

gemeente Zaanstad

ZNSTD

**Parkeervisie
Auto- en Fietsparkeren 2023**

DISCLAIMER:

**Dit is een eerste concept versie t.b.v. de
bespreking in het College van B&W
d.d. november 2023.**

De parkeervisie wordt aan de hand van de bespreking in B&W ,
Raad en de ter inzage legging de komende maanden verder
aangescherpt en verder uitgewerkt in opmaat naar de
uiteindelijke vaststelling

Inhoud

Voorwoord	4
Deel 1: Aanleiding en huidige situatie	5
1 Een nieuwe visie op auto- en fietsparkeren	5
2 Auto- en Fietsparkeren in Zaanstad anno 2023	7
2.1 Autoparkeren anno 2023	7
2.2 Fietsparkeren anno 2023	8
2.3 Huidige knelpunten auto- en fietsparkeren	8
Deel 2: Visie op parkeren auto en fiets	11
3 Auto- en fietsparkeren laten aansluiten op de Zaanse ambities	11
4 De Zaanse visie op Autoparkeren	13
4.1 De zeven speerpunten voor Autoparkeren	13
4.2 De gemeente Zaanstad en de duurzame verstedelijkingsopgave	13
4.3 De gemeente Zaanstad hanteert een gebiedsgerichte aanpak	14
4.4 Verbetering kwaliteit van de openbare ruimte	15
4.5 De gemeente Zaanstad kiest voor een sturend parkeerbeleid	15
4.6 Beïnvloeden, benutten, beheersen en bouwen	16
4.7 Geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte	17
4.8 De gemeente Zaanstad gaat auto parkeervoorzieningen beter benutten	17
5 De Zaanse visie op Fietsparkeren	18
5.1 De acht speerpunten voor Fietsparkeren	18
5.2 De gemeente besteedt extra aandacht aan focusgebieden	18
5.3 De gemeente zet de juiste fiets(er) op de juiste plek	19
5.4 Versterken van de keten	19
5.5 De gemeente benut gebouwde fietsparkeervoorzieningen	19
5.6 De gemeente investeert in hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen	20
5.7 Regulering van het fietsparkeren	20
5.8 De fiets als uitgangspunt in het ontwerp	21
5.9 De gemeente zoekt aansluiting bij (nieuwbouw)projecten	21
Deel 3: Uitwerking	22
6 Ruimtelijke uitwerking auto- en fietsparkeren	22
6.1 Zaanstad onderverdeeld in zones	22
6.2 Centra met hoog stedelijke kwaliteit (A+ en A)	23
6.3 Stedelijk wonen en werken (B+ en B)	24
6.4 Buitenstedelijk woon- en werkgebied (C)	25
7 Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen	26

7.1	Parkeernormen	26
7.2	Parkeervoorzieningen voor gehandicapten	28
7.3	Mobiliteitsfonds	29
8	Parkeerregulering	30
8.1	Zonering	30
8.2	Redenen voor parkeerregulering	30
8.3	Parkeerregulering binnen de diverse zones	30
8.4	Parkeerregulering via betaald parkeren	32
8.5	Venstertijden betaald parkeren	33
9	Overige aandachtspunten parkeren	34
9.1	Autoparkeren op afstand	34
9.1.1	Succesfactoren voor auto parkeren op afstand	34
9.1.2	Hubs en deelmobiliteit	35
9.2	Laadinfra	35
9.2.1	Auto	36
9.2.2	Fiets	36
9.3	Parkeervoorzieningen voor bedrijfsvoertuigen	36

Voorwoord

Zaanstad is een aantrekkelijk gemeente om in te wonen: veel groen, gelegen in een van de meest waterrijke gebieden van de Provincie Noord-Holland en dicht in de buurt van Amsterdam. De voordelen van de grote stad liggen onder handbereik. Steeds meer mensen kiezen ervoor om in Zaanstad te komen wonen en werken. Dat is fijn, maar brengt ook uitdagingen met zich mee.

- De gemeente staat voor een grote **verstedelijkingsopgave**. Zo wordt er op veel verschillende plekken binnen de gemeente gewerkt aan de bouw van nieuwe woningen. Ook vindt er transformatie plaats binnen bestaand gebied en gebouwen veranderen soms van functie wat leidt tot een andere parkeersituatie. In bestaand stedelijk gebied vindt ook verdichting plaats. Tot slot kennen verschillende gebieden van Zaanstad een hoge parkeerdruk. Door de groei neemt de druk op de beperkte openbare ruimte verder toe. Deze auto's moeten ook worden geparkeerd.
- Daarnaast moeten we rekening houden met de **veranderingen in het klimaat**. In 2022 heeft de gemeente een Klimaatakkoord vastgesteld, waarin onder andere de ambitie is opgenomen om de gemeente verder te vergroenen. Het streven is er bijvoorbeeld op gericht om meer schaduw-gevende bomen te planten en de gemiddelde boomkroonbedekking in de diverse wijken te verhogen van 16% nu naar 20% in 2050. Ook moeten we meer mogelijkheden creëren om water op te vangen. Dit betekent dat we anders met de beschikbare (openbare) ruimte moeten omgaan.
- De centrale vraag is: 'Hoe houden we Zaanstad bereikbaar, leefbaar en veilig?' Deze vraag kan alleen beantwoord worden als we parkeren niet zuiver als een verkeerskundige opgave zien, maar als één van de bouwstenen van de openbare ruimte. In die beperkte openbare ruimte moet er plaats zijn voor verschillende functies: wonen, werken, ondernemen, fietsen, uitgaan, winkelen *en* parkeren. Daarbij geldt het **Zaans Mobiliteitsplan (ZMP)** dat in november 2021 door de Raad is vastgesteld als uitgangspunt. Het ZMP verwoordt het als volgt:
'Als Zaanstad ook in 2040 bereikbaar, aantrekkelijk en veilig wil zijn zal meer gebruik van ov, fietsen en lopen nodig zijn en een lager gebruik van de auto dan nu het geval is. En dit kan ook: Door in het ruimtelijk beleid gericht te sturen op kwalitatief goede publieke ruimten, goed bereikbare voorzieningen en meer gemengde woon/-werkmilieus, maar ook betere openbaar vervoer- en fietsvoorzieningen, meer inzet op deelmobiliteit en meer gereguleerd parkeren'. (pagina 23)
De onderhavige Parkeervisie zien we als een nadere uitwerking van het onderdeel parkeren zoals beschreven in het ZMP.

De Parkeervisie is een instrument dat ons in staat stelt om de vragen te beantwoorden die bij de verdere ontwikkeling van de stad zullen opkomen. Hiermee zijn wij in staat om sturing en richting te geven. De groei van Zaanstad vraagt om actualisatie van het huidig beleid met duidelijke parkeernormen voor auto- en fietsparkeren en met maatregelen zoals uitbreiding gereguleerd parkeren. Daarmee houden we onze gemeente leefbaar, bereikbaar en veilig!

Gerard Slegers

Wethouder Bereikbaarheid, Mobiliteit en Parkeren, Havens en Vaarwegen, Sport, Inburgering en Inclusiviteit

Deel 1: Aanleiding en huidige situatie

1 Een nieuwe visie op auto- en fietsparkeren

In november 2021 heeft de gemeenteraad het Zaans Mobiliteitsplan (ZMP) vastgesteld. Hierbij wordt aangesloten bij andere beleidsdocumenten zoals de Omgevingsvisie en het Zaans Klimaatakkoord. Het ZMP zet de beleidskaders uit op het gebied van mobiliteit voor de periode tot 2040. Een belangrijke periode, omdat de gemeente de mobiliteitsgroei moet opvangen die gepaard gaat met de groei naar 200.000 inwoners en de bouw van 16.000 woningen.

Het ZMP stelt dat mobiliteit en ruimte hand in hand moeten gaan om Zaanstad bereikbaar leefbaar te houden. Er moeten op het gebied van mobiliteit keuzes worden gemaakt, want met de bevolkingsgroei en toename van bedrijvigheid neemt de druk op de beschikbare openbare ruimte toe. Dat geldt minder in de gebieden waar de groei beperkt is, maar geldt zeker in de MAAK-gebieden. Als Zaanstad ook in 2040 nog bereikbaar, aantrekkelijk en veilig wil zijn, moet meer gebruik worden gemaakt van OV, fietsen en lopen en moet de afhankelijkheid van de auto minder zijn. En dat kan ook: door in het ruimtelijk beleid goed te sturen op kwalitatief goede publieke ruimten, goed bereikbare voorzieningen en meer gemengde woon-/werkmilieus, maar ook betere voorzieningen op het gebied van openbaar vervoer- en fiets en door meer in te zetten op deelmobiliteit en gereguleerd parkeren.

Het ZMP vraagt om een actualisatie van het Zaans parkeerbeleid. In het ZMP zijn 12 hoofdkeuzes benoemd. De voor parkeren relevante ambities, die aansluiten bij de hoofdkeuzes, zijn onderstaand weergegeven:

We willen Zaanstad duurzaam bereikbaar houden

Zaanstad ziet zich gesteld voor de vraag: hoe houden we de gemeente bereikbaar en leefbaar? Met de vaststelling van het ZMP hebben we de keus gemaakt om in te zetten op meer duurzame vormen van mobiliteit, om het fietsgebruik verder te stimuleren en te faciliteren. Het ZMP maakt ook onderscheid in de verschillende gebieden van Zaanstad die allemaal hun eigen karakteristieken hebben. Daarbij past dat in sommige gebieden meer nadruk wordt gelegd op het gebruik van de fiets en in andere de auto een meer autonome plaats krijgt toebedeeld. Al deze gebieden stellen andere eisen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Om recht te doen aan deze verscheidenheid, zullen er ook bij het gebied passende keuzes gemaakt moeten worden gekoppeld aan stedelijkheid en ruimtelijke kwaliteit.

We willen dat Zaanstad verder kan doorgroeien

Zaanstad groeit. Niet alleen het aantal woningen zal de komende jaren fors worden uitgebreid, maar ook de werkgelegenheid groeit. Meer bedrijven vestigen zich in Zaanstad. Er vindt inbreiding plaats op bedrijventerreinen. Om deze groei te accommoderen moeten we aan de voorkant bedenken en keuzes maken in de inzet en gebruik van de verschillende modaliteiten. We dienen te bedenken waar alle modaliteiten een plek kunnen krijgen in de schaarse ruimte.

We willen dat meer mensen binnen de gemeente fietsen

Fietsparkeren maakt integraal onderdeel uit van deze auto- en fiets parkeervisie. Meer woningen en meer bewoners leiden er toe dat er meer auto's geparkeerd zullen worden en dat er ook meer ruimte voor fietsparkeren dient te worden gerealiseerd. Wij willen immers, in lijn met het Zaans Mobiliteitsplan,

dat bewoners vaker kiezen om de fiets te pakken. Dit betekent dat er naast (door)fietsroutes ook voldoende en veilige fietsparkeergelegenheden, met aandacht voor de diverse soorten fietsen zoals bakfietsen, elektrische fietsen, fietsen met kratten, dienen te worden gerealiseerd.

We willen de beschikbare openbare ruimte optimaal benutten

Nieuwe normen voor autoparkeren zijn nodig omdat we ook rekening willen houden met initiatieven op het gebied van deelmobiliteit en de realisatie van Hubs. Door deze initiatieven kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen bij gebiedsontwikkeling beter georganiseerd worden. In bestaande wijken kan bij deze initiatieven gekeken worden of de parkeerbalans nog actueel is.

Voor fietsparkeren werden er in Zaanstad wel normen gehanteerd (kwantiteit) maar geen kwaliteitseisen. Dat gaan we vanaf nu wel doen om zo het gebruik van de fiets te stimuleren en om een paradigmaverschuiving aan te brengen: Bij nieuwe ontwerpen moet naast het aantal parkeerplaatsen voor auto's ook het aantal parkeerplaatsen voor fietsen worden meegenomen. Zo komen we tot een meer evenwichtige indeling van de openbare ruimte, en dragen we bij aan de gezondheid van de Zaankanter en de verbetering van het klimaat.

Er zijn woningbouwcomplexen die beschikken over een interne fietsenberging. Desondanks worden fietsen vaak nog in de openbare ruimte geparkeerd, waardoor de toegankelijkheid en de beleving van de openbare ruimte onder druk komt te staan. Het realiseren van voldoende fietsenstallingen is een voorwaarde om te komen tot behoud en inrichting van een openbare ruimte die toegankelijk is, die ruimte biedt aan andere functies en die als prettig wordt ervaren. Bovendien neemt het gebruik van de fiets in de toekomst toe. In het ZMP is becijferd dat, zeker in de centrumgebieden en op korte afstanden, het gebruik van de fiets tot 2040 stijgt van 22,5% naar 38 – 47%. Hiermee neemt de druk op de openbare ruimte verder toe. Het is daarom belangrijk dat er wordt voorzien in voldoende kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen op de juiste plek.

Om tot de nieuwe Parkeervisie Auto- en Fietsparkeren te komen, hebben wij zowel binnen als buiten de gemeentelijke organisatie gesprekken gevoerd met diverse stakeholders en zijn er participatiesavonden gehouden voor bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden.

