

Van: Stichting Agathebuurt
Aan: Burgermeesters en Wethouders Zaanstad
Betreft: Zienswijze Ontwerp parkeervisie Zaanstad
Datum: 22 april 2024



Geachte leden van het college van B&W,

De stichting Agathebuurt zet zich in voor een veilig en leefbaar Krommenie. Als stichting zijn wij veelvuldig in gesprek met zowel de gemeente als met diverse fracties van de gemeenteraad om gevraagd en ongevraagd advies te geven. Wij zijn in deze dialoog constructief, maar tevens kritisch.

Wij hebben kennis genomen van het ontwerp parkeervisie Zaanstad. Enkele leden hebben tevens de informatie avond bezocht en gesproken met diverse ambtenaren.

Het nu gepresenteerde ontwerp parkeervisie is het zoveelste plan-, visie- of strategie document dat de stichting heeft gelezen en van een zienswijze of bezwaar heeft voorzien. We constateren dat tussen deze documenten tegenstrijdigheden staan, waardoor het uitvoeren van transparant en consistent beleid onmogelijk wordt. Zelfs binnen het ontwerp parkeervisie zien we tegenstrijdigheden. In deze zienswijze willen wij u verzoeken om deze tegenstrijdigheden weg te nemen, zo ook op onderdelen de parkeervisie aan te passen.

Naar onze mening moet een parkeervisie een richting gevend kader zijn waar de bewoners, projectontwikkelaars en ondernemers een duidelijk antwoord kunnen vinden op hoe het parkeren nu en in de toekomst wordt ingericht. De nu voorgestelde parkeervisie laat op onderdelen te veel ruimte voor interpretatie of nog erger, opportunistische bestuurlijke creativiteit om bouwprojecten te realiseren die in potentie, en na realisatie feitelijk aantoonbaar, een parkeerprobleem creëren. In onze zienswijze zullen we meermaals het voorbeeld van het Durghorstplantsoen project aanhalen om onze zorgen concreet te maken vanuit een praktijkvoorbeeld.

Tegenstrijdigheid ZMP, Mobiliteitsplan Noord, het verkeercirculatieplan Krommenie en parkeervisie

Vanuit het ZMP is het Mobiliteitsplan Noord opgesteld. Een van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Noord is om aan de randen van het centrum van Krommenie een aantal parkeerterreinen te realiseren om bezoekers te verleiden om per voet het centrum te bezoeken. In de parkeervisie komt deze aanpak niet terug. Sterker nog, het creëren van extra parkeerterreinen aan de randen van het centrum wordt juist ontmoedigd. Dit lijkt ons een slechte zaak en niet in lijn met het mobiliteitsplan Noord.

Daarnaast moet het ons van het hart dat voor Krommenie het kunnen parkeren in sommige wijken zeker als een probleem wordt ervaren, maar lang niet zo'n groot probleem is als de verkeersproblematiek op de wegen in en rond Krommenie. Hier hebben we al veelvuldig aandacht voor gevraagd. Ons verzoek is dan ook om focus te leggen op het oplossen van de verkeercirculatie problemen van Zaanstad Noord en het streng hanteren van de huidige parkeernormen om verdere problemen tegen te gaan.

Krommenie is niet Zaandam!

Het centrum van Krommenie heeft een aantal unieke kenmerken ten opzichte van de overige Zaanse centrumgebieden welke in de parkeervisie zijn bestempeld als A gebied. We noemen de vele Rijksmonumenten tussen de veelal laagbouw winkels en woningen, liggend aan een zeer smalle, eenrichtingverkeer straat met een belangrijke fietsroute en voorzieningen voor gehandicapten. Deze combinatie geeft het centrum van Krommenie een unieke sfeer en aantrekkingskracht maar tevens een grote kwetsbaarheid (al jarenlang bekend). De beschrijving van een A centrum in de parkeervisie (hoog stedelijke kwaliteit waarbij de bebouwing vooral bestaat uit hoogbouw), slaat hierbij kant noch wal. Het bevestigt het beeld wat vele Krommeniërs hebben dat de focus op Zaandam ligt, niet op de unieke Zaanse dorpen van Zaanstreek Noord. Maak in de parkeervisie een beter onderscheid in de type centra en pas hier het parkeerbeleid op aan.

