Gemeente Diemen

Parkeerbeleidsplan 2021

september 2021



Inhoud

Inhoud 2
1. Inleiding 4
2. Aanpak 5
3. Ambitie en doelstelling 5
3.1. (Nieuwe) doelstellingen 5
4. Analyse huidige situatie 6
4.1. Huidige parkeerregimes 6
4.2. Blauwe zone 7
4.3. Vergunningengebied 8
4.4. Betaald parkeren 8
4.5. Vrij parkeren 9
4.6. Doelgroepenbenadering 9
4.7. Specifieke afspraken 10
4.8. Criteria uitbreiding parkeerregulering 10
4.9. Parkeren Op Eigen Terrein (POET) 10
4.10. Gehandicaptenparkeerplaatsen 11
4.11. Parkeren NS stations 11
5. Resultaten analyse en enquête 11
5.1. Blauwe zone 11
5.2. Vergunningengebied 13
5.3. Parkeerregulering: knelpunten aan de randen van parkeerzones 13
5.4. Ervaringen bewoners betaald parkeren 13
5.5. Ervaringen bewoners Holland Park 14
5.6. Gehandicaptenparkeren 14
5.7. Digitalisering en dienstverlening 15
5.8. Uitgifte van parkeervergunningen en ontheffingen 15
6. Ontwikkelingen 16
6.1. Autobezit 16
6.2. Maatschappelijke ontwikkelingen 16

6.3. Nieuwe technologieën en deelmobiliteit 17
6.4. Duurzaamheid 17
6.5. Bevolkingsontwikkeling 17
6.6. Digitalisering 17
7. Oplossingsrichtingen 18
7.1. Beleidsvisie 18
7.2. Visiepunt 1- Parkeerregulering 18
7.3. Visiepunt 2 – Parkeerdruk 19
7.4. Visiepunt 3 – Doelgroepenbenadering 22
7.4.1. Gehandicaptenparkeren 23
7.5. Visiepunt 4 – Benutten van parkeerplekken 23
7.6. Visiepunt 5 Nota Parkeernormen 24
7.7. Visiepunt 6 – Parkeerhandhaving 24
7.8. Visiepunt 7 – Nieuwe vormen van mobiliteit 25
7.9. Visiepunt 8 – Efficiënte aansturing parkeerproces 26
8. Uitvoeringsagenda 27
8.1. Wijziging ontheffingverlening blauwe zone 27
8.2. Monitoring en informatievoorziening 27
8.3. Communicatie over de bezoekersregeling 27
9. Bijlages 28
9.1. Resultaten enquête 28
9.2. Evaluatienota 28
9.3. Nota parkeernormen 28

1. Inleiding

Eind 2010 is het Parkeerbeleidsplan 2010-2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Diemen. Dit plan betrof, naast een integraal parkeerbeleid, het kader om de parkeerregulering in het vernieuwde centrumgebied en omgeving te implementeren.
De eerste jaren na de vaststelling stonden in het teken van uitbreiding van parkeerregulering, monitoring en het toepassen van maatwerk om parkeerplaatsen voor de juiste doelgroepen beschikbaar te houden.

In de afgelopen tien jaar is er veel veranderd. In dit Parkeerbeleidsplan 2021 wordt u meegenomen in de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden in het parkeerbeleid. Wat gaat goed, wat kan beter? In februari 2020 is een enquête onder bewoners en bedrijven in Diemen uitgezet en gevraagd naar de ervaringen over de parkeersituatie in hun buurt en welke zaken belangrijk worden gevonden bij het parkeren. De uitkomst van de enquête heeft een aantal zaken aan het licht gebracht die om aandacht vragen. Ook is binnen de gemeentelijke organisatie inmiddels tien jaar ervaring opgebouwd met het parkeerbeleid wat heeft geleid tot een aantal voorstellen tot aanpassing van het parkeerbeleid.

Dit traject heeft geleid tot het voorliggende Parkeerbeleidsplan 2021 met een actualisatie van het parkeerbeleid voor de komende vijf jaar.

Enquête

In februari 2020 is een onderzoek gehouden onder alle huishoudens en bedrijven in de gemeente Diemen over het parkeerbeleid. In totaal hebben 2677 huishoudens en 85 bedrijven deze enquête ingevuld. Dit resultaat is voor de huishoudens representatief.
Een complete rapportage over de enquête is te vinden als bijlage bij deze nota. De resultaten zijn samengevat als volgt:

- 78,8 % van de respondenten kan vrijwel altijd dichtbij de woning parkeren;
- Van de respondenten die hebben aangegeven niet dichtbij de woning te kunnen parkeren (21,2%) geeft de helft aan dat te weinig parkeerruimte voor bewoners hiervan de oorzaak is;
- 30% geeft aan dat er teveel auto's per huishoudens zijn;
- de bewoners in de betaalde zone zijn het minst tevreden over voldoende parkeerruimte (37,4%);
- de bewoners in het gebied waar geen parkeerregulering is zijn het meest tevreden met hun parkeersituatie (72,1%);
- Veel huishoudens in Holland Park zijn ontevreden over de blauwe zone bij hen in de wijk (55%);
- de digitale bezoekersregeling wordt het meest gewaardeerd in het vergunningengebied;
- Niet alle bewoners en bezoekers zijn bekend met de mogelijkheden van de bezoekersregeling.

2. Aanpak

In dit Parkeerbeleidsplan 2021 worden eerst de ambitie en de doelstellingen geformuleerd. Daarna volgt een analyse van de huidige situatie, de resultaten van de enquête en de trends en ontwikkelingen. Vervolgens worden de visiepunten per onderdeel beschreven en een toelichting gegeven op het uitvoeringsprogramma in de komende jaren. Ondanks de vele raakvlakken met andere beleidsterreinen ligt de focus in het Parkeerbeleidsplan in de eerste plaats op het parkeren zelf en het reguleren ervan. Er wordt bijvoorbeeld niet ingezet op het verder terugdringen van autobezit en -gebruik.

3. Ambitie en doelstelling

Bij het formuleren van een nieuwe ambitie en nieuwe doelstellingen voor het parkeerbeleid is het belangrijk om in te spelen op maatschappelijke trends en de ervaringen uit het huidige parkeerbeleid.
Parkeerregulering is geen doel op zich, maar één van de instrumenten voor een goed functionerend gebied. Het parkeerbeleid is in die zin dus faciliterend. De ambitie die met het Parkeerbeleidsplan 2021 wordt nagestreefd, is als volgt:

Ambitie
Het parkeerbeleid draagt bij aan de leefbaarheid in en de bereikbaarheid van Diemen. Het zorgt voor een optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/bedrijven) die in Diemen plaatsvinden.
Concreet betekent dat dat voor deze doelgroepen voldoende parkeerruimte beschikbaar moet zijn, waarbij buurtvreemde langparkeerders niet welkom zijn.
Verder dient de uitwerking van het parkeerbeleid bij te dragen aan de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Dit alles tegen een kostendekkende parkeerexploitatie.

3.1. (Nieuwe) doelstellingen

Op basis van de hiervoor aangegeven ambitie zijn de beoogde doelen tot 2025:

- Het optimaal benutten van de aanwezige parkeergelegenheid in Diemen om plaats te bieden aan de verschillende parkerende Diemense doelgroepen: bedrijven, bewoners en bezoekers. Voor Holland Park en Campus Diemen Zuid blijven de specifiek daarvoor geldende parkeerafspraken ongewijzigd van kracht;
- In woonwijken is de parkeerdruk overdag (8.00 – 18.00uur) maximaal 85%. Rond winkelcentra is de maximale parkeerdruk 80%.;
- Door middel van de toepassing van vernieuwende parkeerproducten bijdragen aan de verduurzaming van de mobiliteit in Diemen. Denk aan laadpalen, deelmobiliteit etc. Voor deelmobiliteit staat een beleidsnota op de agenda in 2021. Voor het opladen van elektrische voertuigen is in 2019 specifiek beleid vastgesteld.
- Het parkeerbeleid moet tegen redelijke kosten worden uitgevoerd, parkeertarieven voor parkeerders zijn acceptabel en in relatie tot het doel; de parkeerexploitatie is kostendekkend, er geldt geen winstoogmerk.

