

Raadsvergadering dd. 16/02/2006
☐ Voor kennisgeving aangenomen
☒ Zonder hoofdelijke stemming aldus besloten

Nr.: 06-12

Onderwerp:

Aanpak parkeerproblematiek westelijk deel Diemen-Centrum/Diemen-Zuid

De raad der gemeente Diemen;

Gelezen de standpuntbepaling college van burgemeester en wethouders inzake aanpak parkeerproblematiek westelijk deel Diemen-Centrum/Diemen-Zuid;

b e s l u i t :

1. invoering van een blauwe zone in het gebied dat wordt begrensd door de Diemerkade, het Wilhelminaplantsoen, de Burg. Bickerstraat (inclusief het parkeerterrein achter het Pandje) en de Hartveldseweg. Bewoners en werknemers in het gebied kunnen binnen bepaalde voorwaarden een parkeervergunning krijgen;
2. geen parkeermaatregelen te nemen in Diemen-Zuid;
3. nader overleg te voeren met de bewoners en verhuurder van Venserkade en Berkenplein over de parkeersituatie ter plaatse;
4. de wegvakken Ouddiemerlaan/Burg. de Kievietstraat bij het project Tolbrug/Diemberburgh toe te voegen aan het blauwe zone gebied indien noodzakelijk;
5. werkingsduur blauwe zone vooralsnog te bepalen op: maandag tot en met zaterdag vanaf 9:00 uur tot 21:00 uur (inclusief de Arent Krijtsstraat);
6. werkingsduur parkeerschijf te bepalen op: maximaal 2 uur, in de A. Krijtsstraat voor de winkels maximaal 1 uur;
7. dat iedere bewoner van het bovengenoemde gebied een vergunning moet kunnen krijgen gekoppeld aan het kenteken van zijn of haar auto;
- 8. dat de vergunning voor inwoners van Diemen kostenvrij zullen zijn en dat de werkelijk te maken kosten opgenomen zullen worden in de gemeentebegroting;
9. dat werknemers die met de auto moeten komen een parkeervergunning kunnen krijgen tegen de kostprijs;
10. dat parkeervergunningen elke 2 jaar moeten worden vernieuwd en tussentijds bij wijziging van het kenteken;
11. dat parkeervergunningen niet geldig zijn in de blauwe zone voor de winkels in de A. Krijtsstraat;
12. dat met de kerken een nadere regeling wordt uitgewerkt voor bezoekers van rouw- en trouwdiensten;
13. dat voor de Schakel wordt onderzocht of het parkeerterrein overdag gereserveerd kan worden voor bezoekers van de Schakel.
- 14. Het college te mandateren om te kunnen besluiten tot uitbreiding gebied blauwe zone;

Aldus vastgesteld in de vergadering van de raad van 16 februari 2006.

de voorzitter,

de griffier,

Diemen staat niet stil!

Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020

in opdracht van
Gemeente Diemen

8 september 2010
rapportnummer: 3701-R-E
auteur(s): Hans Zuiver, Martijn Ernest



Tanhofdreef 15
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899
Fax 015 - 2147902

Badhuiswal 3
Postbus 1149
8001 BC Zwolle
Tel. 038 - 4225780
Fax 038 - 4216870

Hoff van Hollandlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065
Fax 073 - 5231070

Amstel 62
Postbus 15673
1001 AD Amsterdam
Tel. 020 - 7582130

Heresingel 12
9711 ES Groningen
Tel. 050-7513140



Inhoudsopgave

SAMENVATTING	1
1 INLEIDING	1
1.1 Vraag naar een integraal parkeerbeleid	1
1.2 Het proces	2
1.3 Opbouw parkeerbeleidsplan	2
2 POSITIONERING PARKEERBELEID	3
2.1 Het landelijk beleidskader	3
2.2 Het provinciaal beleidskader	3
2.3 Het regionaal beleidskader	4
2.4 Het lokaal beleidskader	5
2.5 De positie van het gemeentelijk parkeerbeleid	8
3 PARKEREN IN DIEMEN ANNO 2010	9
3.1 Huidige parkeerregulering	9
3.2 De parkeersituatie in de wijken	10
3.3 Betrokkenheid belanghebbenden op parkeermarkt	13
3.4 Een rondje langs de burens (inventarisatie externe ontwikkelingen)	14
3.5 De verwachte groei van mobiliteit	15
3.6 De parkeerproblematiek samengevat in 4 speerpunten	15
4 VISIE OP PARKEREN	17
4.1 Uitgangspunten parkeerbeleid	17
4.2 Doelstellingen parkeerbeleid	18
4.3 Doelgroepenbeleid	19
4.4 Benutten – prijzen – bouwen	20
5 OPLOSSINGSRICHTINGEN	23
5.1 Parkeerreguleringsbeleid	23
5.2 Parkeren op bedrijfslocaties	29
5.3 Parkeren in woonwijken	30
5.4 Parkeernormensystematiek Diemen	32
5.5 Overige parkeergerelateerde oplossingen	33
6 MONITORING EN EVALUATIE	37
6.1 Monitoring	37
6.2 Evaluatie	38

BIJLAGEN

1. Vergelijking vormen parkeerregulering

Samenvatting

Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding voor dit parkeerbeleidsplan. Diverse ontwikkelingen in Diemen vragen om een integrale uitwerking van parkeren. Dit betreft onder andere de herontwikkeling en uitbreiding van het Diemerplein, de steeds verdere uitbreiding van de blauwe zone en de toenemende parkeerdruk in Diemen. De verwachting is dat de groei in autobezit en autogebruik ook de komende jaren voorziet.

In hoofdstuk 2 staat de positionering van het gemeentelijk parkeerbeleid centraal. Dit hoofdstuk geeft antwoord op de vraag welke randvoorwaarden gelden vanuit bovenliggend beleid. Het parkeerbeleid van Diemen staat immers niet op zichzelf, maar heeft nauwe relaties met andere beleidsvelden. Hierbij gaat het enerzijds om nationaal en provinciaal beleid, anderzijds om vigerend beleid en beleidsvoornemens binnen Diemen.

In hoofdstuk 3 wordt de huidige parkeersituatie in beeld gebracht. Om een goed beeld te krijgen is enerzijds gebruik gemaakt van parkeerdrukmetingen in en rond de blauwe zone (objectief) en is anderzijds een parkeermarkt georganiseerd waar belanghebbenden ervaringen op het gebied van parkeren konden aandragen (subjectief). Beide leiden tot dezelfde conclusie: de huidige problemen op het gebied van parkeren worden vooral veroorzaakt door automobilisten van buiten Diemen.

De randvoorwaarden van bovenliggend beleid (hoofdstuk 2) en de huidige / toekomstige knelpunten (hoofdstuk 3) komen in hoofdstuk 4 samen in de meerjarenvisie op parkeren. Dit hoofdstuk bevat het kader en de doelstellingen van het gemeentelijk parkeerbeleid voor de komende tien jaar. De parkeervisie is daarmee niet alleen leidraad voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, maar tegelijkertijd de basis voor de evaluatie daarvan.

Hoofdstuk 5 bevat de oplossingsrichtingen. In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze het parkeerbeleid tot 2020 wordt uitgevoerd en welke instrumenten nodig zijn om tot de gewenste beleidsprestaties te komen. Het principe benutten-beprijzen-bouwen staat hierbij centraal. Dit betekent dat bij parkeerproblemen niet direct wordt uitgegaan van het direct bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst worden andere mogelijkheden bestudeerd om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen (benutten en reguleren).

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen) als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het beleid) van belang. Deze onderdelen worden in hoofdstuk 6 toegelicht.

Hoofdstuk 7 bevat het uitvoeringsprogramma voor de komende vijf jaar, inclusief een kostenraming. In 2014 wordt een tussentijdse evaluatie uitgevoerd, op basis waarvan het uitvoeringsprogramma voor de volgende vijf jaar wordt opgesteld.

1 Inleiding

Bereikbaarheid is een onderwerp dat hoog op de politieke agenda staat, maar het vraagstuk “*waar parkeren we de auto?*” lijkt van minder belang. Iedereen wil de auto immers gewoon voor de deur parkeren. Door allerlei interne en externe ontwikkelingen zal de komende jaren de vraag naar parkeerplaatsen in Diemen groeien. Hoe kan deze groei worden opgevangen en wordt het parkeerbeleid gebruikt om het mobiliteitspatroon te beïnvloeden? Oftewel, wordt een vraagvolgend of een sturend parkeerbeleid gevoerd? Deze vragen worden beantwoord in het voorliggende parkeerbeleidsplan.

1.1 Vraag naar een integraal parkeerbeleid

Diverse ruimtelijke en demografische ontwikkelingen beïnvloeden tegelijkertijd de vraag naar parkeerruimte; het aantal inwoners blijft groeien en ook de trend van groeiende automobility en autobezit gaat niet aan Diemen voorbij. Tegelijkertijd geeft Diemen de komende jaren het Diemerplein een kwaliteitsimpuls. Herontwikkeling en uitbreiding van het winkelcentrum dienen hierbij samen te gaan met waarborging van de bereikbaarheid (zie paragraaf 2.4.2.)

Samen met de uitbreiding van de blauwe zone (zie paragraaf 3.1), de woningbouw op Plantage de Sniep (zie paragraaf 2.4.1) en de herontwikkeling van Bergwijkpark noord (zie paragraaf 3.2.4) vraagt dit om een visie op parkeren voor de middenlange termijn (10 jaar). Hierbij wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen in de naastgelegen gemeenten en stadsdelen van de gemeente Amsterdam.

Dit parkeerbeleidsplan biedt de gemeente een aantal handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen Diemen spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen. Het parkeerbeleidsplan richt zich op het maaiveldparkeren aangezien parkeren in de parkeergarage contractueel is vastgelegd in het Centrumplan Diemen. Het gaat hierbij om thema's als:

- parkeerregulering (doelgroepenbeleid);
- het parkeren in werkgebieden;
- het parkeren in woonwijken;
- de parkeernormensystematiek;
- overige parkeergerateerde oplossingen (flankerend beleid, organisatie etc.);
- vervolgacties en financiële consequenties.

1.2 Het proces

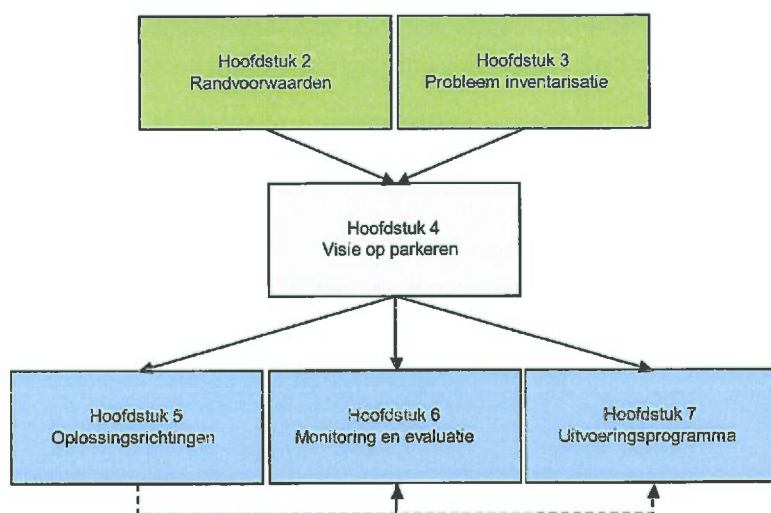
In 2008 is door het college van burgemeester en wethouders toegezegd parkeerbeleid op te stellen. Dit vanwege de ontwikkelingen in de directe omgeving van het Diemerplein, de steeds verdere uitbreiding van de blauwe zone en de toenemende parkeerdruk.

Allereerst is de huidige parkeersituatie in Diemen in beeld gebracht. Waar en wanneer doen zich knelpunten voor? Wie ondervindt hier overlast van? Waardoor worden de problemen veroorzaakt? Om een correct beeld van de parkeersituatie te krijgen is enerzijds gebruik gemaakt van recent onderzoeksmateriaal over de parkeerdruk binnen de gemeente en anderzijds relevante beleidsstukken voor deze nota.

Om de parkeernota een interactief karakter te geven is een parkeermarkt georganiseerd waar belanghebbenden (bewoners en ondernemers) ervaringen op het gebied van parkeren konden aandragen. In januari 2010 heeft een discussieavond met de gemeenteraad plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomst zijn de huidige stand van zaken en toekomstige ontwikkelingen besproken (zie hoofdstuk 3) en is een aanzet gegeven voor de kaders en uitgangspunten van de parkeervisie (zie hoofdstuk 4). Het geheel is vervolgens door Mobycon vertaald in voorliggend parkeerbeleidsplan, welke medio 2010 is vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen.

1.3 Opbouw parkeerbeleidsplan

Het parkeerbeleid van Diemen gaat uit van een relatie tussen probleem, randvoorwaarden, lange termijn visie, beleidsdoelen en de uiteindelijk te hanteren instrumenten. De samenhang van de verschillende hoofdstukken is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afbeelding 1-1 Samenhang hoofdstukken Parkeerbeleidsplan Diemen 2010-2020

2 Positionering parkeerbeleid

Beleidsmatig is parkeerbeleid een taak van gemeenten. Het parkeerbeleid staat echter niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen en bovenliggend beleid. Dit hoofdstuk schetst het landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal beleidskader om enerzijds de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te illustreren en anderzijds de randvoorwaarden (het kader) te beschrijven.

