Gemeente Amsterdam

Verslag bijeenkomst Proef autovrije Nieuwstraat Weesp

Datum: donderdag 10 april 2025
Locatie: Grote en/of Laurenskerk, Kerkstraat 8, Weesp

Notulist: Mw. Loes Wouterson van Het Notuleercentrum

Inleiding

Aanwezigen

Mw. Natasja van den Berg	(Gespreksleider)
Mw. Katinka Hilders-van de Wetering	(Voorzitter dagelijks bestuur stadsgebied Weesp)
Dhr. Jan van der Does	(Lid dagelijks bestuur Weesp)
Mw. Astrid Jelierse	(Programmamanager Nieuwstraat Weesp)
Dhr. Ricci Moaddine	(Gebiedsadviseur stadsgebied Weesp)
Dhr. Peter Ulle	(Ontwerper Nieuwstraat Weesp)
Mw. Chermaine Vermeulen	(Omgevingsmanager Nieuwstraat Weesp)

Genodigden
Bewoners en ondernemers in de omgeving van de Nieuwstraat in Weesp.

Opening

De gespreksleider opent de bewonersavond om 18.41 uur, verwelkomt iedereen hartelijk en benadrukt de betrokkenheid van het aanwezige publiek. Vervolgens wordt het programma toegelicht, waarbij aangegeven wordt dat er ruimte aanwezig is voor vragen en interactie. De gedetailleerde vragen kunnen gesteld worden aan een van de thematafels. De thematafels bestaan uit de volgende onderwerpen:

- Proces en Monitoring
- Verkeer en Parkeren
- Tijdelijke inrichting

Toelichting dagelijks bestuur Weesp
Mevrouw Hilders-van de Wetering en de heer Van der Does geven toelichting op het voorgenomen besluit over de tijdelijke proef voor het autovrij inrichten van het deel van de Nieuwstraat tussen het Waagplein en de Hanensteeg.

Het dagelijks bestuur heeft aangegeven dat er op dit moment een voorgenomen besluit is voor een proefafsluiting van de Nieuwstraat (tussen het Waagplein en de Hanensteeg). Dit betekent dat het bestuurlijk besluit nog niet definitief is genomen. In mei zal een voorstel worden voorgelegd aan de bestuurscommissie om een besluit te nemen of de tijdelijke proef al dan niet zal worden gestart.

Het doel van het dagelijks bestuur is om het gedeelte van de Nieuwstraat vanaf de kerk tot het zogeheten 'Blokkerplein' mooier te maken. Door het autoverkeer weg te nemen, kan meer ruimte worden gegeven aan groen, verblijf en recreatie. In 2013 stond al in de Structuurvisie van Weesp dat dit deel van de binnenstad voetgangersgebied zou worden. Financiële keuzes hebben er echter toe geleid dat dit tot nu toe niet is gerealiseerd. In de daaropvolgende Omgevingsvisie Weesp (2014) werd de hele Nieuwstraat als voetgangersgebied aangewezen, maar voor de tijdelijke proef is daarvoor niet gekozen.

Onder 'recreëren' verstaat het dagelijks bestuur onder meer: zitten, wandelen, meer ruimte voor horeca en het organiseren van evenementen, zoals bijvoorbeeld een kerstmarkt. Normaal

gesproken moet bij evenementen een vergoeding worden betaald het gebruik van parkeerplaatsen. Als deze niet langer aanwezig zijn, een evenementenvergunning voldoende.

Begin dit jaar, zijn op 20 en 27 januari 2025 zijn twee participatiebijeenkomsten georganiseerd, waarin inwoners, bezoekers en ondernemers uit Weesp en Driemond hun ideeën en zorgen konden delen over de toekomst van de hele binnenstad Weesp. Vandaag, 10 april, is er een specifieke participatiebijeenkomst georganiseerd om iedereen te informeren over het voorgenomen plan om de Nieuwstraat (tussen het Waagplein en de Hanensteeg) tijdelijk autovrij te maken voor een periode van één jaar. Het doel van de avond is om met elkaar in gesprek te gaan, naar elkaar te luisteren en belangrijke aandachtspunten te verzamelen voor de voorgenomen proefafsluiting. Op basis van de input die tijdens deze bijeenkomst wordt opgehaald, kan de bestuurscommissie een weloverwogen besluit nemen.