Veel ondernemers en bezoekers vinden het prettig dat het centrum ook met de auto bereikbaar is als uniek kenmerk van dit winkelgebied. De huidige parkeerregulering in de blauwe zone op basis van tijdparkeren is een groot succes. De beschikbare parkeerplaatsen kennen een hoge roulatie en voorzien in de behoefte van zowel de bezoeker als ondernemer om de winkels goed bereikbaar te houden. Het zou een doodsteek zijn voor veel ondernemers als in het centrum van Krommenie betaald parkeren zou worden ingevoerd. In plaats daarvan pleiten wij voor de reeds eerder genoemde extra parkeerterreinen aan de rand van het centrum. Maak dit beleid concreet in de parkeervisie voor het centrum van Krommenie.

Bestuurlijke creativiteit en dubbelgebruik

Het nieuwe parkeerbeleid moet een transparant en ondubbelzinnig kader zijn hoe parkeren moet worden gefaciliteerd bij nieuwbouw, verbouw of bij een herinrichting of functieverandering van een gebouw of gebied. Een duidelijk toetsingskader voorkomt discussies of dure en langdurige rechtszaken en zal helpen bij de doelstelling om een voorspelbare en betrouwbare overheid te zijn. Dit uitgangspunt zien we onvoldoende terug in de parkeervisie.

Naast een toetsingskader, gebaseerd op een gebiedsindeling en een aantal parameters, geeft de nieuwe parkeervisie volop de ruimte aan het college om te mogen afwijken van dit kader. Dit alles met als doel de nieuwbouw ambities binnen de binnenstedelijke ruimte te realiseren zonder te voorzien in veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. De instrumenten die hierbij worden benoemd om tot een aangepaste parkeernorm te komen, zijn ons inziens alles behalve transparant en betrouwbaar. Wij missen bijvoorbeeld een bindend participatieproces van omwonenden. Een bindend participatieproces gaat verder dan luisteren naar bezorgde burens, maar moet leiden tot een democratisch afgestemde parkeernorm, gedragen door de hele buurt indien van de standaard parkeernorm wordt afgeweken. Wij geloven hier veel meer in dan de nu voorgestelde “verkeersdruk onderzoeken”, een “parkeerbalans” en “parkeertellingen” door onafhankelijke, door de gemeente of opdrachtgever betaalde, onderzoeksbureaus. De praktijk leert ons dat bij het afwijken van de parkeernorm, de bestuurlijke creativiteit maximaal wordt gebruikt wat leidt tot onrealistische plannen. Een tragisch voorbeeld is het afwijken van de parkeernota voor Wonen in de Vlus, Noorderhoofdstraat 37A, Noorderhoofdstraat 149, Ecohof

Wormerveer en het Durghorstplantsoen in Krommenie. Het parkeerprobleem wordt hiermee verplaatst naar de omliggende wijken en percelen. Daarnaast zien wij dat eenmaal onder vergunning gerealiseerde appartementencomplexen waarin wel moest worden voldaan aan de parkeernota, de ontwikkelaars deze appartementen vervolgens aanbieden met een optioneel te kopen parkeerplaats (zie onder ander Vlietsend 47-49). Kopers kunnen dan de al zeer extreme vraagprijzen matigen door geen parkeerplaats te kopen maar te parkeren in de al overvolle openbare ruimte. Onbegrijpelijk dat dit wordt toegestaan door de gemeente Zaanstad. De parkeerdruk in deze buurten is reeds al te

hoog. Zo wordt dat ervaren door de vele omwonenden.

Laten we even inzoomen op wat er bij het project Durghorstplantsoen gebeurt: Met de komst van de Pelikaan, met zowel een buurthuis als een theater functie, alsmede de bouw van 44 appartementen, neemt de parkeerdruk alleen maar toe. Er worden amper extra parkeerplekken gerealiseerd en daarnaast wordt voorbij gegaan aan het feit dat het bestaande parkeerterrein ook wordt gebruikt voor bezoekers van het centrum van Krommenie. Het parkeerterrein krijgt dus meerdere functies, zonder uitbreiding. Ondanks onze vele argumenten, houdt het college voet bij stuk en hanteert een aantal vage berekeningen om een "parkeerbilans" aan te tonen. Het is uiteindelijk de gemeenteraad geweest dat via een motie alsnog het college moet dwingen om haar foute inzichten te herzien. Dit is een probleem wat de nieuwe parkeervisie moet voorkomen! In de huidige visie zijn deze instrumenten nog veel te vaag en maken minimaal gebruik van de gebruikers ervaring van bezoekers en omwonenden. De parkeerbehoefte en gedrag laat zich niet vatten in een model of berekening!