2.1 Het landelijk beleidskader

De *Nota Mobiliteit* is het nationaal verkeer- en vervoersplan en de opvolger van het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2)*. In de *Nota Mobiliteit* wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de *Nota Ruimte*, uitgewerkt en staat het nationaal verkeer- en vervoerbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van de nota is dat mobiliteit bij een moderne samenleving hoort. Het is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie en het geeft mensen de kans om zich te ontwikkelen en te ontspannen. Kortom: mobiliteit mag weer!



De *Nota Mobiliteit* gaat uit van het principe: “decentraal wat kan, centraal wat moet”. De uitwerking en uitvoering van het verkeersbeleid wordt grotendeels gedecentraliseerd naar provincies. Streekplannen van de provincie dienen derhalve optimaal te worden afgestemd met de plannen van de gemeenten om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen.

Parkeren is één van de onderwerpen die decentraal (op provinciaal en gemeentelijk niveau) moet worden uitgewerkt. Afstemming met de omliggende regio is hierbij gewenst.¹

2.2 Het provinciaal beleidskader

Provincie Noord-Holland heeft in 2007 een geactualiseerd *Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP)* opgesteld. Dit plan bevat het beleid van de provincie Noord-Holland, met uitzondering van het beheersgebied van de Stadsregio Amsterdam (zie paragraaf 2.3).

¹ Bron: VNG, mobiliteitsbeleid op lokaal niveau.

Het provinciaal verkeer- en vervoersbeleid maakt gebruik van de pijlers benutten, beprijzen en bouwen om bereikbaarheid te waarborgen. Dit betekent blijvende inzet om capaciteit te vergroten daar waar nodig is. Daarnaast wordt ingezet op het optimaliseren van het gebruik van bestaande infrastructuur en het stimuleren van alternatieven door middel van beprijzen. Bij de keuze voor uitbreiding van de wegcapaciteit wordt rekening gehouden met de effecten voor het gehele netwerk. De groei van de automobiliteit is sterker dan de mogelijkheden tot het aanbieden van weg- of andere capaciteit. De provincie heeft daarom gekozen voor een beleid dat is gericht op een betere balans in het gebruik van de verschillende vervoersmogelijkheden, onder andere door het gebruik van prijsinstrumenten.



2.3 Het regionaal beleidskader

Het Regionaal Verkeer- en Vervoer Plan (RVVP) is in 2004 vastgesteld door de Regioraad en geeft aan hoe de Stadsregio Amsterdam de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vormgeeft.

Uit het RVVP komt naar voren dat de stadsregio Amsterdam verkeer en vervoer wil sturen met behulp van een aantal inhoudelijke strategieën. Deze strategieën zijn gericht op:

- versterking van de samenhang in en tussen de netwerken van verschillende modaliteiten;
- gebiedsgerichte aanpak op basis van kenmerken van een gebied, de omvang en aard van de verkeersproblemen;
- prijsbeleid als effectief instrument om de vraag naar mobiliteit te doseren en bij te sturen;
- pragmatische aanpak van problemen rond veiligheid en leefbaarheid.

De gemeente Diemen wordt door de stadsregio Amsterdam gezien als een stedelijk herkomstgebied. Dit betekent dat voor deze nota het volgende van belang is:

- Het gebruik van stringente parkeernormen en parkeertarieven wordt niet gezien als geschikte maatregel voor stedelijke herkomstgebieden (overwegend woonfunctie).
- Op plaatsen met (verkeer- en parkeer-) problemen kan een stevige regulering met behulp van prijsbeleid gewenst zijn, mits goede alternatieven beschikbaar zijn.

Onder de titel "*Bereikbaar Plannen*" is eind 2009 regionaal locatiebeleid vastgesteld. Hiermee hebben de gemeenten binnen de stadsregio met elkaar afgesproken alleen nieuwe bedrijfslocaties te ontwikkelen op locaties die beschikken over een goede kwaliteit van openbaar vervoer. Kantoren en voorzieningen waar dagelijks veel mensen komen, worden gepland in de buurt van hoogwaardige openbaarvervoersknooppunten. Er zijn in het locatiebeleid geen afspraken over parkeernormen bij bedrijven en kantoren gemaakt.

2.4 Het lokaal beleidskader

In onderstaande paragrafen worden de hoofdlijnen van het vigerend beleid in Diemen en lokale beleidvoornemens uiteengezet. Hierbij wordt opgemerkt dat gemeente Diemen niet over een actueel gemeentelijk verkeer- en vervoersplan beschikt, welke normaliter als kader dient voor parkeerbeleid.

2.4.1 Regulering middels parkeerschijfzones

In 2003 is een blauwe zone (parkeerschijfzone) gerealiseerd in de winkelgebieden Arent Krijtsstraat en Diemerplein. Vanaf 2006 is het gebied gefaseerd uitgebreid naar omliggende straten en woongebieden in Diemen-Centrum en Diemen-Zuid.

Voor bewoners en zakelijk belanghebbenden is een ontheffingenbeleid opgesteld om te kunnen parkeren in de blauwe zone². Begin 2010 waren 1.720 ontheffingen verstrekt aan bewoners en 333 aan zakelijke belanghebbenden. De ontheffingen zijn geldig in de gehele blauwe zone, met uitzondering van de Arent Krijtsstraat, de voorkant van het winkelcentrum en de parkeerplaatsen bij de sporthal Diemen aan de Prins Bernardlaan. Bezoekers van bewoners kunnen met behulp van kraskaarten maximaal 4 uur in de blauwe zone parkeren. Ouderen (65+) en bewoners met een handicap kunnen per adres één niet-kenteken gebonden bezoekersontheffing aanschaffen, waarmee zonder tijdsduurbepanking kan worden geparkeerd in de blauwe zone.

Er geldt geen maximum voor het aantal te verstrekken ontheffingen per huishouden:

- 88,0% van de bewoners heeft per adres één bewonersontheffing;
- 11,5% van de bewoners heeft twee bewonersontheffingen;
- 0,5% heeft drie bewonersontheffingen.

De gemeenteraad heeft op 11 september 2008 besloten een legestartief in te voeren voor het aanmaken en verstrekken van ontheffingen. Dit bedraagt €58,70 voor een bewonersontheffing en €78,95 voor een zakelijke ontheffing (prijsspeil 2010)³. Hiervoor werden ontheffingen gratis verstrekt.

*nieuwe
tarieven*

In het laatste kwartaal van 2009 zijn de eerste woningen van Plantage de Sniep opgeleverd. Om het parkeren hier te reguleren is een blauwe zone ingesteld, met als doel het weren van buurtvreemde langparkeerders. In het ontheffingenbeleid voor dit gebied is een aparte regel van kracht. Bewoners met eigen parkeergelegenheid krijgen geen ontheffing voor de eerste auto (besluit 09-37-03). Deze dient op eigen terrein te worden geparkeerd, want het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte is hier niet op voorzien. Voor de tweede auto kan tegen betaling wel een ontheffing worden afgegeven. Bezoekers kunnen met een parkeerschijf tussen 9.00 en 19.00 uur maximaal 2 uur parkeren.

² Ontheffing op hetgeen gesteld in artikel 25 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990

³ Bron: Verordening op de heffing en de invordering van leges 2010.

2.4.2 Parkeerbeleid centrum Diemen op hoofdlijnen

De nota "*Parkeerbeleid Centrum Diemen op hoofdlijnen*"⁴ formuleert uitgangspunten voor het parkeerbeleid in de directe omgeving van het winkelcentrum op het Diemerplein. Dit was noodzakelijk vanwege de kwaliteitsimpuls die het plein de komende jaren krijgt. De verwachting is dat het uitgebreide aanbod meer bezoekers zal trekken, waardoor op termijn de parkeercapaciteit in de directe omgeving onvoldoende zal zijn.

Onder het Diemerplein wordt een parkeergarage gerealiseerd om de bereikbaarheid van de voorzieningen te kunnen behouden (planning september 2011). De gemeente Diemen heeft een realisatieovereenkomst afgesloten dat in beperkende zin van invloed is op de speelruimte binnen het parkeerbeleid. In de realisatieovereenkomst staat dat de gemeente parkeerbeleid opstelt, waarin de volgende randvoorwaarden zijn opgenomen:

1. De kosten voor de parkeergarage worden naar gebruikers doorgerekend. Dit betekent dat betaald parkeren wordt ingevoerd in de parkeergarage en op parkeerplaatsen op maaiveldniveau, welke op vergelijkbare afstand van het winkelaanbod zijn gelegen (uiterlijk vier weken na opening van de parkeergarage).
2. Het minimumtarief voor het betaald parkeren in de parkeergarage bedraagt bij opening € 1,30 per (maximaal) 1 uur (prijspeil 2012). De tarieven worden met ingang van 1 januari 2013 jaarlijks geïndexeerd volgens de huurindex commercieel vastgoed. Het tarief op maaiveld is minimaal 20% hoger dan in de parkeergarage.
3. Rondom de betaald parkeerzone komt een schil met parkeren voor vergunninghouders om ervoor te zorgen dat bezoekers van het Diemerplein gebruik maken van de parkeergarage en het betaald parkeergebied. Het alternatief om buiten de vergunninghoudergebied te parkeren wordt ontmoedigd en onaantrekkelijk gemaakt door de afstand tot het winkelcentrum.
4. Bewoners en zakelijk belanghebbenden in de schil rond het winkelcentrum kunnen ontheffingen of vergunningen aanvragen tegen een aantrekkelijk (kostendekkend) tarief.

Bovenstaande punten gelden voor een periode van 15 jaar na opening van de parkeergarage en worden als randvoorwaarden beschouwd voor de visie op het parkeren in Diemen (hoofdstuk 4) en de oplossingsrichtingen zoals verwoord in hoofdstuk 5.

⁴ Vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen op 11 augustus 2009. Hierover heeft communicatie plaatsgevonden richting bewoners en zakelijk belanghebbenden in het kader van het centrumplan



2.4.3 Concept structuurvisie Diemen 2040

aangepassen

Op dit moment wordt gewerkt aan de structuurvisie voor gemeente Diemen. Tijdens een inloopbijeenkomst in december 2009 konden burgers en belangengroepen hun ideeën en opmerkingen over de eerste contouren van de Structuurvisie voor 2040 geven. Deze visie (zonder formele status) bevat voor dit parkeerbeleidsplan de volgende relevante informatie:

- Diemen is een stedelijk dorp in een metropolitane regio met een enorme dynamiek. Het dorps van Diemen zit vooral in de karaktertrekken van de Diemense samenleving. Het contrast tussen het dorps Diemen en stadsregio Amsterdam is uniek en waardevol. Deze kwaliteit wil de gemeente voor de toekomst koesteren, benutten en verder versterken.
- De positie in stadsregio Amsterdam biedt de Diemenaar een rijk aanbod aan voorzieningen en de Diemense ondernemers een potentiële afzet- en arbeidsmarkt. Door het aanhaken op belangrijke omliggende vervoersnetwerken (doorgaande (snel)wegen, trein en metro) stuurt Diemen op het versterken van met name de functionele relaties. De stations in Diemen worden verbeterd en zullen aantrekkelijke poorten gaan vormen tussen het dorp Diemen en de stad Amsterdam.
- De Diemerscheg is één van de weinige grote groene ruimten midden in de stadsregio. Deze schaarste maakt haar bijzonder waardevol. Diemen wil deze waarde voor de stad, maar ook voor de eigen bewoners beter benutten.

In het Ruimtelijk Casco, de opmaat voor de Structuurvisie Diemen 2040, zijn drie mogelijke uitwerkingsrichtingen beschreven. Deze hebben ieder tot doel om Diemen in 2040 een kwaliteitssprong te laten maken met betrekking tot de leefomgeving van haar inwoners. Voor alle drie de uitwerkingsrichtingen geldt het volgende:

- Diemen blijft een stedelijk dorp met sterke wijken en vitale werkgelegenheid;
- binnen het stedelijk gebied worden de noord-zuid en oost-west assen versterkt;
- Diemen ontleent haar identiteit aan haar historie, schaal en positie;
- Diemerscheg is uitloop- / overgangsgebied op de grens van stad en land;
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen voornamelijk door middel van herstructurering en transformatie te worden gerealiseerd.

2.5 De positie van het gemeentelijk parkeerbeleid

Bovenstaande paragrafen geven aan dat parkeren een lokale aangelegenheid is, dat door gemeenten zelf moet worden opgepakt. Het beleid van de stadsregio stelt dat stringente toepassing van parkeernormen (aantal parkeerplaatsen per functie) en parkeertarieven niet wenselijk zijn in gebieden met overwegend alleen een woonfunctie. In gebieden met verkeer- en parkeerproblemen kan parkeerregulering met behulp van prijsbeleid uitkomst bieden.