4. Analyse huidige situatie

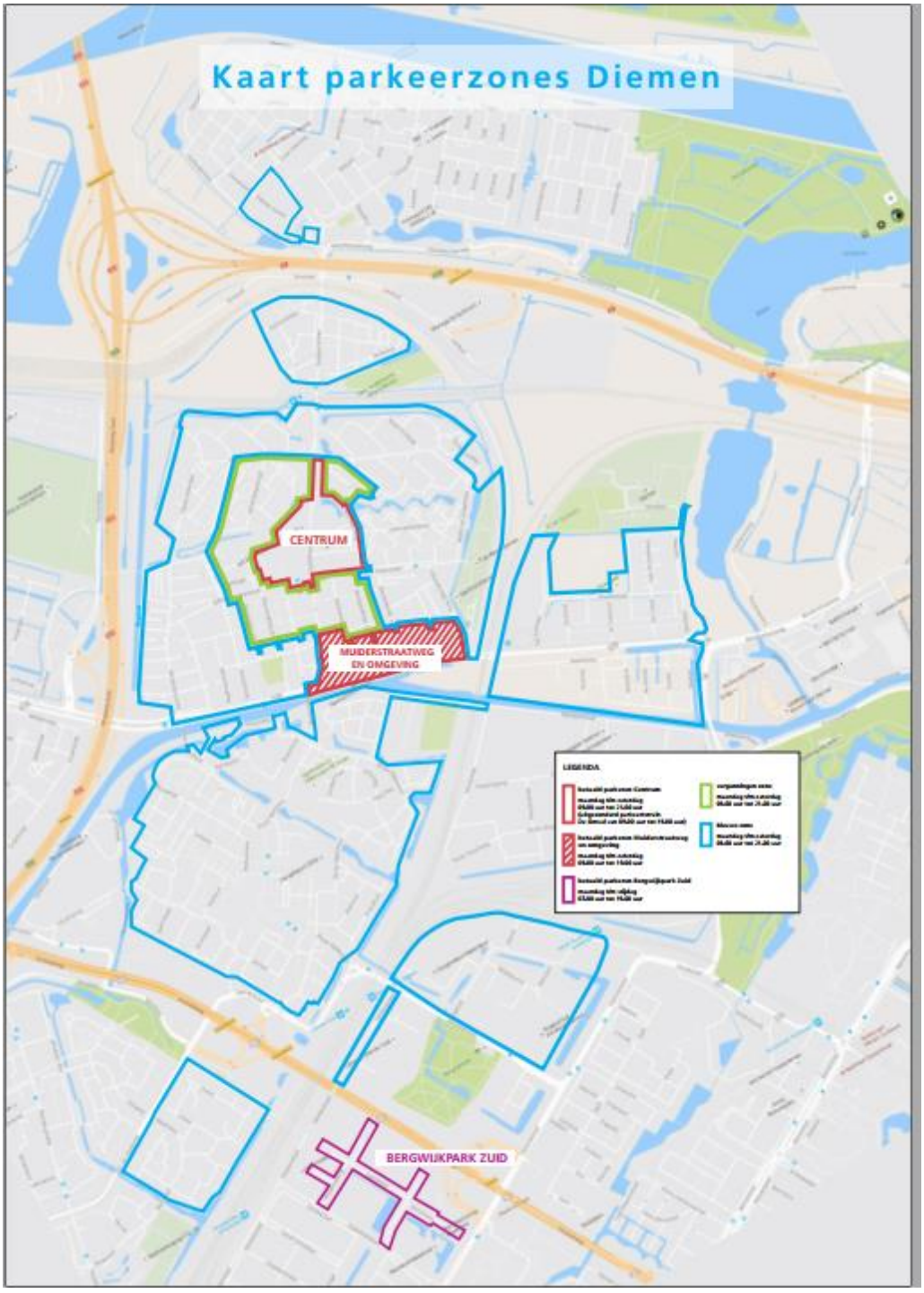
4.1. Huidige parkeerregimes

In Diemen bestaan op dit moment (2021) de volgende parkeerregimes:

a. Betaald parkeren in het centrum bij winkelcentrum Diemerplein, omgeving Muiderstraatweg en kantoorgebied Bergwijkpark;
b. Een vergunningengebied aan de rand van het centrumgebied;
c. Het overgrote resterende deel van Diemen kent een blauwe zone;
d. Vrij parkeren op de bedrijventerreinen, een groot deel van Diemen Noord en het buitengebied.

Er zijn een aantal gebieden in Diemen waar (nog) geen parkeerregulering bestaat. Dit zijn bedrijventerreinen Verrijn Stuart, Stammerdijk en De Sniep, de parkeerterreinen bij de stations Diemen en Diemen-Zuid, het overgrote deel van de wijk Diemen Noord en het buitengebied. De verdeling van in totaal 7.505 gereguleerde parkeerplaatsen betreft 1.100 fiscale parkeerplaatsen (betaald en vergunningen) en 6.405 parkeerplaatsen in de blauwe zone.
Aan de bewoners zijn in totaal 5.500 ontheffingen/vergunningen en 2.500 bezoekersregelingen uitgegeven. Daarnaast zijn 750 bedrijfsontheffingen aan bedrijven/instanties uitgegeven. Figuur 1 geeft een weergave van de actuele parkeerregulering in Diemen.

Door de uitgifte van parkeervergunningen en ontheffingen is een goede weergave te geven van het autobezit in Diemen (heel Diemen 0,7 per huishouden): van de huishoudens met auto heeft 75 % één auto, bijna een kwart twee auto's en 2% heeft 3 of meer auto's in bezit. Dit betekent ook dat in meer dan 30% van de huishoudens geen auto aanwezig is.



Figuur 1. Huidige parkeerregulering Diemen

4.2. Blauwe zone

In 2003 heeft de gemeenteraad de blauwe zone als uitgangspunt voor de parkeerregulering vastgesteld. Dit betekent dat, wanneer er een aanleiding is om parkeerregulering in te voeren, altijd in eerste instantie wordt overwogen of het instellen van een blauwe

zone haalbaar is. Dit is opgenomen in het Parkeerbeleidsplan uit 2010. In een blauwe zone kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur kort parkeren, met gebruik van een parkeerschijf. De blauwe zone is een vorm van parkeerregulering die relatief makkelijk, snel en tegen relatieve lage kosten in te voeren is. Gevolg is dat in de periode 2007-2019 de blauwe zone op grote schaal is ingevoerd. Inmiddels kent een groot deel van Diemen parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone. Bewoners parkeren in de blauwe zone met een ontheffing. Er geldt een onbeperkt aantal ontheffingen per adres, tenzij op eigen terrein parkeergelegenheid aanwezig is. In dat geval worden ontheffingen afgegeven vanaf de tweede auto. Met deze ontheffing kan zonder tijdsbeperking in de openbare ruimte worden geparkeerd. Bezoekers van bewoners in de blauwe zone kunnen gebruik maken van de bezoekersregeling. Hiermee kopen bewoners minuten in, om bezoek langdurig, en zonder gebruik te hoeven maken van de parkeerschijf, te kunnen laten parkeren in de blauwe zone.

4.3. Vergunningengebied

Aan de rand van het centrumgebied kennen we een gebied waar alleen door vergunninghouders mag worden geparkeerd. Bezoekers van bijvoorbeeld het nabijgelegen winkelcentrum Diemerplein kunnen geen gebruik maken van de parkeerplaatsen in dit gebied. In deze zone hebben alleen bewoners en hun bezoek recht om te parkeren. Evenals in de blauwe zone kunnen bezoekers van bewoners gebruik maken van de bezoekersregeling. Buurtvreemde bezoekers mogen hier enkel parkeren met een hoog dagparkeertarief.

4.4. Betaald parkeren

In Diemen is in de volgende gebieden betaald parkeren ingevoerd:

- In juni 2012 in de parkeergarage onder het winkelcentrum Diemerplein. Deze garage wordt niet geëxploiteerd door de gemeente Diemen. Op maaiveld is ook sprake van betaald parkeren in het centrumgebied maar dan door de gemeente.
- Per april 2018 in kantoorgebied Bergwijkpark. Deze parkeeroplossing is in samenspraak met de bedrijven van Bergwijkpark tot stand gekomen om de parkeerplaatsen beter beschikbaar te stellen voor de werknemers
- Per oktober 2019 is in het gebied rond de Muiderstraatweg (vanaf de Ouddiemerlaan tot aan de Prins Bernhardlaan) de blauwe zone gewijzigd in betaald parkeren.