Bewoners zijn van mening dat ze aangewezen zijn op de auto bij met name woon-werk afstanden. Het OV is niet een volwaardig alternatief: verstoringen, langere reistijden, kostbaar en voor sommige buslijnen (met name stadsvervoer) een te lage frequentie of een te beperkte dienstregeling in de avond/ nacht om als alternatief te kunnen dienen. Binnen de stad wordt vaak gebruik gemaakt van de fiets. De fietsparkeervoorzieningen in het centrum zijn voldoende. Wel is behoefte aan meer bewaakte en veilige fietsenstallingen.

Parkeren is nog zeker een zorg: 'kan ik mijn auto nog wel kwijt?', 'kunnen mijn klanten mij nog wel bereiken?', 'hoe houd ik mijn werknemers vast als zij straks niet meer met de auto naar het werk kunnen komen?'. Logische zorgen die vragen om hedendaagse en innovatieve oplossingen. De openbare ruimte vormt een belangrijke sleutel om tot slim ruimtegebruik te komen.

In onderhavige Parkeervisie auto- en fietsparkeren 2023 is het beleid ten aanzien van parkeren verwoord. Onlosmakelijk onderdeel van deze Visie zijn de Beleidsregels auto- en Fietsparkeren 2023, waarin de gemeentelijke (parkeer)normen en voorwaarden voor auto- en fietsparkeren verder worden uitgewerkt.

Dit document, 'Parkeervisie auto- en fietsparkeren 2023', vervangt de 'Nota ruimte voor parkeren 2016'.

2 Auto- en Fietsparkeren in Zaanstad anno 2023

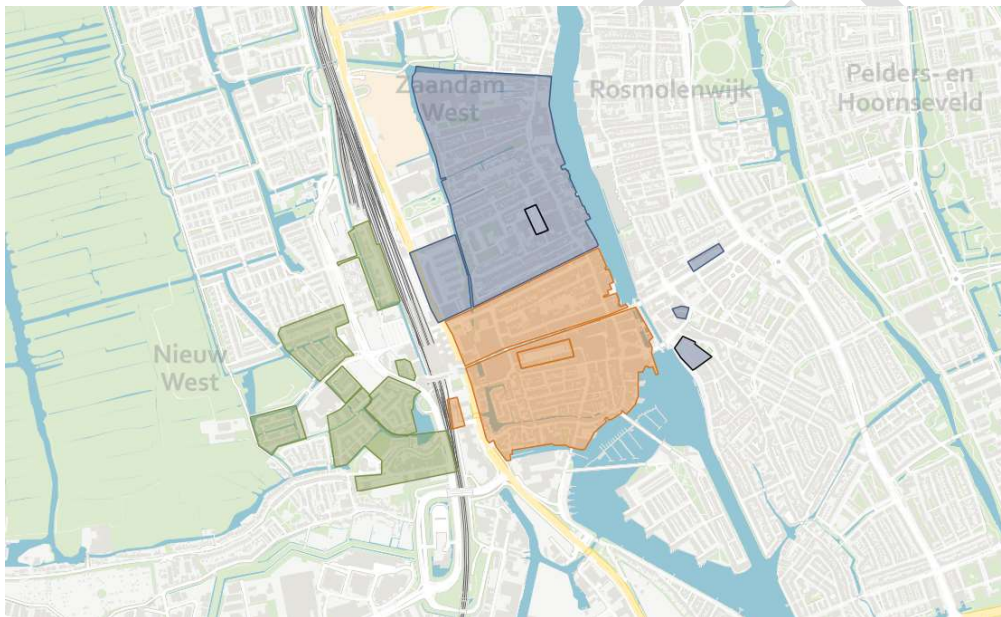
Het vigerend parkeerbeleid van de gemeente Zaanstad bestaat uit de 'Nota Ruimte voor Parkeren 2016' en de 'Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016'.

2.1 Autoparkeren anno 2023

In grote delen van onze gemeente kan gratis en onbeperkt in tijd in de openbare ruimte worden geparkeerd. Daarnaast zijn er meerdere vormen van parkeerregulering. Dat betekent dat het parkeren van de auto kan door middel van:

- Het gebruik van een parkeerschijf (blauwe zone)
- Het betalen bij een parkeerautomaat of door middel van een parkeerapp
- Het gebruik van een parkeeronthefing of -vergunning
- Het tegen betaling parkeren van de auto in een commerciële parkeergarage.

In onderstaande afbeelding is weergegeven waar betaald parkeren geldt (oranje, donkergroen en paars). In deze kaart staan niet de commerciële parkeergarages weergegeven.



Figuur 1: bron 'ZaanAtlas oktober 2023'.

De blauwe zones (parkeerschijf) zijn er in de winkelgebieden van Krommenie, Wormerveer, op de Guisweg en Raadhuisstraat in Zaandijk en op de Zuiddijk in Zaandam. In de blauwe zone kan van maandag tot en met zaterdag van 9:00 tot 19:00 uur gratis geparkeerd worden voor maximaal twee uur.

Parkeren grote voertuigen

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) staat dat het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom verboden is. Dit verbod geldt niet op maandag tot en met vrijdag van 8.00 tot 18.00 uur. Onder grote voertuigen vallen onder andere: vrachtwagens, touringcars en bestelbussen groter dan 6 meter.

De gemeente neemt deze maatregel om de woonwijken en het centrum veiliger te maken. Zo ervaren bewoners onveilige situaties (minder zicht en daardoor onveilige situaties bij oversteken of bij spelende kinderen). Ook is sprake van geluidsoverlast (door draaiende motoren) en te weinig ruimte. Grote voertuigen nemen vaak ook meerdere parkeerplekken in, waardoor parkeeroverlast ontstaat. Overdag mogen de voertuigen van langer dan zes meter wel in de wijken parkeren, bijvoorbeeld vanwege werkzaamheden of touringcars (voor bijvoorbeeld schoolreisjes en schoolzwemmen).

De gemeente gaat op industrieterreinen plekken aanwijzen, waar chauffeurs hun grote voertuigen kunnen parkeren. Deze plekken zijn ook voor (individuele) chauffeurs/vrije rijders. Zij hebben nu vaak geen andere mogelijkheid, dan hun voertuig dichtbij hun woning te parkeren. Touringcars kunnen - bijvoorbeeld bij evenementen - ontheffing aanvragen.

2.2 Fietsparkeren anno 2023

Op dit moment zijn in Zaandam twee permanente fietsenstallingen in gebruik: de Vinkenstraat ('het Fietsenpakhuis') en de Droogschuur. Aanvullend daarop is onder de Beatrixbrug een tijdelijke fietsenstalling gerealiseerd met toestemming van het Casino (recht van overpad). Deze tijdelijke stalling is bedacht om tijdens de openingsuren van de horeca het fietsparkeren 'onder controle' te houden. Dit totdat er in het centrum nabij de horeca een permanente fietsenstalling wordt geopend.

Bij station Krommenie-Assendelft en Wormerveer is parkeren van de fiets mogelijk in de daar aanwezige NS-fietsenstallingen (tegen betaling, eerste 24 uur gratis en met abonnement). Inpandige fietsenstalling is aanwezig bij stalling Noordschebos Zaandam. Station Koog a/d Zaan en Zaandijk Zaanse Schans beschikken over onbewaakte fietsparkeerplekken. Bij Krommenie-Assendelft zijn ook onbewaakte fietsenrekken op het stationsplein. Op station Krommenie-Assendelft, Koog a/d Zaan en Zaandijk Zaanse Schans staan fietskluizen (tegen betaling). Verder zijn er ruimtelijke ontwikkelingen, zoals Figaro, waarin een gebouwde fietsenstalling is voorzien. Ook deze fietsenstalling zal in samenwerking met de NS worden gerealiseerd.

Op station Krommenie-Assendelft zijn vier OV fietsen. Bij station Zaandijk Zaanse Schans worden fietsen verhuurd.

2.3 Huidige knelpunten auto- en fietsparkeren

In delen van Zaanstad werkt het huidige parkeerbeleid niet optimaal en met de verdere groei van Zaanstad komt de leefbaarheid alleen maar meer onder druk te staan. Bewoners, bedrijven, ondernemers en instellingen hebben voor het tot stand komen van het nieuwe parkeerbeleid parkeerknelpunten aangedragen. Een aantal meest voorkomende knelpunten is onderstaand toegelicht:

- **Knelpunt 1: hoge parkeerdruk.** In veel wijken van Zaandam is de parkeerdruk hoog (boven de 90%). Dat geldt niet alleen voor de gebieden in en om het centrum van Zaandam, maar ook voor wijken als Poelenburg en voor buurten in Krommenie en Wormerveer. Het straatbeeld wordt hier gedomineerd door geparkeerde auto's. Niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de leefbaarheid en

vestigingsklimaat komt hiermee onder druk te staan. Het toevoegen van meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte is geen oplossing, omdat die ruimte er simpelweg niet is.

- *Knelpunt 2: versnipperd invoeren betaald parkeren.* Het parkeerbeleid uit 2016 schrijft voor dat bij invoering van betaald parkeren in bestaand stedelijk gebied een draagvlakenquête moet worden uitgevoerd. De uitkomst van de draagvlak enquêtes is tot op heden dat het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd beperkt van omvang is, soms zelfs een enkele straat. Dan treedt het zogenoemde ‘waterbedeffect’ op. Bewoners gaan niet parkeren in het gebied waar zojuist betaald parkeren is ingevoerd, maar gaan parkeren in omliggende straten waar nog geen betaald parkeren geldt. De parkeeroverlast in die straten neemt dan op zijn beurt toe. En dan begint de stap naar een mogelijke volgende uitbreiding van het gebied weer van voren af aan.
- *Knelpunt 3: onvoldoende stimulans om gebouwde parkeervoorziening af te nemen.* Voor nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen, gelden door de gemeente vastgestelde parkeernormen. De ontwikkelaar moet parkeerplaatsen bij de ontwikkeling op eigen terrein realiseren. Naast dat het financieel voor de ontwikkelaar niet rendabel is, ontbreekt het ook aan ruimte voor parkeerplaatsen op maaiveldniveau. Daarom moeten er gebouwde parkeervoorzieningen komen, onder of naast het gebouw. In gebieden zonder betaald parkeren kan gratis in de openbare ruimte geparkeerd worden. Dat betekent dat voor de bewoners de stimulans ontbreekt om in de gebouwde parkeervoorziening een parkeerplaats te kopen of te huren. Voor ontwikkelaars is het dan haast onmogelijk om een gebouwde parkeervoorziening rendabel te exploiteren. Zo vormt parkeren een (financiële) barrière voor nieuwbouw of gebouwen die een andere functie krijgen.
- *Knelpunt 4: verkopen van parkeerplaatsen aan niet-bewoners.* Bij nieuwbouwprojecten in bestaand stedelijk gebied is er voor de ontwikkelaar de verplichting conform de geldende normen parkeerplaatsen aan te leggen op eigen terrein. Het komt voor dat een ontwikkelaar (een of meerdere) gerealiseerde parkeerplaatsen verkoopt na realisatie van het project. Deze parkeerplaatsen zijn dan niet meer beschikbaar voor de woningen waarvoor zij gerealiseerd zijn. De verkochte parkeerplaatsen worden immers gebruikt door automobilisten van buiten het plangebied. Hierdoor wordt een nieuw parkeerprobleem gecreëerd (Voorbeelden daarvan zijn Gouwpark en Zeemanstraat). Dit knelpunt is recent opgelost door in de Omgevingsvergunning op te nemen dat gedurende 10 jaar de parkeerplaatsen niet verkocht mogen worden aan derden.
- *Knelpunt 5: Parkeerfonds sluit niet aan bij beoogd doel.* Het huidige uitgangspunt bij nieuwbouwprojecten is dat parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Het kan echter voorkomen dat bij een nieuwbouwproject onvoldoende ruimte is om het aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Onder het beleid uit 2016 was het ontwikkelaars toegestaan het aantal parkeerplaatsen dat niet binnen het nieuwbouwproject kon worden gerealiseerd af te kopen tegen een van tevoren vastgesteld tarief. Deze afkoopsom wordt gestort in het Parkeerfonds. De gemeente dient binnen 10 jaar in de nabijheid van het nieuwbouwproject parkeerplaatsen aan te leggen om het tekort te compenseren. Door de beperkte beschikbaarheid van de openbare ruimte is het compenseren en toevoegen van deze parkeerplaatsen niet mogelijk. De praktijk leert dat het Parkeerfonds niet werkt.