De uitgangspunten van de nota "*Parkeerbeleid Centrum Diemen op hoofdlijnen*" gelden als een randvoorwaarde voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid in Diemen. Kort samengevat omhelst dit de volgende uitgangspunten:

- Invoering van betaald parkeren rond het Diemerplein na oplevering parkeergarage.
- Het tarief op maaiveld is minimaal 20% hoger dan het tarief in de parkeergarage.
- Rond het betaald parkeergebied komt een schil met parkeren voor vergunninghouders.
- Bewoners en zakelijk belanghebbenden kunnen ontheffingen of vergunningen aanvragen tegen een aantrekkelijk (kostendekkend) tarief.

Kortom: de exploitant van de parkeergarage stelt jaarlijks haar tarief vast, waarop het parkeertarief rond het Diemerplein wordt gebaseerd (vastgelegd in de op te stellen Verordening Parkeerbelastingen). De gemeente kan er wel voor kiezen om op straat een tarief hoger dan 20% van het garagetarief te hanteren, maar niet voor een lager tarief. Dit beperkt de mogelijkheden om het tariefstelsel te gebruiken als sturingsinstrument voor het parkeren in de directe omgeving van het Diemerplein.

Tegelijkertijd wordt aangesloten op de eerste contouren van de *Structuurvisie*. Het parkeerbeleid moet Diemen helpen haar karakteristiek als stedelijk dorp tussen stad en Diemerscheg voor de toekomst te koesteren, benutten en versterken. Hierbij wordt ingezet op sterke wijken en vitale werkgelegenheid.

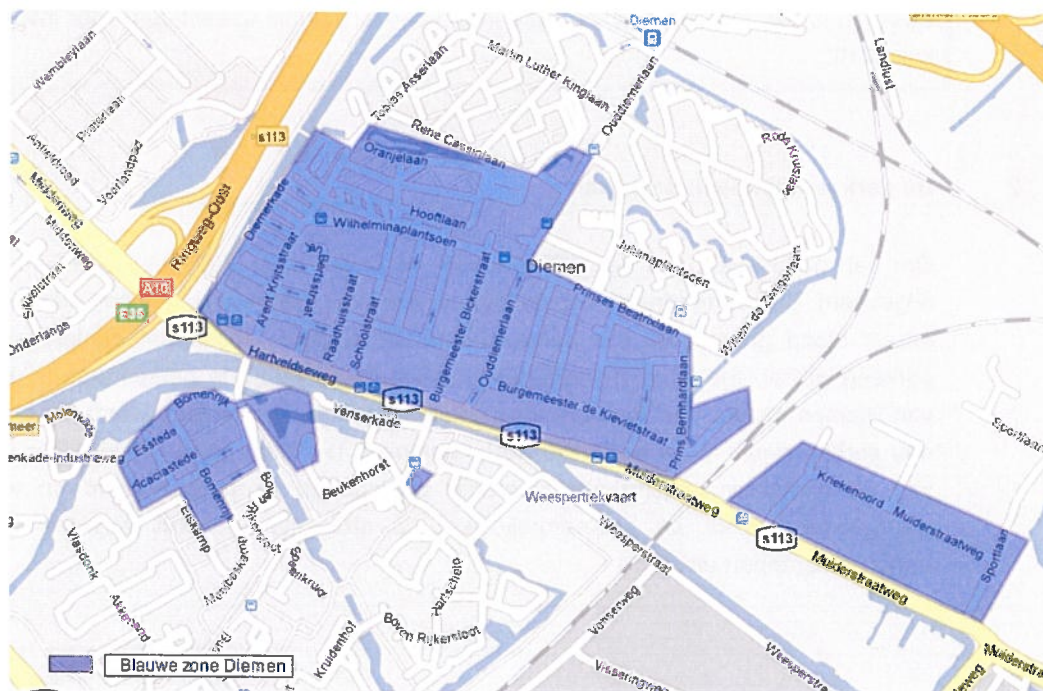
In het volgende hoofdstuk wordt de huidige parkeersituatie beschreven en een doorkijk gegeven naar de toekomst. Beide hoofdstukken vormen de basis voor de meerjaren visie op parkeren, zoals die wordt beschreven in hoofdstuk 4.

3 Parkeren in Diemen anno 2010

Naast het vigerende beleid is het goed om de bestaande situatie in beeld te brengen. Dit hoofdstuk beschrijft het parkeren in Diemen aan de hand van evaluaties van de blauwe zone (paragraaf 3.2) en de meningen van belanghebbenden over parkeren die zijn verzameld tijdens de parkeermarkt (paragraaf 3.3). Gecombineerd geven deze een duidelijk beeld van het parkeren in Diemen anno 2010. Het hoofdstuk eindigt met een doorkijk naar de toekomst (paragraaf 3.4 en 3.5).

3.1 Huidige parkeerregulering

Rond het Diemerplein en in de Arent Krijtsstraat is sinds 2003 een blauwe zone van kracht. De blauwe zone is ingevoerd om buurtvreemde langparkeerders te weren en ruimte te creëren voor bestemmingsverkeer. De blauwe zone is vanaf 2006 uitgebreid met delen van Diemen-Centrum en Diemen-Zuid. In de hierop volgende jaren is het gereguleerd gebied stapsgewijs uitgebreid. De situatie na de uitbreiding eind 2009 is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 3.1 Blauwe zones gemeente Diemen per 1 januari 2010

*aanpassen: per 1-6-2010
+ D-Z*

De blauwe zone is van kracht volgens onderstaand schema:

Maximale p-duur	Locatie	Geldigheidsduur
1-uurs zone	Winkelgebied Arent Krijtsstraat	ma-za van 09.00-21.00 uur
1-uurs zone	Winkelgebied Diemerplein	ma-za van 09.00-18.00 uur
2-uurs zone	Woongebied Diemen Centrum / Zuid / Plantage de Sniep	ma-za van 09.00-21.00 uur
4-uurs zone	Parkeerterrein Sporthal Diemen aan Prins Bernhardlaan	ma-za van 09.00-21.00 uur

Tabel 3.1 Overzicht blauwe zones Diemen, inclusief maximale parkeerduur (situatie 01-01-2010)

De laatste uitbreiding van de blauwe zone in Diemen-Zuid heeft in december 2009 plaatsgevonden. Dit heeft er toe geleid dat buurtvreemde langparkeerders uit zijn geweken naar het tijdelijke parkeerterrein Berkenplein, parkeerterrein Beukenhorst en het parkeerterrein bij het zwembad / sportcentrum wethouder F.B. Duran. Gevolg is een hoge parkeerdruk en een substantieel tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Besloten is ook hier een blauwe zone in te voeren, met als streefdatum voor invoering 1 juni 2010.

3.2 De parkeersituatie in de wijken

Om een goed beeld van de parkeersituatie te krijgen is in 2009 een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De parkeerdruk is bepaald door het aantal voertuigen dat in een straat of op een terrein stond geparkeerd (de parkeervraag) af te zetten tegen het aantal beschikbare parkeerplaatsen (de parkeercapaciteit). Deze methode geeft de parkeerdruk in de straten van Diemen exact weer. Wanneer de parkeerdruk hoger is dan 85% wordt het moeilijk om een parkeerplaats in de buurt van de bestemming te vinden (zoekverkeer). De resultaten van de parkeerdrukmeting zijn hieronder puntsgewijs en geaggregeerd op wijkniveau weergegeven. Voor de parkeerdrukcijfers op straatniveau wordt verwezen naar het onderzoeksrapport uit 2009⁵.

⁵ Bron: XTNT, Evaluatie parkeerbeleid Diemen

3.2.1 Diemen-Centrum

In het westelijk deel van Diemen-Centrum is een parkeercapaciteit aanwezig van 778 parkeerplaatsen. De parkeerdruk, geconstateerd met behulp van de telling, is gemiddeld 55%. In enkele straten in dit deel van het centrum is een hoge parkeerdruk gemeten van boven de 80%.

In het oostelijk deel van het Diemen-Centrum zijn in totaal 671 parkeerplaatsen. De gemiddelde parkeerdruk is vastgesteld op 60%. In enkele straten is een hoge parkeerdruk geconstateerd (>80%). Dit is vooral het gevolg van zakelijke parkeerders met een ontheffing voor de blauwe zone.

De gemiddelde parkeerdruk in Diemen-Centrum is afgenomen sinds de invoering van de blauwe zone. Diverse straten net buiten de blauwe zone hebben te maken met knelpunten als gevolg van overloop. Uit de onderzoeksgegevens van 2009 blijkt dat ongeveer 50% van de geparkeerde voertuigen langparkeerders betrof, waarbij kentekenonderzoek heeft aangetoond dat deze auto's afkomstig waren van buiten Diemen.



Afbeelding 3-1 Verschil parkeerdruk binnen en buiten de blauwe zone

3.2.2 Diemen-Noord

In dit gebied is geen blauwe zone van kracht en geen parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Door het ontbreken van deze informatie is het niet mogelijk een cijfermatig onderbouwd oordeel te vellen over de parkeerdruk in Diemen-Noord.

Deze wijk beschikt verhoudingsgewijs over veel parkeergelegenheid op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen worden niet optimaal benut, maar dit leidt vooralsnog niet tot grote problemen. Er zijn bovendien geen capaciteitsklachten binnengekomen die duiden op structurele parkeerproblemen in dit gebied.

3.2.3 Diemen-Zuid

In Diemen-Zuid zijn in twee gebieden tellingen uitgevoerd. In Bomenrijk is een blauwe zone ingevoerd om een hoge parkeerdruk ten gevolge van langparkeerders te voorkomen. Binnen deze blauwe zone kwam de gemiddelde parkeerdruk in 2008 uit op 40%. De hoogst gemeten parkeerdruk is 70% (Lijsterbesoord). Bij een parkeerdruk van dit niveau is het voor bewoners en hun bezoek doorgaans geen probleem om een parkeerplaats te vinden.

Ook in de omliggende straten is de parkeerdruk gemeten. Uit reacties van bewoners is naar voren gekomen dat het hier wel lastig was om een parkeerplaats te vinden. Dit bevestigt de hoge parkeerdruk. Hierbij is wederom vastgesteld dat in de helft van de gevallen het buurtvreemde langparkeerders betreft. Oftewel automobilisten afkomstig van buiten Diemen zijn de oorzaak van de knelpunten. De blauwe zone is naar aanleiding van dit onderzoek in 2009 en 2010 uitgebreid.

In de wijk Polderland is geen blauwe zone ingesteld. Het gebied is hiermee voor automobilisten interessant als P+R terrein. Veel langparkeerders parkeren hier vanwege de toegankelijkheid tot metro en NS-station Diemen-Zuid. Uit het onderzoek blijkt dat de parkeerdruk is toegenomen. De parkeerdruk op de Waterkant is alle dagen meer dan 70%. Uit het onderzoek blijkt wederom dat gemiddeld 50% van de geparkeerde auto's buurtvreemde langparkeerders betreft. Opvallend is wel dat hierover geen klachten van bewoners bekend zijn. Dit suggereert dat de hoeveelheid langparkeerders nog niet als een probleem wordt ervaren.

3.2.4 Bedrijventerreinen

De gemeente Diemen kent drie bedrijventerreinen:

- Op het bedrijventerrein Verrijn Stuart zijn rond de 180 bedrijven gevestigd. Het soort bedrijven loopt uiteen: industrie, facilitaire diensten, groothandel en transport hebben de overhand. Het aantal werkzame personen bedraagt 2.050.
- Stammerdijk en De Sniep - op deze naast elkaar gelegen locaties zijn een kleine 100 bedrijven gevestigd, in o.a. de sectoren industrie, bouw, diensten en groothandel. In De Sniep is tevens een cluster van perifere detailhandelsvestigingen (omvangrijke winkels aan de rand van de stad) gevestigd. Op Stammerdijk en De Sniep werken in het totaal rond de 1.125 personen.
- Bergwijkpark is een omvangrijk kantorengedrag van ongeveer 45 hectare, dat in de jaren tachtig en negentig is ontwikkeld. De sector voor commerciële dienstverlening is hier sterk vertegenwoordigd. Tevens is een aanzienlijk aantal hoofdkantoren van internationale bedrijven gevestigd zoals Randstad, Generali, GWK en International Card Services (Visa). De gemeente is in overleg met het bedrijfsleven en andere betrokkenen over de ontwikkeling van een toekomstvisie voor het noordelijk deel met een menging van wonen en werken. De provincie en de stadsregio schrijven geen bindende parkeernormen voor (zie paragraaf 2.3).

Al geruime tijd doen zich parkeerproblemen voor op de Verrijn Stuartweg. Dit wordt veroorzaakt door langdurig geparkeerde voertuigen. Voertuigwrakken en defecte voertuigen kunnen op grond van de APV bestuursrechtelijk worden aangeschreven. Er wordt regelmatig bestuursrechtelijk opgetreden, maar dit leidt niet tot een verwijdering van een dermate grote hoeveelheid auto's dat de parkeerdruk op de Verrijn Stuartweg afneemt. Vrijgekomen plaatsen worden direct weer ingenomen door andere langparkeerders. Om die reden is een nachtelijk parkeerverbod ingesteld.

