

Gemeenteraad Weesp
D.t.v. de griffier
Postbus 5099
1380 GB WEESP

Uw brief van:	Uw kenmerk:	Bijlage(n): 1	Registratienummer: <automatisch>
Behandeld door: William Smits	Telefoonnummer: 06 53 42 34 76	Datum: 23 november 2021	

Onderwerp: Evaluatie en wijzigingsvoorstellen van het parkeerregime

Geachte raadsleden,

In de raadsvoordracht van 17 september 2020 is opgenomen dat de effecten van de invoering van betaald parkeren (dat eind maart 2021 is ingevoerd) worden gewogen en beoordeeld - conform het amendement bij de Nota Parkeermaatregelen Weesp (Amendement A2019/31). Tevens is opgenomen dat "omdat kort na invoering van het nieuwe parkeerbeleid een zekere gewenningsperiode geldt, ongeveer een half jaar na invoering van het nieuwe parkeerbeleid gestart worden met een evaluatie". Door de portefeuillehouder is verder toegezegd (883) dat alle ingekomen brieven aangaande het parkeerbeleid worden betrokken bij de evaluatie van het parkeerplan. Met deze raadsinformatiebrieven wordt u geïnformeerd over de belangrijkste bevindingen van de evaluatie alsmede de wijzigingsvoorstellen die wij voornemens zijn in het eerste kwartaal van 2022 ter besluitvorming aan uw raad voor te leggen. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de uitgegeven vergunningen per vergunninggebied, klachten en bezwaarschriften en de parkeerdruk voor en na invoering betaald parkeren.

Belangrijkste bevindingen van het gevoerde parkeerregime op buurtniveau

Op verschillende momenten is de parkeerdruk gemeten: de eerste meting was in maart 2021 (voordat betaald parkeren van kracht werd), de tweede en derde meting vonden plaats in juni en september 2021. Uit de metingen blijkt dat de parkeerdruk in heel de stad na invoering van betaald parkeren met 5 procentpunt is afgenomen. Dit geldt voor de buurten waar betaald parkeren is ingevoerd, maar ook voor de buurten waar het parkeerregime ongewijzigd is gebleven. Uitzondering hierop is Hogewey Noord. Daar is de parkeerdruk hoger geworden: van 69% in maart naar 76% in september. Uit de cijfers (zie bijlage, onder 4) blijkt dat de parkeerdruk op buurtniveau nergens problematisch hoog is, hoewel er op straatniveau wel verschuivingen zijn geweest. Dit heeft geleid tot een groot aantal klachten. Onderstaand wordt per buurt / locatie nader ingezoomd.

a. Dichters- en Schildersbuurt.

In het gebied waar betaald parkeren is ingevoerd is de parkeerdruk licht afgenomen, terwijl in de omgeving van het Jan Campertplein en Johannes Vermeerstraat de parkeerdruk is toegenomen. Voor deze buurt kan het meest worden gesproken over het zogenaamde

'waterbedeffect' (uitwijk-effect van parkeerders die de buurten met betaald parkeren ontwijken). Uit deze buurt zijn ook de meeste klachten gekomen; klachten met betrekking tot overlast van parkeerders en verplaatste drukte. Een van de binnengekomen brieven had betrekking op de parkeeroverlast op en rondom het Jan Campertplein en is ondertekend door 45 omwonenden.

b. Meidoornlaan.

De parkeerdruk op het parkeerterrein van de Meidoornlaan is een van de grootste uitschieters als het gaat om parkeerdruk. Op dit parkeerterrein (tussen de twee appartementsgebouwen) zijn op donderdagavond vrijwel alle 119 parkeerplaatsen bezet. Voor bewoners van deze appartementen is de uitwijkmogelijkheid beperkt (op relatief grote afstand). Ook speelt mee dat het appartementencomplex Meidoorneiland een eigen halfverdiepte parkeergarage heeft die niet optimaal wordt benut. Ten gevolge hiervan komt het parkeerterrein aan de Meidoornlaan extra onder druk te staan. Op de parkeersituatie van de Meidoornlaan is een aantal klachten binnengekomen. De klacht is vrijwel unaniem: "parkeerterrein bij de flat staat vol met auto's uit andere buurten".

c. Zuid I (Staatsliedenbuurt).

