen van extra parkeerplaatsen door herinrichting van de openbare ruimte.

Het opnieuw indelen van de openbare ruimte in een wijk is alleen mogelijk als een herinrichting gepland staat. Bij dergelijke herinrichtingsprojecten wordt in overleg met bewoners een ontwerp gemaakt waar in groen, spelen en parkeren op elkaar worden afgestemd. Bij ad hoc vragen is een goede afweging tussen deze elementen niet mogelijk. Daarnaast ontbreken de financiële middelen om hier in mee te gaan.

5.8 Parkeren bedrijfswagens in de wijk

In enkele reacties wordt om een verbod op het (langdurig)parkeren van bedrijfsbussen in een woonwijk gevraagd.

Het is voor de gemeente niet mogelijk om een verbod in te stellen voor (lang)durig parkeren van bedrijfsbussen in woonwijken. Alleen voor grote vrachtwagen (langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter) die op een uitzichtbelemmerende plek staan geparkeerd, kan de gemeente middels de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) optreden.

6 Blauwe zones

In verschillende reacties wordt gevraagd om het instellen van een blauwe zone. Naast een algemene omschrijving als “in het centrum van de stad” en “voor buiten het centrum gelegen winkels” gaan de reacties vooral over de Zuiddijk en het Zwaneneiland. Daarnaast is er ook bezwaar tegen het uitbreiden van de blauwe zone in Krommenie. Meer dan een derde van de binnengekomen reacties gaat over de Zuiddijk. Bijna alle insprekers zijn tegen het voorstel voor vrij parkeren en voor invoering van een blauwe zone op de Zuiddijk. Enkele stellen handhaven van het betaald parkeren voor, maar dan met een heel laag tarief of een kort gratis tarief. Ook wordt om meer handhaving op de Zuiddijk gevraagd ten aanzien van fout parkeren en rijden met auto's over het fietspad.

De gemeente is terughoudend met het invoeren of uitbreiden van blauwe zones. In een blauwe zone wordt het kort parkeren geregeld en worden geen ontheffingen verstrekt voor langparkeren, voor bewoners en ondernemers. Dit heeft tot gevolg dat de omvang van de blauwe zones beperkt moet blijven. Wanneer een blauwe zone te groot wordt, betekent het een lange loopafstand voor aanwonenden en dit vinden wij niet wenselijk.

Handhaving van een blauwe zone is kostbaar. Dit omdat er voor de gemeente geen inkomsten tegenover staan. De handhaving wordt uitgevoerd door de gemeente maar de inkomsten vanuit de bekeuringen gaan geheel naar het Openbaar Ministerie. Voor de meerkosten van de handhaving, die verbonden zijn aan nieuwe blauwe zones, moet dekking gevonden worden; ofwel door verhoging van de parkeertarieven, dan wel door extra ruimte in de begroting.

6.1 Uitbreiding blauwe zone Krommenie

De voorgestelde uitbreiding van de blauwe zone in Krommenie ligt in het hoofdwinkelgebied uit de Detailhandelsvisie. De uitbreiding van de blauwe zone met een maximale parkeerduur van 2 uur, geldt op maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 19.00 uur. De uitbreiding past in het beleid van de gemeente om op deze plek het winkelklimaat te ondersteunen. Op het voorstel voor de uitbreiding van de blauwe zone in Krommenie zijn zowel positieve als negatieve reacties binnengekomen. Wij nemen het voorstel om het aantal parkeerplaatsen te verminderen ten gunste van fietsenstallingsplaatsen niet over.

6.2 Zuiddijk

In de beleidsnota “Ruimte voor Parkeren” stellen we voor om op de Zuiddijk het huidig betaald parkeren regime af te schaffen en voortaan vrij parkeren toe te staan. Uit de reacties blijkt dat men verwacht dat gratis en onbeperkt parkeren leidt tot lang parkeren, waardoor de parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden voor winkelend publiek of andere korte parkeerders. Om die reden wordt verzocht om een blauwe zone in te stellen, zodat er niet langer dan 2 uur geparkeerd kan worden.

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.

7 Vergunningen

7.1 Bewonersvergunningen/bedrijvenvergunning

Insprekers hebben bezwaar tegen het aantal aan te schaffen vergunningen, de prijs, de parkeertijd en de wijze van aanschaffen van bewonersvergunningen en bedrijvenvergunningen.

Er wordt ook aandacht gevraagd voor het stijgen van de woonlasten als gevolg van het aanschaffen van een parkeervergunning terwijl er geen plek gegarandeerd wordt.