Ondanks dat de blauwe zone het uitgangspunt is bij het invoeren van parkeerregulering is inmiddels in het gebied rond de Muiderstraatweg betaald parkeren ingevoerd als vervanging van de blauwe zone. Hiervoor is gekozen omdat de blauwe zone onvoldoende functioneerde door bijvoorbeeld het veelvuldig doordraaien van de parkeerschijven. Het doel om langparkeerders zonder bestemming in Diemen te weren, wordt dan niet behaald bij een blauwe zone. Per situatie vindt een afweging plaats welke reguleringsvorm het best passend is.

4.5. Vrij parkeren

In een aantal gebieden in Diemen geldt nog vrij parkeren. Dit betreft een groot deel van de wijk Diemen Noord, de bedrijventerreinen (Verrijn Stuart, Stammerdijk en De Sniep), de parkeerterreinen bij de NS stations en het buitengebied.

4.6. Doelgroepenbenadering

Het Parkeerbeleidsplan 2010-2020 van Diemen zet in op bewoners, bezoekers en werknemers met een bestemming in Diemen. Deze doelgroepen staan centraal in het parkeerbeleid en het bieden van oplossing. Voor iedere doelgroep gelden andere eisen als het gaat om de parkeerlocatie.



- *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. Nederland kent in 2019 een autobezit van 1,0 per huishouden versus een autobezit van 0,4 in Amsterdam. Vanwege het relatief lage autobezit in Diemen van 0,7 per huishouden wordt niet ingezet op stringente sturing van autobezit en autogebruik van bewoners. Deze beleidslijn geldt voor heel Diemen, met uitzondering van Holland Park en de Campus Diemen Zuid, voor deze gebieden gelden specifieke en afwijkende parkeerafspraken.
- Binnen de categorie *bezoekers* geldt dat zowel bezoekers van bewoners als bezoekers van de bedrijven en voorzieningen de auto op korte afstand van de bestemming moet kunnen parkeren. De bereikbaarheid voor bezoekers moet optimaal zijn. Het parkeerbeleid is daarom gericht op voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen voor bezoekers. Zij zorgen immers voor omzet en inkomsten voor bedrijven 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. Bezoekers zonder herkomst of bestemming in Diemen worden door de parkeerregulering juist wel ontmoedigd om langdurig in Diemen te parkeren.
- *Werknemers* maken als doelgroep meestal langdurig gebruik van de parkeercapaciteit. Doordat deze doelgroep gemiddeld minder vaak de auto gebruikt (vaak alleen aan het begin en het eind van een werkdag) neemt men eerder dan andere

doelgroepen genoegen met langere loopafstanden. Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Een gratis en veilige parkeeromgeving met loopafstanden tot maximaal 10 minuten zijn de criteria voor werknemers.
Een bijzondere groep werknemers vormen de zorgverleners, zoals huisartsen, verpleegkundigen, verloskundigen, thuishulpmedewerkers of mantelzorgers. Binnen het parkeerbeleid kunnen zij in aanmerking komen voor een ambulante ontheffing waarbij ze op alle openbare parkeerplaatsen, ongeacht de parkeerzone, kunnen parkeren in Diemen.

4.7. Specifieke afspraken

Er bestaan voor bepaalde groepen bewoners in Diemen specifieke afspraken. Het gaat hier om:

- de bewoners boven het winkelcentrum Diemerplein. Deze bewoners zijn aangewezen op een parkeerplek in de onder het winkelcentrum gelegen parkeergarage;
- bewoners van de Campus Diemen Zuid zijn voor hun auto aangewezen om op een nabijgelegen particulier parkeerterrein en in de onder de campus gelegen parkeergarage te parkeren;
- de bewoners van onder meer Holland Park die aangewezen zijn op de inpandige parkeervoorzieningen;
- Diverse maatwerkoplossingen voor woningbouwprojecten. Hiervoor is besloten vanwege bijvoorbeeld de ligging nabij een OV halte of de reeds aanwezige parkeerdruk. Voorbeelden van maatwerkoplossingen zijn de projecten The Post en Arent Krijtstraat 1.

4.8. Criteria uitbreiding parkeerregulering

Afgelopen jaren is op basis van resultaten van parkeeronderzoeken de blauwe zone steeds verder uitgebreid. Indien op diverse maatgevende momenten een parkeerdruk gemeten werd van minimaal 85%, kon het college beslissen om in die buurt de blauwe zone in te stellen. Verder is het ook mogelijk om via een bewonersraadpleging te verzoeken om een blauwe zone in te voeren. In dat geval moet een meerderheid (vanaf 51%) van de bewoners in een gebied voorstander van parkeerregulering zijn. Diverse keren hebben bewoners succesvol gebruik gemaakt van dit middel. Het college onderscheidt bij uitbreiding van parkeerregulering logisch begrensde gebieden, conform de in 2019 vastgestelde overzichtskaart.

4.9. Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Vanaf 2014 is de blauwe zone ingesteld in gebieden waar veel bewoners de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren. Aangezien het belangrijk is om de parkeerplaatsen in de openbare ruimte zo optimaal mogelijk in te zetten voor de verschillende doelgroepen is in 2014 de beleidsregel Parkeren op eigen terrein (POET) vastgesteld.

Voor de adressen die beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein wordt hiermee rekening gehouden bij het uitgeven van ontheffingen en vergunningen voor parkeren in de openbare ruimte. Op basis van POET dient de eigen auto op eigen terrein te worden geparkeerd voordat een beroep kan worden gedaan op ontheffingen of vergunningen om langdurig gebruik te kunnen maken van parkeerplaatsen in de openbare parkeerruimte. Dit betekent in de praktijk dat vanaf de tweede auto een ontheffing wordt afgegeven om in de openbare ruimte te kunnen parkeren.

4.10. Gehandicaptenparkeerplaatsen

Op specifieke locaties in het centrumgebied zijn er speciaal ingerichte gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar die op korte afstand zijn gelegen van voorzieningen. In tegenstelling tot veel andere gemeenten is in 2011 besloten om gehandicapten net als andere parkeerders te laten betalen op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hiervoor is gekozen om de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen zo groot mogelijk te laten zijn en ervoor te zorgen dat gehandicapten zoveel mogelijk op zo kort mogelijke afstand tot voorzieningen de beschikking hebben over parkeerplaatsen.

4.11. Parkeren NS stations

Diemen beschikt over twee NS-stations, station Diemen en station Diemen Zuid. Bij beide stations zijn parkeerterreinen aanwezig waar momenteel geen parkeerregulering geldt. Als gevolg hiervan staan deze terreinen vanaf ‘s ochtends vroeg altijd vol met geparkeerde auto’s. Een groot deel van deze gebruikers betreft forenzen zonder herkomst of bestemming in Diemen. Voor het parkeren bij deze stations zijn in het verleden afspraken gemaakt met NS. Invoering van parkeerregulering kan daarom alleen in overleg met de NS.

5. Resultaten analyse en enquête

In deze paragraaf worden de effecten, de beoordeling en ervaringen van het parkeerbeleid beschreven. Enerzijds op basis van de enquêteresultaten, anderzijds op basis van de kennis van specialisten binnen en buiten de gemeentelijke organisatie. Ook heeft er tijdens het traject een consultatie plaatsgevonden met de gemeenteraad, ondernemersvereniging en de WMO-raad.

5.1. Blauwe zone

De blauwe zone functioneert naar behoren. Voor bewoners is er over het algemeen voldoende parkeerruimte. Dit blijkt ook wanneer dit gevraagd wordt aan de bewoners die woonachtig zijn in de blauwe zone. Uit de enquête komt naar voren dat 78% van de bewoners in de blauwe zone meestal een parkeerplek dichtbij hun woning kunnen vinden. Ook geven de bewoners in een ruime meerderheid (59%) aan tevreden te zijn met de parkeerregulering in hun straat. Buurten met een lagere tevredenheid dan 59% zijn:

Holland Park, Biesbosch, Centrum-West en Centrum-Oost. De bewoners uit deze gebieden geven de volgende argumenten voor hun ontevredenheid:

- Bewoners van Holland Park geven aan dat het huren/kopen van een inpandige parkeerplaats duur is en ze zouden graag willen beschikken over een ontheffing om in de blauwe zone te kunnen parkeren.
- Bewoners van de Biesbosch geven als reden op dat vanwege de reguleringstijden van de blauwe zone bezoek beperkt wordt. Verder blijkt dat met name de bewoners uit de buurt Biesbosch slecht of niet bekend zijn met de bezoekersregeling.