Plenair gestelde vragen en antwoorden

Door het aanwezige publiek zijn verschillende vragen aan het dagelijks bestuur gesteld over het voorgenomen besluit over de tijdelijke proef voor het autovrij inrichten van het deel van de Nieuwstraat tussen het Waagplein en de Hanensteeg. Deze vragen zijn per thema geclusterd. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van de belangrijkste onderwerpen die aan bod zijn gekomen. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de gepubliceerde Q&A op de projectwebsite.

1. Afsluitingen en bereikbaarheid rondom de Nieuwstraat

Er werden verschillende vragen gesteld door het aanwezige publiek over de bereikbaarheid van andere straten rondom de Nieuwstraat, zoals de Middenstraat en Hanensteeg. Normaal gesproken kunnen bewoners en bezoekers de Middenstraat inrijden en via de Hanensteeg en de Nieuwstraat weer uitrijden, maar tijdens de uitvoering van de tijdelijke proef zal dit niet meer mogelijk zijn. Voor bewoners die een garage in de Middenstraat of Hanensteeg hebben, zal worden onderzocht of er uitzonderingen gemaakt kunnen worden of dat er een ontheffingsregeling nodig is.

Alle voorgestelde verkeersmaatregelen worden vooraf getest en goedgekeurd door de hulpdiensten, en dit zal ook voor deze proef het geval zijn. Het dagelijks bestuur benadrukte dat nood- en hulpdiensten te allen tijde toegang tot het gebied zullen behouden.

2. Bereikbaarheid voor minder mobiele mensen

Ook zijn zorgen geuit over de bereikbaarheid voor mensen met een beperkte mobiliteit, waaronder bezoekers van de synagoge die ruimtes huren voor diverse gelegenheden. Voor mindervaliden of mensen met een beperking zijn in de omgeving van het centrum 7 algemene parkeerplaatsen aanwezig. Als blijkt dat er behoefte is aan extra parkeerplaatsen, kan dit worden besproken.

3. Proefafsluiting en monitoring Nieuwstraat

Er werd gevraagd wat de 'proef' precies inhoudt. Het dagelijks bestuur heft toegelicht dat het gaat om een tijdelijke maatregel die gedurende een jaar zal worden gemonitord om te testen hoe een deel van de Nieuwstraat (tussen het Waagplein en de Hanensteeg) zonder auto's

functioneert. Daarbij is door het dagelijks bestuur benadrukt dat de proef in overleg met de bestuurscommissie kan worden stopgezet als zich onoverbrugbare voordoen.

De proef maakt deel uit van het Amsterdams programma 'Ruimte Maken in Woonbuurten, waarbij tijdelijke invullingen zoals flexibele groenvoorzieningen en straatmeubilair kunnen worden getest. Het doel hiervan is om samen voor een periode te ervaren hoe het gebied functioneert bij een andere inrichting, en te zien wat goed werkt en verbeterd kan worden.

Vanuit het publiek is gevraagd wat de toetsingscriteria zijn om te bepalen of de proef geslaagd is, en hoe de toetsing plaatsvindt. De proef zal bijvoorbeeld gemonitord worden op: parkeerdruk, en overlast. Aan de tafels kunnen mensen hun ideeën en gedachtes voor de toetsingscriteria delen. Ook kan input worden gemaild naar nieuwstraat@amsterdam.nl.

4. Laden en lossen

Laden en lossen blijft mogelijk op aangewezen locaties in de directe omgeving. We onderzoeken de meest geschikte plekken en zullen hierover op tijd communiceren. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid om vaste tijden in te stellen (van bijvoorbeeld tot 10.00 uur na 16.00 uur van maandag tot en met zaterdag). Op deze manier blijft laden en lossen op afgesproken momenten mogelijk.