- *Knelpunt 6: verkrijgen parkeervergunning bij woningsplitsing.* Vooral in de centrumgebieden komt het voor dat woningen worden gesplitst. Op grond van het huidige beleid komen de bewoners dan in aanmerking voor een (extra) parkeervergunning. Gelet op het feit dat juist in de centrumgebieden de druk op de openbare ruimte extra groot is, zal in het nieuwe parkeerbeleid slechts één parkeervergunning mogelijk zijn voor woningen die gesplitst worden. Dus na splitsing wordt er geen extra vergunning afgegeven.
- *Knelpunt 7: geparkeerde busjes in de wijk.* In een aantal wijken wordt overlast ervaren van geparkeerde busjes. Deze busjes zijn kleiner dan 6 meter en vallen niet onder de APV. Op de participatieavonden was dit een veel genoemd punt door bewoners. Het gaat naast het aantal geparkeerde busjes (parkeerdruk) ook om omvang en (ontnemen van) zicht.
- *Knelpunt 8: parkeren van de fiets in de binnenstad en in gebieden daarbuiten.* Het parkeren van fietsen blijft een uitdaging, ondanks het feit dat er op dit moment een aantal (on-) bewaakte stallingen aanwezig is en fietsen op diverse plaatsen in rekken kunnen worden gestald. Het wild parkeren van fietsen, vaak in de buurt van winkels, horeca of andere uitgaansgelegenheden, belemmert de doorgang voor voetgangers en heeft een negatieve invloed op de beleving van de openbare ruimte. Deze overlast wordt alleen maar groter als de gewenste groei van fietsverplaatsingen toeneemt.

De verwachting is dat met vaststelling van de parkeervisie en beleidsregels auto- en fietsparkeren 2023 de bovengenoemde knelpunten opgelost worden.

Deel 2: Visie op parkeren auto en fiets

3 Auto- en fietsparkeren laten aansluiten op de Zaanse ambities

De beschikbare ruimte is op veel plekken in de gemeente Zaanstad beperkt. In die beperkte ruimte moeten verschillende functies een plek krijgen. Zaanstad heeft in de 'Zaanse Omgevingsvisie 2040' zes strategische opgaven geformuleerd: verstedelijking, economie, duurzaamheid, veiligheid, gezondheid en kansengelijkheid. Deze 'Parkeervisie Auto- en Fietsparkeren 2023' levert een bijdrage aan de verschillende ambities binnen deze opgaven.

Verstedelijking: Dubbelgebruik

Parkeerterreinen bij stations en kantoren staan 's avonds vaak leeg, terwijl bewoners juist overdag van huis zijn. De gemeente wil het gebruik van deze (NS)parkeerterreinen voor bewoners en bezoekers stimuleren om zo de parkeerdruk in de wijken te verlagen. Op de (NS) parkeerterreinen kunnen we de ruimte slimmer gebruiken door ook plaats in te ruimen voor hubs, laadpalen, deelauto's en deelfietsen.

Verstedelijking: Leefbaarheid

De leefbaarheid van kernen is gebaat bij een goed aanbod van winkels en voorzieningen. In de diverse winkelgebieden zijn op dit moment parkeerschijfzones – ook wel 'blauwe zones' genoemd – ingericht. Winkelend publiek kan hier maximaal 2 uur gratis parkeren. Vaak staan zij er langer, waardoor het meervoudig gebruik van deze parkeerplaatsen teniet wordt gedaan. Daarom wil de gemeente parkeerschijfzones niet verder uitbreiden.

Verstedelijking: Autoluwe binnenstad

De binnenstad van Zaandam is niet langer berekend op autoverkeer, laat staan op een groei ervan. Daarom zullen we – in lijn met het ZMP – moeten toewerken naar het zo autoluw mogelijk maken van de binnenstad, zodat ruimte beschikbaar komt om te wandelen, verblijven en voor groen. In de binnenstad van Zaandam wordt voorrang gegeven aan de voetganger. Dat betekent dat de auto wel welkom is, maar bij voorkeur al aan de rand zal worden opgevangen en dat parkeren plaats vindt in de parkeergarages. Alleen op deze wijze kunnen we voldoende ruimte bieden aan al die andere functies die we ook in de schaarse openbare ruimte willen realiseren.

Duurzaamheid: verkoeling

De zomers worden warmer en de stad moet daarom koeler worden. Dat betekent onder andere dat er meer bomen moeten worden geplant. De gemeente Zaanstad heeft in haar [Klimaatakkoord 2022](#) de doelstelling geformuleerd om de boomkroonbedekking in wijken in 2050 te hebben verhoogd naar 20% en in sommige wijken zelfs naar 30%. Bij de inrichting van parkeerplaatsen dient deze doelstelling meegenomen te worden.

Duurzaamheid: waterberging

De zomers worden niet alleen warmer maar ook natter. Ook dit is een gevolg van de klimaatverandering. Dat water moet worden afgevoerd. Bij de aanleg van parkeerplaatsen dient hiermee rekening gehouden te worden. Dat kan bijvoorbeeld door altijd gebruik te maken van een open verharding waardoor het water kan weglopen. Tegelijkertijd kan worden onderzocht of onder de parkeerplaatsen mogelijkheden voor waterberging kunnen worden aangelegd, zodat het water in het gebied kan worden vastgehouden en kan worden gebruikt in tijden van hitte.

Duurzaamheid: in zetten op fiets

Door in te zetten op de fiets als te gebruiken vervoermiddel op de kortere afstand – tot 15 kilometer – hopen wij met dit nieuwe parkeerbeleid bij te dragen aan een verlaging van de CO₂-uitstoot.

Gezondheid

Met het stimuleren van het gebruik van de fiets hopen wij een bijdrage te leveren aan de gezondheid en zelfstandigheid van jonge en volwassen Zaankanters. Vaak kiezen Zaankanters nog steeds voor de auto om naar hun werk te gaan, boodschappen te doen, uitgaansgelegenheden te bezoeken of om de kinderen naar school te brengen. Door actief in te zetten op de fiets willen we eraan bijdragen dat bewoners en bezoekers vaker de fiets pakken. Wij willen ouders en kinderen stimuleren om op de fiets naar school te gaan. Goede, veilige voorzieningen en verbindingen bij en rond scholen is vereist.

Kansengelijkheid

Voor sommige mensen biedt het bezit van een auto hun mogelijkheden om zich te verplaatsen en deel te nemen aan de maatschappij. Maar niet iedereen heeft de mogelijkheid om een auto aan te schaffen. Niet alleen de aanschaf ervan kan kostbaar zijn, maar ook de dagelijkse kosten – benzine, verzekeringen, reparaties om daarvan maar enkele voorbeelden te noemen - kunnen flink oplopen. Ook het OV is niet voor iedereen bereikbaar zowel qua kosten als frequentie. Daarom is het belangrijk dat voor deze groep bewoners er goede fietsverbindingen en fietsvoorzieningen zijn. Zodat ook zij snel en comfortabel naar bijvoorbeeld hun werk kunnen en daardoor in hun eigen onderhoud kunnen voorzien.

4 De Zaanse visie op Autoparkeren

4.1 De zeven speerpunten voor Autoparkeren

Duurzame verstedelijking, een betere verdeling over de modaliteiten, meer ruimte voor groen, spelen en recreëren en fietsgebruik stimuleren: de gemeente Zaanstad heeft grote ambities. De organisatie van het parkeren in de stad draagt bij aan het waarmaken van deze ambities. Om deze ambities te realiseren hebben we 7 speerpunten voor autoparkeren benoemd, die een doorvertaling zijn van het ZMP. De speerpunten zijn richtinggevend en vormen het kader voor de keuzes in deze parkeervisie. In de volgende paragrafen worden de speerpunten verder uitgewerkt.

De 7 speerpunten voor autoparkeren	
1	Zaanstad staat voor een duurzame verstedelijkingsopgave. De gemeente past haar parkeerbeleid aan om de verdere kwalitatieve en kwantitatieve groei van de stad mogelijk te maken, om de overgang naar schoon vervoer te stimuleren en zo beter in te spelen op de veranderende mobiliteitsbehoefte van de inwoners.
2	In Zaanstad sluiten de parkeeroplossingen aan bij de eigenschappen en ambities van de wijken en buurten zoals deze in het ZMP worden onderscheiden. De gemeente hanteert hiermee een gebiedsgerichte aanpak.
3	Zaanstad zet in op een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Om ervoor te kunnen zorgen dat in alle wijken voldoende ruimte is voor groen, water, spelen, recreëren en bewegen, gaan we het parkeren in de openbare ruimte beter reguleren.
4	Met sturend parkeerbeleid laat de gemeente Zaanstad de juiste doelgroep op de juiste plaats parkeren.
5	Voor parkeren hanteert de gemeente Zaanstad de standaardbenadering 'beïnvloeden, benutten, beheersen en bouwen'.
6	In Zaanstad voegen we in principe geen extra parkeerplaatsen toe in de openbare ruimte om parkeerknelpunten op te lossen.
7	Bestaande (niet-openbare) parkeervoorzieningen worden zo efficiënt mogelijk benut, bijvoorbeeld door – in overleg met instellingen en bedrijven – bewoners en bezoekers toegang te geven tot bezoekers-, school- en bedrijfsparkeervoorzieningen.

4.2 De gemeente Zaanstad en de duurzame verstedelijkingsopgave

De komende jaren moet een groot aantal woningen in Zaanstad worden gebouwd. Ook moet de stad maatregelen nemen tegen wateroverlast, hitte, droogte, overstroming en slechte luchtkwaliteit. De duurzame verstedelijkingsopgave bundelt al deze opgaven.

Speerpunt 1	Zaanstad staat voor een duurzame verstedelijkingsopgave. De gemeente past haar parkeerbeleid aan om de verdere groei in het aantal woningen mogelijk te maken, om de overgang naar schoon vervoer te stimuleren en zo beter in te spelen op de veranderende mobiliteitsbehoefte van de inwoners.
--------------------	--

De duurzame verstedelijkingsopgave stimuleert het gebruik van duurzame vervoersmiddelen. We moeten de juiste balans vinden tussen de verschillende modaliteiten ook kijkend naar de kenmerken van het gebied:

- We gaan meer kwalitatief hoogwaardige mobiliteitsoplossingen aanbieden en stimuleren: het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn logische alternatieven. Het ZMP gaat in op het versterken van deze vervoersalternatieven
- We gaan meer deelauto's, deelfietsen en andere (toekomstige) vormen van deelmobiliteit aanbieden;
- Bij nieuwbouw en functie wijziging dient de totale parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers op eigen terrein (te ontwikkelen kavel) gefaciliteerd te worden, bij voorkeur in parkeer- en stallingsgarages.
- Bewoners van deze gebouwen krijgen geen parkeervergunningen voor het parkeren in de openbare ruimte.

De duurzame verstedelijkingsopgave houdt ook rekening met het elektrisch rijden. Zaanstad zet dan ook in op het plaatsen van (snel-)laadpunten voor elektrische auto's zowel in de openbare ruimte als door projectontwikkelaars te realiseren bij nieuwbouw.

4.3 De gemeente Zaanstad hanteert een gebiedsgerichte aanpak

Zaanstad bestaat uit een stad en verschillende dorpen en kernen, die allemaal hun eigen karakteristieken hebben. Het autoparkeren verschilt sterk tussen wijken en buurten. Met een nieuwe gebiedsgerichte aanpak houdt de gemeente rekening met de specifieke eigenschappen van wijken en buurten.

Speerpunt 2	In Zaanstad sluiten de parkeeroplossingen aan bij de eigenschappen en ambities van de wijken en buurten zoals deze in het ZMP worden onderscheiden. De gemeente hanteert hiermee een gebiedsgerichte aanpak.
--------------------	--

In het Zaans Mobiliteitsplan (ZMP) wordt de gemeente onderverdeeld in verschillende zones om zo recht te doen aan de verscheidenheid van de verschillende kernen binnen de gemeente. Het centrumgebied van Zaanstad (A+) verschilt nu eenmaal van dat van Wormerveer (A) of Assendelft (A). Ook de wijken rondom het centrumgebied van Zaandam (B+) verschillen van die in de andere kernen (B). Lintdorpen, het landelijk gebied en industrieterreinen hebben daarnaast ook hun eigen karakter en typering (C).

De uitgangspunten zijn:

- In de A+ wordt de auto zo veel mogelijk aan de randen opgevangen. In de A-zone is parkeren binnen het gebied mogelijk, maar wordt parkeren aan de rand - aantrekkelijker gemaakt. Parkeerverwijziging door bebording is daarbij een middel. In de A+ en A-zones heeft de voetganger prioriteit. Parkeren is gereguleerd of wordt pro-actief ingevoerd.
- In de B+ en B-zones – gelet op de langere afstanden – heeft de fietser een belangrijkere rol dan de voetganger. Parkeren kan, indien noodzaak, in de B+ zone gereguleerd worden. Dit dient wel door een draagvlak enquête getoetst te worden (zie paragraaf 8.3 draagvlak).
- In de C-zone blijft de auto belangrijk. Parkeren is niet gereguleerd.

Bij gereguleerd parkeren heeft Zaanstad de voorkeur voor betaald parkeren en voegt de gemeente geen nieuwe blauwe zones meer toe.

4.4 Verbetering kwaliteit van de openbare ruimte

De beschikbare openbare ruimte is beperkt. Deze moet ook ruimte bieden voor andere functies, zoals: wonen, winkelen, werken, wandelen, recreëren, spelen en fietsen. Daarnaast moeten we ruimte vinden om meer koelte aan te brengen en meer water te kunnen opvangen. Om dit te realiseren gaan we het parkeren in de openbare ruimte (beter) reguleren.