De gemeente heeft met de introductie van de parkeernota “Eenvoudiger en Duidelijker parkeren” expliciet gekozen voor één regiem van betaald parkeren met vergunningen voor bewoners en ondernemers. Zaanstad kan door het invoeren van betaald parkeren het aantal geparkeerde auto's in de buurt beïnvloeden. Alleen bewoners en bedrijven die gevestigd zijn in een betaald parkeren gebied hebben het recht om een vergunning aan te schaffen. Bewoners krijgen een redelijke kans om in de buurt van de woning te parkeren hiervoor terug. Andere bewoners in Zaanstad hebben een dergelijk voorrecht niet. Binnen het gebied met betaald parkeren in Zaanstad worden per adres maximaal twee vergunningen verstrekt, waarmee de bewoners kunnen parkeren. Op deze manier houdt de gemeente sturing op de parkeerdruk in de omgeving. Het verhogen van het aantal uit te geven vergunningen per adres, ook in het geval van thuiswonende kinderen, betekent een verhoging van de parkeerdruk in het centrum. Om die reden vinden wij het niet gewenst het aantal vergunningen per adres aan te passen.

Bedrijven kunnen wanneer medewerkers met een andere auto naar het werkt komen, eenvoudig de kentekens van de vergunning via de website wijzigen. Voor het verstrekken van de bewoners- en bedrijfsvergunningen brengt de gemeente een tarief in rekening. Deze tarieven zijn in lijn met landelijke tarieven voor vergunningen voor parkeren en centrumgebieden. Overigens zijn de regels over het uitgiftebeleid van vergunningen, tarieven en dergelijke opgenomen in de Parkeerverordening en de Belastingverordening. Deze worden vastgesteld door de gemeenteraad en vormen daarmee het juridisch kader voor deze onderdelen.

7.2 Bezoekersvergunningen

Er wordt steun betuigd voor het nieuwe voorstel ten aanzien de bezoekersvergunning en de mantelzorgvergunning. Eén inspreker vraagt om herinvoering van de papieren bezoekerskaart. Ook het aan- en afmelden wordt als lastig ervaren.

Het betalen van een bezoekersvergunning per uur voorziet duidelijk in een behoefte. Gebruikers van een bezoekersvergunning betalen alleen nog voor de tijd dat zij daadwerkelijk gebruik maken van een parkeerplaats in het centrum. Dit met een tarief € 0,25 per uur betekent dat een bezoek kort(er) dan 8 uur goedkoper wordt en bezoek dat langer dan 8 uur blijft betaalt meer. De gemeente vindt dit redelijk. In de praktijk betekent deze maatregel dat bezoek zich online (via de bezoekersapp) moet aan- én afmelden om per minuut te kunnen afrekenen.

De gemeente heeft bewust gekozen de papieren bezoekerskaart te vervangen door het digitaal aan- en afmelden van bezoekers. Bij de invoering van het systeem heeft de gemeente klachten ontvangen over de gebruiksvriendelijkheid van het systeem. Inmiddels zijn maatregelen getroffen om deze klachten te verhelpen.

Recente cijfers over het gebruik van de app om kentekens in te voeren of te veranderen voor het bezoekersparkeren laten een hoge acceptatiegraad zien. Overigens bestaat ook de mogelijkheid om via de telefoon de aan- en afmelding te doen. Een medewerker helpt bijvoorbeeld ouderen zo bij het wijzigen van de kentekens. Uit de zienswijze komt naar voren dat er gebruikers zijn die het aan- en afmelden lastig vinden. Zij kunnen extra uitleg krijgen om op de website de wijzigingen door te voeren. Er is voor ons geen aanleiding om de papieren bezoekerskaart opnieuw in te voeren.

7.3 Mantelzorgvergunning

Er wordt verzocht om de mantelzorgvergunning gratis te maken (zoals voor gehandicapten) en ook te verstrekken aan vrijwilligers. Tevens is door een vrijwilligersorganisatie een verzoek ingediend om gebruik te kunnen maken van de nieuwe mantelzorgvergunning.

Er is gekozen voor een vergunningensysteem waarbij de mantelzorger een vergunning op kenteken kan aanschaffen tegen het tarief voor een bewonersvergunning, of een digitale bezoekersvergunning. 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.

We houden vast aan de scheiding tussen mantelzorgers en vrijwilligersorganisaties. Gelet op de grote verscheidenheid aan vrijwilligersorganisaties wordt de voorgestelde regeling niet aangepast.

8 Handhaving

Enkele insprekers vragen om tolerantie voor het parkeren in groenstroken of op de stoep.

Parkeren in groenstroken of op de stoep is niet toegestaan. Bij klachten vanuit de buurt, treedt de gemeente handhavend op. Handhaving van deze overlast vormt geen onderdeel van het parkeerbeleid.