5. Geluidsoverlast en handhaving

Tijdens de participatiebijeenkomst zijn ook zorgen geuit over mogelijke toename van geluidsoverlast van bijvoorbeeld hangjongeren op bankjes of bezoekers die na sluitingstijd van horeca blijven rondhangen. Een aanwezige gaf aan op zich niet tegen het autoluw of autovrij maken van de Nieuwstraat te zijn, maar wel bezorgd te zijn over mogelijke overlast die dat met zich mee kan brengen.

Dit leidde tot een levendige discussie over de huidige situatie: is er nu al sprake van overlast, en in hoeverre zou dat kunnen toenemen met de komst van openbare zitplekken? Daarbij werd ook de vraag gesteld of de handhaving op overlast toereikend is. Enkele aanwezigen merkten op dat er in Weesp na 22.00 uur geen actieve handhaving meer is. Deze signalen leidden tot de conclusie bij sommige bewoners en ondernemers dat hun beleving van de situatie verschilt van die van het dagelijks bestuur. Het belang van goede communicatie en afstemming over wat wel en niet als overlast wordt ervaren, werd daarbij onderstreept.

6. Parkeerdruk en klandizie

De huidige parkeerdruk roept bij de publiek discussie op. Volgens het dagelijks bestuur geven metingen aan dat de parkeerdruk binnen de normen blijft. Veel aanwezigen ervaren dit echter anders: zij geven aan dat het nu al lastig is om een parkeerplek te vinden, zowel s 'avonds als overdag. Daarbij wordt opgemerkt dat het vergunningengebied onlangs niet voor niets is uitgebreid. Sommige bewoners stellen dat bestuurders onvoldoende beeld hebben van de situatie, omdat zij zelf elders wonen.

Daarnaast wordt gewezen op het belang van bezoekers van buiten Weesp: 22% van de bestedingen in de horeca en detailhandel in Weesp komt van deze groep, van wie 74% met de auto reist. Volgens aanwezigen moet dit economische aspect nadrukkelijk mee worden genomen in het parkeerbeleid.

Ook wordt de vrees uitgesproken voor toename van verkeersdrukte rondom de kerk als gevolg van gewijzigde verkeersstromen. Het dagelijks bestuur benadrukt dat juist dit soort ervaringen onderdeel zijn van wat men tijdens de proef wil monitoren.

7. Fietsverkeer en fiets parkeerplekken

De straat blijft toegankelijk voor fietsverkeer. Er wordt opgemerkt dat als veel meer mensen met de fiets, scooter of bakfiets gebruiken, er voldoende fiets parkeerplekken moet zijn om deze te stallen (bij voorkeur aan de randen van het centrum). Zo wordt voorkomen dat fietsen hinderlijk worden geparkeerd, wat ten koste kan gaan van de verblijfskwaliteit. Goede handhaving wordt daarbij als noodzakelijk gezien.

Naast de kritische opmerkingen werd ook waardering uitgesproken voor het voorgenomen plan. Een aanwezige, zelf fietser en ouder van jonge kinderen, sprak zijn steun uit voor het creëren van meer leefruimte. Daarbij werd het belang onderstreept van een brede benadering van verkeer tijdens de proef: het gaat niet alleen om parkeren, maar ook om doorstroming en mogelijke waterbedeffecten in omliggende straten.

8. Kritiek op het participatieproces

Onder bewoners en ondernemers in het proefgebied leeft frustratie over de manier waarop zij bij de plannen zijn betrokken. Sommigen voelen zich onvoldoende gehoord en vinden dat er stappen in het participatieproces zijn overgeslagen.

Het dagelijks bestuur herkent dit beeld niet. Zij geven aan dat het plan al sinds 2013 onderwerp van gesprek is, toen het werd opgenomen in de Structuurvisie. Met het oog op de groei van Weesp en de toekomst van het centrum, zijn in januari 2025 twee bewonersavonden georganiseerd (op 20 en 27 januari 2025), en is er een enquête uitgezet om meningen op te halen over de inrichting van het centrum en de bijbehorende verkeersmaatregelen. Op basis hiervan stelt het bestuur dat er voldoende draagvlak is voor een tijdelijke proef.