In de open-antwoordmogelijkheden geven diverse bewoners aan dat ze de huidige reguleringstijden van de blauwe zone (maandag t/m zaterdag van 9.00 uur tot 21.00 uur) te ruim vinden. Zij zouden graag zien dat de zaterdag als dag komt te vervallen en dat de eindtijd van 21.00 uur vervroegd wordt naar 18.00 uur.
Ook gedurende de afgelopen jaren hebben bewoners opmerkingen gemaakt over de reguleringstijden van zowel de blauwe zone als de overige parkeerzones. Deze variëren van dagen eraf of juist de zondag ook reguleren tot het eerder of later laten ingaan van de blauwe zone. Dit laat daarmee een diffuus beeld zien.

Blauwe zone, handhaving
De huidige handhaving voldoet niet volgens iedereen in de blauwe zone. Bewoners in de blauwe zone geven voor 28% aan dat zij de handhaving graag beter en vaker uitgevoerd willen zien op straat.
De uitbreiding van de blauwe zone in de afgelopen jaren heeft nadelige gevolgen op handhavingsgebied. Vanwege de omvang van het gebied, de traditionele wijze van handhaven (lopende handhaver) en het complex te handhaven parkeerschijfparkeren werd het handhaven van de blauwe zone een tijdrovende en kostbare klus.

Vanaf 1 augustus 2020 is echter de lopende handhaver grotendeels vervangen door de scanauto. In plaats van 80 controles per uur bij een lopende handhaver voert de scanauto 1100 controles per uur uit. Omdat de scanauto, naast de controle, ook de bezettingsgraad meet, wordt ook beter inzicht verkregen waar de inzet van de handhaving het meest nodig is. Het is de verwachting dat de handhaving in de blauwe zone hierdoor beter gaat functioneren.

Blauwe zone, maximale parkeerduur met parkeerschijf
Uit het resultaat van de enquête blijkt dat 36% van geënquêteerden hun mening heeft gegeven over het parkeren met de parkeerschijf in de blauwe zone. 88% van deze 36% ziet graag een verruiming van de mogelijkheid om met gebruik van de parkeerschijf langer dan 2 uur in de blauwe zone te kunnen parkeren. De meerderheid is voor een verruiming naar 4 uur (zoals nu al op een aantal locaties het geval is, bij het zwembad in Diemen Zuid en de sporthal aan de Pr.Bernhardlaan).

5.2. Vergunningengebied

Het vergunningengebied is de zone rond de betaalde zone in het centrumgebied. Bewoners in het vergunningengebied geven aan in 74% van de gevallen bijna altijd een parkeerplek te kunnen vinden. In deze zone hebben alleen bewoners en hun bezoek recht om te parkeren. Nadeel van deze zone is dat hier geen mogelijkheid is om bezoek van bewoners gratis te laten parkeren zoals dat wel het geval is in de blauwe zone. Bezoek van bewoners in het vergunningengebied betalen vanaf de 1e minuut voor het parkeren in deze zone. Een aantal keren is dit als nadeel aangegeven in de enquête.

5.3. Parkeerregulering: knelpunten aan de randen van parkeerzones

Bewoners die aan de randen van de blauwe zone wonen (grenzend aan het vergunningengebied) geven in meerderheid aan ontevreden te zijn met de parkeerreguleringsvorm in hun straat.
Met name de bewoners in Centrum West en Centrum Oost zijn ontevreden over de parkeerregulering in hun straat. Als oorzaak geven ze aan dat er te weinig parkeerruimte voor de bewoners aanwezig is. In de enquête geven zij aan dat de ligging van hun woonadres aan de rand van de blauwe zone negatief ervaren wordt. Zij zouden bij voorkeur ook in het vergunningengebied willen parkeren. Zij ervaren parkeeroverlast van parkeerders die de betaalde zone ontvluchten en in de blauwe zone parkeren. Bewoners uit dit deel van het blauwe zone-gebied hebben zich al eerder bij de gemeente gemeld met het verzoek om ook in het vergunningengebied te mogen parkeren.

Dit waterbedeffect is een effect dat ook vaak optreedt na uitbreiding van parkeerregulering in een wijk. De hoge parkeerdruk waar eerder in de wijk sprake van was, verplaatst zich deels naar het nabijgelegen vrije parkeergedeelte. Dit effect is momenteel te zien in de buurt Buytenstee in Diemen Noord waar sinds 2019 een blauwe zone is ingesteld. Dit effect is inherent aan het instrument parkeerregulering , wanneer in het omliggende gebied nog wel vrij parkeren geldt.

5.4. Ervaringen bewoners betaald parkeren

In de enquête komt als opvallend resultaat naar voren dat bewoners in het betaald parkeren gebied slechts voor 54,2% vrijwel altijd een parkeerplek kunnen vinden.
De bewoners waar het hier om gaat zijn voornamelijk de bewoners boven winkelcentrum Diemerplein en de bewoners van het betaald parkeren gebied bij de Muiderstraatweg, Burgemeester de Kievietstraat, een deel van de Ouddiemerlaan en een deel van de Nicolaas Lublinkstraat.
De bewoners boven het winkelcentrum Diemerplein hebben geen recht op een bewonersvergunning om op straat te parkeren. Het feit dat deze bewoners vrijwel nooit een parkeerplek kunnen vinden, heeft daarom geen directe relatie met de parkeerdruk. Deze bewoners hebben namelijk geen recht op een parkeerplek op straat, maar parkeren in de parkeergarage onder het Diemerplein. Dat betreft een particuliere garage, waar de gemeente weinig invloed op heeft.

De ontevredenheid van de bewoners van de Muiderstraatweg, Burgemeester de Kievietstraat, deel Ouddiemerlaan en een deel van de Nicolaas Lublinkstraat is van een andere orde. Deze bewoners hebben vanaf oktober 2019 betaald parkeren in hun straten in plaats van een blauwe zone, waarbij de beschikbare parkeerruimte voor bewoners kennelijk tegenvalt. Daarbij is het belangrijk om op te merken dat de enquête over het parkeren net na de invoering van betaald parkeren is afgenomen. De parkeerregulering in dit gebied wordt geëvalueerd nadat de herinrichting van de oost-west as is afgerond, uiteraard rekening houdend met het coronavirus. Wat we al wel kunnen zien aan de hand van de actuele bezettingsgraad van de parkeerplaatsen van juni 2021 dat de parkeerdruk op de Muiderstraatweg, Burgemeester de Kievietstraat en Nicolaas Lublinkstraat acceptabel te noemen is met respectievelijk percentages van 63%, 75% en 50% overdag.

5.5. Ervaringen bewoners Holland Park

In de enquête kwam ook naar voren dat bewoners van de wijk Holland Park veelal ontevreden zijn over de parkeersituatie in hun buurt.
De nieuwe wijk Holland Park is bewust ontwikkeld als autoluwe woonwijk. Er zijn hier 6 inpandige parkeerplaatsen per 10 appartementen beschikbaar. Bewoners hebben geen recht op ontheffingen om langdurig in de openbare ruimte te mogen parkeren en zijn aangewezen op deze inpandige parkeerplaatsen. Bezoekers maken wel gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, deze parkeerplaatsen liggen in de blauwe zone. Hiervoor is onder andere gekozen omdat de wijk zeer goede fiets- en OV verbindingen kent waardoor bewoners goede alternatieven voor de auto voorhanden hebben.

5.6. Gehandicaptenparkeren

Bewoners en gebruikers van gehandicaptenparkeerplaatsen hebben in de enquête een duidelijke mening gegeven over de betalingsplicht voor het parkeren op algemeen gehandicaptenparkeerplaatsen in de betaalde zones. 49 bewoners hebben in de open-antwoordmogelijkheid van de enquête aangegeven dat zij zich niet kunnen vinden in de betaalplicht voor de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in Diemen. Deze opmerking wordt veelal gemaakt omdat in omliggende gemeenten ook geen betaalplicht geldt.

Er zijn verschillende argumenten om de betalingsplicht te continueren.

- De huidige vorm (met gereserveerde parkeervakken) gratis maken, zorgt mogelijk voor meer langparkeerders wat de beschikbaarheid van de gereserveerde parkeerplaatsen niet ten goede komt;
- Bij gratis parkeren in een zone (gereserveerde parkeerplaatsen worden hier losgelaten) is de kans groot dat de loopafstand voor mindervaliden groter wordt, omdat de parkeerplaatsen bij de ingang beschikbaar zijn voor alle parkeerders;
- Het is belangrijk om een parkeerplaats te faciliteren nabij ingang van voorzieningen;
- Het merendeel van de mindervaliden zijn in staat om te betalen voor het parkeren (tarief is vanaf 2011 1,70 euro per uur).