Het kantorengedebiet Bergwijkpark kampt momenteel met vrij veel leegstand, wat tot uiting komt in de parkeerdruk.

3.3 Betrokkenheid belanghebbenden op parkeermarkt

Om het parkeerbeleidsplan een interactief karakter te geven is een parkeermarkt georganiseerd waar belanghebbenden (bewoners, ondernemers en andere organisaties) op wijkniveau hun ervaringen op het gebied van parkeren in Diemen konden aandragen. Tijdens de parkeermarkt zijn geen opmerkingen ontvangen van bewoners uit Diemen-Noord of van ondernemers. De belangrijkste conclusies van de parkeermarkt zijn:

1. Parkeeroverlast omgeving Tobias Asserlaan en Prinses Beatrixlaan
Automobilisten (meestal van buiten Diemen) parkeren de auto op de niet-gereguleerde parkeerterreinen aan de Tobias Asserlaan. Hierbij is zelfs sprake van vakantie reizigers richting Schiphol, waardoor voertuigen voor een lange periode staan geparkeerd. Zo blijft weinig parkeerruimte over voor bewoners. Parkeerregulering wordt hier als wenselijk ervaren.
2. Te weinig parkeerruimte omgeving Sierkershof
Deze omgeving valt net buiten de blauwe zone, waardoor buurtvreemde automobilisten deze straten opzoeken om te parkeren. Bewoners willen uitbreiding van de blauwe zone.
3. Parkeeroverlast omgeving Alfred Nobelstraat
De invoering van de blauwe zone en het opheffen van parkeerplaatsen aan de Tobias Asserlaan leidt tot hoge parkeerdruk in de Alfred Nobelstraat. Hier is eveneens overlast van geparkeerde bestelbussen en vrachtauto's. Parkeerregulering en aanscherping van de handhaving zijn wenselijke maatregelen volgens bewoners.
4. Parkeeroverlast omgeving Burgemeester De Kievietstraat
Het autobezit van huishoudens in deze straat is te hoog; hier is geen ruimte voor. Het parkeren van meerdere auto's moet worden beperkt, waarbij voor de extra auto's per huishouden een alternatieve locatie moet worden gevonden (Sporthal).

5. Ouddiemerlaan

In de loop van de middag zijn nauwelijks tot geen parkeerplaatsen meer beschikbaar (ook niet in blauwe zone). De parkeerplaatsen achter de Omval en bij de Albert Loethoelstraat moeten een blauwe zone krijgen met ontheffingen voor personeel en direct omwonenden.

3.4 Een rondje langs de burens (inventarisatie externe ontwikkelingen)

De parkeersituatie in Diemen wordt sterk beïnvloed door het parkeerbeleid en het parkeerregime in de aangrenzende gemeenten. Daarom zijn onderstaand de ontwikkelingen in de buurgemeenten -voor wat betreft het parkeren- kort weergegeven.

Amsterdam voert al decennia lang een stringent en sturend parkeerbeleid. Het betaald parkeren is in het centrum gestart en heeft zich als een olievlek verspreid richting de A10 en daarbuiten. Hierbij is een duidelijk patroon zichtbaar: de randen rondom het gereguleerde gebied krijgen te maken met een toenemend aantal geparkeerde auto's, waarna als oplossing ook hier het parkeren worden gereguleerd. Dit proces herhaalt zich keer op keer. Binnen de ring (m.u.v. Amsterdam Noord) is inmiddels vrijwel alles gereguleerd.

X Het aan Diemen grenzende stadsdeel Oost-Watergraafmeer heeft recentelijk betaald parkeren ingevoerd op de locaties waar dit nog niet het geval was. Invoering van betaald parkeren op het Amstel Business Park heeft geleid tot een hogere druk op het Ouder-Amstelse deel van het bedrijventerrein. Het bestuur van Ouder-Amstel beraadt zich over maatregelen om de parkeerproblemen te kunnen indammen. Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan een blauwe zone en strikte handhaving. Hiernaast wordt gedacht aan uitbreiding van de blauwe zone in het aan Diemen grenzende Duivendrecht-Zuid.

Het Amsterdamse stadsdeel Zuidoost heeft in 2008 een parkeernota opgesteld. Het Dagelijks Bestuur wil betaald parkeren invoeren in de wijken Venserpolder (nu deels blauwe zone), de D, E en F-buurt, Vogeltjeswei en Amsterdamse Poort. Een definitief besluit is hier echter nog niet over genomen.

Naast de uitbreiding van betaald parkeren en blauwe zones heeft de differentiatie van parkeer- en vergunningtarieven mogelijk gevolgen voor Diemen. Amsterdam wil vuile auto's in de toekomst meer laten betalen dan schone auto's. Dit moet leiden tot een reductie van 'vuile autokilometers' binnen de Ring A10. Onduidelijk is waar deze 'vuile' auto's blijven. Diemen en andere randgemeenten van Amsterdam liggen voor de hand. Bij de ontwikkeling van het Science Park Amsterdam is tenslotte uitgegaan van strenge parkeernormen. Alhoewel hier sterk ingezet is op vervoersmanagement, kan het mogelijk tot overloop leiden richting Diemen-Noord.

Onderzoek heeft aangetoond dat gemiddeld 50% van de geparkeerde auto's aan de randen van de blauwe zone buurtvreemde langparkeerders betreft. De externe druk op Diemen zal de komende jaren naar verwachting verder toenemen. Hierbij gaat het enerzijds om bewoners van Amsterdam die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning (structurele parkeerders) en anderzijds om automobilisten die in Diemen parkeren en vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen naar het centrum van Amsterdam of Schiphol (incidentele parkeerders).

3.5 De verwachte groei van mobiliteit

De vraag naar parkeerplaatsen is nauw verbonden met het autobezit. Een landelijke prognose van het Sociaal Cultureel Planbureau geeft aan dat het autobezit tot en met 2020 zal groeien van zeven naar ongeveer tien miljoen personenauto's. Dit betekent een groei van bijna 50% in iets meer dan 10 jaar. Het "*Anders Betalen voor Mobiliteit*" speelt hierbij een belangrijke rol. Na de invoering wordt immers niet meer betaald voor het bezitten van een auto, maar voor het rijden met een auto. Kortom: het autobezit wordt goedkoper.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft in het najaar van 2008 de Verkenning autoverkeer 2012 gepubliceerd. In deze verkenning doet het KiM voorspellingen over het autoverkeer, reistijdverliezen, verkeers(on)veiligheid en de uitstoot door het autoverkeer. Hierbij is niet alleen gekeken naar de ontwikkelingen in de mobiliteit. Ook factoren als stagnerende bevolkingsgroei, economische groei of recessie, realisatie of juist uitstel van wegenprojecten maken onderdeel uit van de analyse. De belangrijkste conclusie van deze verkenning is dat het autoverkeer bij gelijkblijvende brandstofprijzen tot 2012 tussen de 10% en 14% groeit ten opzichte van 2007. Tussen 2002 en 2007 bedroeg de groei 7%. Het reistijdverlies neemt flink toe. De schattingen voor 2012 lopen uiteen van 29% tot 46%.

Het aantal voertuigen (van bewoners, werknemers en bezoekers) en het autoverkeer neemt de komende jaren verder toe; ook in Diemen. Dit betekent dat bestaande parkeerproblemen groter worden en dat wijken die momenteel geen parkeerprobleem kennen in de toekomst hier mogelijk wel mee te maken krijgen.

3.6 De parkeerproblematiek samengevat in 4 speerpunten

De resultaten van de parkeeronderzoeken en de interactie met belanghebbenden tijdens de parkeermarkt ondersteunen elkaar. Uitbreiding van parkeerregulering in aangrenzende Amsterdamse stadsdelen heeft effect gehad op de parkeerdruk in Diemen. Mede daarom heeft Diemen in 2003 een blauwe zone ingevoerd, welke telkens met kleine stukken is uitgebreid.

Aan de randen van het gereguleerd gebied neemt de parkeerdruk vervolgens toe, hetgeen weer tot klachten van bewoners leidt. Dit is de bekende olievlekwerking. Onderzoek heeft uitgewezen dat in straten rondom de blauwe zone de helft van de geparkeerde voertuigen buurtvreemde langparkeerders betreft.

De belangrijkste problemen die binnen dit parkeerbeleidsplan worden behandeld zijn samengevat in onderstaande vier speerpunten:

1. Diemen fungeert vanwege de goede OV-verbindingen als P+R terrein voor automobilisten met bestemming Amsterdam of Schiphol, die hier tijdelijk (één of meerdere dagdelen) of voor langere periode (enkele dagen of weken) parkeren.
2. Het parkeerareaal aan de randen van de blauwe zone doet dienst als parkeerlocatie voor bewoners van Amsterdam, die niet over een parkeervergunning beschikken en daarom uitwijken naar het dichtstbijzijnde vrij parkeergebied.
3. Parkeerproblemen in (overige delen van) Diemen veroorzaakt door:
 - Het niet optimaal benutten van parkeercapaciteit (door o.a. ontbreken markering).
 - Hoge dichtheden van woningen en weinig parkeerplaatsen op eigen terrein.
 - Het parkeren van grote voertuigen (busjes, vrachtwagens, caravans en campers) en aanhangers in woonwijken en autowrakken op bedrijventerreinen.
4. Toenemend autobezit onder de eigen bewoners en druk van buiten leiden tot een verder stijgende vraag naar parkeerplaatsen in de komende jaren.



Figuur 3.2 Parkeerproblematiek in Diemen in 4 speerpunten

4 Visie op parkeren

4.1 Uitgangspunten parkeerbeleid

Parkeren maakt deel uit van het totale verkeer- en vervoersysteem. De manier waarop parkeren in Diemen in 2020 is geregeld, moet daarom worden afgestemd op de verschillende economische, sociale en leefbaarheidsdoelstellingen van Diemen.

Vanuit dit oogpunt leggen we de volgende ambitie voor:

Het parkeerbeleid levert optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in Diemen plaatsvinden (sterke wijken en vitale werkgelegenheid) en aan de kwaliteit en het gebruik van de schaarse openbare ruimte.

Diemen wil haar karakteristiek als stedelijk dorp tussen stad en Diemerscheg voor de toekomst koesteren, benutten en verder versterken. Hierbij zijn een goede bereikbaarheid en een transparant parkeerregime belangrijke ingrediënten. Diemen streeft daarom naar een integrale aanpak met voldoende parkeercapaciteit in de directe woon- of werkomgeving. Buurtvreemde langparkeerders met bestemming Schiphol en Amsterdam worden niet gefaciliteerd. Het parkeerbeleid is vraagvolgend aan de lokale parkeerbehoefte en wordt niet actief ingezet om het autobezit van bewoners van Diemen te sturen.

Het Diemerplein heeft een centrumfunctie voor de gehele gemeente – met beperkte regionale uitstraling. Een diversiteit aan doelgroepen, met elk een eigen wensenpakket, parkeert in dit gebied. Voor het parkeren onder het vernieuwde winkelcentrum Diemerplein en in de directe omgeving zal in de toekomst betaald moeten worden. Amsterdamse parkeertarieven zijn hierbij ongewenst – Diemen is immers een “dorp” in een stedelijke dynamiek.

Aangezien Diemen niet beschikt over mogelijke uitleggebeden zullen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst voornamelijk door middel van herstructurering en transformatie worden gerealiseerd (bijvoorbeeld Bergwijpark-Noord). Bij ruimtelijke ontwikkelingen van zowel woningen als bedrijven wordt maatwerk geleverd met betrekking tot parkeren, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld handhaving openbaar groen) als belangrijk uitgangspunt geldt.

4.2 Doelstellingen parkeerbeleid

Op basis van het beschreven beleidskader, de probleeminventarisatie en bovenstaande visie op parkeren, zijn de beoogde doelen⁶ tot 2020:

1. Het benutten van de aanwezige parkeergelegenheid in woonwijken (parkeerdruk <90%) om de dynamiek te behouden of te stimuleren en plaats te bieden aan bewoners, wijkgebonden ondernemers en hun bezoek.
2. Het voorkomen van overloop vanuit bedrijventerreinen richting woonwijken en andere delen van Diemen.
3. Het zorgdragen voor voldoende parkeergelegenheid rondom het Diemerplein voor de verschillende doelgroepen (parkeerdruk <90%) door het faciliteren van noodzakelijk autoverkeer.
4. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. 'Parkeren op eigen terrein' is hierbij het uitgangspunt.
5. Een parkeerexploitatie welke minimaal kostendekkend is en waarbij eventuele meeropbrengsten terugvloeien in het parkeren en maatregelen die een positief effect hebben op terugdringen van het autogebruik in Diemen (flankerend beleid).

Met het realiseren van bovenstaande doelen levert het parkeerbeleid een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en waarborging van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Diemen. Het parkeerbeleid is hiermee geen doel op zich, maar een instrument om de beschikbare ruimte optimaal te benutten.

⁶ Beleidsdoelstellingen worden vaak te vaag en vrijblijvend geformuleerd als wensen, intenties, of goede voornemens. Om effectief te kunnen sturen en doelen achteraf te kunnen evalueren dienen doelstellingen SMART te zijn: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden.