Tegelijkertijd werd vanuit de zaal getwijfeld of de enquête daadwerkelijk alle inwoners van Weesp en Driemond heeft bereikt. Sommige aanwezigen gaven aan de vragenlijst niet te hebben ontvangen. Er werden kritische vragen gesteld over de representativiteit en betrouwbaarheid van de resultaten. Ook klinkt er frustratie bij ondernemers en bewoners. Zij voelen zich onvoldoende gehoord, ondanks hun inzet voor Weesp. Een bewoners wijst op het directe gevolg van de proef: het tijdelijk verdwijnen van zijn parkeerplek, die voor hem juist bepalend was voor de keuze voor zijn woning. De gespreksleider gaf aan dat mevrouw Jelierse later op de avond een toelichting zou geven op de uitkomsten van de enquête.

Uitkomsten vragenlijst Toekomstplan centrum Weesp

Tussen eind augustus en eind september 2024 is een vragenlijst onder bewoners en ondernemers van Weesp en Driemond afgenomen. Deze is door de afdeling Onderzoek en Statistiek van Amsterdam afgenomen onder de 11.000 huishoudens van Driemond en Weesp. Er hebben in totaal 1.922 mensen (16%) gereageerd. Op 20 en 27 januari 2025 zijn twee vervolgbijeenkomsten geweest over de toekomst van het centrum Weesp. In februari zijn gesprekken gevoerd met een vertegenwoordiging van de ondernemersvereniging BIZ Weesp (met vijftien ondernemers). In de periode van februari en tot april 2025 is met jongeren gesproken. Mevrouw Jelierse (Programmamanager bij de Gemeente Amsterdam) neemt het publiek mee door de resultaten, en licht deze verder toe.

Naar aanleiding van het gevoel onder aanwezigen dat er stappen in het proces zijn overgeslagen, benadrukt de programmamanager dat juist na het bekendmaken van het voornemen ruimte is geboden voor input – ook deze avond is daarvoor bedoeld. Direct omwonenden en ondernemers binnen het proefgebied zijn eerste belanghebbenden, maar het centrumgebied raakt heel Weesp.

Toch blijven er kritische geluiden over de bekendheid, toegankelijkheid en opzet van de enquête. Niet iedereen zou deze ontvangen of tijdig ingevuld hebben, wat vragen oproept over de representativiteit. Ook leeft de vraag hoe belangen worden afgewogen, zeker tussen direct betrokkenen en mensen die verder weg wonen.

Mensen die direct op het proefgebied in de Nieuwstraat wonen of werken, ervaren dagelijks de geven van de verandering, terwijl dat voor anderen minder speelt. Daarnaast wordt erop gewezen niet iedereen de enquête heeft ontvangen of deze binnen het gestelde tijdvak (in de zomer) heeft ingevuld. Ook dit roept twijfels op over de representativiteit van de enquête.

De eerdergenoemde zorgen over verkeer, parkeerdruk, bereikbaarheid, laden en lossen, klandizie en overlast worden opnieuw benoemd. Door die zorgen komt het gesprek over de tijdelijke inrichting nog lastig op gang. Sommigen ervaren het als een omkering van rollen: alsof zij nu zelf met oplossingen moeten komen. Mevrouw Jelierse benadrukt dat participatie juist bedoeld is om samen tot betere keuzes te komen. Er is nog geen besluit genomen – het is een voornemen. Inwoners worden opgeroepen hun input te blijven delen, via mail, telefoon of de ondernemersvereniging BIZ Weesp. Ook benadrukt mevrouw Jelierse dat signalen uit eerdere participatiebijeenkomsten worden meegenomen. Jongeren en ouders met jonge kinderen hebben bijvoorbeeld belangen die leiden tot andere wensen voor de inrichting van de ruimte dan die voor voorzieningen voor autoverkeer.