De parkeerdruk in Zuid I is op een doordeweekse avond tussen maart en september 2021 afgenomen van 70% naar 66%, maar op een doordeweekse middag is de parkeerdruk met 5 procentpunt toegenomen (van 76% naar 81%). Dit is inclusief de parkeerplaatsen aan de Hugo de Grootlaan (daar waar als enige in Zuid I betaald parkeren is ingevoerd). Hoewel uit deze buurt relatief veel klachten zijn binnengekomen lijkt uit de parkeerdrukgegevens niet een aanzienlijke verslechtering van de parkeersituatie te zijn opgetreden, tenminste niet in de avonduren, maar wel licht in de middag. Toch heeft een aantal bewoners de gemeente gemaild dat de "straat vol staat met auto's uit andere buurten". Ook is in deze buurt een petitie door 113 bewoners ondertekend. Deze petitie is ook in de raadscommissie SOB van 18 mei 2021 door een inspreker aan de raad aangeboden. In de petitie is de gemeente verzocht het betaald parkeren op het parkeerterrein aan de Hugo de Grootlaan op te heffen en het terrein weer gedeeltelijk te voorzien van een blauwe (parkeerschijf)zone.

d. Centrum.

In het centrum heeft invoering van betaald parkeren gezorgd dat met name op een doordeweekse middag de parkeerdruk is afgenomen (van 76% naar 65%). Ook op een doordeweekse avond en op zaterdagmiddag is de parkeerdruk afgenomen, daarentegen is op zondag (als er geen betaald parkeren van kracht is) de parkeerdruk iets toegenomen. Over het algemeen kan worden geconcludeerd dat de invoering van betaald parkeren een gunstig effect heeft gehad op de parkeersituatie in het centrum. Dit geldt overigens ook voor Herensingelkwartier en de Schildersbuurt (het deel waar betaald parkeren is ingevoerd). Vanuit het centrum is een aantal mails binnengekomen, waaronder een verzoek om ook in het aangrenzende vergunninggebied te mogen parkeren. Tevens is een petitie ontvangen van ondernemers uit de Slijkstraat, waarin de gemeente is opgeroepen dat de 12 parkeerplaatsen op de Achteromstraat tijdens winkelopeningstijden een maximale parkeerduur van 2 uur moeten krijgen en dat deze parkeerplaatsen niet beschikbaar zouden moeten zijn voor vergunninghouders.

e. P+R

De P+R voorziening aan de Leeuwendeldseweg met een capaciteit van ca 240 parkeerplaatsen wordt matig gebruikt. De bezettingsgraad is over de gehele linie laag: de bezetting is nooit hoger dan 40%. Dit betekent dat structureel circa 150 parkeerplaatsen onbenut blijven.

Vermoedelijk is dit grotendeels te wijten aan de coronapandemie. Hierdoor werd minder (met de trein) gereisd. In de periode voordat corona toesloeg kende de P+R over het algemeen een hoge bezettingsgraad. In welke mate de huidige tarifiering een rol speelt in de relatief lage bezettingsgraad van de P+R kan op dit moment nog niet worden vastgesteld. Het is niet ondenkbaar dat, naast de gevolgen van de coronapandemie, ook het instellen van het speciale P+R tarief heeft geleid tot minder parkeerders.

Financiële effecten

In de begroting van 2021 is opgenomen dat de parkeerinkomsten vanaf 2021 structureel met €766.500 stijgen. In de praktijk wordt dit ruimschoots gehaald. De totale parkeerinkomsten zijn naar verwachting twee keer zo veel dan is geraamd. Uitgesplitst naar de verschillende doelgroepen geldt dat de inkomsten van bezoekers (kortparkeren) in 2021 naar verwachting €624k zijn, de inkomsten uit parkeervergunningen zijn €166k en de inkomsten uit naheffingen zijn dit jaar naar verwachting €873k. In totaal: €1,66mln. Vooral de naheffingen vallen relatief hoog uit.