Speerpunt 3	Zaanstad zet in op een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Om ervoor te kunnen zorgen dat in de verschillende buurten en wijken voldoende ruimte is voor groen, water, spelen, recreëren en bewegen, gaan we het parkeren in de openbare ruimte beter reguleren.
--------------------	---

In Zaanstad wordt bij herinrichting van de openbare ruimte goed gekeken naar de juiste invulling van parkeerplaatsen en waar ruimte gemaakt kan worden voor openbaar groen, speelplaatsen om elkaar te ontmoeten en plaatsen om de fiets te parkeren. Waar dit kan wordt dit gecombineerd met het plaatsen van bomen en met mogelijkheden voor het opvangen van water

Hierbij wordt aansluiting gezocht bij herinrichtingsprojecten, zoals werkzaamheden aan de riolering, het leggen van kabels en leidingen of herbestratingen.

4.5 De gemeente Zaanstad kiest voor een sturend parkeerbeleid

Sturend parkeerbeleid is de tegenhanger van vraagvolgend parkeerbeleid (zie ook speerpunt 6). Sturend parkeerbeleid is gericht op het voortkomen van parkeerproblemen.

Speerpunt 4	Met sturend parkeerbeleid laat de gemeente Zaanstad de juiste doelgroep op de juiste plaats parkeren.
--------------------	---

De gemeente gebruikt sturend parkeerbeleid om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren.

Wie parkeert waar?

De gewenste parkeerlocaties voor de grootste en meest voorkomende doelgroepen zijn:

- Bewoners en hun bezoek: parkeren op eigen parkeerplaatsen en bij afwezigheid hiervan in de openbare ruimte;
- kortparkeerders zoals leveranciers, zorgverleners en mantelzorgers parkeren in de openbare ruimte op korte loopafstand van hun bestemming.
- Bezoekers van de stad: parkeren zo veel mogelijk in de openbare parkeergarages;
- Werknemers: parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein of op parkeerlocaties op grotere afstand van hun werkplek. Zij verplaatsen zichzelf te voet of met de fiets naar hun bestemming;
- Bestuurders van grote voertuigen parkeren hun voertuig op het eigen terrein van het bedrijf of op de bestaande aangewezen parkeerplaatsen.

Bezoekers die voor meerdere uren in het centrum van Zaandam willen verblijven, parkeren nu deels in de openbare ruimte. Het streven is om bezoekers te verleiden om gebruik te maken van één van de openbare parkeergarages. Deze zijn immers beschikbaar voor parkeerders die voor meerdere uren in de binnenstad verblijven.

4.6 Beïnvloeden, benutten, beheersen en bouwen

Om in de diverse wijken doelen van leefbaarheid en bereikbaarheid te kunnen behalen of om huidige parkeerknelpunten op te lossen, hanteert de gemeente Zaanstad de standaardbenadering 'beïnvloeden, benutten, beheersen en bouwen'. De gemeente Zaanstad faciliteert en verleidt de verschillende doelgroepen, door gebruik te maken en het inzetten van deze benadering.

Speerpunt 5	Voor parkeren hanteert de gemeente Zaanstad de standaardbenadering 'beïnvloeden, benutten, beheersen en bouwen'.
--------------------	--

Om (toekomstige) knelpunten op te lossen worden maatregelen genomen binnen onderstaande oplossingsrichtingen:

Beïnvloeden - het stimuleren van alternatieven voor de privéauto heeft een positieve werking op het verminderen van autogebruik en de parkeerbehoefte. De realisatie van mobiliteitshubs en het stimuleren van duurzame vormen van (deel)mobiliteit bij nieuwbouw zijn hier voorbeelden van.

Benutten - de beschikbare parkeercapaciteit wordt niet optimaal benut. We zetten de komende jaren daarom, voor zowel auto als fiets, in op een betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit. Dit doen we enerzijds door parkeerders bewust te maken van de verschillende mogelijkheden (inclusief kosten, beschikbaarheid, aansluitende OV- en fietsverbindingen) en doelgroepen gericht op de juiste plaats te laten parkeren. Daarnaast gaan we in gesprek met eigenaren van private parkeervoorzieningen (denk aan supermarkten, NS, kantoorgebouwen) om in de avond- en nachturen bewoners en bezoekers gebruik te laten maken van de dan leegstaande parkeervoorzieningen (dubbelgebruik). Parkeerplaatsen bij kantoren en voorzieningen staat dan immers veelal leeg, terwijl bewoners thuis komen en hun auto willen parkeren en de parkeerdruk in de openbare ruimte op die tijdstippen dan juist toeneemt.

Beheersen - We voeren betaald parkeren in om de parkeerdruk te verlagen (en hiermee de leefbaarheid te vergroten), doelgroepen te sturen en het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit (fiets, openbaar vervoer, lopen) te stimuleren.

Bouwen - We zetten in Zaanstad in op de realisatie van mobiliteitshubs (denk aan P+R-hubs, Centrumhubs, Buurthubs en straathubs) als vervanging voor parkeren in de openbare ruimte/ straat. Dit doen we zowel voor de auto als de fiets.

4.7 Geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Speerpunt 3 geeft al aan dat de gemeente Zaanstad ernaar streeft naar evenwichtige balans in de openbare ruimte. In het verlengde daarvan legt de gemeente in principe geen parkeerplaatsen aan om (bestaande) parkeerknelpunten op te lossen. Hierdoor ontstaat er ruimte voor andere functies in de openbare ruimte die nodig zijn om de stad en de diverse kernen leefbaar en bereikbaar te houden. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk. Denk daarbij aan het realiseren van mobiliteitshubs.

Speerpunt 6	In Zaanstad voegen we geen extra parkeerplaatsen toe in de openbare ruimte om parkeerknelpunten op te lossen.
--------------------	---

De gemeente Zaanstad wil ouders en kinderen stimuleren om op de fiets naar school te gaan. Met het stimuleren van het gebruik van de fiets hopen wij een bijdrage te leveren aan de gezondheid van jonge en volwassen Zaanstankanters.

Gemeente Zaanstad gaat bij nieuwe scholen sturen op het inrichten van schoolstraten. Hierbij kan gedacht worden aan een goede inrichting voor fiets en voetganger, duidelijke verkeersborden en markeringen, communicatie naar ouders en buurtbewoners en (vrijwillige) verkeersregelaars. Met deze maatregelen wordt de veiligheid van kinderen gewaarborgd. Door het creëren van een veilige omgeving worden kinderen aangemoedigd om actief te zijn. Ze kunnen veilig lopen, fietsen of spelen in de buurt van de school. Dit draagt bij aan hun lichamelijke gezondheid. Het autoverkeer (ophalen en afzetten en parkeren) vindt op gepaste afstand plaats. Dit wordt voor Zaanstad als eis opgenomen bij nieuwe ontwikkelingen. Maatwerk is soms echter noodzakelijk, denk daarbij bijvoorbeeld aan speciaal onderwijs of scholen met een regionale functie.

4.8 De gemeente Zaanstad gaat auto parkeervoorzieningen beter benutten

Speerpunt 7	Bestaande (niet-openbare) parkeervoorzieningen worden zo efficiënt mogelijk benut, bijvoorbeeld door – in overleg met instellingen en bedrijven – bewoners en bezoekers toegang te geven tot bezoekers-, school- en bedrijfsparkeervoorzieningen.
--------------------	---

Zaanstad heeft diverse bestaande openbare en niet-openbare parkeervoorzieningen. Niet-openbare parkeervoorzieningen bevinden zich bijvoorbeeld naast of onder bedrijfsgebouwen. De gemeente wil graag dat ook de niet-openbare parkeervoorzieningen, gezien alle uitdagingen, zo efficiënt mogelijk worden benut. Wij gaan hierover in gesprek met de eigenaren van deze parkeergelegenheden om – bijvoorbeeld – in de avond uren en weekend deze plekken in te zetten voor het parkeren van bezoekers of bewoners.

5 De Zaanse visie op Fietsparkeren

5.1 De acht speerpunten voor Fietsparkeren

De gemeente Zaanstad geeft in zone A en B de voetganger en de fiets prioriteit. Daarom wil de gemeente het fietsparkeren sterk verbeteren om zo het gebruik van de fiets verder te stimuleren. De onderstaande acht speerpunten op fietsparkeren vormen de rode draad:

De 8 speerpunten voor fietsparkeren	
1	De gemeente geeft extra aandacht aan gebieden waar fietsparkeren nu een probleem is en waar grote kansen liggen om fietsen te stimuleren.
2	De gemeente organiseert het fietsparkeren op een intuïtieve manier (bijvoorbeeld aansluitend op fietsroutes), zodat de juiste fiets(er) op de juiste plaats terechtkomt.
3	Met fietsparkeren versterkt de gemeente de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer.
4	Fietsenstallingen worden zo efficiënt mogelijk benut, bijvoorbeeld door – in overleg met instellingen en bedrijven – bewoners toegang te geven tot bezoekers-, school- en bedrijfsstallingen.
5	Op locaties waar extra behoefte is aan fietsparkeerplaatsen investeert de gemeente in hoogwaardige nieuwe voorzieningen.
6	De gemeente gebruikt reguleringsmaatregelen om het fietsparkeren te beheersen.
7	De fiets is het uitgangspunt in het ontwerp van nieuwe gebouwen. Dat geldt ook voor gebouwen die een andere functie krijgen.
8	De gemeente zoekt aansluiting bij nieuwbouw- en andere projecten om extra fietsparkeervoorzieningen te creëren of om de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren.

5.2 De gemeente besteedt extra aandacht aan focusgebieden

Speerpunt 1	De gemeente geeft extra aandacht aan gebieden waar fietsparkeren nu een probleem is en waar grote kansen liggen om fietsen te stimuleren.
--------------------	---

Binnen de gemeente Zaanstad zijn locaties waar optimale fietsparkeervoorzieningen extra belangrijk zijn. Deze gebieden zijn vaak een schakel in het mobiliteitsnetwerk of hebben een grote aantrekkende werking. Voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid zijn deze fietsparkeervoorzieningen cruciaal. De plek die de fietsparkeerplaatsen krijgen is bepalend voor de kwaliteit en de beleving van de openbare ruimte. Wild parkeren van fietsen kan daarmee worden voorkomen, hetgeen de toegankelijkheid voor de voetganger vergroot.

Focusgebieden zijn:

- De NS-stations en OV-knooppunten
- Centrum Zaanstad
- Winkelstraten en uitgaansgebieden
- Winkelcentra

5.3 De gemeente zet de juiste fiets(er) op de juiste plek

Speerpunt 2	De gemeente organiseert het fietsparkeren op een intuïtieve manier (bijvoorbeeld aansluitend op fietsroutes), zodat de juiste fiets(er) op de juiste plaats terechtkomt.
--------------------	--

Deze parkeervisie hanteert een doelgroepenbenadering, met een onderscheid op hoofdlijnen tussen fietsen van bewoners, werknemers en bezoekers. Bewoners en werknemers parkeren hun fiets vaak voor een langere, aaneengesloten periode. Bezoekers daarentegen parkeren hun fiets vaak voor een kortere tijd, bijvoorbeeld voor winkelbezoek. Beide doelgroepen stellen andere eisen aan het parkeren van de fiets. Bovendien bestaat het areaal uit uiteenlopende fietsen: van leenfietsen tot elektrische bakfietsen.

De gemeente houdt rekening met deze, per doelgroep verschillende, eisen en wensen. Want dat vergroot de kans dat fietsparkeervoorzieningen worden gebruikt zoals ze zijn bedoeld. En dat de juiste fiets(er) op de juiste plek staat geparkeerd. Ook dient de bewegwijzering naar de stallingen op orde te zijn.

5.4 Versterken van de keten

Speerpunt 3	Met fietsparkeren versterkt de gemeente de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer.
--------------------	--

Een sterke relatie tussen de fiets en andere vervoermiddelen is belangrijk om de fiets als volwaardig modaliteit te zien voor korte en mogelijk ook middellange verplaatsingen en hiermee een (gezond) alternatief te zijn voor de auto. Voor verplaatsingen over middellange afstand is het openbaar vervoer een alternatief voor de auto. Verplaatsingen met het openbaar vervoer gaan vaak gepaard met voor- en natransport. Hiervoor wordt meestal de fiets gebruikt. Om de ketenmobiliteit verder te stimuleren moet Zaanstad voldoen aan de eis van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen rond (H)OV-locaties.

5.5 De gemeente benut gebouwde fietsparkeervoorzieningen

Speerpunt 4	Fietsenstallingen worden zo efficiënt mogelijk benut, bijvoorbeeld door – in overleg met instellingen en bedrijven – bewoners toegang te geven tot bezoekers-, school- en bedrijfsstallingen.
--------------------	---

Zaanstad heeft diverse openbare en niet-openbare fietsenstallingen. Bezoekers gebruiken de openbare fietsenstallingen tijdens vaste openingstijden. Niet-openbare fietsenstallingen bevinden zich bijvoorbeeld naast scholen of onder bedrijfsgebouwen. De gemeente wil beide soorten fietsenstallingen graag zo efficiënt mogelijk benutten. Daarom onderzoekt de gemeente de mogelijkheid om openbare en niet-openbare fietsenstallingen buiten openingstijden toegankelijk te maken voor bewoners. De gemeente Zaanstad werkt aan een fietsparkeer strategie waarin dit verder wordt uitgewerkt.