Inspiratievoorbeelden

De heer Ulle geeft een aantal voorbeelden van mogelijke inrichting van de straat en inspiratievoorbeelden uit andere plaatsen.

Er worden afbeeldingen getoond van hoe de omgeving tijdelijk anders kan worden ingericht. Er zijn nu bomen die weinig schaduw geven, daar zouden bomen met een vollere kroon voor in de

plaats kunnen komen. Het is mogelijk te starten met een 'bewegend bos' en verplaatsbaar straatmeubilair. Als de pilot goed uitpakt, kan gekozen worden voor duurzamer groen in de volle grond, met zitplekken, eventueel in combinatie met de terrassen. Met de markt moet overlegd worden waar ruimte is voor bijvoorbeeld jeu de boules of een schaakspel. Zo zijn er allerlei mogelijkheden voor de tijdelijke inrichting als tot de proefafsluiting wordt besloten.
Aan een van de thematafels kan hierover verder worden gesproken.

Proces, vervolgstappen en planning

Programmamanager mevrouw Jelierse geeft een toelichting op het proces, de planning en vervolgstappen. Aansluitend vindt een open dialoog plaats met het publiek.

Het dagelijks bestuur heeft eerder deze avond een voornemen gelicht om een proef te starten met de tijdelijke afsluiting van een deel van de Nieuwstraat (tussen het Waagplein en de Hanensteeg). Het doel hiervan is om meer ruimte te creëren voor groen, spelen en ontmoeten. In gesprek met bewoners, winkeliers en ondernemersvereniging BIZ Weesp wordt niet alleen besproken waar men tegenaan loopt, maar ook gekeken naar mogelijke oplossingen. Alle opgehaalde signalen, belangen, zorgen, kansen en risico's – worden vervolgens voorgelegd aan de bestuurscommissie, die uiteindelijk het besluit neemt.

Mevrouw Jelierse geeft aan dat het streven is om in mei tot een besluit te komen. Deze aankondiging leidt tot onrust in de zaal; sommige aanwezigen uiten het gevoel dat het besluit in de praktijk al vastligt. De programmamanager benadrukt echter dat de avond bedoeld is om input op te halen, en dat er duidelijke overeenkomsten zijn met eerder gevoerde gesprekken. De gespreksleider bevestigt dat het streven is om in mei een besluit te nemen over de pilot, inclusief de tijdelijke afsluiting en de wijze van monitoring.

Op de vraag wanneer de afsluiting daadwerkelijk zou plaatsvinden bij een positief besluit, legt de programmamanager uit dat eerst een verkeersbesluit nodig is. Hierop is bezwaar mogelijk. Bij een voorspoedig verloop zou de proef in juli of augustus van start kunnen gaan. Uit het publiek klinkt teleurstelling over de tot nu toe ervaren participatie. Zo werd er in 2023 gesproken over de Middenstraat, maar bleef het daarna lang stil. Contact met de gebiedsmakelaar is volgens sommigen later ook weer weggevallen. Nu wordt men verrast door het feit dat de proef in de Nieuwstraat ook gevolgen heeft voor de Middenstraat. Dit roept vragen op over het proces en leidt tot wantrouwen.

De programmamanager erkent dat negatieve ervaringen uit het verleden invloed hebben op het vertrouwen van bewoners in het stadsbestuur. Ze nodigt aanwezigen nadrukkelijk uit om contact op te nemen via nieuwstraat@amsterdam.nl, en verzekert dat alle reacties serieus worden genomen. Tijdens de bijeenkomst wordt ook gevraagd naar de kosten van de proef en wat er gebeurt als de proef niet slaagt. Mevrouw Jelierse legt uit dat er wordt gewerkt met een zogeheten toolkit: hiermee kunnen tijdelijke elementen zoals groen en meubilair flexibel worden geplaatst en weer verwijderd.