- Met de mogelijkheid van de mobiele app vervalt de loop naar de parkeerautomaat voor de meeste mensen.

In november 2020 is de Wmo-raad hierover geconsulteerd. De Wmo-raad heeft toen aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het continueren van de betalingsplicht voor parkeren op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de betaalde zones.

5.7. Digitalisering en dienstverlening

Met de digitalisering is een flinke efficiëntieslag gemaakt op de uitgifte van parkeerproducten. Uit de resultaten van de enquête blijkt dat de mate van waardering divers is. Tevens blijkt dat veel bewoners de inhoud van de bezoekersregeling niet of onvoldoende kennen. Veel bewoners geven aan dat zij alleen op de hoogte zijn van het parkeren met de parkeerschijf. Verder vinden veel inwoners de instapdrempel (€50,-) voor de bezoekersregeling te hoog. Om meteen 200 uren aan te schaffen voor €50,- is een te grote stap. Zij zien graag de mogelijkheid om voor een lager bedrag in te kunnen stappen.

5.8. Uitgifte van parkeervergunningen en ontheffingen

Bij de uitgifte van parkeervergunningen en -ontheffingen aan bewoners en bedrijven geldt de beleidsregel Parkeren Op Eigen terrein (POET). Deze beleidsregel is vanaf 2014 onderdeel van het uitgiftebeleid.

Uit het resultaat van de enquête blijkt er geen meerderheid te bestaan om het aantal vergunningen en ontheffingen per adres te maximeren en op deze manier de parkeerdruk te verlagen. Momenteel geldt er een onbeperkt aantal ontheffingen per adres in de blauwe zone. Wanneer op eigen terrein parkeergelegenheid aanwezig is geldt in een groot deel van Diemen de mogelijkheid om een ontheffing te kopen vanaf de tweede auto. Er is een kleine groep adressen waar meer dan twee ontheffingen zijn uitgegeven. In de open-antwoord mogelijkheden is te zien dat er enige irritatie bestaat bij sommige bewoners over adressen in hun buurt waar veel auto's aanwezig zijn.

Met de uitbreiding van de blauwe zone wordt in een steeds groter parkeergebied gebruik gemaakt van de bewonersontheffing en de bezoekersregeling. Doordat de ontheffing in de gehele blauwe zone van Diemen geldt kunnen bewoners met een ontheffing op steeds meer plekken in de blauwe zone langdurig parkeren. Voorbeelden van plekken/redenen waarom bewoners met hun ontheffing/vergunning buiten hun buurt parkeren zijn:

- Bezoek aan vrienden of familie elders in Diemen;
- Parkeren nabij de NS-stations Diemen en Diemen Zuid;
- Hartveldseweg of zijstraat om verder te reizen met tramlijn 19;
- Winkelcentrum Kruidenhof;
- Nabij metrostation Verrijn Stuart of Diemen Zuid;
- Sporten of zwemmen.

Dit wordt in toenemende mate als probleem gezien, aangezien op die plekken waar bewoners van buiten de wijk parkeren, parkeerproblemen kunnen ontstaan voor buurtgebonden gebruikers. Tot een paar jaar geleden gebeurde dit op incidenteel niveau, echter we zien het structureel toenemen. Hierdoor komt op verschillende locaties de maximale parkeerdruk van 85% onder druk te staan. Wij zien een relatie met de parkeerproblemen die worden ervaren door bewoners rond de bezoekersaantrekkende functies. Verder gelden niet voor alle inwoners van Diemen dezelfde regels. Inwoners zonder ontheffing kunnen namelijk niet vrij parkeren in de gehele blauwe zone en dienen hiervoor daarom steeds de parkeerschijf te gebruiken met een beperkte parkeerduur.

De conclusie is dat er in de afgelopen tien jaar veel is bereikt ten aanzien van het parkeerbeleid en het Parkeerbeleidsplan 2010-2020 grotendeels is gerealiseerd. Er is een goede basis gelegd, die op enkele punten toe is aan een actualisatie.

6. Ontwikkelingen

De maatschappij is flink in beweging. Wij herkennen beknopt de volgende trends en ontwikkelingen in Diemen:

6.1. Autobezit

Nederland telde begin 2020 bijna 8,7 miljoen personenauto's, dat is 1,7 procent meer ten opzichte van begin 2019. In Diemen ligt het gemiddeld autobezit per huishouden juist onder het nationaal gemiddelde. Het gemiddeld autobezit in Diemen ligt onder de 0,7 personenauto’s per huishouden, landelijk gezien is dit 1,1 per huishouden.

6.2. Maatschappelijke ontwikkelingen

De vraag naar parkeren is een afgeleide van maatschappelijke activiteit en daardoor werken maatschappelijke ontwikkelingen vaak direct door in het gebruik van parkeervoorzieningen. Met het coronavirus wordt de openbare ruimte meer en langdurig bezet door auto’s van bewoners die thuis werken. Door een flinke toename van het thuiswerken is met name overdag de parkeersituatie gewijzigd. Zorgverleners en dienstverleners vragen meer parkeerruimte. Hiermee is van de uitwisselbaarheid van parkerende groepen, zoals bewoners versus werknemers, momenteel minder sprake. Het is op moment nog onduidelijk wat de effecten van de coronacrisis op de langere termijn zullen zijn. De verwachting is echter wel dat men meer zal gaan thuiswerken wat een blijvend effect op de parkeersituatie zal geven. Of de crisis ook tot een hoger autobezit en -gebruik zal leiden is nog niet duidelijk.

In de concept Huisvestingsverordening staat het gemeentelijk beleid beschreven ten aanzien van onder meer woningvorming. Hierdoor neemt de hoeveelheid woningen in een wijk mogelijk toe, met effect op het autobezit en de parkeervraag.

6.3. Nieuwe technologieën en deelmobiliteit

Het accent verschuift in toenemende mate naar het gebruik van de auto, in plaats van het bezit van een auto. Het gebruik van deelauto's stijgt zeer snel. Bij jongeren zien we op dit moment een afname van het autobezit. Zeker als voorzieningen dichtbij zijn en er een goed functionerend openbaar vervoer is, ontstaat er ruimte voor andere vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit. Deze ontwikkeling zien we onder andere in Holland Park en de Campus Diemen Zuid.

Nieuwe technologieën beïnvloeden de manier waarop wij onszelf verplaatsen en hebben impact op hoe mobiliteit in Nederland is georganiseerd. Elektrische deelauto's en slimme technologieën zijn in opkomst, de zelfrijdende auto komt steeds dichterbij. In Diemen zijn deze nieuwe technologieën in toenemende mate zichtbaar door de aanwezigheid van deelauto's en -scooters. We verwachten dat deze trend zich in de komende jaren verder gaat ontwikkelen en het aandeel deelauto's in de openbare ruimte fors gaat toenemen.

6.4. Duurzaamheid

In 2020 is de Diemense duurzaamheidsagenda vastgesteld. De thema's voor deze agenda zijn opgehaald in de samenleving en worden vertaald in een programma. In deze agenda wordt onder meer ingegaan op verduurzaming van de mobiliteit, bijvoorbeeld door een forse verruiming van het aantal laadpalen voor elektrische auto's in de openbare ruimte en het omvormen van verharding naar groen (Operatie Steenbreek)

6.5. Bevolkingsontwikkeling

In de afgelopen jaren was er sprake van een forse groei van het aantal inwoners in Diemen. Die groei zet zich door, door alle woningbouwontwikkeling. De verwachting is dat de gemeente Diemen in 2025 groeit naar ongeveer 35.000 inwoners.

De komende 25 jaar zet tevens de vergrijzing door. Dit betekent dat het aandeel ouderen in de bevolking toeneemt. Deze ouderen zullen steeds mobieler worden, ook op hogere leeftijd. Dit kan leiden tot een langzame toename van de parkeerdruk, omdat mensen langer in een auto blijven rijden.

6.6. Digitalisering

Aan digitalisering in dienstverlening en handhaving is afgelopen jaren veel aandacht besteed. Als gevolg hiervan vindt inmiddels het aanvraagproces van ontheffingen volledig digitaal plaats. De werkprocessen zijn zodanig ingericht dat alle parkeerproducten vrijwel direct na betaling gebruikt kunnen worden. Ook de handhaving is volledig gedigitaliseerd met de scanauto die vanaf 2020 is ingezet in zowel het fiscale als blauwe zone-gebied.