4.3 Doelgroepenbeleid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verschillende doelgroepen. Binnen dit parkeerbeleid is onderscheid gemaakt tussen de volgende (hoofd)doelgroepen:

- bewoners;
- bezoekers;
- werknemers.



Figuur 4.1: Het doelgroepenbeleid van Diemen

4.3.1 Bewoners

Bewoners dienen de mogelijkheid te hebben om de auto in de nabijheid van de woning te parkeren. Loopafstanden van enkele honderden meters worden door bewoners als onacceptabel ervaren. Bewoners dienen voor verplaatsingen binnen Diemen zoveel mogelijk gebruik te maken van alternatieven voor de auto: lopen, fiets of openbaar vervoer. Het parkeerbeleid zet echter niet in op stringente sturing van autobezit en autogebruik van bewoners.

4.3.2 Bezoekers

Binnen de categorie bezoekers geldt dat zowel *bezoekers van bewoners* als *bezoekers van de voorzieningen* de auto zo dicht mogelijk bij de bestemming moeten kunnen parkeren. De bereikbaarheid voor bezoekers -inclusief mantelzorgers- moet optimaal zijn. Het parkeerbeleid is daarom gericht op voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen voor bezoekers. Zij zorgen immers voor inkomsten en hebben een belangrijke sociale functie. Bezoekers mogen niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of te hoge parkeertarieven.

4.3.3 Werknemers

Werknemers maken als doelgroep langdurig gebruik van de parkeercapaciteit. Zij nemen eerder dan andere doelgroepen genoegen met langere loopafstanden. Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Vooral gratis, een veilige parkeeromgeving en loopafstanden van maximaal 10 minuten zijn de criteria voor werknemers.

4.4 Benutten – beprijzen - bouwen

In deze visie wordt uitgegaan van maatwerk per gebied, waarbij niet is gekozen voor een sturend parkeerbeleid (met uitzondering van het winkelcentrum Diemerplein). Bij knelpunten wordt niet meteen uitgegaan van invoering van parkeerregulering of het bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst dienen andere mogelijkheden te worden bestudeerd om parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen. Hierbij is de onderstaande volgorde (benutten, beprijzen, bouwen) als basis aangemerkt volgens de beleidsrichtingen van de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit:



Figuur 4.2 Het principe van benutten, beprijzen en bouwen

- Alvorens bovengenoemd principe wordt toegepast is het van belang om door middel van directe communicatie het gewenste parkeergedrag duidelijk te maken, in combinatie met de mogelijkheden voor het gebruik van andere vervoerswijzen. Hiervoor gebruiken we de term 'beïnvloeden'. Voor Diemen gaat het onder andere om het bieden van goed openbaar vervoer, goede fietsvoorzieningen en autodelen⁷.
- Daarna wordt geanalyseerd of de parkeercapaciteit beter kan worden benut. Voor zowel woonwijken als werkgebieden betekent dit onder andere het optimaliseren van parkeercapaciteit bij groot onderhoud of het sturen van gebruik van privé-parkeermogelijkheden. Voor bedrijventerreinen geldt bovendien het stimuleren van dubbelgebruik en het stimuleren van parkeren op eigen terrein.
- Wanneer benuttingmaatregelen onvoldoende oplossing bieden, kunnen doelgroepen door parkeerregulering (waaronder beprijzen) worden gestuurd. Door aanpassing van de tariefstructuur kan de verdeling straat- en garageparkeren worden gestuurd. Op het moment dat parkeervoorzieningen het aanbod niet meer aankunnen, wordt het autogebruik door middel van tariefstelling of tijdsbeperking geremd. In woonwijken en op bedrijventerreinen wordt ongewenst parkeergedrag door werknemers of buurtvreemde langparkeerders voorkomen door invoering van parkeerregulering. Hiervoor dient draagvlak te zijn vanuit de betreffende wijk.

⁷ Dit punt wordt in dit parkeerbeleidsplan -met uitzondering van het onderdeel autodate- niet in detail uitgewerkt.

Diemen kiest er in eerste instantie niet voor om parkeerregulering in te zetten als oplossing voor problemen met bewonersparkeren die veroorzaakt worden door te krappe parkeernormen of het niet optimaal gebruiken van parkeergelegenheid op eigen terrein.

x

- Wanneer benuttingmaatregelen en parkeerregulering onvoldoende oplossing voor het probleem bieden, kan uiteindelijk parkeercapaciteit worden *aangelegd* bijgebouwd. De doelgroep is hierbij leidend. Deze mogelijkheid wordt in dit parkeerbeleidsplan niet verder uitgewerkt. Bij herontwikkeling wordt per project beoordeeld hoe het parkeren zo optimaal mogelijk wordt ingepast.

Het volgende hoofdstuk bevat de oplossingsrichtingen voor de problemen zoals beschreven in hoofdstuk 3. Het doelgroepenbeleid en het principe (beïnvloeden-) benutten-beprijzen-bouwen staan centraal bij de uitwerking van de doelstellingen. In hoofdstuk 6 wordt vervolgens nader ingegaan op de noodzaak om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te monitoren en te evalueren.

Diemen staat niet stil!

5 Oplossingsrichtingen

In dit hoofdstuk staan de oplossingsrichtingen centraal. Het gaat hierbij om thema's als het reguleringsbeleid, het parkeren in woonwijken en bedrijventerreinen, het parkeernormenbeleid en overige parkeergerelateerde maatregelen.

5.1 Parkeerreguleringsbeleid

Deze paragraaf gaat in op de parkeerregulering in Diemen. Allereerst wordt ingegaan op het gereguleerde gebied en de verschillende vormen van parkeerregulering. Vervolgens komen het vergunning- en ontheffingenbeleid en de parkeertarieven aan de orde.

5.1.1 Parkeerregulering in Diemen

Op dit moment is in Diemen een parkeerschijfzone (blauwe zone) van kracht. De gemeente kan kiezen uit twee andere vormen van regulering: betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren. Welke vorm van regulering het best kan worden toegepast, hangt per gebied samen met de gewenste sturing van doelgroepen. In onderstaande paragrafen zijn voor de drie vormen van parkeerregulering in hoofdlijnen weergegeven in hoeverre deze probleemoplossend zijn en wat de consequenties voor de verschillende doelgroepen zijn. Deze vormen van parkeerregulering en de consequenties zijn schematisch uitgewerkt in bijlage 1.

Verschillende vormen parkeerregulering

- In gebieden met een **parkeerschijfzone** kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Aan belanghebbenden kunnen ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd.
- In gebieden met een **vergunninghoudersregime** kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt veelal toegepast in gebieden zonder bezoekersaantrekkelijke functies om overlast door overloop en buurtvreemde parkeerders te verhelpen.
- In een gebied met **betaald parkeren** kunnen automobilisten tegen betaling van de vereiste parkeerbelasting parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om bewoners of medewerkers van bedrijven, een ontheffing te verlenen voor het betalen van de parkeerbelasting (parkeervergunning). Net als bij een blauwe zone kan een maximaal vastgestelde parkeerduur worden gehanteerd⁸. Sturing van het parkeergedrag is mogelijk via tarieven, tijden en vergunningenbeleid.

⁸ Rondom het winkelcentrum van Amstelveen geldt op straat een maximale parkeerduur van 30 minuten, in verschillende winkelstraten in Amsterdam kan tegen betaling van € 0,10 maximaal één uur worden geparkeerd.

Consequenties voor de verschillende doelgroepen

- **Bewoners** dienen afhankelijk van de vorm van regulering een ontheffing c.q. vergunning aan te schaffen. Een blauwe zone ontheffing is financieel gekoppeld aan de Legesverordening. De spelregels van een parkeervergunning zijn vastgelegd in de Verordening Parkeerbelastingen.
- **Sociaal bezoek** (inclusief mantelzorgers) kan in de blauwe zone beperkt parkeren, met een kraskaart momenteel maximaal 4 uur. Bij vergunninghoudersparkeren kan zonder bezoekersregeling niet worden geparkeerd. Bij betaald parkeren mag men tegen betaling, onbeperkt parkeren.
- **Economisch bezoek** kan in de blauwe zone beperkt parkeren. Bij vergunninghoudersparkeren kan zonder bezoekersregeling niet worden geparkeerd. Bij betaald parkeren mag men in het algemeen tegen betaling onbeperkt parkeren.
- **Woon-werkverkeer** zonder ontheffing zal bij iedere vorm van regulering uitwijken naar andere gebieden (overloop). Bij vergunninghoudersparkeren kan zonder vergunning niet worden geparkeerd. Bij betaald parkeren kunnen werknemers zonder vergunning tegen betaling in het gebied parkeren. In het geval dat declaratie of doorberekening van de parkeerkosten mogelijk is, zal veelal hiervoor worden gekozen.

Voorstel parkeerregulering Diemen

De uitgangspunten van de nota '*Parkeerbeleid Centrum Diemen op hoofdlijnen*' zijn een gegeven voor dit parkeerbeleidsplan (zie paragraaf 2.4.2 en 2.5). Contractueel gezien dient uiterlijk vier weken na oplevering van de parkeergarage Diemerplein (planning september 2011) op straat betaald parkeren te zijn ingevoerd, omringd door een zone met parkeren voor vergunninghouders. Dit om ervoor te zorgen dat bezoekers van het winkelcentrum zo veel mogelijk gebruik maken van de ondergrondse parkeergarage.

De exacte gebiedsafbakeningen worden vastgelegd in de nader op te stellen Verordening Parkeerbelasting Diemen 2011 en de Parkeerverordening Diemen 2011, welke door de gemeenteraad worden vastgesteld. Beleidsmatig wordt uitgegaan van de volgende onderverdeling (ringenstructuur):

- Op het rode gebied in onderstaande kaart wordt betaald parkeren ingevoerd. In deze zone parkeren (huidige en toekomstige) bewoners en bezoekers van het winkelcentrum, gemeentehuis, politiebureau, Sint-Petrusschool en Stichting De Omval. Het parkeren is hier buiten reguliere winkeltijden gratis.
Het betaald parkeergebied bevat naast een deel van de huidige blauwe zone ook het parkeerterrein achter het stadshuis, de D.J. den Hartoglaan en een deel van de Prins Mauritslaan. Een blauwe zone is hier niet mogelijk vanwege de korte afstand tot het winkelcentrum.

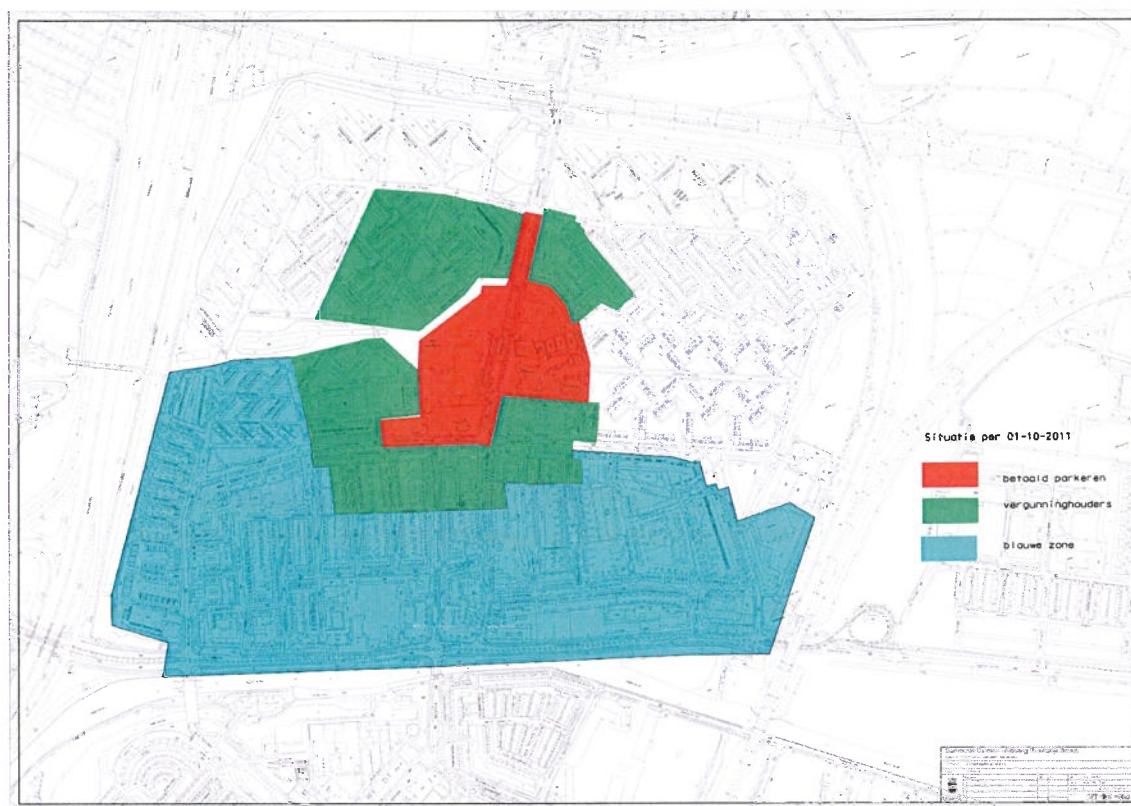
Vergunningshoudersparkeren is ook geen oplossing, omdat dit deelgebied een belangrijke bezoekersfunctie heeft vanwege de omliggende voorzieningen en omdat er geen bewoners in dit deelgebied wonen. Door het uitgeven van parkeervergunningen kan wel worden ingespeeld op specifieke parkeerwensen.*

- Rondom het betaald parkeergebied komt een schil met vergunninghoudersparkeren (groen op de kaart). Dit gebied bevat een aantal straten waar op dit moment nog 'vrij' kan worden geparkeerd: Alfred Nobelstraat, Pater Pirestraat, Albert Loethoelstraat, Gustave Stressmannstraat, Solferinostraat, Prins Mauritslaan (deels), Henry Dunantlaan (deels) en René Cassinlaan (deels). Dit is nodig om te voorkomen dat bezoekers van het winkelcentrum uitwijken naar deze straten. In deze zone mag alleen worden geparkeerd door bewoners en werknemers die in het bezit zijn van een parkeervergunning voor het betreffende gebied.