5.6 De gemeente investeert in hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen

Speerpunt 5	Op locaties waar extra behoefte is aan fietsparkeerplaatsen investeert de gemeente in hoogwaardige nieuwe voorzieningen.
--------------------	--

Het fietsbezit en -gebruik neemt toe. Het ZMP gaat ervan uit dat dit nog verder zal toenemen. Het aantal bewaakte fietsparkeervoorzieningen is op dit moment echter niet toereikend. Bewoners willen graag veilig hun fiets kunnen stallen denk dan vooral aan elektrische fietsen, fatbikes en bakfietsen. Daarnaast laat het straatbeeld in de binnenstad van Zaandam zien dat veel fietsers de weg naar de stallingen niet weten te vinden (wildparkeren).

De gemeente gaat investeren in nieuwe, hoogwaardige fietsvoorzieningen. Niet alleen in de binnenstad van Zaandam, maar ook in woonstraten in de B+ en B-gebieden, rond NS-stations, OV knooppunten en winkelcentra.

Kwaliteitseisen fietsparkeren

De gemeente Zaanstad stelt diverse basis kwaliteitseisen aan fietsparkeervoorzieningen. Deze basis kwaliteitseisen staan beschreven in de bijlage van de 'beleidsregels Auto- en Fietsparkeren 2023'. De gemeente Zaanstad gebruikt deze eisen als minimumeisen voor alle fietsparkeervoorzieningen.

Hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bieden de fietser:

- Gemak bij het vastzetten van een fiets (goede afmetingen, toegankelijke rekken)
- Gemak bij het betreden en verlaten van de fietsparkeervoorziening (maaiveld, drempelloos, dichtbij de hoofdontsluiting)
- Kleine kans op schade aan de fiets (overdekt, ondersteunende rekken)
- Kleine kans op diefstal (toezicht waar nodig, beveiligde toegang)

5.7 Regulering van het fietsparkeren

Speerpunt 6	De gemeente gebruikt reguleringsmaatregelen om het fietsparkeren te beheersen.
--------------------	--

De verbetering van het fietsparkeren vindt gefaseerd plaats. Na investeringen in extra hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen, waarna de fietsparkeercapaciteit op orde moet zijn, zet de gemeente reguleringsmaatregelen in. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Verbeteren openbare ruimte: De gemeente kan voorkomen dat fietsen hinderlijk zijn geparkeerd op trottoirs, in stegen of in de omgeving van woningen. Zo wordt voorkomen dat de verbeteringen voor de fiets ten koste gaan van de voorzieningen voor de voetganger
- Met reguleringsmaatregelen kan de gemeente het gebruik van fietsparkeervoorzieningen bevorderen.
- Markeren en verwijderen van weesfietsen en fietswrakken.

Op dit moment wordt onderzocht hoe op een zorgvuldige manier invulling te kunnen geven aan betaald fietsparkeren in het centrum van Zaandam.

5.8 De fiets als uitgangspunt in het ontwerp

Speerpunt 7	De fiets is het uitgangspunt in het ontwerp van nieuwe gebouwen. Dat geldt ook voor gebouwen die een andere functie krijgen.
--------------------	--

Tot nu toe werden gebouwen ontworpen met het oog op de autobereikbaarheid en het comfort van de automobilist. Zaanstad kiest ervoor om in het vervolg de fiets een meer prominentere rol te geven. De vormgeving van het fietsparkeren kan het fietsgebruik stimuleren. In het ontwerp komt dit tot uiting in de positionering van de fietsparkeerplaatsen. Het aantal fietsparkeerplaatsen hangt af van de geldende fietsparkeernormen. De gemeente stelt deze normen vast en hanteert daarbij de bovenkant van de bandbreedte van de parkeerkencijfers van het CROW. Ook wil zij aanvullend op de eisen voor aantallen ook eisen aan de kwaliteit van de voorzieningen stellen.

5.9 De gemeente zoekt aansluiting bij (nieuwbouw)projecten

Speerpunt 8	De gemeente zoekt aansluiting bij nieuwbouw- en andere projecten om extra fietsparkeervoorzieningen te creëren of om de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren.
--------------------	--

De komende jaren vindt er in de gemeente Zaanstad veel nieuwbouw plaats. Ook is er sprake van herstructureringsprojecten zoals in Poelenburg. Fietsparkeerplaatsen moeten hierin een plek krijgen. De gemeente wil projecten op strategische locaties – waar bijvoorbeeld de parkeerdruk voor auto's erg hoog is – van extra fietsparkeerplaatsen voorzien.

De gemeente kan om uiteenlopende redenen kiezen voor aansluiting bij (nieuwbouw-)projecten.

Voorbeelden daarvan zijn:

- Verlagen van de parkeerdruk
- Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
- Stimuleren van het fietsgebruik

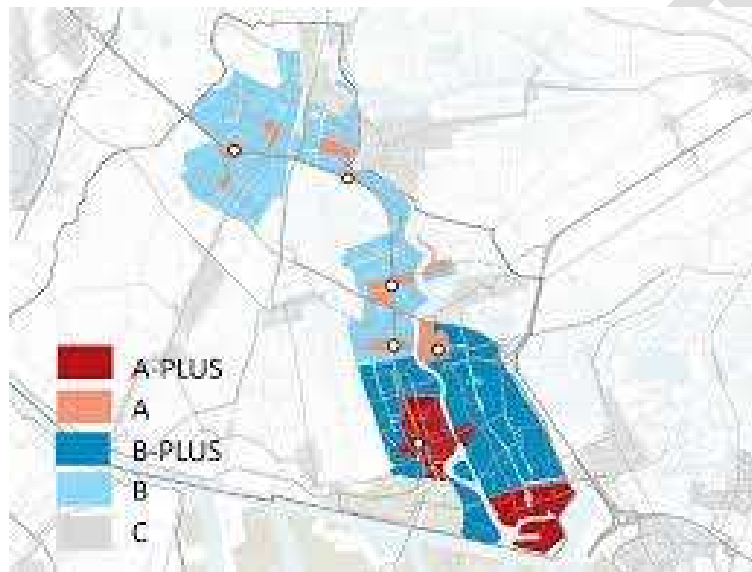
Deze redenen kunnen afzonderlijk maar ook tegelijkertijd relevant zijn.

Deel 3: Uitwerking

6 Ruimtelijke uitwerking auto- en fietsparkeren

6.1 Zaanstad onderverdeeld in zones

In het in 2021 vastgestelde Zaans Mobiliteitsplan is de gemeente onderverdeeld in verschillende zones, om zo recht te doen aan de verscheidenheid van de verschillende kernen binnen de gemeente. In het ZMP is een kaart opgenomen met de diverse zones.



Figuur 2: Zaanstad verdeeld in zones (bron ZMP)

De rol van de verschillende modaliteiten per zone wordt weergegeven in onderstaande tabel:

Gebied	Locatie	Profiel	Vervoerswijze
A-PLUS	Centrum Zaanstad, achtendaggebied	Wijkgebied met centrumkern De verblijfsruimte is schaars, de verblijfsruimte is van het grootste belang (leefbaarheid op 1)	
A	Overige centra: winkelgebieden en toeristische centra	Centrumzone: De verblijfsruimte is van groot belang; leefbaarheid op 1	
B-PLUS	Zaandijk-oost	Stedelijke woon-werkzone Ruimte ingericht dan A-zone, maar ook heel te de ruimte schaars. Goede balans tussen verkeersstromen en leefbare ruimte van het grootste belang.	
B	Grote dorpskernen, woonwijken en gemengd woon-werkgebied	Woon- / werkzone in de grote dorpen: goede balans tussen verkeersstromen en leefbare ruimte van groot belang	
C	Linten, kleine kernen en bedrijventerrein	Buitenstedelijk woongebied, werk- en recreatiegebied	

Tabel 1: overzicht per zone van profiel en vervoerswijze (bron ZMP)

In onderstaande paragrafen wordt een beschrijving gegeven van alle zones met bijbehorende uitgangspunten.

6.2 Centra met hoog stedelijke kwaliteit (A+ en A)

A+ en A zijn de centrumgebieden, zowel in Zaandam (A+) als in de andere kernen (A). De bebouwing bestaat vooral uit hoogbouw, grote winkelgebieden, kantoren en grote voorzieningen zoals theater, bioscoop en parkeergarages. Centraal in deze zones staat de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde. Prioriteit wordt gegeven aan de voetganger en fiets. De auto is welkom, maar wordt in de A+-zone zoveel mogelijk aan de randen opgevangen. In de A-zone is parkeren binnen het gebied mogelijk, maar wordt parkeren aan de randen aantrekkelijker gemaakt. Het gebied is goed bereikbaar met OV. Deelmobiliteit wordt in deze zones aangeboden en is op korte afstand beschikbaar. Parkeren is gereguleerd. Schone en slimme stadslogistiek – met hubs in de omgeving – is nodig om de leefbaarheid te vergroten.

Autoparkeren

Het centrum van een stad of dorp is van oudsher niet berekend op een groot aantal rijdende en stilstaande auto's.

De A+ en A-zones kennen op dit moment de volgende parkeerknelpunten:

- Een hoge parkeerdruk in bepaalde delen
- Parkeerders niet op de juiste plek: automobilisten parkeren niet in de parkeergarages maar op straat
- Geparkeerde en parkerende auto's alsmede zoekverkeer zorgen voor onveilige situaties voor voetgangers en fietsers.
- Beperkte haalbaarheid van nieuwe ontwikkelingen.

Voor de A+ en A-zones betekent dit dat parkeerregulering hier kan worden ingevoerd. In zone A+ is het grootste gedeelte al gereguleerd (betaald parkeren). Voor het niet gereguleerde gedeelte in zone A+ voeren we in 2024 betaald parkeren in. Parkeerregulering is een middel om de vraag naar autoparkeerplaatsen te beïnvloeden. Het kunnen beheersen van de parkeerdruk is daarbij de belangrijkste reden om parkeerregulering in te stellen. Net als nu geldt dat als de parkeerdruk hoger dan 90% is, kan worden overgegaan tot het invoeren van betaald parkeren (zone A). Dit kan overal in Zaanstad zijn. Wenselijk hierbij is wel dat invoering per gebied gebeurt met duidelijke natuurlijke en logische grenzen en niet straat voor straat.

Toekomstbeeld: In zone A-plus parkeren bezoekers en werknemers in garages

We werken stap voor stap toe naar de realisatie van het volgende toekomstbeeld:

1. Auto's van bewoners en bezoekers worden in garages geparkeerd. Bezoekers betalen in garages een lager tarief dan in de openbare ruimte.
2. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt aan bewoners van het betreffende complex niet langer automatisch een bewonersvergunning verstrekt.
3. Het aantal vergunningen per huishouden wordt beperkt: de 1^e auto wordt in de garage geparkeerd, voor een 2^e auto wordt niet langer een vergunning verstrekt of tegen een (veel) hoger tarief. Er komt een overgangsregeling.

Met heldere routes worden de bezoekers en werknemers in de zone A-plus geleid naar parkeergarages en parkeerterreinen. Om het gebruik van deze parkeerlocaties te stimuleren, willen we dat de parkeertarieven lager zijn dan op straat. De openbare ruimte kan dan mogelijk anders ingericht worden, bijvoorbeeld ten behoeve van speelvoorzieningen, groen, een betere ruimtelijke kwaliteit en daar waar

gewenst deelmobiliteit en verbeterde fietsparkeer voorzieningen. Dit doen we echter niet zomaar. Kernvraag in dit gebied is hoe de beschikbare openbare ruimte maatschappelijk optimaal kan worden verdeeld. Een parkeerplaats wordt alleen opgeheven als dat een ander doel dient en past in de verbetering van de openbare ruimte.

Om extra te stimuleren dat bezoekers en werknemers parkeren in parkeergarages en op parkeerterreinen, kan verkend worden of het betaald parkeren in bepaalde gebieden in de A-plus zone kan worden omgezet naar alleen vergunninghoudersparkeren (met tevens oog voor handhaving en financiën).

Bijkomend voordeel is dat hiermee eventueel zoekverkeer in de woonstraten wordt voorkomen.

Fietsparkeren

In de zones A-plus en A is het vanuit verblijfskwaliteit wenselijk dat fietsparkeerplaatsen zo veel mogelijk worden ondergebracht in inpandige stallingen. Naast het realiseren van nieuwe stallingen kan daarbij ook worden gedacht aan het kopen of huren van bestaande panden om hierin een openbare stalling te maken.

Rondom knooppunten en in centra is de behoefte om fietsen te kunnen stallen het grootst en meest zichtbaar. Goede stallingen op knooppunten zijn bovendien een stimulans voor ketenmobiliteit (met de fiets naar het station, met de trein of het HOV verder). Hier zullen we proactief waarborgen dat voldoende (bewaakte en onbewaakte) fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn voor alle type fietsen. Voor deze locaties wordt een strategie ontwikkeld om te komen tot voldoende fietsparkeerplaatsen die ruimtelijk goed zijn ingepast in de openbare ruimte en inpandig.