7. Oplossingsrichtingen

Vanuit de ambitie en doelstellingen zijn onderstaande visiepunten richtinggevend. Zij vormen het kader voor de keuzes in dit Parkeerbeleidsplan.

7.1. Beleidsvisie

Visiepunt 1: Parkeerregulering
Visiepunt 2: Parkeerdruk
Visiepunt 3: Doelgroepenbenadering
Visiepunt 4: Benutten van parkeerplekken
Visiepunt 5: Parkeernormennota
Visiepunt 6: Parkeerhandhaving
Visiepunt 7: Nieuwe vormen van mobiliteit.
Visiepunt 8: Efficiënte aansturing parkeerproces

7.2. Visiepunt 1- Parkeerregulering

Er zijn een aantal gebieden in Diemen waar (nog) geen parkeerregulering is ingesteld. Dit zijn de bedrijventerreinen Verrijn Stuart, Stammerdijk, Sniep, de parkeerterreinen bij de NS stations, het buitengebied en het overgrote deel van de wijk Diemen Noord. In al deze gebieden kan parkeerregulering worden toegepast indien de parkeerdruk en/of de wens van bewoners hier aanleiding toe geeft.

Eerder is de conclusie getrokken dat de blauwe zone goed functioneert en er tevredenheid bestaat bij een groot deel van de bewoners. De blauwe zone blijft daarom het uitgangspunt bij het invoeren van parkeerregulering. Hiervan kan worden afgeweken als de lokale situatie zodanig is dat een alternatief op die locatie beter werkt.

Het volgende geldt voor het uitbreiden van de parkeerregulering:
- De blauwe zone blijft het voorkeursregime in woongebieden;
- 'Betaald parkeren' is het voorkeursregime voor de bedrijventerreinen;
- Vergunninghoudersparkeren wordt alleen toegepast wanneer betaald parkeren in een omliggend gebied ongewenste effecten geeft naar de direct omliggende woonwijk.

Een uitbreiding van parkeerregulering kan plaatsvinden:
- op basis van het resultaat van een parkeeronderzoek waaruit blijft dat de parkeerdruk overdag structureel hoger ligt dan 85%;
- en/of wanneer een meerderheid (>50%) van bewoners in een gebied voorstander is van het invoeren van regulering;
- op basis van maatwerk.

Bij bepaling van het uitbreidingsgebied werken we met logisch begrensde gebieden.

Diemen Noord
Diemen Noord is de laatste woonwijk waar in een groot deel nog geen parkeerregulering is ingevoerd. Het laatste parkeeronderzoek werd gehouden in de wijk Diemen Noord in 2018. Van veel parkeeroverlast was daar op dat moment geen sprake, met een parkeerdruk onder de 85%. Indien tot parkeerregulering wordt overgegaan, dan is het belangrijk dat er sprake is van logisch begrensde gebieden. In 2019 is een overzichtskaart met logisch begrensde gebieden voor Diemen Noord vastgesteld om zo de toekomstige uitbreidingen in Diemen Noord te kunnen realiseren. Deze kaart blijft ongewijzigd van toepassing.

Al eerder is de blauwe zone succesvol uitgebreid in delen van Diemen Noord op basis van een bewonerspeiling. Ook in dit geval zijn de begrensde gebieden de basis voor het bevragen van de meningen van bewoners in een gebied. Wanneer een meerderheid van minimaal 51% van de adressen binnen een gebied voor het invoeren van de blauwe zone is, kan overgegaan worden tot invoering van de blauwe zone.

7.3. Visiepunt 2 – Parkeerdruk
De openbare parkeerplaatsen in de woonwijken zijn primair bedoeld voor de inwoners van Diemen, lokaal aanwezige bedrijven en de bezoekers van de bewoners en bedrijven. Bewoners moeten op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren (waarbij geen parkeerplaats voor de deur gegarandeerd kan worden).
In woonwijken wordt veel inzet gepleegd om de parkeerdruk beheersbaar te houden. Bij het bepalen van parkeeroverlast wordt uitgegaan van de feitelijke parkeerdruk. Een parkeerdruk van overdag 85% vormt de kritische bovengrens van het omslagpunt naar een onacceptabele parkeerdruk. Door inzet van de scanauto is maandelijks zichtbaar op welke locaties de parkeerdruk hoger is geweest dan 85%. Indien in een woonwijk de parkeerdruk overdag en op maatgevende momenten structureel hoger ligt dan 85% wordt in beginsel extra handhaving ingezet om hiermee foutparkeerders zoveel mogelijk te ontmoedigen. Indien dit niet afdoende is, wordt het gebied apart in kaart gebracht aan de hand van specifieke parkeerkenmerken. Dit gebeurt aan de hand van bijvoorbeeld de volgende vragen:

- Hoe verhoudt de openbare parkeercapaciteit zich met de uitgegeven ontheffingen en vergunningen aan bewoners?
- Houden bewoners zich aan het parkeren op eigen terrein (POET regeling) en wat is het aantal ontheffingen/vergunningen per adres ?
- Hoeveel wordt er gebruik gemaakt van de bezoekersregeling en hoe verhoudt dit zich tot het gemiddelde in Diemen?
- Wat is het gemiddeld aantal parkeerschijfparkeerders?
- Zijn er bezoekersaantrekkende functies die voor meer parkeerdruk zorgen?

Op deze manier kan de oorzaak van de parkeerdruk inzichtelijk worden gemaakt en kunnen eventueel passende maatregelen worden genomen.

Om de parkeerdruk in woonwijken beheersbaar te houden, wordt bij het uitgeven van parkeervergunningen en –ontheffingen rekening gehouden met de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. Er wordt geen bovengrens ingesteld in het aantal aan te schaffen ontheffingen en vergunningen. Hiermee wordt het huidige beleid gecontinueerd.

Een deel van de bewoners vraagt om de reguleringstijden van de blauwe zone te wijzigen, in de meeste gevallen wordt gevraagd om de geldigheidsduur te verruimen, bijvoorbeeld naar 4 uur met gebruik van de parkeerschijf.
Om de parkeerdruk niet te hoog op te laten lopen, blijft de tijdsduur van de blauwe ongewijzigd. Met gebruik van de parkeerschijf kan nu op veel plekken maximaal 2 uur geparkeerd worden. Een verruiming naar 4 uur zorgt naar verwachting voor een nadelig effect op de parkeerdruk in de blauwe zone, doordat hierdoor parkeren in Diemen aantrekkelijker wordt voor bezoekers van buiten Diemen. In vier uur is het goed mogelijk om een bezoek aan Amsterdam te brengen. De maximale parkeerduur bij bezoekersaantrekkende functies, zoals het zwembad en de sporthal, blijft ongewijzigd op 4 uur.

Uit de analyse van het huidige parkeerbeleid is naar voren gekomen dat ontheffingen voor de blauwe zone door bewoners in heel Diemen worden gebruikt. Dit gebruik geeft extra parkeerdruk, juist op plaatsen waar al sprake is van een hoge parkeerdruk. Dit is een negatief bijeffect van de geldigheid van de ontheffingen in de gehele blauwe zone Diemen. Het zorgt er bovendien voor dat inwoners sneller zullen kiezen om de auto binnen Diemen te gebruiken naar bijvoorbeeld de tramhalte. Dit terwijl alle bestemmingen juist goed per voet, fiets en openbaar vervoer bereikbaar zijn. Dit is een ongewenst neveneffect van de huidige systematiek.

Om dit effect tegen te gaan en het gebruik van duurzame alternatieven binnen Diemen te stimuleren wordt de geldigheid van toekomstige ontheffingen beperkt tot de wijk/gebied waarin de ontheffinghouder woonachtig is. Ook zal de bezoekersregeling per woongebied gaan gelden en zal het onderscheid van een aparte bezoekersregeling voor vergunningengebied en voor de blauwe zone in het Centrum komen te vervallen. Voor (kwetsbare) verkeersdeelnemers blijft het wel mogelijk om bij de meeste functies in de blauwe zone kort te parkeren door gebruik te maken van de parkeerschijf.