In de nieuwe parkeervisie wordt het gebruik van niet-openbare parkeerterreinen en plekken benoemd als mogelijkheid om de parkeerdruk te verlagen of om een parkeernorm te halen. Hoewel een uitgangspunt, moet het opnemen van private parkeergarages en terreinen binnen een te realiseren parkeernorm, wel realistisch zijn. Indien niet-openbare parkeergelegenheden worden meegenomen, moet aantoonbaar een overeenkomst worden opgenomen in de parkeernorm dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk openbaar zijn en altijd beschikbaar blijven voor het behalen van de parkeernorm.

Ook hier willen wij wederom naar het Durghorstplantsoen verwijzen om te laten zien dat deze voorwaarde essentieel is. Onder de Dekamarkt aan de Heiligeweg is door de eigenaar een particuliere, afgesloten parkeergarage gerealiseerd. Deze is bestemd voor de bewoners van het boven de winkels gelegen appartementencomplex als ook voor de bezoekers van de supermarkt. 'S Avonds gaat de parkeergarage dicht en is dus niet openbaar en beschikbaar. Om de parkeernorm te halen heeft het college gesteld dat deze parkeergarage mag worden meegeteld in het bepalen van het aantal openbare parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen appartementen, het buurthuis en het theater. Dit zou met de eigenaar van de parkeergarage zijn afgestemd. Dit is niet waar. Zowel de stichting, de bewoners als ook het college zelf heeft de schriftelijke reactie van de eigenaar van de parkeergarage in bezit waarin hij aangeeft de parkeergarage nu en in de toekomst niet openbaar te maken en exclusief beschikbaar is voor de zijn huurders en klanten. Heel opportunistisch wordt toch de telling gehandhaafd onder de noemer "dat regelen we nog wel". Dit is precies het gedrag van het college waardoor wekelijks de parkeerproblematiek in het Zaanse nieuws verschijnt. Dit lijkt ons het werkelijke probleem wat de nieuwe parkeervisie moet aanpakken. Wees voorspelbaar, transparant en realistisch! Zo is het eveneens nog totaal onduidelijk of er openbare parkeerplaatsen aan de randen beschikbaar komen op het Vlaar/Chromos terrein en het Vlietsend.

Parkeernorm voor nieuwbouw en sociale woningbouw

In de parkeervisie wordt aangegeven dat bij grootschalige nieuwbouw van meer dan 200 woningen een Mobiliteitsplan van Eisen (MPvE) moet worden opgesteld. Binnen dit plan moet ook de parkeerinrichting worden uitgewerkt. In 2021 heeft de Raad [dit amendement](#) aangenomen waarin wordt gesteld dat een MPvE al vanaf een bouwproject van 30 woningen verplicht is. Dit besluit is niet verwerkt in deze parkeervisie. Verzoek deze op te nemen.

Bij recente nieuwbouw en verbouwprojecten ten behoeve van sociale woningbouw heeft het college bepaald dat de minimale parkeernorm niet hoeft te worden gerealiseerd. Een voorbeeld is het ecohof in Wormerveer waarbij de norm van 0,9 wordt verlaagd naar 0,4. Dit met als doel om zo veel

mogelijk woningen te kunnen realiseren binnen de beschikbare openbare ruimte. Rationale achter deze verlaging is de veronderstelling van het college dat de beoogde groep bewoners (of toekomstige bewoners) geen auto bezitten of gaan bezitten. De stichting vraagt zich af op welke feiten deze veronderstelling is gebaseerd? Welk wetenschappelijk onderzoek ligt hier aan ten grondslag? Wij hopen niet dat de veronderstelling is gebaseerd op het idee dat de doelgroep voor sociale woningen geen auto kunnen veroorloven of nodig hebben. Dit zou volstrekt naïef zijn. Wij zien onder deze groep (maar ook in generieke zin) juist een groei van het autobezit per huishouden. We willen u een aantal factoren voor deze groei meegeven:

- Veel ZZP'ers in de bouw of andere sectoren hebben een bestelauto of bus nodig voor het uitvoeren van het beroep.
- Veel lager betaalde beroepen (minimum loon) in onregelmatige diensten werken
- In deze groepen wordt vaker ook in nachtdiensten gewerkt op niet met het OV bereikbare industrieterreinen waardoor OV geen optie is.
- Het OV alternatief is voor velen sowieso geen optie is vanwege de onbetrouwbaarheid van de dienstregeling. NS geeft aan dat in 2026 de maximale vervoerscapaciteit van het traject Alkmaar-Zaandam is bereikt.
- Kinderen langer thuis wonen en ook werken, waardoor er meerdere auto's per woning zijn.
- Het bezit van een auto nog steeds een relatief betaalbaar alternatief is voor het alsnog duurder wordende OV, zeker als je de factoren comfort, vrijheid en beschikbaarheid meeneemt.

Kortom, de veronderstelling voor bepaalde groepen de norm omlaag kan, zal leiden tot alleen maar meer problemen. Het is dus belangrijk dat er realistisch gekeken wordt naar dergelijke initiatieven. Neem concrete kaders op voor deze ontwikkelingen in de parkeervisie.

Zoals aangegeven zien we een aantal tegenstrijdigheden in de diverse beleidsstukken van het college, maar we onderkennen ook enige consistentie in het beleid. Op twee punten willen wij hierover graag onze zorgen uiten:

De parkeervisie geeft invulling aan de ambitie van het ZMP om het autogebruik te laten afnemen en fiets en OV te stimuleren, maar focus op de juiste oplossing.....

Op zich heeft de Stichting niets tegen deze ambitie, maar mist binnen dit beleidsuitgangspunt een prioriteitstelling om deze ambitie te realiseren. In plaats van de focus op een nieuwe parkeervisie, zou de focus vooral moeten liggen op het realiseren van nog betere en vooral veilige fietsverbindingen en nog belangrijker, een beter OV. Onze stelling is dat focus op deze twee onderwerpen het doorvoeren van het parkeerbeleid zal vereenvoudigen, misschien zelfs overbodig maken. Nu lijkt het omgekeerde het geval, mede ingegeven door het volgende punt.

Daarnaast de opmerking dat voor deze ambitie Krommenie een hele andere vervoersbehoefte, maar ook OV aanbod kent als Zaandam. Waak er voor om dit verschil tussen stad en dorp niet in 1 beleid te willen vatten.

De parkeervisie geeft nog meer ruimte om de woningbouw ambitie te realiseren, ten koste van alles.....

Het strategieplan Maak.Noord waar diverse plannen onder vallen, is opgebouwd uit 7 pijlers. Iedere pijler kent zijn eigen dynamiek, planning en uitdagingen. Wat opvalt is dat de pijler Woningbouw een absolute prioriteit krijgt. Doelstellingen uit andere pijlers, bijvoorbeeld leefbaarheid en mobiliteit, moeten hiervoor wijken. Ook deze nieuwe parkeervisie geeft hier weer invulling aan door binnenstedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken door het aantal benodigde parkeerplaatsen te minimaliseren. Deze eenzijdige focus op woningbouw moet stoppen. Als stichting pleiten wij al

langer voor het terugbrengen van de balans onder het credo: Eerst ontsluiten, dan pas bouwen! We zien met lede ogen aan dat nieuwbouwprojecten in Krommenie 1 voor 1 worden gerealiseerd waarbij de leefbaarheid; vergroening, ruimte voor recreatie en buitenleven, hittestress, veiligheid, geluidsoverlast en klimaatdoelen steeds meer onder druk komt te staan. Dit in tegenstelling tot ander beleid van de gemeente Zaanstad. Randvoorwaarden om de leefbaarheid of mobiliteit te vergroten worden vertraagd of niet gerealiseerd. Deze parkeervisie mag er niet toe leiden dat Krommenie nog dichter wordt volgebouwd met appartementencomplexen die onbereikbaar zijn of leiden tot een nog grotere parkeerdruk en een nog grotere negatieve impact op de leefkwaliteit. In plaats van een parkeerbalans moet de leefbalans het belangrijkste criterium zijn!

Met vriendelijke groet,

De stichting Agathebuurt Krommenie