Wijzigingsvoorstellen: uitbreiding betaald parkeren en vergunninggebieden

Op basis van de parkeerdrukmetingen en de klachten en signalen van bewoners is onderstaand een zestal wijzigingsvoorstellen opgenomen:



Kaartje 1: de huidige vergunninggebieden en de wijzigingsvoorstellen

A. Invoeren betaald parkeren in de Schilders-, Dichtersbuurt en Meidoornlaan

Op basis van de klachten en de geconstateerde hogere parkeerdruk die is ontstaan nadat betaald parkeren is ingevoerd in het centrum / Herensingelkwartier en een gedeelte van de Dichtersbuurt achten wij het nodig om maatregelen te treffen om de overlast die is ontstaan in de Dichters- en Schildersbuurt te verminderen. Het voorstel is om het gebied waar betaald parkeren van kracht is uit te breiden en daarbij dezelfde voorwaarden en tarieven te hanteren als in de vergunninggebieden Weesp 1, 2 en 3.

Daarnaast, gegeven de hoge parkeerdruk van bijna 100% op het parkeerterrein van Meidoornlaan en de klachten die de gemeente hierover heeft ontvangen, is ook uitbreiding van betaald parkeren hier een logische (en naar verwachting effectieve) maatregel.

B. Samenvoeging vergunninggebieden Weesp 2 en Weesp 3

Zowel het vergunninggebied van Weesp 2 als Weesp 3 zijn gering in omvang. Beide hebben een parkeercapaciteit van circa 550 parkeerplaatsen. Met dergelijke kleine vergunninggebieden is er voor bewoners betrekkelijk weinig uitwijkmogelijkheid. Met name voor bewoners die aan de grens van het vergunninggebied wonen kan dit lastig zijn. Om deze reden wordt voorgesteld om de beide vergunninggebieden samen te voegen tot één vergunninggebied. Uitgegeven vergunningen in Weesp 2 zijn daarmee ook geldig in het gebied van Weesp 3 en vice versa. Hoewel Weesp 4 een nog kleiner vergunninggebied is, wordt deze ongemoeid gelaten omdat dit vergunninggebied, vanwege het spoor, vrijwel losstaat van de andere vergunninggebieden. Ook Weesp-1 wordt als apart vergunninggebied behouden, omdat anders het risico ontstaat van binnenstedelijk autoverkeer (bijvoorbeeld bewoners die vanuit Weesp 2 of Weesp 3, met de auto naar het centrum gaan voor een boodschap).

C. Vergunningen van Weesp 1 ook geldig in vergunninggebied Weesp 2 en Weesp 3

De parkeerdruk in het vergunninggebied Weesp 1 is van alle vier de vergunninggebieden het hoogst. Er zijn relatief veel vergunningen verleend ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Hierdoor is het voor vergunninghouders niet altijd even makkelijk om een parkeerplaats te vinden, te meer daar een winkelstraatregime geldt in een groot aantal parkeerplaatsen. Om bewoners meer uitwijkmogelijkheid te bieden wordt voorgesteld om de vergunningen van Weesp-1 ook geldig te maken in vergunninggebied Weesp 2 en Weesp 3. Naar verwachting zal hiervan niet in grote mate gebruik worden gemaakt, maar sporadisch (als bijvoorbeeld een evenement in het centrum wordt georganiseerd of als er wegwerkzaamheden zijn) kan een mogelijkheid om uit te wijken nuttig zijn en een goede oplossing om de parkeerdruk in Weesp-1 te verlagen. In het kader van rechtsgelijkheid wordt in 2022 nagegaan in hoeverre het vergunningtarief van de centrumbewoners al dan niet moet worden aangepast. Dit op basis van de redenering dat vergunninghouders van het centrum op grond van deze verruiming – tegen hetzelfde tarief van €25 per half jaar - in een groter gebied terecht kunnen dan de bewoners van Weesp-2 en -3.

D. Bewoners van Zuid I in aanmerking laten komen voor het aanvragen van een parkeervergunning voor Hugo de Grootlaan.

Een oplossing voor bewoners van Zuid I is om het gebied onderdeel te laten zijn van het vergunninggebied Weesp-1. Daarmee kunnen bewoners in aanmerking komen voor een parkeervergunning (waardoor deze bewoners ook op het parkeerterrein aan de Hugo de Grootstraat kunnen parkeren) zonder dat het betaald parkeren aan de zuidzijde wordt uitgebreid. Dit komt deels overeen met de petitie van de bewoners om dit parkeerterrein ook weer voor hen toegankelijk te maken.