Bedrijven uit het betaald parkeergebied komen, binnen de nader op te stellen regels, eveneens in aanmerking voor een vergunning voor dit gebied. Voor bezoekers van bewoners uit dit gebied en het betaald parkeergebied wordt een bezoekersregeling ingevoerd. Bezoekers van wijkcentrum De Schakel kunnen parkeren bij het gebouw en in het betaald parkeergebied / de naastgelegen blauwe zone. Voor het parkeren bij het herontwikkelingsproject De Brede Hoed met onder andere meerdere zorgverlenende functies wordt een oplossing op maat uitgewerkt.

- De blauwe zone in de omliggende straten blijft gehandhaafd (blauw op de kaart). Dit regime functioneert immers naar behoren (zie ook paragraaf 3.3) en de uitgangspunten van de nota 'Parkeerbeleid Centrum Diemen op hoofdlijnen' zijn hier niet van toepassing. Voordeel van de blauwe zone is dat dit voor bezoekers minder belemmeringen oplevert (sturen i.p.v. verbieden) in tegenstelling tot vergunninghoudersparkeren.

Afbeelding 5.1 geeft indicatief aan hoe het reguleringsgebied er in 2011 uit kan zien.



Afbeelding 5.1 Mogelijkheid parkeerregulering Diemen-Centrum 2011 na oplevering parkeergarage

X Bron: gemeente Diemen – Afdeling Ruimtelijk Beleid.

Overloop

De geschiedenis heeft aangetoond dat straten in de directe omgeving van gereguleerd gebied automatisch te maken krijgen met een hogere parkeerdruk. Om de kans op verdringing te verkleinen, wordt bij de afbakening van een gebied zoveel mogelijk uitgegaan van natuurlijke grenzen.

Door invoering van betaald- en belanghebbendenparkeren in de omgeving van het Diemerplein (zie bovenstaande paragraaf) kunnen onder andere het Juliana Plantsoen, Henri Dunantlaan (niet gereguleerde deel), Albert Schweitzerstraat en Tobias Asserlaan te maken krijgen met overloop. Benadrukt wordt dat parkeerregulering hier alleen wordt ingevoerd indien nodig. Invoering van parkeerregulering is immers geen doel op zich, maar een middel om overlast veroorzaakt door buurtvreemde parkeerders tegen te gaan (zie beleidsdoelstelling 1).

Voor niet gereguleerde straten wordt een parkeerdruk van 90% aangevuld met klachten van bewoners gehanteerd als aanleiding voor maatregelen. Als basisregime voor nieuwe gebieden wordt een blauwe zone of vergunninghoudersparkeren voorgesteld, waarbij logischerwijs rekening wordt gehouden met bezoek van bewoners en ondernemers (zie ook onderstaande paragraaf).

5.1.2 Vergunning- en ontheffingenbeleid

Bewoners met een ontheffing voor de blauwe zone kunnen momenteel overal in de blauwe zone parkeren. Dit systeem levert geen beperking op voor het gebruik van de auto voor korte ritten en niet-noodzakelijk autoverkeer binnen de gemeente. De doelstelling om de beschikbare ruimte vrij te houden voor de gewenste doelgroepen (bewoners, ondernemers en bezoekers) komt hiermee niet in gevaar. Bij de invoering van betaald- en vergunninghoudersparkeren behoort deze mogelijkheid echter tot het verleden. Ontheffingen c.q. vergunningen voor het ene regime zijn formeel niet geldig in gebieden waar een andere reguleringsvorm is ingevoerd. Daarom dienen deze gebieden bij voorkeur zo beperkt mogelijk van omvang te blijven.

Voorgesteld wordt ontheffingen en parkeervergunningen onbeperkt uit te geven zolang dat fysiek mogelijk is binnen de betreffende zone. Als de vraag naar parkeerplaatsen groter wordt dan het aanbod in de openbare ruimte, kan de uitgifte worden gereduceerd naar maximaal 2 vergunningen per huishouden. Op dit moment is dit niet nodig – het doel van het parkeerbeleid is immers niet het sturen van het autobezit van bewoners. Het parkeerbeleid richt zich primair op het weren van buurtvreemde langparkeerders en het voorkomen van problemen in de toekomst (zie ambitie 2020).

Bij een dreigend tekort aan parkeerplaatsen wordt extra gestimuleerd om gebruik te maken van de parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit betekent dat men bij een tekort aan parkeerplaatsen in gereguleerd gebied geen ontheffing/vergunning krijgt voor de openbare ruimte, indien men ook op eigen terrein kan parkeren (zie voorbeeld Plantage de Sniep).

De betaald parkeerplaatsen rond het Diemerplein zijn in eerste instantie bestemd voor bezoekers van het winkelcentrum en omliggende bedrijven en instellingen. Het parkeerbeleid richt zich op het faciliteren van noodzakelijk autoverkeer en het creëren van voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen voor bezoekers (zie paragraaf 4.3 en beleidsdoelstelling 3). Zij zorgen immers voor inkomsten (winkelcentrum en parkeren) en mogen niet worden afgeschrikt door een te kort aan parkeerplaatsen. Voorkomen moet worden dat verkeerde doelgroepen de 'kostbare' parkeerruimte rond het Diemerplein in beslag nemen. De uitgifte van parkeervergunningen voor het betaald parkeren beperkt zich daarom tot de direct omwonenden (bestaande en toekomstige). Werknemers komen -binnen nader te bepalen regels- in aanmerking voor een parkeervergunning voor het vergunninghoudersgebied.

Bezoekers van bewoners van het Diemerplein kunnen tegen betaling parkeren op straat of in de parkeergarage of -binnen een nader uit te werken bezoekersregeling- gebruik maken van de zone voor vergunninghouders.

5.1.3 Tarifiering

Parkeertarieven zijn het meest gevoelige onderwerp als het gaat om parkeren. Automobilisten willen graag op toplocaties parkeren, maar hebben daar doorgaans nauwelijks geld voor over. In Diemen is dit niet anders dan in de rest van Nederland.

In de huidige situatie hoeft niet betaald te worden voor het parkeren - met uitzondering van de aanschaf van ontheffingen in de blauwe zone. Regulering vindt momenteel plaats via parkeerdurbeperkingen. Het voordeel van belanghebbenden- en met name betaald parkeren is dat het prijsmechanisme meer mogelijkheden biedt om het parkeren te sturen.

Uitgangspunt van dit parkeerbeleidsplan is dat de parkeerexploitatie kostendekkend is (zie beleidsdoelstelling 5). Dit betekent dat de gebruiker betaald voor het parkeren in de parkeergarage Diemerplein en in de directe omgeving. De tarieven voor het betaald parkeren op straat moeten nog worden bepaald, maar zijn voor een periode van 15 jaar gebonden aan hetgeen gesteld in de Realisatieovereenkomst Diemerplein:

- Het minimumtarief in de parkeergarage bedraagt bij opening maximaal € 1,30 per uur (prijspeil 2012).
- De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd volgens de huurindex commercieel vastgoed.
- Het tarief op maaiveld is minimaal 20% hoger dan in de parkeergarage – bij een tarief van € 1,30 per uur in de parkeergarages dus € 1,56 per uur.

In hoofdstuk 2 is reeds opgemerkt dat het parkeertarief op straat gekoppeld is aan het parkeertarief in de parkeergarage, welke bepaald wordt door de exploitant, waardoor de gemeente het parkeertarief niet volledig kan gebruiken als sturingsinstrument.

Bij betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren is de gemeente vrij om de hoogte van het tarief voor parkeervergunningen vast te stellen. Deze is feitelijk onbegrensd. De hoogte van het tarief voor ontheffingen van een blauwe zone is gerelateerd aan de directe kosten die gemaakt worden voor het verstrekken van deze ontheffing. In 2010 bedraagt dit € 58,- voor een bewonersvergunning en € 78,- voor een zakelijke vergunning. Een ontheffing is twee jaar geldig. Voor een wijziging in de ontheffing dient een nieuwe aanvraag te worden gedaan en dus ook opnieuw het legestartief te worden betaald.

De parkeervisie gaat uit van eenduidigheid en transparantie. Dit betekent dat binnen Diemen geen substantiële verschillen mogen bestaan in de kosten die bewoners maken voor parkeren. Er van uitgaande dat de parkeergarage Diemerplein in september 2011 wordt opgeleverd, wordt eind 2010 een voorstel voor de vergunning- en automaattarieven uitgewerkt (inclusief zonering en vergunningsstysteem).

De tarieven van eventuele bezoekersregelingen worden minimaal gebaseerd op de daadwerkelijk door de gemeente te maken kosten en zijn hiermee kostendekkend.

5.2 Parkeren op bedrijfslocaties

Op de bedrijfslocaties in Diemen is geen sprake van structurele knelpunten (zie paragraaf 3.2.4). Incidenteel zijn er problemen met het parkeren van grote voertuigen en defecte voertuigen. Ook het parkeren door eigen werknemers en bezoekers van bedrijven leidt in sommige gevallen tot problemen. Dit is vooral problematisch wanneer de parkeergelegenheid op eigen terrein niet optimaal wordt benut. Voorkomen moet worden dat dit leidt tot overloop naar omliggende woonwijken (zie beleidsdoelstelling 2).

5.2.1 Nachtelijk parkeerverbod Verrijn Stuartweg

Al geruime tijd doen zich parkeerproblemen voor op de Verrijn Stuartweg. Veelal doet het zich voor dat de auto's vanwege het ontbreken van onderdelen of het beschikken over onvoldoende kennis van de eigenaren om de auto's zelf te repareren, op de openbare weg worden geparkeerd. Dit kan voor kortere dan wel langere periode zijn.

De bezoekers van de bedrijven die op Verrijn Stuart gevestigd zijn, ondervinden overlast van deze geparkeerde auto's. Al meerdere malen heeft het team Handhaving hier klachten over ontvangen van de gevestigde bedrijven.

Het invoeren van een nachtelijk parkeerverbod leidt ertoe dat de parkeerdruk van met name de langparkeerders afneemt. Van belang is echter wel dat de toezicht en handhaving op dit verbod goed geregeld wordt, zodat ook het effect van handhaving direct zichtbaar is. Het nachtelijk parkeerverbod moet tevens goed worden aangegeven, zodat opgemaakte processen-verbaal juridisch houdbaar zijn (zie ook paragraaf 5.5.2). Door actieve monitoring en tijdig ingrijpen moet worden voorkomen dat de geweerde voertuigen elders in de gemeente overlast geven (zie paragraaf 5.4).

*aanpassen
is al
ingewoond*

5.2.2 Parkeren op eigen terrein en mogelijkheid dubbelgebruik

Parkeerproblemen op bedrijventerrein worden meestal veroorzaakt door groei en functieveranderingen. Hierbij blijft de parkeercapaciteit onveranderd, terwijl de nieuwe functie een hogere parkeervraag kent. Bij het oplossen van dit soort capaciteitsproblemen kan het dubbel gebruiken van parkeerterreinen een oplossing zijn. Hierbij stelt een bedrijf het parkeerterrein open voor bezoekers van een ander bedrijf. Om dit te kunnen realiseren, dient overleg en samenwerking plaats te vinden tussen bedrijven.

Een andere mogelijkheid om knelpunten op te lossen is deze mee te nemen bij een (grootschalige) herinrichting van het bedrijventerrein. In het nieuwe ontwerp worden dan - indien mogelijk - meer parkeerplaatsen opgenomen om aan de vraag te voldoen.

5.3 Parkeren in woonwijken

In deze paragraaf staat het parkeren in woonwijken centraal. Dit betreft in principe de gehele gemeente Diemen, met uitzondering van de directe omgeving van het Diemerplein –welke in tegenstelling tot de andere winkelcentra een beperkte regionale uitstraling heeft- en de bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Het gaat hier om het parkeren van bewoners en hun bezoek. Specifiek gaat het hier om de woonwijken in Diemen Noord, Diemen Zuid en Plantage de Sniep.