Het parkeerbewijs wordt aan bewoners verstrekt conform de meest actuele parkeerverordening en is geldig in de wijk/gebied waarin het woonadres valt. Deze wijziging gaat in vanaf de eerstvolgende periode dat de ontheffingen/vergunningen verlengd worden. Dit zal eind 2022 zijn, waarover dan uitgebreid wordt gecommuniceerd.
De volgende indeling (voor de wijkindeling is de vastgestelde wijkindeling van Diemen de basis geweest) zal worden gehanteerd:

- Bewoners in de blauwe zone in Diemen Noord krijgen een ontheffing voor parkeren in de blauwe zone in Diemen Noord.
- Bewoners in de blauwe zone in Diemen Centrum krijgen een ontheffing voor parkeren in de blauwe zone van Diemen Centrum.
- Bewoners in het vergunningengebied zie hiervoor in het vergunningengebied.
- Bewoners in Plantage de Sniep idem in Plantage de Sniep.

- Bewoners in Diemen Zuid inclusief Biesbosch idem in Diemen Zuid inclusief Biesbosch.
- Bewoners in Holland Park hebben geen recht op ontheffingen, deze bewoners parkeren inpandig.

Bewoners ontvangen eind 2022 een detailuitwerking met de straten waarin geparkeerd mag worden met de ontheffing.

Het kan ook zo zijn dat de parkeerdruk fors lager is dan 85%. Het beleid is dan om de ruimte waar mogelijk te vergroenen, bijvoorbeeld door stenen te verwijderen ten gunste van groen (Operatie Steenbreek). Bij een parkeerdruk lager dan 70% ontstaat de mogelijkheid om de hoeveelheid parkeerplaatsen te verminderen. Dit kan op basis van maatwerk, en bij voorkeur gecombineerd met beheer- of onderhoudswerkzaamheden. Vermindering van de parkeercapaciteit kan alleen bij voldoende draagvlak en representatief parkeeronderzoek gedurende minimaal 2 maanden.

Ten behoeve van de parkeerdruk:
- blijft 85% de kritische bovengrens van de parkeerdruk in woonwijken;
- blijft 80% de kritische bovengrens van de parkeerdruk voor winkelcentra;
- wordt (wanneer nodig) maatwerk geleverd door een gebied apart in kaart te brengen aan de hand van specifieke parkeerkenmerken;
- blijft de beleidsregel Parkeren op eigen terrein (POET) van kracht;
- Is er geen maximum aantal ontheffingen of vergunningen per adres;
- Is de maximale parkeerduur in de blauwe zones 2 uur tenzij...;
- Blijven de tijdstippen waarop de blauwe zone geldig is (ma t/m za 9-21uur), ongewijzigd;
- Vanaf de eerstvolgende uitgifteperiode gelden de parkeervergunningen en –ontheffingen voor bewoners alleen voor het gebied waarin men woonachtig is;
- Kan de parkeercapaciteit in de openbare ruimte worden verminderd bij voldoende draagvlak (>50%) en een langdurig gemeten parkeerdruk van ≤70%;
- Wordt structureel (maandelijks) gemonitord door de scanauto.

7.4. Visiepunt 3 – Doelgroepenbenadering

Om schaarse parkeerruimte goed te verdelen, is het belangrijk om helder te hebben welke doelgroep waar parkeert. Op diverse locaties kunnen de belangen van verschillende doelgroepen botsen. Daarom wordt per deel van Diemen voor de bestaande openbare parkeerplaatsen de volgende primaire doelgroepen gedefinieerd:

A. In de openbare parkeergarage onder winkelcentrum Diemerplein (winkelcentrumeigenaar is eigenaar en exploitant)
1. Bewoners boven het winkelcentrum via een abonnement
2. Bezoekers van het winkelcentrum

B. Centrumgebied, betaalde zone
1. Bezoekers van het centrumgebied

C. Centrumgebied, vergunningengebied
1. Bewoners
2. Bezoek van bewoners
3. Dagkaarthouders (bezoekers/werknemers)

D. Blauwe zone
1. Bewoners
2. Bezoekers van bewoners en van bezoekersaantrekkende functies (bezoekersregeling)
3. Werknemers
4. Parkeerschijfparkeerders

E. Bedrijventerreinen en kantorengebied
1. Werknemers van bedrijven
2. Bezoekers
3. Bewoners

In de enquête is naar voren gekomen dat niet iedereen op de hoogte is van de mogelijkheden die de bezoekersregeling biedt. Dit kan een negatief effect hebben op de wijze waarop inwoners van Diemen de dienstverlening ervaren. Over de mogelijkheden die de bezoekersregeling biedt, zal daarom beter gecommuniceerd worden, de informatievoorziening wordt beter op orde gebracht en gehouden.

De doelgroepen bewoners, bezoekers en werknemers staan centraal in het parkeerbeleid.

Om de bezoekersregeling beter te laten functioneren wordt meer aandacht besteed aan de mogelijkheden die de bezoekersregeling biedt en de informatievoorziening verbeterd. De bezoekersregeling kent in de nieuwe situatie 4 mogelijkheden om uren in te kopen: 40 uur (€10,-), 200 uur (€50,-), 400 uur (€100,-) en 600 uur (150,-). Daarbij blijft het uitgangspunt dat maximaal 600 uren per 12 maanden verbruikt kan worden.

7.4.1. Gehandicaptenparkeren

Het is belangrijk om minder validen zo dichtbij mogelijk bij een voorziening een parkeerplaats aan te bieden. De gemeente Diemen kent daarom op dit moment goed functionerende gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit betreffen specifiek ingerichte en gereserveerde parkeerplaatsen nabij de ingang van voorzieningen waar met gebruik van een gehandicaptenparkeerkaart geparkeerd mag worden. Hiervoor geldt een betalingsplicht, net als het omliggende gebied, om ongewenst langdurig gebruik van de parkeerplaatsen te voorkomen. Deze systematiek zorgt voor de grootste kans op een beschikbare gehandicaptenparkeerplaats.

Voor gehandicaptenparkeerplaatsen in de betaald parkeergebieden geldt een betalingsplicht op de nabij de ingang van voorzieningen gelegen gehandicaptenparkeerplaatsen. In de overige gebieden van Diemen worden algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geplaatst op basis van maatwerk.

7.5. Visiepunt 4 – Benutten van parkeerplekken

Om de parkeerdruk in woonwijken beheersbaar te houden, is en blijft de beleidsregel Parkeren op eigen terrein (POET) van kracht. Hiermee wordt nadrukkelijk gestuurd op het eerst benutten van de parkeerplek op eigen terrein, voordat de openbare parkeerruimte wordt bezet. Hierbij is en blijft sturing op het autobezit geen speerpunt. Het maximum aantal ontheffingen per woonadres blijft onbeperkt.

Een parkeerplek op eigen terrein moet voldoen aan de diverse criteria zoals benoemd in de beleidsregel ‘Parkeren op eigen terrein’ of ‘POET’. In dat geval wordt het woonadres opgenomen in het besluit lijst Parkeren op eigen terrein. Dit houdt in dat voor de eerste auto van dat woonadres geen parkeervergunning of –ontheffing wordt uitgegeven om in de openbare ruimte te parkeren. De eerste auto dient geparkeerd te worden op eigen terrein.

Naast het POET-beleid vindt er geen sturing op het autobezit plaats. Er geldt geen maximum aan het aantal ontheffingen of vergunningen per adres.

7.6. Visiepunt 5 Nota Parkeernormen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de hand van de Nota Parkeernormen. Deze nota bevat parkeernormen per functie en de methodiek die wordt gehanteerd bij het bepalen van de parkeervraag. Het uitgangspunt is altijd dat de parkeereis op eigen terrein wordt opgelost. Mocht dit niet lukken dan bevat de nota afwijkingsmogelijkheden die alleen in uitzonderlijke gevallen kunnen worden gehanteerd. In bestemmingsplannen voor nieuwe ontwikkelingen en het omgevingsplan wordt verwezen naar de parkeernormennota. Bestaande parkeerafspraken blijven van kracht totdat het nieuwe bestemmingsplan wordt vernieuwd of het omgevingsplan vastgesteld. Voor nieuwe initiatieven, die niet in het vigerende bestemmingsplan passen, zal de parkeernormennota van toepassing zijn.