Naast kritische geluiden klinkt ook waardering. Een bewoner benadrukt de voordelen van minder hittestress door meer bomen, minder uitlaatgassen door zoekverkeer, en meer ruimte voor spelende kinderen en terrasbezoek. Zijn opmerkingen worden non-verbaal gesteund door een deel van de zaal. De gespreksleider sluit af met de constatering dat het in een stad vraagt om naar elkaar te luisteren en verschillende perspectieven op 'het goede leven' te erkennen. Die

verschillen mogen er zijn, en het gesprek daarover – hoe scherp soms ook – hoort bij een gezonde democratische samenleving. Het plenaire deel wordt hiermee afgesloten. Wie wil, kan naar huis. Wie verder wil praten, is welkom aan de thematafels.

Uitkomsten thematafels

Thematafel proces en monitoring
Zaken die aan de orde zijn gekomen:

- Er moet helderheid komen over de criteria. Wie bepaalt wat de criteria zijn voor een geslaagde proef? Wie gaat het monitoren? Is dat onafhankelijk? Wie trekt uiteindelijk de conclusies? Wie toetst het proces op een zorgvuldige manier?
- Als er een voorgenomen proef is, zouden er al ergens criteria moeten bestaan. Waar zijn die terug te vinden?
- Op hoog bestuurlijk niveau is er budget vrijgemaakt om een aantal locaties in Amsterdam te upgraden. Stadsdelen konden plekken naar voren schuiven. Naast Weesp zijn er locaties in Amsterdam-West en Amsterdam-Noord aangewezen om op een vlotte manier met weinig middelen en kosten verbetering in de situatie te brengen. Dat is pas in januari gebeurd. De bedoeling is om in een kort traject met zo min mogelijk hindernissen iets te doen om een situatie te verbeteren. In dat traject is het idee voor de proef naar voren gebracht. Vervolgens moet er draagvlak gecreëerd worden om het besluit erover te kunnen nemen. Deze toelichting kwam van een programmamanager uit een ander gebied in Amsterdam.

De mensen aan tafel hadden deze toelichting graag eerder gehad, omdat er nu door de brief die men in de bus kreeg meteen ophef is ontstaan. Er zijn plakkaten aangehangen, er was emotie, argwaan en wantrouwen.

- Verdere toelichting op het proces: de brief was het voornemen 'dit wil het bestuur graag gaan doen'. Het is nog geen besluit. Er vinden gesprekken plaats over het voornemen, over hoe het plan kan worden aangepast en verbeterd, zodat een goed besluit kan worden genomen. Dan vindt de proef plaats. Als de proef niet slaagt, is het klaar. Is het wel een succes, dan kunnen er definitieve besluiten worden genomen.
- Er wordt ingebracht dat het plan niet voor niets al vijftien jaar niet doorgaat: er is te weinig draagvlak onder de mensen die in het gebied leven en werken.

Een van de bestuurders zegt dat er eerder financieel onvoldoende ruimte was en ook dat er te weinig bestuurskracht was en onvoldoende mensen waren om het uit te voeren.

- De vraagstelling en de tone of voice van de vragen in de enquête worden ter discussie gesteld.
- Men had een enquête op naam willen hebben, dus gericht aan de persoon. Dat geldt ook voor een eventuele volgende enquête. Bij ondernemers kan men binnenlopen of de KVK benutten.
- Wensen: enquête vooraf (nulmeting) en achteraf. Geen suggestieve vragen. Niet alleen ja-neevragen. Het gesprek aangaan met andere ondernemers, bijvoorbeeld bij winkeliersverenigingen, omdat er ook voorbeelden zijn waar het helemaal mis is gegaan met ondernemers na zo'n afsluiting.
- Er zijn zorgen bij ondernemers over leveranciers en of ze kunnen blijven leveren. Niet alle leveranciers kunnen zich aan een tijdvak houden.