6.3 Stedelijk wonen en werken (B+ en B)

De bebouwing is hier voor al een mix tussen hoogbouw, middelhoog en grond gebonden woningen. Hier vindt men vooral kleinere winkelcentra en bedrijven. In de B+ en B-zone zijn de afstanden wat langer. De rol van de fietser is daarmee van meer belang dan die van de voetganger. De positie van de auto in de mobiliteitsmix is hier belangrijker dan in de A+ en A-zone, maar het is belangrijk een goede balans hierin te vinden. In de B+-zone zijn alternatieven voor de auto nu al aanwezig. De opgave is om deelmobiliteit overal in een straal van 300 meter beschikbaar te hebben.

Autoparkeren

Voor de B-plus zone is het verhaal genuanceerder dan in de A zones. Dit is een groot en divers gebied: rustige woonbuurten met een wat ruimere opzet, buurten in Zaandam Oost waar een hoge parkeerdruk is, buurten waar ruimtelijke ontwikkeling (verdichting) plaatsvindt en buurten direct rondom het A-plus gebied van centrum Zaandam, waar overloop van reuring en parkeerbehoefte uit het centrum te verwachten is.

Wij willen daarom in het B-plus gebied alleen gereguleerd parkeren invoeren in het kader van bereikbaarheid en leefbaarheid, daar waar de verwachte dynamiek hoog is en parkeerdruk en congestie naar verwachting snel zal toenemen. Concreet betekent dit vooral daar waar verstedelijking / verdichting plaatsvindt. In die gevallen kan regulering binnen het bouwproject zelf en in de nabije omgeving nodig zijn om problemen in de nabije toekomst te voorkomen (leefbaarheid en tegengaan congestie).

Parkeren is op termijn in de B-plus zone gereguleerd. Dit gebeurt echter stap voor stap, aansluitend bij ruimtelijke interventies of andere ontwikkelingen, die leiden tot hogere verkeers- of parkeerdruk. Om het waterbed bij invoering van regulering te voorkomen wordt regulering per logisch en natuurlijk afgebakend gebied ingevoerd. Het college wil de mogelijkheid openhouden om straat voor straat te reguleren. In het proces wordt gebruik gemaakt van een draagvlak enquête (zie paragraaf 8.2 draagvlak).

Fietsparkeren

In de B+ en B-zones is de afstand tot een NS- of (H)OV-station groter dan in de A+ of A-zones. Om het gebruik van de fiets om naar een station te gaan te stimuleren en de ketenmobiliteit te bevorderen zijn goede fietsvoorzieningen noodzakelijk. Dat geldt ook voor goede fietsparkeerplaatsen. In de B+ en B-zones zullen deze op voorhand niet in pandig zijn, maar zij zijn bij voorkeur wel overdekt. Ook kan gedacht worden aan het neerzetten van fietskluizen, al dan niet tegen betaling. Verder dienen er – zeker bij winkelcentra en uitgaansgelegenheden voldoende fietsenrekken en/of nietjes beschikbaar te zijn om wildparkeren en verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan.

6.4 Buitenstedelijk woon- en werkgebied (C)

De bebouwing bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen en lokale winkels. In de C-zone blijft de auto belangrijk. Deelmobiliteit is mogelijk, maar mag op grotere afstand beschikbaar zijn. Parkeren is niet gereguleerd. In linten en kleine kernen is het aanbieden van goed OV lastig, maar we blijven ernaar streven dat er in ieder geval een vorm van OV beschikbaar is. Van groot belang zijn fietsverbindingen met de kernen binnen en buiten Zaanstad.

Bij de bedrijventerreinen (die ook vallen binnen de C-zone) ligt de opgave om ketenmobiliteit te bevorderen. De bedrijventerreinen kennen een sterke autoafhankelijkheid. Hier zetten we in op behoorlijk OV in de spitsen en de aanwezigheid van goede fietsvoorzieningen. En uiteraard is de bereikbaarheid voor goederenvervoer hier optimaal, waar mogelijk ook via water. De bedrijventerreinen vormen dan ook (bouw-)logistieke hubs voor de andere zones.

Autoparkeren

De afstanden tot NS- of (H)OV-stations is hier vaak nog groter dan de in de B+ of B-zones. Dit betekent dat de auto hier belangrijker blijft om zich te kunnen verplaatsen. De auto zal hier vaker voor de deur kunnen worden geparkeerd, al dan niet op eigen erf. Vooralsnog zal in deze gebieden van parkeerregulering geen sprake zijn.

Fietsparkeren

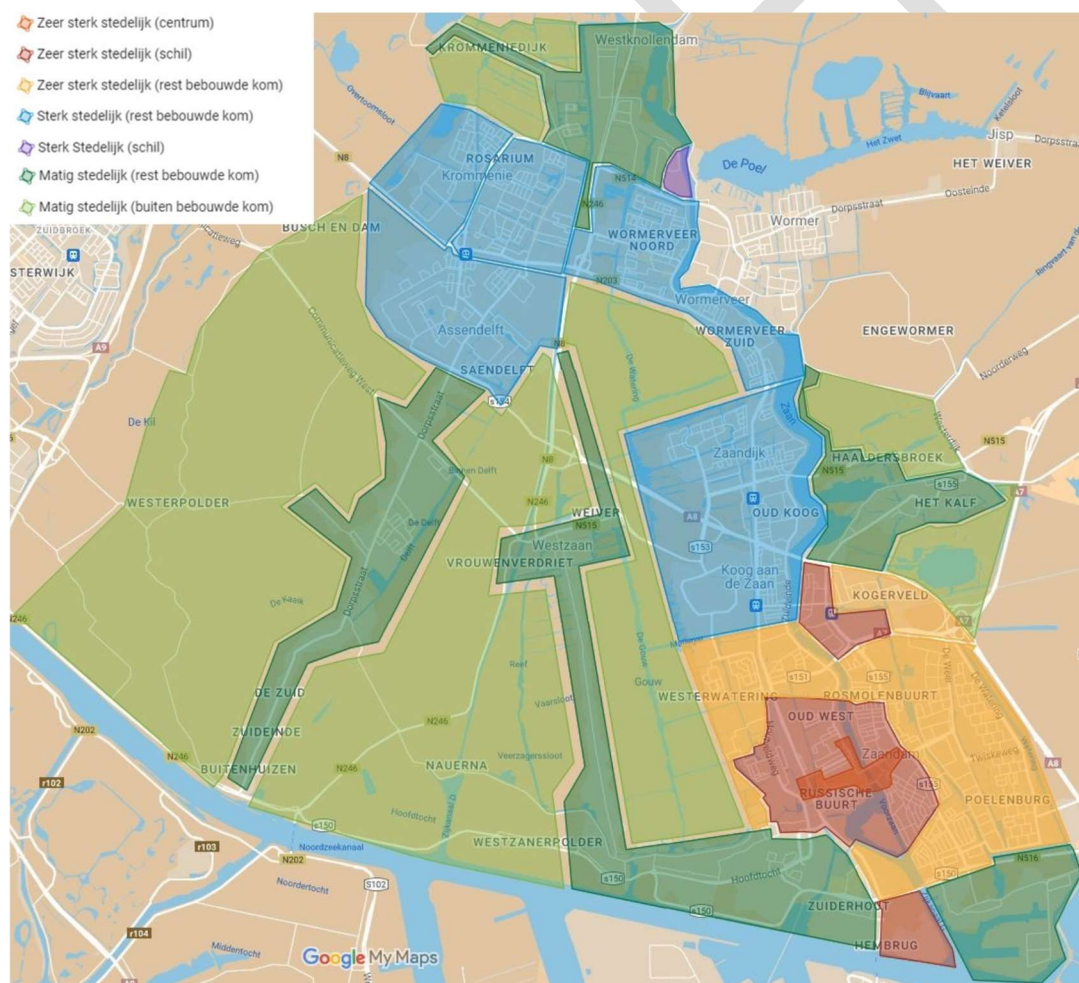
In deze gebieden heeft de fiets – met uitzondering van recreatie – een minder prominente rol. Er zullen in de C-zone dan ook minder fietsvoorzieningen gerealiseerd hoeven te worden. Het plaatsen van voldoende fietsrekken en/of nietjes bij bushaltes en de lokale winkels verdient uiteraard aanbeveling.

7 Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

7.1 Parkeernormen

Om problemen in de toekomst te voorkomen, is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en onze (ruimte) ambities. Deze paragraaf geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen in de gemeente Zaanstad bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormen en toelichting op stedelijkheidsgraad zijn uitgewerkt in de ‘beleidsregels auto- en fietsparkeren 2023’.

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de zone waarin het gebied ligt en welke functies in het gebied komen. De gemeente Zaanstad hanteert de meest recente publicatie over parkeerkcijfers voor auto- en fiets van het CROW. Op het moment van publicatie van de ‘beleidsregels auto- en fietsparkeren 2023’ betekent dit de ‘publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren van het CROW, december 2018’. Dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die een inschatting geven van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerverplichting.



Figuur 3: gebiedsindeling voor parkeernormen gemeente Zaanstad

Bij het bepalen van deze gebieden voor de parkeernormen is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Met de gebiedsindeling voor de parkeernormen is aansluiting gezocht bij de zone indeling van het ZMP. Door de stedelijkheidsgraad, de zone indeling en de functies in het gebied is er afwijking tussen de zone indeling in het ZMP en de gebiedsgrenzen voor de parkeernormen. De gebieden voor de parkeernormen zijn weergegeven in figuur 3.

Bij de uitwerking van de parkeernormen gaan we uit van onderstaande uitgangspunten:

- In het gebied 'zeer sterk stedelijk/ centrum' hanteren we een maximum parkeernorm; minder parkeerplaatsen realiseren mag, meer parkeerplaatsen niet. Zo houden we grip op de verkeersintensiteiten en door de parkeerregulering voorkomen we uitwijkgedrag naar de directe omgeving. In deze zone geldt geen minimumnorm: er zijn voldoende alternatieven voor autobezit en -gebruik, ontwikkelingen kunnen dus met een goede onderbouwing ook zonder parkeerplaatsen opgeleverd worden.
- Voor de andere gebieden geldt een minimum parkeernorm. Zo wordt geborgd dat er een (beperkt) aantal parkeerplaatsen gerealiseerd wordt om in de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers te voorzien. In deze gebieden geldt geen maximum parkeernorm vanuit de ervaring dat bij ruimtelijke ontwikkelingen nooit een overmaat aan parkeerplaatsen gerealiseerd zal worden.

Om te voorkomen dat door het hanteren van een lagere parkeernorm of bij gebiedsontwikkeling toekomstige bewoners en andere gebruikers uitwijken naar de omgeving, kan deze omgeving beschermd worden tegen een hoge parkeerdruk door het instellen van parkeerregulering (zie hoofdstuk 8). Met het instellen van betaald parkeren in de directe omgeving (waarbij bewoners van de nieuwbouwontwikkeling geen parkeervergunning voor de directe omgeving krijgen) wordt overlast door een hogere parkeerdruk voorkomen.

We willen een toename van de parkeerdruk als gevolg van de splitsing van bestaande woningen voorkomen. Daarom wordt in de beleidsregels auto- en fietsparkeren opgenomen dat bij splitsing van woningen geen extra parkeervergunningen worden uitgegeven. Dit kan door bij het toekennen van nieuwe huisnummers (bijvoorbeeld sub a, b, c) in gereguleerd gebied deze in het parkeervergunningensysteem uit te sluiten van een bewonersvergunning.

Zoals eerder beschreven gaat de Gemeente Zaanstad gaat bij nieuwe scholen sturen op het inrichten van schoolstraten. Hierbij kan gedacht worden aan een goede inrichting voor fiets en voetganger, duidelijke verkeersborden en markeringen, communicatie naar ouders en buurtbewoners en (vrijwillige) verkeersregelaars. Met deze maatregelen wordt de veiligheid van kinderen gewaarborgd. Door het creëren van een veilige omgeving worden kinderen aangemoedigd om actief te zijn. Ze kunnen veilig lopen, fietsen of spelen in de buurt van de school. Dit draagt bij aan hun lichamelijke gezondheid.

7.2 Parkeervoorzieningen voor gehandicapten

De gemeente Zaanstad hecht grote waarde aan het zelfstandig kunnen functioneren van gehandicapten, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Bij het instellen van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt de komende jaren uitgegaan van onderstaande punten.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGPP's) worden doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'gewone' parkeerplaatsen één AGPP beschikbaar moet zijn.

- Bij nieuw te bouwen instellingen houden we rekening met het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen conform de richtlijnen van het CROW. Het uitgangspunt hierbij is dat instellingen / voorzieningen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naartoe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikt. Als een instelling om meerdere algemene AGPP's verzoekt, dan dient daarvoor een onderbouwing te worden gegeven.
- Bestaande instellingen die niet over een algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikken kunnen deze aanvragen bij de gemeente. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats kan worden opgeheven als de openbare voorziening, waarvoor deze is ingesteld, ophoudt te bestaan.
- We nemen in elk nieuw parkeeronderzoek de locatie van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en het gebruik daarvan mee. Op basis hiervan bekijken we periodiek of uitbreiding van het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en/of aanpassing van de landelijke richtlijn van 1-op-50 noodzakelijk is.