Parkeren in woonwijken is een problematiek die de laatste jaren steeds vaker als zodanig wordt ervaren. Dit is veelal het resultaat van krap opgezette wijken die niet berekend zijn op een dermate hoog autobezit. Hierbij is het vaak niet makkelijk om parkeercapaciteit bij te bouwen doordat de ruimte beperkt is. De situatie in Diemen wijkt hier vooralsnog van af (zie hoofdstuk 3).

Uit de evaluatie van de blauwe zone blijkt dat in sommige straten direct aangrenzend aan het gereguleerde gebied een tekort aan parkeerplaatsen is. Dit is vooral 's avonds een knelpunt wanneer ook de meeste bewoners thuis zijn. Dit betreft voor de helft buurtvreemde langparkeerders. Oftewel automobilisten afkomstig van buiten Diemen zijn de oorzaak van knelpunten in woonwijken. Het eigen autobezit van bewoners leidt in het algemeen niet tot problemen. Om de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod in woonwijken beter op elkaar af te stemmen, worden maatregelen genomen binnen de volgende oplossingsrichtingen.

5.3.1 Beïnvloeden

Het beïnvloeden van het autogebruik en parkeergedrag is de eerste actie die genomen wordt om knelpunten in woonwijken op te lossen. Dit kan enerzijds door in het ontwerpproces van een woonwijk rekening te houden met parkeeroplossingen. Ook op het schaalniveau van het woonhuis, het 'ontwerpen aan de gevel' zijn mogelijkheden om de vraag naar parkeercapaciteit in het openbare ruimte te verminderen. Daarnaast kan door het aanbieden van alternatieve vervoerswijzen de parkeervraag in een woonwijk worden getemperd (zie ook paragraaf 5.5.3).

Beïnvloedingsmaatregelen zullen nooit het gehele parkeerprobleem op kunnen lossen, maar kunnen wel een structurele bijdrage leveren aan het voorkomen van knelpunten. Het slim nadenken over het invullen van de vraag naar parkeren in de ontwerpfase zorgt er voor dat in de toekomst verdere parkeerproblemen worden vermeden (zie ook paragraaf 5.4).

5.3.2 Benutten

De parkeercapaciteit in woonwijken wordt niet altijd optimaal benut. Voertuigen staan zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt.

De eerste stap in het verhelpen van knelpunten is daarom het optimaliseren van de parkeercapaciteit in de woonwijken. Dit omvat onder andere het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten.

De tweede stap betreft de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten als zodanig te gebruiken. Deze voorzieningen worden soms voor andere doeleinden gebruikt (bijvoorbeeld opslag van tuinmeubels en fietsen) of zijn bij de woning of tuin getrokken. Bovendien parkeren bewoners in de openbare ruimte in plaats van op eigen terrein. De druk op de openbare parkeerplaatsen neemt hierdoor toe. Zonder een vorm van parkeerregulering kunnen bewoners echter niet worden gedwongen om op eigen terrein te parkeren.

Bij knelpunten (waaronder parkeren van grote voertuigen en parkeren bij scholen) worden bewoners daarom allereerst gewezen op de eigen verantwoordelijkheid. Het niet gebruiken van mogelijkheden op eigen terrein wordt meegenomen in de afwegingen om de capaciteit in de openbare ruimte wel of niet uit te breiden. Het uitgangspunt is immers eerst benutten dan beprijsen!

5.3.3 Beprijzen (reguleren)

Het parkeren in de woonwijken wordt bij voorkeur zo min mogelijk gereguleerd. Invoering van parkeerregulering is immers geen doel op zich, maar een middel om overlast veroorzaakt door buurtvreemde parkeerders tegen te gaan (doelgroepenbeleid). Dit is enerzijds van toepassing op gebieden waar werknemers van bedrijven en voorzieningen voor overlast zorgen en anderzijds van toepassing op gebieden met overloop vanuit gereguleerde gebied (inclusief omliggende gemeenten).

Deze overlast komt tot uitdrukking in een parkeerdruk die overdag of 's avonds boven de 90% uitkomt en veroorzaakt wordt door automobilisten met een herkomst buiten Diemen (zie hoofdstuk 6). Ook klachten van bewoners vormen een indicator voor parkeeroverlast in een woonwijk. Het gereguleerde gebied wordt kortom dus niet zonder aanleiding uitgebreid. Bij problemen wordt op basis van bovenstaande indicatoren bekeken of parkeerregulering (blauwe zone of vergunninghoudersparkeren) de oplossing is.

Voor parkeerproblemen die veroorzaakt worden door het autobezit van eigen bewoners is reguleren een minder logische keuze. Veel van de problemen in woonwijken spelen immers 's avonds en in het weekend. Dit betekent dat het parkeerregime buiten kantoortijden moet gelden en een stringent vergunningsbeleid moet worden toegepast. Dit wordt niet wenselijk geacht.

5.3.4

Bouwen *Aanlegge*

In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners -en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden- is uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Groenvoorzieningen en speelplaatsen worden niet opgeofferd voor parkeervoorzieningen. Dit tast immers de leefomgeving aan.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen wordt bekeken of realisatie van extra parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen haalbaar is. Voor bestaande woonwijken en voor bedrijfspercelen vormen mechanische parkeersystemen een goed alternatief, maar de benodigde investeringen voor deze systemen zijn hoog. De exploitatie is daarom veelal onrendabel. Zeker als het parkeren in de directe omgeving niet gereguleerd is. Het is steeds noodzakelijk om een verkeerskundige en financiële afweging te maken.

5.4 **Parkeernormensystematiek Diemen**

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. Deze paragraaf geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen, zodat het voor alle belanghebbenden duidelijk is welke parkeernormen Diemen hanteert bij ruimtelijke ontwikkelingen.

5.4.1 **Parkeerkencijfers zijn nog geen parkeernormen!**

Vaak heerst verwarring over de verschillen tussen parkeerkencijfers en parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn door het CROW opgestelde ervaringscijfers (op de praktijk gebaseerd). Deze kencijfers worden gebruikt als hulpmiddel om gedurende het ontwerpproces van een ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad, gebiedskenmerken en type functies. Er wordt gesproken over parkeernormen zodra de gemeente voor zichzelf passende cijfers heeft ontwikkeld en deze beleidsmatig heeft vastgelegd. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten dan de vigerende parkeernormen in acht worden genomen (zie beleidsdoelstelling 4).

5.4.2 **Juridische vastlegging parkeernormen – beleidsnota parkeernormen**

Parkeernormen worden op diverse manieren vastgelegd om stedenbouwkundige plannen te kunnen toetsen. De parkeernormen worden vastgelegd in bestemmingsplannen en/of in de bouwverordening. Wanneer de parkeernormen zijn vastgelegd in een bestemmingsplan is dit plan leidend in de toe te passen parkeernormering om te voorzien in de behoefte aan parkeerplaatsen.

Dit geldt ook voor uitwerkings- en wijzigingsplannen die een onderdeel vormen van een (globaal) bestemmingsplan. Wanneer parkeernormen zijn gekoppeld aan de bouwverordening wordt hieraan getoetst bij een bouwaanvraag.

Door de vaststelling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 staan veranderingen op stapel als het gaat om het vastleggen van de parkeernormen als onderdeel van de stedenbouwkundige bepalingen⁹. Hierdoor is het verplicht parkeernormering in het bestemmingsplan te regelen. Het is echter nog onbekend of vanuit bestemmingsplannen verwezen kan worden naar beleidsmatig vastgestelde nota's, maar de intentie hiertoe vanuit het ministerie van VROM is aanwezig.¹⁰ Het ministerie heeft het voornemen om een overgangsregeling met een uitsterfconstructie te maken welke vooralsnog in 2013 ingaat. Vanaf dat moment moeten parkeernormen worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen of moet vanuit nieuwe bestemmingsplannen worden verwezen naar de betreffende beleidsregels (beleidsnota parkeernormen). Bestemmingsplannen die voor 2013 zijn opgesteld mogen dan nog verwijzen naar de bouwverordening. Bij actualisatie van deze bestemmingsplannen dienen de bestemmingsplannen parkeernormen te bevatten of naar een beleidsnota parkeernormen te verwijzen.

Vooruitlopend op deze ontwikkeling worden parkeernormen op maat vastgelegd in een (door de gemeenteraad vastgestelde) beleidsnota parkeernormen, waarnaar vanuit de bestemmingsplannen wordt verwezen. Hierdoor hebben bestemmingsplannen niet onnodig veel bijlagen (parkeernormen) en is de juridische dekking van parkeernormen geregeld. De nota parkeernormen is een van de eerste acties die na vaststelling van het parkeerbeleid wordt opgepakt.

5.5 Overige parkeergelateerde oplossingen

Deze paragraaf geeft inzicht in overige oplossingen die bijdragen aan de geformuleerde beleidsdoelen en genoemde oplossingsrichtingen. Hierbij gaan we in op gehandicapten-parkeren, handhaving, alternatieven voor de eigen auto en ~~het instellen van een mobiliteitsfonds~~¹¹.

⁹ Op dit moment wordt door het ministerie van VROM gewerkt aan een reparatiewet om stedenbouwkundige bepalingen (zoals parkeernormen) niet meer op te nemen in de bouwverordening.

¹⁰ Bron: gesprek Mobycon/KuiperCompagnons met ministerie van VROM en VNG – 4 december 2009

¹¹ Bron: Afdeling Vergunningen en Handhaving, Gehandicaptenparkeerbeleid Gemeente Diemen, februari 2009

5.5.1 Parkeren door gehandicapten

Tot op heden is zowel op landelijk als op gemeentelijk niveau geen beleid geformuleerd omtrent de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen. Gemeenten zijn autonoom wat betreft de procedures die zij volgen met betrekking tot het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen. Binnen Diemen wordt uitgegaan van onderstaande beleidsregels.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geldt dat de gemeente hierin volledig autonoom kan handelen. Dit soort gehandicaptenparkeerplaatsen wordt doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'gewone' parkeerplaatsen één algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar moet zijn. Bij nieuw te bouwen functies wordt rekening gehouden met het aanleggen van gehandicaptenparkeerplaatsen volgens deze richtlijnen van het CROW. Het aantal te realiseren gehandicaptenparkeerplaatsen *heeft* ook een bovengrens.

Gemeente Diemen hecht grote waarde aan dat gehandicapten zelfstandig kunnen functioneren, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Het uitgangspunt voor het aanwijzen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is dat instellingen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikken. In gevallen waar een instelling om meerdere algemene gehandicaptenparkeerplaatsen verzoekt, dient inzicht te worden gegeven in het (gehandicapte) cliëntenbestand van de instelling. Van de instelling wordt ter onderbouwing van de aanvraag ook verwacht dat men er alles aan heeft gedaan om zo efficiënt mogelijk met de beschikbare algemene gehandicaptenparkeerplaats(en) om te gaan.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Het in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen.

Om te bepalen of een gehandicapte in aanmerking komt voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij woning en/of werk wordt bekeken of binnen de maximale loopafstand (straal van 100 meter) die de gehandicapte af kan leggen doorgaans parkeergelegenheid gevonden kan worden. Indien in de regel mogelijkheden aanwezig zijn om het voertuig te parkeren, wordt de aanvraag afgewezen. Personen die in het bezit zijn van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garage of oprit) komen ook niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats.

Een individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt voor maximaal vijf jaar aangewezen. Bij een herkeuring met betrekking tot de gehandicaptenparkeerkaart -of 5 jaar na instelling van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken- vindt opnieuw een beoordeling van de parkeerdrukmeting plaats. Voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden leges in rekening gebracht.

Parkeren door gehandicapten

Automobilisten die in het bezit zijn van een (Europese) gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbeperkt in de blauwe zone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerdurbeperking. Veel gemeenten in Nederland die betaald parkeren hebben ingevoerd hanteren geen parkeertarief voor gehandicaptenparkeerkaarthouders. Idealiter zou Diemen dit ook toepassen bij invoering van betaald parkeren rondom het Diemerplein.

Formeel is het gratis parkeren van gehandicapten in strijd met de gemeentewet artikel 219. Het differentiëren op basis van inkomen of de mogelijkheid om een inkomen te verwerven is niet toegestaan. De Eerste Kamer heeft zich gebogen over een wetsvoorstel om parkeren voor houders van gehandicaptenparkeerkaarten gratis te maken in betaald parkeergebieden (initiatiefvoorstel van Dijken). Het voorstel (EK 30.879,A) is op 9 juni 2009 aangenomen door de Tweede Kamer. Op 30 maart 2010 is het voorstel na hoofdelijke stemming met 26 stemmen voor en 37 stemmen tegen echter verworpen door de Eerste Kamer.

5.5.2 Handhaving op parkeerovertredingen

De manier waarop mensen hun auto parkeren is nauw verbonden met de handhaving in het gebied. Bewoners weten veelal exact of parkeerovertredingen worden beboet en stemmen hun gedrag hierop aan.