- Waar kunnen de metingen over parkeerdruk worden teruggevonden?
- Er mag input worden gegeven, bijvoorbeeld via de mail. Wat gebeurt er vervolgens met de informatie die is opgehaald, ook met de informatie van vanavond? Gedacht kan worden aan:
    - Een projectpagina online
    - Kwartaalbijeenkomsten
    - Koffiemomenten
    - Ideeënbox
    - Hier aan tafel naam en contactgegevens noteren om goed geïnformeerd te blijven
- Hoe worden bewoners en ondernemers op de hoogte gehouden van de situatie en het proces?
- Wat zijn de evaluatiecriteria en waar zijn die in te zien?
- Hoe kunnen mensen als de proef plaatsvindt, hun input geven aan de monitoring? Moet men elke dag bellen over parkeerproblemen, overlast of anderszins?
- Wat is het plan voor de evaluatie? Hoe wordt er getoetst en wanneer?
- Wanneer wordt besloten door de bestuurscommissie en op welke gronden? Wat is de weging van de belangen van verschillende stakeholders?
- Over een jaar zijn er weer gemeenteraadsverkiezingen. Wat gaat dat betekenen?

Thematafel verkeer en parkeren

Zaken die aan de orde zijn gekomen:

- Middenstraat: er wordt gesteld dat alleen echte uitzonderingen er nog in kunnen. Wat houdt dat in? De behoefte wordt uitgesproken om dit breed te interpreteren.
- Waar is het verkeerscirculatieplan dat nodig is? Antwoord Ricci Moaddine: verkeersstromen veranderen niet of nauwelijks door dit plan. De zorg is echter dat mensen niet weten dat er straten worden afgesloten, toch het gebied in rijden en dat daardoor de verkeersdrukte toeneemt. Kan er tenminste met borden worden aangegeven dat de verkeerssituatie is gewijzigd?
- In het verleden waren er parkeerproblemen door de jachthavens. Dat is opgelost door het instellen van parkeervergunningen, waarbij er precies genoeg waren voor alle bewoners. Nu er plekken weggaan, wordt dit probleem opnieuw gecreëerd.
- Vragen over de parkeerdrukcijfers. Hoe werkt het onderzoek? Wanneer wordt er gemeten? Kan er een nieuwe nulmeting worden gedaan?
- Samenvoeging parkeerzones: dit was nodig om flexibeler te kunnen zijn in verband met grote parkeerdruk. Toch wordt nu opeens gesteld dat de parkeerdruk laag is. Hoe kan dat?
- Met name op maandagavond, voorafgaand aan de markt wanneer er dus minder plekken beschikbaar zijn, is het moeilijk een parkeerplek te vinden. Wordt dat dan nu een permanente situatie?
- Kan worden gegarandeerd dat bewonersgarages altijd bereikbaar blijven?
- Idee: parkeergarage op het Duvar-terrein.
- Zorg van de synagoge: voor het inrichten van tentoonstellingen moet soms een hele dag geladen en gelost worden. Blijft dat wel mogelijk?
- Mensen hebben gehoord dat ambtenaren van de gemeente parkeervergunningen hebben om in het centrum te parkeren. Hoe zit dat?

- Veel mensen laten weten geen moeite te hebben op enige afstand van hun woning te moeten parkeren. Maar ze willen nog wel met de auto voor hun huis kunnen komen voor in- en uitladen. Kan daarin worden voorzien?
- Blijven er genoeg openbare laadpalen beschikbaar voor elektrische auto's?
- Is het mogelijk om het af te sluiten gebied kleiner te maken zodat er nog steeds een rondje door de Middenstraat mogelijk is?
- Wat zijn de mogelijkheden om langparkeren te verbieden? Met name het opheffen van dagkaart.
- Wat zijn de mogelijkheden om een beperkingen van de maximale parkeerduur in te stellen?Dit zou juridisch onmogelijk zijn, maar hoe zit dat precies?
- Waar worden de beoogde op te heffen parkeervakken gecompenseerd?
- Er is een grote wens voor het realiseren van parkeergarages. Dit is ook benoemd in de bijeenkomsten rondom het toekomstplan centrum, maar het is niet terug te vinden in het verslag. Waarom niet?
- Realiseer ook voorzieningen in Weespersluis, het centrum kan de groei van mensen en verkeer in Weesp niet allemaal opvangen
- Hoe wordt omgegaan met bakfietsen en gewone fietsen? De straten staan nu soms al vol en zeker mindervalide mensen kunnen er niet langs. Kan daarop meer worden gehandhaafd?