Een persoonlijke gehandicaptenparkeerplaats wordt toegekend aan gehandicapte inwoners van Zaanstad die in het bezit zijn van een landelijke gehandicaptenparkeerkaart bestuurder (GPK-B) en geen eigen parkeergelegenheid hebben in de directe nabijheid van hun woning. De gemeente houdt bij de toewijzing van een individuele gehandicaptenparkeerplaats zoveel mogelijk rekening met de voorkeur van de aanvrager, maar behoudt het recht een andere plaats toe te wijzen. Aan de inrichting van een persoonlijke gehandicaptenparkeerplaats zijn kosten verbonden. Het gaat dan om leges en materiaalkosten. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen.

In de Regeling gehandicaptenparkeerkaart (een ministeriële regeling) zijn de criteria voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten opgenomen. Automobilisten die in het bezit zijn van een Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbeperkt in gereguleerd gebied parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerduurbeperking. Met de Europese gehandicaptenparkeerkaart kan ook worden geparkeerd op een algemene invalidenparkeerplaats.

7.3 Mobiliteitsfonds

De verstedelijkingsopgave is één van de belangrijkste redenen waarom een omslag in mobiliteit noodzakelijk is. Daarom hebben wij eerder in dit ZMP aangegeven dat er behalve een inhoudelijke, ook een financiële relatie zou moeten komen te liggen tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsopgave.

Door het instellen van een mobiliteitsfonds is het -in tegenstelling tot het huidig parkeerfonds- mogelijk om middelen uit het fonds in te zetten voor duurzame mobiliteitsalternatieven. Deze flankerende maatregelen kunnen bijvoorbeeld gericht zijn op het verkleinen van de parkeervraag zodat geen extra (parkeer)overlast wordt veroorzaakt in de directe omgeving. Hierbij is te denken aan het verbeteren van de fiets- en OV voorzieningen en deelmobiliteit. Een mobiliteitsfonds sluit hiermee aan op de B-B-B-B-benadering zoals beschreven in paragraaf 4.6, als ook op de ambities en maatregelen zoals opgenomen in het ZMP.

Na vaststelling van de nieuwe parkeervisie gaat verkend worden of het mogelijk is een mobiliteitsfonds op te richten, dat wordt gevuld met bijdragen uit ruimtelijke ontwikkelingen (conform ZMP). Het huidige parkeerfonds komt met vaststelling van deze parkeervisie te vervallen.

8 Parkeerregulering

Het parkeerbeleid heeft onder andere als doel om de beschikbare parkeercapaciteit zo goed als mogelijk onder de verschillende doelgroepen te verdelen, waaronder bewoners, bezoekers, winkeliers, culturele centra en (industriële) bedrijven. Een van de middelen om dat doel te realiseren is het gebruik van parkeerregulering. Het doel van parkeerregulering kan worden omschreven als: het laten parkeren van de juiste parkeerder op de juiste plaats.

Parkeerregulering draagt actief bij aan de volgende doelen van Mobiliteit:

1. *Bereikbaarheid.* Mensen worden in staat gesteld hun doel (woning, winkelgebied, theater of bedrijf) te kunnen bereiken met de auto en daar (in de buurt) te parkeren.
2. *Vitaliteit.* Met name winkels hebben baat bij parkeerregulering, omdat de beperkte beschikbare parkeercapaciteit gedurende de openingstijden door veel meer klanten kan worden gebruikt. De vitaliteit van een wijk wordt hierdoor bevorderd.
3. *Leefbaarheid.* Door parkeren niet toe te staan, in duur te beperken of het onaantrekkelijk maken om lang te parkeren wordt de leefbaarheid van de diverse wijken verder versterkt.

8.1 Zonering

In het ZMP wordt de gemeente onderverdeeld in verschillende zones (A+, A, B+, B en C) om zo recht te doen aan de verscheidenheid van de verschillende gebieden binnen de gemeente (zie hoofdstuk 6). Figuur 2 in hoofdstuk 6.1 op geeft de begrenzing van de diverse zones aan. In het ZMP staat per zone aangegeven over de mogelijke invoering van gereguleerd parkeren.

8.2 Redenen voor parkeerregulering

Parkeerregulering wordt binnen het ZMP gezien als een middel om de vraag naar autoparkeerplaatsen te beïnvloeden. Het kunnen beheersen van de parkeerdruk is de belangrijkste reden om al dan niet over te gaan tot het invoeren van parkeerregulering.

Parkeerregulering is een pakket van maatregelen dat genomen wordt om de parkeercapaciteit over verschillende doelgroepen te verdelen. Parkeerregulering is ook, zoals aangegeven in het ZMP, een onderdeel van de mobiliteitstransitie. Het kan een stimulans zijn om op andere vervoerswijzen over te stappen, het houdt de groeiende stad zo bereikbaar en het creëert ruimte voor lopen en fietsen. Tot slot draagt het bij tot een aantrekkelijke openbare ruimte.

8.3 Parkeerregulering binnen de diverse zones

Binnen het ZMP wordt voor de parkeerregulering aangesloten bij de in hoofdstuk 6 genoemde zoneringen. In de zones A+ en A moet het mogelijk worden om – waar dat al niet het geval is – betaald parkeren in te voeren als dit vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en leefbaarheid nodig is. In A+ wordt betaald parkeren pro actief ingevoerd, ook doordat in A+ al bijna het gehele gebied betaald parkeren is

(éénduidigheid). Na vaststelling van de parkeervisie wordt een stappenplan met spelregels opgesteld voor het invoeren van betaald parkeren, waarbij de uitvoerende afdelingen betrokken worden denk aan handhaving en belasting.

Voor de B+ zone ligt invoeren van parkeerregulering genuanceerder. Dat is een groot en divers gebied. In het B+ gebied dient daarom dan ook alleen selectief te worden overgegaan tot het invoeren van gereguleerd parkeren, namelijk alleen daar waar de verwachte dynamiek hoog is en parkeerdruk en congestie snel zullen toenemen. Denk daarbij aan gebieden in het kader van (verdere) verstedelijking.

Net als nu geldt dat als de parkeerdruk hoger dan 90% is, kan worden overgegaan tot het invoeren van betaald parkeren. Indien wordt overgegaan tot betaald parkeren dan dient dit per gebied te worden ingevoerd uitgaan van logische fysieke grenzen, zoals doorgaande wegen, water of logische verkeerscirculatie. Om een juist beeld te krijgen over parkeerdruk gaat Zaanstad regulier metingen laten uitvoeren (meten is weten, zie 'parkeerdrukmeting').

Draagvlak enquête

In het ZMP staat beschreven dat gereguleerd parkeren alleen zal worden ingevoerd als er voldoende draagvlak is bij de bewoners en bedrijven gevestigd in het gebied. Het draagvlak wordt vastgesteld door een officiële enquête te organiseren voor de bewoners en bedrijven in het gebied, waarbij een meerderheid zich uitspreekt voor de invoering van gereguleerd parkeren. Om de effectiviteit van de draagvlak enquête te onderzoeken, worden er twee draagvlak enquêtes uitgevoerd in het komende jaar. De resultaten en de leerervaringen worden geanalyseerd en besproken met het college. Het college bepaalt op basis daarvan hoe de draagvlak enquêtes verder worden ingezet.

Om een beslissing over al dan niet invoeren van betaald parkeren te kunnen nemen, die op draagvlak kan rekenen, dient minimaal 35% van de populatie in het onderzoeksgebied (= 35% van het aantal adressen) deel te hebben genomen aan het onderzoek. Vervolgens dient voor het daadwerkelijk invoeren van betaald parkeren een meerderheid (50% van de respondenten + 1) aangegeven te hebben voor invoering te zijn.

Parkeerdrukmeting

De gemeente Zaanstad zet in op een sturend parkeerbeleid. De gemeente gaat structureel parkeerdruk metingen laten uitvoeren in gebieden met een hoge parkeerdruk. Dit levert feitelijke inzichten op in de parkeersituatie. Een parkeerdrukmeting geeft inzicht in de restcapaciteit (vrije parkeerplaatsen) en indien gewenst herkomst van de parkeerder. Dit inzicht is van belang voor bijvoorbeeld gebiedsontwikkelingen, functiewijzigingen en de afweging voor het invoeren van betaald parkeren. Voor het uitvoeren van de structurele parkeerdrukmetingen dient een draaiboek gemaakt te worden met uitgangspunten en parameters.

8.4 Parkeerregulering via betaald parkeren

Het principe van betaald parkeren is dat de automobilist betaalt voor de gebruikte parkeerruimte. Het aanleggen en onderhouden van (voldoende) parkeerplaatsen wordt dus geheel of grotendeels bekostigd door de gebruiker zelf. Betaald parkeren is een vorm van belasting: het gebied wordt gefiscaliseerd middels een aanwijsbesluit en het tarief wordt vastgesteld in de Belastingverordening (jaarlijks door de gemeenteraad).

Invoering van betaald parkeren heeft een positief effect op:

- de bereikbaarheid van de bewuste locatie;
- het gebruik van de openbare ruimte;
- de leefbaarheid.

Betaald parkeren heeft als effect dat de parkeerplaatsen worden gebruikt door kortparkeerders¹ of niet-reguliere parkeerders, zoals bezoekers en dat lang-parkeren wordt ontmoedigd. Woon-werk parkeren zal hierdoor minder vaak plaatsvinden. Betaald parkeren draagt in de dagelijkse praktijk bij aan een betere doorstroming van parkeerplaatsen, met name in het centrum en in winkelgebieden. De parkeerdruk daalt.

Betaald parkeren wordt vaak gecombineerd met de mogelijkheid voor bewoners om een parkeervergunning aan te vragen. Deze vergunningen worden afgegeven per adres, waarbij de eerste vergunning tegen het tarief kan worden afgenomen dat wordt genoemd in de Belastingverordening. Een tweede vergunning voor hetzelfde adres wordt in principe niet afgegeven. Als kan worden aangetoond dat deze voor de bewoners wel noodzakelijk is, dan geldt voor de tweede vergunning een hoger tarief. Een tweede vergunning wordt in geen geval afgegeven als geparkeerd kan worden op eigen terrein.

Tarifering

Ook de tarifiering speelt een belangrijke rol. Er zijn verschillende tariefvormen mogelijk:

- *Een progressief tarief.* Een progressief tarief start met een laag tarief, maar dit tarief stijgt naarmate er langer wordt geparkeerd. Een progressief tarief draagt bij aan een betere doorstroming van de beschikbare parkeerplaatsen en stimuleert kort parkeren.
- *Een vlak tarief.* Bij een vlak tarief betaalt de automobilist voor elke tijdseenheid hetzelfde tarief. Een vlak tarief draagt in principe niet bij aan een betere doorstroming van de beschikbare parkeerplaatsen. Doordat lang-parkeren hierdoor wel wordt ontmoedigd (lang staan wordt uiteindelijk toch wel kostbaar), daalt de parkeerdruk wel, zij het in mindere mate dan bij een progressief tarief. Door een vlak tarief te combineren met een duurbepanking, wordt de doorstroming van de beschikbare parkeerplaatsen wel gestimuleerd.
- *Een degressief tarief.* Kort parkeren wordt ontmoedigd. Hoe meer tijdseenheden er wordt geparkeerd, hoe lager het tarief wordt. Een degressief tarief verhindert de doorstroming van de beschikbare parkeerplaatsen en verhoogt de parkeerdruk. (Dagtarief)
- *Vergunningen.* Bij de bovengenoemde tarieven is het ook mogelijk om een tweede bewonersparkeervergunning niet te verstrekken of tegen een hoger tarief.

¹ Niet altijd. In wijken waar men gemiddeld 2 auto's per huishouden hebben en er minder parkeerplaatsen zijn dan huishoudens blijft, ondanks de parkeerregulering, de parkeerdruk hoog.

Soms is lang parkeren ongewenst. Denk daarbij – als voorbeeld - aan het parkeren van de auto in een straat vlakbij een NS-station door automobilisten, om vervolgens de trein naar Schiphol te nemen en op vakantie te gaan. Deze parkeerplaats blijft dan voor langere tijd – vaak enkele weken – in gebruik en weerhoudt dus dat bewoners of bezoekers er gebruik van kunnen maken. De gemeente Zaanstad kiest daarom, in deze situatie, voor het hanteren van een progressief tarief, waardoor het financieel onaantrekkelijk wordt om de auto ergens lang te parkeren.

De gemeente Zaanstad kiest ervoor om met vaststelling van deze Parkeervisie niet meer actief parkeerschijfzones ('blauwe zone') in te voeren.