Uitgangspunt bij de handhaving op het parkeren is een strikte, duidelijke en uniforme aanpak gericht op het voorkomen van overlast door buurtvreemde langparkeerders. Dit voorkomt dat bij de bewoners, ondernemers en bezoekers een gevoel van willekeur ontstaat. De handhaving op parkeren is een verantwoordelijkheid van de Bijzonder Opsporings Ambtenaren (BOA). De controle op parkeerovertredingen in woonwijken vindt veelal plaats op basis van klachten. De politie kent een lage prioriteit toe aan parkeerovertredingen. Alleen wanneer de vrije doorgang van hulpdiensten (brandweer, ambulance) door fout geparkeerde voertuigen voor belemmeringen zorgt, wordt opgetreden.

De handhavingcapaciteit van de BOA's staat onder druk door de groei van de blauwe zone. Het is tegelijkertijd de wens van de gemeente om de controleurs in de toekomst meer in te zetten in het niet gereguleerde gebied en buiten kantooruren. Dit vereist een uitbreiding van de handhavingcapaciteit. In samenspraak met de verantwoordelijken voor de handhaving binnen Diemen wordt een handhavingplan opgesteld, waarin wordt beschreven hoeveel extra handhavingcapaciteit noodzakelijk is. Hierbij wordt rekening gehouden met de verandering van parkeerregimes in 2012 (zie paragraaf 5.1).

5.5.3 Alternatieven voor de eigen auto

Alternatieven voor het gebruik van de eigen auto worden gestimuleerd. Het concept van autodate is interessant voor mensen die wel het gemak willen van een auto, maar te weinig rijden om zelf een (tweede) auto te kopen. Gebruikers kunnen 24 uur per dag, 7 dagen per week beschikken over een auto in de eigen wijk, zonder de lasten die horen bij het zelf bezitten van een auto (aankoop, onderhoud, administratie). Ritten die men met de auto wil doen, zoals het boodschappen doen, moet men reserveren.

Connectcar en Greenwheels hebben diverse locaties in Diemen. Het autodate concept wordt de komende jaren verder gestimuleerd. Dit betekent dat meer promotie wordt gemaakt voor het autodelen (onder andere op de gemeentelijke website) en dat autodeelorganisaties gestimuleerd worden om het aantal autodeel locaties uit te breiden - bijvoorbeeld het kosteloos ter beschikking stellen van parkeerplaatsen. Deze kosten kunnen na de invoering van betaald parkeren mogelijk worden gedekt vanuit het mobiliteitsfonds (zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).

5.5.4 Interne organisatie van het parkeren

Het optimaliseren van het parkeerbeleid impliceert ook het optimaliseren van de organisatie rondom parkeren. Dit vereist de keuze voor een logische, heldere structuur. Duidelijk moet zijn wie binnen de organisatie verantwoordelijk is voor delen van het parkeerbeheer. Oftewel, wie geeft opdracht en coördineert een bepaalde taak. Daarom wordt op korte termijn een structuur uitgewerkt voor het onderdeel parkeren (indicatie voor 2011). Een structuur die aansluit bij de situatie in Diemen en die eenvoudig in de bestaande organisatie kan worden ingepast.

Bekeken wordt welke werkzaamheden noodzakelijk zijn voor onder andere de invoering van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren. Diverse mogelijkheden zijn om delen van de uitvoering uit te besteden en of technologische ontwikkelingen op het gebied van parkeren kansen bieden voor parkeren (GSM parkeren, digitale vergunningen etc.). Deze ontwikkelingen hebben weliswaar diverse voordelen voor de automobilist, maar beïnvloeden ook werkzaamheden van (delen van) de ambtelijke organisatie.

6 Monitoring en evaluatie

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

6.1 Monitoring

Monitoring betreft het volgen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Hiertoe is een structurele monitoring gewenst. Dit biedt gemeente Diemen enerzijds de mogelijkheid om problemen voor te blijven en anderzijds een pro-actief beleid te voeren.

Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een **parkeerdrukmeting** toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk wordt minimaal eens per jaar integraal in kaart gebracht. Als blijkt dat de parkeerdruk aan de randen van het gereguleerd gebied op meerdere momenten problematisch is (groter dan 90%) wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. Tegelijkertijd wordt ook het aantal foutparkeerders geïnterviewd.
- Een **betalingsgraadmeting** geeft aan in hoeverre automobilisten betaald hebben voor het parkeren rondom het Diemerplein. De handhaving bepaalt mede op basis van deze informatie haar inzet. Dit onderzoek vindt tegelijk met de parkeerdrukmeting plaats.
- Een **parkeermotiefmeting** toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt onder andere aangetoond in hoeverre voertuigen aan de randen van het gereguleerd gebied afkomstig van buiten Diemen zijn (buurtvreemde langparkeerders).
- Binnengekomen **klachten** op het gebied van parkeren geven eveneens een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel omdat dit een van de aanleidingen is voor het nemen van maatregelen.

Het resultaat van de bovenstaande registraties wordt regelmatig uitgewerkt in een managementrapportage. Hierin staat in ieder geval een toelichting van de kosten en baten, de parkeersituatie op straat en de binnengekomen klachten.

6.2 Evaluatie

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring. Om het effect van deze beleidsvoornemens te meten en te evalueren is het noodzakelijk om objectieve doelstellingen op te stellen. De in hoofdstuk 4 beschreven doelstellingen voldoen aan het SMART principe (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden). Daarom wordt in de evaluatie gekeken naar de volgende punten:

- **De ontwikkeling van de parkeerdruk** – jaarlijks wordt een onderzoek uitgevoerd welke inzicht geeft in de parkeerdruk op verschillende momenten. Een maximale parkeerdruk van 90% wordt als acceptabel beschouwd. Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
- **De mate van tevredenheid onder belanghebbenden (klachtenanalyse)** – De mening van belanghebbenden biedt inzicht in de beleving van het parkeerbeleid. Middels terugkerende elementen kan de (verandering in de) tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers worden gemeten. Voor een dergelijk tevredenheidsonderzoek dient een gemeentebrede enquête te worden opgezet waarin meerdere aspecten worden behandeld. Daarnaast kan het aantal binnengekomen klachten inzicht geven in de situatie op straat.
- **Financiële begroting** – De doelstelling van het parkeerbeleid is dat de exploitatie minimaal kostendekkend is en dat eventuele meeropbrengsten terugvloeien in het parkeren en maatregelen die een positief effect hebben op het terugdringen van autogebruik in Diemen. Een analyse van de financiële begroting toont aan in hoeverre hieraan voldaan is.

Hiernaast wordt bekeken in hoeverre onderdelen van het uitvoeringsprogramma gerealiseerd zijn en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen mogelijk zijn (onder andere Structuurvisie Diemen 2040). Op basis hiervan wordt ieder jaar het jaarplan geactualiseerd en een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld voor de jaren 2015-2020.

7 Uitvoeringsprogramma

In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen uit dit document vertaald naar acties voor de komende vijf jaar. De maatregelen zijn voor zover mogelijk voorzien van een globale kostenraming. Na een periode van vijf jaar kan het uitvoeringsprogramma worden geëvalueerd en kan op basis van de parkeervisie en de evaluatie een nieuw uitvoeringsprogramma voor wederom een periode van vijf jaar worden opgesteld.

Actie	2010	2011	2012	2013	2014	Kosten-indicatie ¹²
Verkeerskundig spoor						
Monitoring parkeerdruk gehele gemeente	X	X	X	X	X	€ 15.000 p/j
Aanbesteding parkeerapparatuur centrumgebied	X					€ 25.000
Aanschaf parkeerapparatuur (hard- en software)		X				p.m.
Plaatsing parkeerapparatuur		X				p.m.
Invoering betaald parkeren		X				interne uren
Invoering belanghebbenden parkeren		X				interne uren
Evaluatie			X	X		€ 10.000
Actualisatie parkeerbeleid / uitvoeringsprogramma					X	€ 10.000
Juridisch spoor						
Uitwerking zonering en vergunningenbeleid	X					€ 7.500
Opstellen Parkeerverordening 2011	X					€ 5.000
Opstellen Verordening Parkeerbelasting 2011	X					€ 5.000
Aanpassen verordeningen		X	X	X	X	interne uren
Opstellen beleidsnota Parkeernormen	X					€ 7.500

¹² Dit betreft door derden uit te voeren werkzaamheden, de kosten voor interne uren zijn hierin niet meegenomen.

Financieel spoor						
Opstellen parkeerexploitatie	X	X				€10.000
Monitoring en actualisatie parkeerexploitatie		X	X	X	X	€ 5.000 p/j
Subsidieregeling autodate + uitvoering			X	X	X	P.M.
Organisatorisch spoor						
Organisatieplan parkeren	X					€10.000
Uitbreiden aantal fte's handhaving (BOA's)			X			P.M.

Bijlagen

1 Vergelijking vormen parkeerregulering

	Parkeerschijfzone	Vergunninghoudersparkeren	Betaald parkeren
Probleemoplossend			
Overloop vanuit omliggende gemeenten	Buurtvreemde langparkeerders worden geweerd door maximale parkeerduur (sturing via tijd)	Parkeren door automobilisten zonder vergunning is onmogelijk.	Buurtvreemde langparkeerders worden ontmoedigd door het moeten betalen (sturing via tarieven)
Niet-noodzakelijk autogebruik eigen bewoners	Een blauwe zone houdt het niet noodzakelijk autoverkeer binnen Diemen (bijv. bij winkelen) niet tegen	Parkeren door automobilisten zonder vergunning is onmogelijk.	Het moeten betalen remt niet-noodzakelijk autoverkeer (sturing via vergunninggebied / tarief)
Ontmoedigen straatparkeren	Bewoners kunnen via het ontheffingenbeleid verplicht worden om de eigen parkeerplek te gebruiken	Bewoners kunnen via het vergunningensysteem verplicht worden om de eigen parkeerplek te gebruiken	Bewoners kunnen via het vergunningensysteem verplicht worden om de eigen parkeerplek te gebruiken
	Straatparkeren bezoekers wordt ontmoedigd via parkeerduur	Parkeren op straat zonder vergunning is onmogelijk	Straatparkeren bezoekers wordt ontmoedigd via tariefstelling
Consequenties Parkeerders			
Bewoners	Bewoners kunnen een ontheffing voor de blauwe zone aanschaffen tegen leges kosten	Bewoners kunnen een vergunning aanschaffen tegen een door de gemeente Diemen vastgesteld tarief	Bewoners kunnen een vergunning aanschaffen tegen een door de gemeente Diemen vastgesteld tarief
Bezoekers van bewoners	Bezoekers kunnen met parkeerschijf beperkt gratis parkeren (met kraskaart maximaal 4 uur)	Bezoekers kunnen niet parkeren zonder kraskaart of bezoekersvergunning	Bezoekers kunnen tegen betaling onbeperkt parkeren (met kraskaart eventueel tegen gereduceerd tarief)
Bezoekers van voorzieningen	Bezoekers kunnen met parkeerschijf beperkt gratis parkeren	Bezoekers kunnen niet parkeren zonder vergunning	Bezoekers kunnen tegen betaling onbeperkt parkeren

Woon-werkverkeer	Woon-werkverkeer kan met ontheffing onbeperkt parkeren (sturing via parkeerduur)	Woon-werkverkeer kan met vergunning onbeperkt parkeren, zonder vergunning niet.	Woon-werkverkeer kan tegen betaling onbeperkt parkeren (sturing via tarieven en tijden)
Gehandicapten	Met een EGK kan vrij geparkeerd worden	Met een EGK kan vrij geparkeerd worden	Met een EGK kan vrij geparkeerd worden
Consequenties gemeente Diemen			
Tijdsplanning	Een blauwe zone kan op korte termijn worden ingevoerd	Vergunninghoudersparkeren kan relatief snel worden ingevoerd	Betaald parkeren een langere voorbereiding (o.a. aanbesteding parkeerautomaten)
Kosten gemeente Diemen	De kosten voor de gemeente vallen grotendeels samen met handhaving	De kosten voor de gemeente vallen grotendeels samen met handhaving	De kosten voor de gemeente bestaan uit automaten, onderhoud en handhaving
Opbrengsten gemeente Diemen	De opbrengsten bestaan voornamelijk uit leges en beperkt uit proces verbalen. Laag financieel risico.	De opbrengsten bestaan voornamelijk uit vergunningen en beperkt uit proces verbalen. Laag financieel risico.	De inkomsten bestaan uit vergunningen, parkeergeld en naheffingsaanslagen. Hoog financieel risico bij een laag parkeertarief.
Mate van kostendekkendheid	Een blauwe zone is per definitie niet kostendekkend, omdat de kosten van handhaving niet mogen worden meegenomen in leges.	De gemeente mag het tarief van de vergunningen bepalen, dit bepaalt de mate van kostendekkendheid.	Bij een te groot gebied (dus veel kosten), of wanneer men liever in de garage parkeert (ivm de kosten) is kostendekkendheid onzeker.
Opbouw organisatie	Alle onderdelen kunnen door eigen organisatie worden uitgevoerd of worden uitbesteed	Alle onderdelen kunnen door eigen organisatie worden uitgevoerd of worden uitbesteed	Alle onderdelen kunnen door eigen organisatie worden uitgevoerd of worden uitbesteed