Hetzelfde geldt voor terrassen

- Kan er een alternatieve plek komen voor het parkeren van bakfietsen? Bijvoorbeeld op het pleintje bij het Binnenveer? Of op het grasveldje op de Ossenmarkt?
- Er wordt aandacht gevraagd voor de gleuf in het midden van de Slijkstraat. Die is kennelijk voor afwatering bedoeld, maar vormt voor minder valide mensen een hindernis. Herhaal dat niet in de Nieuwstraat
- Is het mogelijk het gebied van de parkeervergunningen uit te breiden voor mensen die goed ter been zijn en bereid om wat verder te lopen?
- Kan worden gespecificeerd hoe hoog de parkeerdruk wordt als 25 parkeerplekken worden weggehaald?
- Heeft de gemeente wel door hoeveel huizen er nog worden bijgebouwd, met bijbehorend extra autoverkeer? Wordt daar in het parkeerdrukonderzoek wel voldoende rekening mee gehouden? Er wordt elke twee jaar gemeten, de wens of suggestie is om dit vaker te doen, maar in ieder geval als nulmeting voor de proef.
- Er leeft een zorg dat er straks geen mensen meer in de winkels komen en het winkelgebied doods en verlaten wordt.
- Is het mogelijk de Amsterdamse spijtoptantenregeling in te voeren in Weesp?
- Er zijn bewoners die een autodeelplan willen opzetten. Kan de gemeente daarbij helpen?
- Gesignaleerd wordt dat het tijdelijk opheffen van parkeerplaatsen wel erg makkelijk gaat en vaak voorkomt. Welke criteria worden daarbij gehanteerd? Kan daar strenger mee worden omgegaan? Zorg in ieder geval dat dit tijdig wordt aangekondigd. Dat geldt ook voor werkzaamheden.
- Kan men de Middenstraat nog in en uit op marktdagen?

Thematafel tijdelijke inrichting

Zaken die aan de orde zijn gekomen:

- Er wordt geopperd om de markt te centreren in het midden, dus rug aan rug. Van een dergelijke opstelling hebben ook de huidige winkels profijt.
- Het is zaak om ruimte te behouden. Houd vooral het huidige plein tussen de Slijkstraat en de Hanensteeg leeg.
- Kijk naar historische foto's van deze straat en gebruik die als uitgangspunt (rust, sober en met mooie bomen).
- Houd zichtlijnen vanuit de stegen op bijzondere gebouwen intact.
- Verzocht wordt om de Nieuwstraat en Kerkstraat uniform te ontwerpen (gelijkvloers).
- Er moet méér ruimte komen voor fietsstallingen en bakfietsen.
- In tegenstelling tot bovenstaand punt wordt juist ook gevraagd om niet te veel ontsierende bakfietsen.
- Er wordt gevraagd om de bestaande terrassen uit te breiden, dat is gezellig.
- Kan er een fontein komen?
- Er is een tekort aan afvalcontainers.
- Bij het plaatsen van banken wordt overlast door jongeren in de nacht verwacht. Zijn inklapbare zitjes mogelijk? Tegelijkertijd vroegen aanwezigen zich af wie deze stoeltjes elke avond gaat dichtklappen. Mogelijk dat er gewone bankjes worden geplaatst voor een jaar, gelijk met de pilot. Daarna kan worden geëvalueerd in hoeverre er sprake was van overlast.
- Verzocht wordt om snelheidsremmers ter plaatse van Kerkstraat 12.
- Bestaande bomen stellen niet zoveel voor. Verzocht wordt deze te vervangen door nieuwe met een vollere kroon
- Zijn deelauto's op sommige plekken mogelijk?