8.5 Venstertijden betaald parkeren

Onze ambitie is om het parkeren in Zaanstad eenvoudig te houden. Door duidelijke venstertijden en parkeertarieven kunnen parkeerders naar de juiste parkeerplaats worden geleid, kan flexibele invulling worden gegeven aan de parkeervraag en kan efficiënter gebruik worden gemaakt van de beschikbare parkeerplaatsen op straat en in de parkeergarages. Bovendien is er voor gebruikers minder kans op misverstand. Eénduidige parkeerregulering is te bereiken door uit te gaan van een basisblok als venstertijd en deze met bouwstenen uit te breiden. Voor gebieden met parkeeroverlast veroorzaakt door forenzen, winkelend publiek of bezoekers horeca geldt de maandag t/m vrijdag van 09.00 tot 19.00 uur als basis. Op deze manier worden buurtvreemde langparkeerders geweerd, terwijl bewoners en hun bezoek er relatief weinig 'last' van ondervinden.

Het basisblok is, afhankelijk van de parkeerdruk en functies in het gebied (denk aan horeca of een ziekenhuis), uit te breiden met een of meerdere van de volgende blokken:

- maandag tot en met vrijdag van 19.00 tot 21.00 of 23.00 uur,
- de zaterdag van 9.00 uur tot 19.00 / 21.00 of 23.00 uur,
- de zondag van 12.00 uur tot 17.00.

De venstertijden op zaterdag en eventueel zondag moeten overeenkomen met de tijden zoals die van maandag tot en met vrijdag gelden. Bovenstaande bloktijden gelden ook voor de gebieden waar nu betaald parkeren is ingevoerd en uitbreiding in de avonden plaats kan vinden.

Bij de invoering van betaald parkeren in nieuwe gebieden wordt bij het bepalen van de venstertijd uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke natuurlijke grenzen.

Het toepassen van verschillende venstertijden binnen een gebied is ongewenst. Als in een gebied zonder parkeerregulering de gemiddelde parkeerdruk alleen overdag boven de 90% uitkomt, dan geldt het basisblok (09.00-19.00 uur). Als de parkeerdruk ook aan het begin van de avond boven de 90% uitkomt, dan betekent dit dat betaald parkeren geldt van 09:00 tot bijvoorbeeld 21:00 uur. Het is niet mogelijk om alleen 's avonds betaald parkeren in te voeren.

9 Overige aandachtspunten parkeren

9.1 Autoparkeren op afstand

De eerste overstappunten in ons land zijn eind jaren zeventig opgezet als vorm van ketenmobiliteit. Ze combineren de sterke punten van de auto met die van het openbaar vervoer. Een overstappunt vergroot de bereikbaarheid van binnensteden en verlicht de parkeerdruk op werklocaties of attractiepunten. Deze overstappunten kunnen:

- Dicht bij de herkomstlocatie liggen - in de meeste gevallen gaat het om treinstations. Hierbij wordt het grootste gedeelte met het openbaar vervoer afgelegd waarbij de auto wordt gebruikt om naar het openbaar vervoer te gaan (voortransport).
- Aan de stadsrand of langs regionale routes naar de stad liggen. Hier wordt het grootste gedeelte van de reis met de auto afgelegd. Het openbaar vervoer of de fiets wordt op het laatste deel van de reis gebruikt om de bestemming te bereiken (na transport).
- Onderweg tussen herkomst- en bestemmingslocatie en vóór een filepunt op de snelweg liggen. Dit type overstappunt komt in Nederland weinig voor omdat het doorgaans niet succesvol is. Automobilisten rijden immers het liefst zo ver mogelijk door naar hun bestemming.
- Bestaande parkeervoorzieningen zijn die (op specifieke momenten) een overstapfunctie krijgen. Dit geldt vooral bij evenementen en bijvoorbeeld in het weekend bij ziekenhuizen.

9.1.1 Succesfactoren voor auto parkeren op afstand

In tegenstelling tot een verplaatsing waarbij enkel de auto wordt gebruikt, is voor een gecombineerde reis minimaal één overstap nodig. Dit maakt het verplaatsingsproces complexer. De ketenverplaatsing moet als alternatief dusdanig aantrekkelijk zijn dat de automobilist wordt verleid om de auto maar voor een deel van het traject te gebruiken. De afweging die hierbij wordt gemaakt is voor elk individu verschillend, maar kent de onderstaande hiërarchisch opbouw:

- **Betrouwbaarheid en veiligheid** van de overstap zijn randvoorwaarden die op orde moeten zijn. Zo niet, dan is gebruik van een overstaplocatie niet aantrekkelijk, ook al zou het veel sneller of goedkoper zijn.
- **Reistijd en gemak** van de overstap zijn basiskwaliteiten die op orde moeten zijn. Voor gebruik van een overstappunt moeten deze voldoende concurrerend zijn ten opzichte van het alternatief (de eigen auto). Als dit niet goed is, dan wordt dat ervaren als een dissatisfier (demotivator).

Bij een volgend keuzemoment speelt dit negatief mee in het al dan niet overstappen van de auto op openbaar vervoer.

- **Satisfiers (motivatoren)** zijn aspecten die het reizen via een overstappunt extra plezierig maken en bijdragen aan de tevredenheid. Ze vergroten de waarde van het openbaar vervoer binnen de reis. Als ze er niet zijn, dan is dit geen directe reden om geen gebruik van een overstappunt te maken. Comfort en prijs vallen hier onder.
- **Delighters** zijn aspecten die de reiziger niet als vanzelfsprekend acht en die leiden tot extra enthousiasme en loyaliteit.

Het spreekt voor zich dat deze pas spelen als aan de basisbehoeften wordt voldaan en er geen dissatisfiers zijn. De parkeercapaciteit bij het overstappunt dient zo ruim te zijn dat gebruikers in principe altijd een vrije parkeerplaats ter beschikking hebben.

Randvoorwaarde voor gebruik van een overstappunt is dat er op de eindbestemming (en het tussengelegen gebied) maatregelen zijn genomen om het autogebruik te ontmoedigen. Het parkeertarief op het overstappunt dient hiernaast aantrekkelijk te zijn – in ieder geval goedkoper dan het parkeertarief op de plaats van bestemming. Aantrekkelijk geprijsde abonnementen en samenwerking met werkgevers bevorderen het gebruik van een overstappunt.

9.1.2 Hubs en deelmobiliteit

Streven in het ZMP is om alle inwoners van Zaanstad toegang tot deelmobiliteit te geven op korte afstand van de woning. Daarnaast is het belangrijk dat op alle knooppunten deelmobiliteit wordt aangeboden, zodat men van OV kan overstappen op deelmobiliteit. Dit vraagt om uitwerking. Er wordt daarom door de gemeente Zaanstad gewerkt aan een plan voor deelmobiliteit en hubs.

Binnen dit plan wordt onder andere aandacht besteed aan de huidige deelmobiliteit in Zaanstad (inclusief de mogelijkheden voor uitbreiding en vernieuwing), de inzet van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling en een integrale strategie voor hubs met parkeren en deelmobiliteit. Tot dit plan gereed is, wordt voor deelmobiliteit de CROW- richtlijn gevolgd.

9.2 Laadinfra

In de regionale laadvisie opgesteld door de Metropoolregio Elektrisch is een prognose opgesteld die uit gaat van 1014 (publieke) laadpunten in 2025 voor de gemeente Zaanstad. Totaal zijn er nu binnen de gemeente Zaanstad circa 750 publieke laadpunten gerealiseerd. Op dit moment zijn er nog circa 60 laadpalen (120 laadpunten) in voorbereiding. De verwachting is dat we met het aantal in voorbereiding en de aanvragen in 2024 de regionale doelstelling van 2025 gaan realiseren. (één laadpaal heeft twee laadpunten en in de regel ook 2 gemarkeerde parkeerplaatsen; uitsluitend voor het laden van elektrische voertuigen)

In 2023/2024 wordt de regionale laadvisie vertaald naar een lokale laadvisie en wordt een nieuwe prognose opgesteld tot 2030. De verwachting is dat door vermindering van fiscale voordelen het aantal aanvragen voor een laadpaal in 2024 iets zal gaan teruglopen.

Snellaadstations

De gemeente Zaanstad neemt deel aan de regionale aanbesteding voor snel- laadstations. Realisatie hiervan wordt nu nog bemoeilijkt door congestie op het elektriciteitsnet. De verwachting is dat (zodra de netproblemen zijn opgelost) enerzijds door het realiseren van snellaad-locaties en de reeds aanwezige laadpalen/dekkingsgraad het aantal aanvragen voor een (individuele publieke) laadpaal zal gaan stabiliseren/afnemen. Dit betekent ook minder gemarkeerde parkeerplaatsen (pp; uitsluitend gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen)

9.2.1 Auto

De toename van het aantal laadpunten leidt er toe dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor 'fossielebrandstof-rijders' afneemt. Met name in woonwijken waar de parkeerdruk hoog is, kan dit tot onbegrip leiden. Zeker als deze plekken niet of weinig worden gebruikt.

Tegelijkertijd hebben elektrische rijders op hun beurt weer last van andere elektrische rijders die onnodig lang de laadpalen bezet houden. In de visie op laadinfrastructuur nemen we daarom de mogelijkheid van geclusterde voorzieningen mee. In andere steden zijn daar goede ervaringen mee opgedaan.

Oplaadpunten zijn bedoeld als een plek om een elektrische auto op te laden. Het is niet de bedoeling dat gebruikers er langer dan noodzakelijk staan geparkeerd. Elektrische voertuigen die onnodig een laadpaal bezet houden worden "laadpaalklevers" genoemd. Een laadpaalklever blijft aan de laadpaal staan terwijl de batterij van de auto al geruime tijd vol is en ontnemt hierbij de mogelijkheid voor andere autorijders om gebruik te maken van de voorziening.

9.2.2 Fiets

De huidige elektrische fietsen hebben een dermate hoge actieradius dat gebruikers normaliter niet meer 'onderweg' hoeven te laden. Het opladen gebeurt doorgaans thuis en/of op het werk. De gemeente faciliteert opladen van elektrische fietsen daarom niet in de openbare ruimte, maar enkel in fietsenstallingen. Het gebruik en de behoefte aan laadinfra voor fietsen wordt gemonitord – de capaciteit kan op basis hiervan worden uitgebreid.

9.3 Parkeervoorzieningen voor bedrijfsvoertuigen

Het parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken kan tot hinder en overlast leiden. De gemeente ontvangt hier regelmatig klachten over. Er gelden vanuit de APV geen beperkingen voor het parkeren van voertuigen met een lengte tot 6 meter of een hoogte tot 2,4 meter in woonwijken. Het verkleinen van de maten zoals opgenomen in de APV is praktisch onuitvoerbaar omdat hierdoor ook personenvoertuigen die langer of hoger dan de gekozen maatvoering zijn onder de regeling gaan vallen. Hiervoor moet dan een alternatief worden gevonden. De beperking moet bovendien actief worden gecommuniceerd waardoor het ook voor mensen van buiten de gemeente duidelijk is en worden gehandhaafd.

In buurten waar overlast is van bedrijfsbusjes dienen de eigenaren deze zoveel mogelijk voor de eigen deur te parkeren en niet bij de burens. Het hierop aanspreken van de eigenaren is geen taak van de gemeente. Hetzelfde geldt voor bedrijven waarvan bedrijfsvoertuigen op openbare parkeerplaatsen staan geparkeerd.

Het is mogelijk om speciale parkeerplaatsen voor bedrijfsbusjes aan te leggen op plaatsen waar ze geen overlast voor omwonenden veroorzaken en hier naar te verwijzen. Deze parkeerplaatsen moeten dan een bepaalde omvang hebben en zijn voorzien van goede verlichting. Vanwege de veiligheid is het ongewenst dat deze plaatsen ergens achteraf worden aangelegd. Het gebruik van deze plaatsen is juridisch echter niet af te dwingen waardoor het gebruik een vrijblijvend karakter heeft. Ervaringen in het land geven aan dat het effect zeer beperkt is en men doorgaans toch gewoon in de wijk blijft parkeren (tenzij er parkeerregulering is ingevoerd en er een financiële stimulans is om bedrijfsbussen op afstand te parkeren).

Een alternatief is om een beperkt aantal parkeerplaatsen in een woonwijk exclusief toe te wijzen aan bedrijfsbussen. Gezien de kleinschaligheid zullen de mogelijkheden voor beveiliging bij deze optie (heel) beperkt zijn. Maar wellicht is het zo wel mogelijk om te voorkomen dat bedrijfsbussen op uitzicht-

belemmerende locaties staan. Van belang is dan wel dat er bij de eigenaren van de bedrijfsbussen draagvlak is om daar ook daadwerkelijk te parkeren. Zij mogen immers ook gewoon op de andere parkeerplaatsen blijven parkeren. Dus zonder draagvlak heeft deze maatregel een averechts effect, omdat deze dan zorgt voor lege parkeerplaatsen en daarmee een (nog) hogere parkeerdruk in de wijk. Maar, met draagvlak, kan dit op kleine schaal wel een interessante optie zijn. We zullen de toepassingsmogelijkheden van deze maatregel daarom meenemen op het moment dat er concrete overlastmeldingen komen over geparkeerde bedrijfsbussen.

CONCEPT