Naast reguliere ontwikkelingen, bijvoorbeeld woningbouwlocaties, zie we in toenemende mate aanvragen voor bijvoorbeeld woningvorming (bijvoorbeeld een extra woning die wordt gerealiseerd door plaatsing van een dakopbouw). Hierdoor neemt het aantal wooneenheden toe, met ook een toenemende parkeervraag. Het eisen van parkeergelegenheid op eigen terrein, zoals in de nota parkeernormen voor reguliere ontwikkelingen is beschreven, zorgt ervoor dat al deze verzoeken meestal zullen moeten worden afgewezen. In de nota parkeernormen is daarom een mogelijkheid opgenomen om af te wijken van de parkeereis bij kleine ontwikkelingen. Met deze beleidsregel maken we ontwikkelingen zoals woningvorming of bed & breakfast onder voorwaarden mogelijk. De nota parkeernormen is begin 2021 vastgesteld en gepubliceerd. Ter volledigheid wordt de nota als bijlage bij dit parkeerbeleid gevoegd.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt per locatie maatwerk geleverd met betrekking tot de parkeereis, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte als uitgangspunt geldt. In de nota parkeernormen zijn de parkeernormen per functie vastgelegd, inclusief de methodiek om per ontwikkeling te bepalen hoe de parkeereis wordt bepaald. Dit geldt zowel voor auto's als fietsen. Het uitgangspunt is hierbij om de parkeereis op eigen terrein op te lossen. Voor een aantal kleine ontwikkelingen bestaat de mogelijkheid om (gemotiveerd) onder voorwaarden af te wijken van de norm.

7.7. Visiepunt 6 – Parkeerhandhaving

Handhaving is essentieel bij iedere vorm van parkeerregulering, bijvoorbeeld om te voorkomen dat automobilisten parkeren op locaties waar dit niet is toegestaan (bijvoorbeeld op hoeken, trottoirs of groenstroken). Het opleggen van boetes is geen doel op zich. Ze zijn vooral bedoeld om een gedragsverandering teweeg te brengen en ervoor te zorgen dat de juiste doelgroep gebruik maakt van de parkeerplaatsen. Het streven is om efficiënt en effectief te handhaven, waarmee we deze beleidsdoelen kunnen behalen. Ook draagt dit bij aan de doelgroepenbenadering waarbij de juiste parkeerders op de juiste plek parkeren.

Naast het doel efficiënt en effectief te kunnen handhaven, heeft deze nieuwe vorm van handhaven ook een monitoringsfunctie. Door de ontwikkeling van de parkeerdruk in gebieden te kunnen volgen, worden problemen eerder gesignaleerd. Er is sprake van maandelijkse informatie over de bezettingsgraad, parkeerdruk en het naleven van de parkeerregels.
Hierdoor krijgen parkeerlocaties met een hoge gemiddelde bezettingsgraad meer aandacht dan gebieden met een lage bezettingsgraad. Tevens krijgen parkeerlocaties waar relatief veel kort wordt geparkeerd meer aandacht dan locaties waar langer wordt geparkeerd. Dit geldt voor alle parkeerzones.

Door de inzet van de scanauto wordt efficiënt en effectief gehandhaafd op foutief parkeren in Diemen. Hiermee wordt beoogd de juiste doelgroepen in Diemen te laten parkeren en inzicht te verkrijgen in het functioneren van het parkeren.

7.8. Visiepunt 7 – Nieuwe vormen van mobiliteit

De wereld van de mobiliteit is volop in ontwikkeling. Dat is te zien aan onder meer de snelle opkomst van elektrische- en deelmobiliteit in de regio. Verandering van mobiliteit is noodzakelijk om de luchtkwaliteit te verbeteren en de doelstellingen uit het klimaatakkoord te behalen. In de vastgestelde beleidsnotitie opladen elektrische voertuigen uit 2019 staat beschreven dat in Diemen gestreefd wordt naar een dekkend netwerk van laadpalen en een verdubbeling van het aantal laadpunten ten opzichte van de situatie medio 2019. Deze verdubbeling is inmiddels ruimschoots gerealiseerd, de beleidsnota biedt echter nog voldoende ruimte voor groei. De laadpalen worden enerzijds geplaatst op basis van een aanvraag door een bewoner (vraaggestuurd), anderzijds plaatsen we op strategische locaties laadpalen (aanbodgestuurd). Hierdoor ontstaat een dekkend netwerk van openbare laadpalen.

Alternatieven voor het gebruik van de eigen auto worden gestimuleerd. Het concept van de deelauto 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 bezitten van een auto. In de markt zijn momenteel vele ontwikkelingen ten aanzien van deelmobiliteit en andere vormen van duurzame mobiliteit (bijvoorbeeld het concept Mobility as a Service (MaaS). De gemeente Diemen kent hiervoor een positieve grondhouding. De gemeente kent op dit moment een deelautobeleid en zal deze in 2021 actualiseren en uitbreiden tot een beleidsnota deelmobiliteit. Ook de parkeernormennota biedt mogelijkheden om bij nieuwe ontwikkelingen deelauto's toe te passen. Hiervoor geldt het uitgangspunt dat een deelauto maximaal 5 reguliere personenauto's kan vervangen.

Uit de enquête blijkt dat een deel van de bewoners van Holland Park beschikt over een auto, maar niet over een inpandige parkeervoorziening. Zij ervaren hierdoor een probleem voor het dagelijks parkeren van hun auto. Voor deze bewoners is het gebruik van een deelauto mogelijk interessant.

De gemeente realiseert de komende jaren op basis van de werkelijke vraag een dekkend netwerk van oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte, conform de daarvoor vastgestelde beleidsnota opladen elektrische voertuigen uit 2019.

De ontwikkeling van deelmobiliteit wordt ondersteund door het opstellen van een Nota Deelmobiliteit in 2021.

De gemeente heeft een positieve grondhouding ten aanzien van vernieuwende en duurzame vormen van (deel-)mobiliteit en faciliteert deze (waar mogelijk en gewenst) op basis van maatwerkoplossingen.

7.9. Visiepunt 8 – Efficiënte aansturing parkeerproces

Efficiency in de uitvoering van parkeerbeheertaken wordt voor een deel bereikt door gebruik te maken van gespecialiseerde marktpartijen. Hiermee wordt geprofiteerd van de schaalgrootte, kennis en ervaring in de markt. Doel daarbij is het verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening, optimaal gebruik maken van de markt en het zorgen voor kostenefficiëntie.

De gemeentelijke uitgaven voor parkeren (zoals de kosten voor de uitvoering van het parkeerbeleid en beheer) zijn in balans met de opbrengsten uit parkeren (bijvoorbeeld betaald parkeren, parkeervergunningen en naheffingsaanslagen). Hiermee is de parkeerexploitatie kostendekkend zonder winstoogmerk (er wordt geen geld verdiend op parkeren. Dit uitgangspunt blijft de komende jaren van kracht.

Diemen heeft een dekkende parkeerexploitatie en maakt geen winst op parkeren.

8. Uitvoeringsagenda

8.1. Wijziging ontheffingverlening blauwe zone

De ontheffingen voor de blauwe zones zullen alleen nog geldig zijn in het gebied waarin het woonadres valt. Op dit moment gelden de parkeerbewijzen nog voor geheel Diemen. Deze wijziging gaat in vanaf de eerstvolgende periode dat de ontheffingen/vergunningen verlengd worden. Dit zal eind 2022 zijn, waarover dan uitgebreid wordt gecommuniceerd.

8.2. Monitoring en informatievoorziening

Sinds de toepassing van de scanauto in Diemen is de structurele monitoring van parkeerdruk eenvoudiger geworden. De scanauto levert maandelijks een overzicht van de gemeten parkeerdruk. Deze gegevens worden op regelmatige basis geanalyseerd en vormen eventueel de onderbouwing van een wijziging in de regulering.

Het college en de gemeenteraad worden op structurele wijze geïnformeerd over het functioneren van het parkeerbeleid. Jaarlijks zal de gemeenteraad in de jaarrekening accuraat op de hoogte worden gebracht over het parkeren in Diemen. Daarnaast wordt de gemeenteraad betrokken bij wijzigingen en aanpassingen, zoals het uitbreiden van de parkeerregulering.

8.3. Communicatie over de bezoekersregeling

In de enquête is duidelijk naar voren gekomen dat de mogelijkheden van de bezoekersregeling niet bij iedereen voldoende duidelijk is. Om dit te verbeteren zal gestart worden met een verbetertraject met betrekking tot de informatievoorziening en communicatie over de bezoekersregeling . Hierbij is de doelstelling dat iedereen op een goede wijze moet begrijpen welke mogelijkheden er zijn.

9. Bijlages

9.1. Resultaten enquête

9.2. Evaluatienota

9.3. Nota parkeernormen