E. Parkeerduurbepanking van twee uur en een winkelstraatregime in de Achteromstraat.

Gelet op de beperkte capaciteit voor de ondernemers van de Slijkstraat, is het voorstel om ook voor de 12 parkeerplaatsen in de Achteromstraat het parkeerregime in te voeren dat van kracht is in grote delen van Nieuwstad. Oftewel een parkeerduurbepanking van maximaal twee uur en een winkelstraatregime (waarmee parkeervergunningen niet geldig zijn gedurende bepaalde tijden). Dit biedt de ondernemers een oplossing voor hun bevoorrading. Voor vergunninghouders zijn de gevolgen hiervan gering, te meer daar voor hen het vergunninggebied waar de vergunning geldig wordt vergroot (zie wijzigingsvoorstel C).

F. Aanscherping artikel 9 lid 1 van de Parkeerverordening inzake stallingsplaatsen

In de Parkeerverordening Weesp staat in artikel 9 ('De bewonersvergunning') in het eerste lid dat *het college (...) een bewonersvergunning (kan) verlenen aan de houder van een motorvoertuig die bewoner is van een adres, gelegen in een vergunninggebied en een bewoner van dat adres niet beschikt over een stallingsplaats.*

Per abuis is in dit lid de 'kan-bepaling' weggefallen. Het voorbehoud voor de verlening van een parkeervergunning geldt niet alleen voor bewoners die over een stallingsplaats beschikken, maar ook voor bewoners die *kunnen* beschikken over een stallingsplaats. Zodoende wordt gewaarborgd dat aanwezige stallingsplaatsen optimaal benut worden en dat niet – ondanks de aanwezigheid van stallingsplaatsen op eigen terrein – toch auto's met een parkeervergunning op straat worden geparkeerd. Wij stellen voor om artikel 9 lid 1 met een wijzigingsverordening als volgt te formuleren: *Het college kan een bewonersvergunning verlenen aan de houder van een motorvoertuig die bewoner is van een adres, gelegen in een vergunninggebied en een bewoner van dat adres niet beschikt of niet kan beschikken over een stallingsplaats en/of een belanghebbendenparkeerplaats binnen de gemeente Weesp.*

Bij de beoordeling van de vraag of een bewoner over een stallingsplaats en/of een belanghebbendenparkeerplaats beschikt of kan beschikken, wordt op grond van de jurisprudentie uitgegaan van een ruime interpretatie. Onder 'kan beschikken' wordt verstaan dat de aanvrager een stallingsplaats kan kopen of huren in de garage die hoort bij het blok(deel) waar hij gevestigd is. Het gaat daarbij niet om de vraag of men financieel in staat is een stallingsplaats te kopen of huren, maar om de vraag of er een stallingsplaats te koop of te huur is. Indien, voordat een beleidsvoornemen tot invoering van betaald parkeren is vrijgegeven, stallingplaatsen aard- en nagelvast zijn verbouwd en redelijkerwijs niet meer als stallingplaats bruikbaar zijn, worden deze stallingsplaatsen niet afgetrokken van het recht op parkeervergunningen.

Besluitvorming wijzigingsvoorstellen

Voor de uitwerking van de genoemde voorstellen onder A, B, D, F dient de verordening Parkeerbelasting (op onderdelen) te worden gewijzigd en/of de Parkeerverordening. Een raadsvoorstel voor deze wijziging wordt in het eerste kwartaal van 2022 aan uw raad ter besluitvorming voorgelegd. De voorstellen van C en E zijn wijzigingen van de nadere parkeerregelgeving (collegebevoegdheid). Alle voorstellen worden vrijgegeven voor inspraak.

Mocht u over deze brief technische vragen hebben, neemt u dan gerust contact met ons op. De behandelend ambtenaar is bereikbaar per e-mail: w.smits@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van de gemeente Weesp,

D.S. Struijk,
gemeentesecretaris

B.J. van Bochove,
burgemeester, wnd.