Nota
Parkeermaatregelen
Weesp



Voor een leefbare en vitale stad

Weesp, 26 juni 2019

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

1. Inleiding **6**
1.1. Aanleiding 6
1.2. Doelstelling 7
1.3. Leeswijzer 7

2. Kaders & Uitgangspunten **8**

3. Aanpak **9**
3.1. Onderzoeksgebied 9
3.2. Opzet parkeeronderzoek 10
3.2.1. Onderzoeksmethode 10
3.2.2. Onderzoeksperiode 11
3.3. Participatie 12

4. Analyse huidige situatie **13**
4.1. Resultaten parkeeronderzoek 13
4.1.1. Parkeercapaciteit 13
4.1.2. Parkeerdruk en parkeermotief 14
4.1.3. Herkomst 16
4.1.4. Elektrische voertuigen 16
4.2. Fietsparkeren 17
4.3. Samenvattende conclusie 17

5. Ontwikkelingen **18**
5.1. Mobiliteitsgroei 18
5.2. Duurzaamheid 22
5.3. Consumentengedrag 23
5.4. Parkeernormen 23
5.5. Lokale ontwikkelingen 24
5.5.1. Centrum 24
5.5.2. Weespersluis 24

6. Oplossingsrichtingen **26**
6.1. Visie 26
6.1.1. Korte termijn 26
6.1.2. Lange termijn 27
6.2. Parkeerreguleringsvormen 27
6.2.1. Vrij parkeren 27
6.2.2. Parkeerschijfzone/Blauwe zone 28
6.2.3. Vergunninghoudersparkeren 28
6.2.4. Betaald parkeren 29

6.2.5. Fiscaal betaald parkeren 29
6.3. Oplossingen 29
6.3.1. Zone A 30
6.3.2. Zone B 31
6.3.3. Zone C en D 33
6.3.4. Satellietlocaties 34

7. Beleidsmaatregelen 36
7.1. Korte termijn 36
7.1.1. Reguleringsgebied, -vorm en –tijden 36
7.1.2. Doelgroepen 37
7.1.3. Voertuigcategorieën 42
7.1.4. Overgangsregeling 43
7.1.5. Vergunningenplafond en wachtlijst 44
7.1.6. Communicatie 44
7.1.7. Organisatie 44
7.1.8. Financiën 45
7.2. Monitoring 45
7.3. Lange termijn 46
7.4. Parkeernormen 46
7.5. Parkeerfonds 47

8. Uitvoeringsagenda 48

Bijlagen
BIJLAGE 1: Impressieverslagen Consultatiebijeenkomsten
BIJLAGE 2: FASE 1: Parkeerevaluatie Weesp
BIJLAGE 3: Adviesnota Parkeerbeleid Weesp
BIJLAGE 4: Parkeerbalans
BIJLAGE 5: Kaarten reguleringsgebieden
BIJLAGE 6: Parkeernormennota

Samenvatting

De voorliggende Nota Parkeermaatregelen Weesp is het resultaat van een brede participatie en op basis van kaders en uitgangspunten die door de gemeenteraad zijn meegegeven. Daarnaast is gekeken naar (de intentie van) verschillende andere beleidsuitgangspunten zoals bijvoorbeeld de Structuurvisie of het Uitvoeringsplan coalitieakkoord gemeente Weesp 2018-2022. Het (nog meer) faciliteren van parkeren (en dus autobezit) komt de beoogde vitaliteit en leefbaarheid van de stad niet ten goede. Door middel van regulering (ofwel sturing) kan uitvoering worden gegeven aan deze beleidskeuzes. De doelstelling is om de juiste doelgroepen op de juiste locatie te faciliteren, met dien verstande dat bewoners, bezoekers en werknemers gestimuleerd worden om gebruik te maken van een alternatieve vorm van vervoer in plaats van te kiezen voor autogebruik en/of autobezit.

Met deze nota wil Weesp er voor zorgen dat:
- autobezit en parkeren ondergeschikt worden aan een vitale en leefbare stad;
- de juiste doelgroep op de juiste locatie parkeert, met als prioritering bewoners, bezoekers, werkers;
- het bestaande areaal van parkeerplaatsen maximaal wordt benut waardoor zo min mogelijk extra parkeerplaatsen hoeven te worden toegevoegd.

Daarvoor worden de volgende maatregelen voorgesteld:
Zone A (Centrum/deel Zuid I):
- Betaald parkeren in combinatie met vergunningen.
- Uitzonderingen: op het noordelijke deel van de Nieuwstad en Nieuwstraat, Het Grote Plein, de Kerkstraat en een gedeelte van de Hoogstraat mag binnen de gereguleerde uren niet met een vergunning geparkeerd worden.

Zone B (Herensingelkwartier/deel Schildersbuurt):
- Betaald parkeren in combinatie met vergunningen.

Zone C en D (Stationsgebied; deel Dichtersbuurt + Leeuwenveld):
- Betaald parkeren in combinatie met vergunningen.
- Locatie alleen betaald parkeren: op het P+R terrein mag niet met een vergunning worden geparkeerd.

<u>Reguleringstijden:</u>
- maandag tot en met vrijdag van 10.00 uur tot 20.00 uur
- zaterdag van 10.00 uur tot 17.00 uur

Specifiek in het centrum dichtbij de winkels, waar tijdens de reguleringstijden alleen betaald geparkeerd mag worden, geldt een maximale parkeerduur van 2 uur.

De reguleringstijden voor deze specifieke locaties zijn als volgt:

- maandag tot en met donderdag van 10.00 tot 18.00 uur alleen betaald parkeren
- maandag tot en met donderdag van 18.00 tot 20.00 uur betaald parkeren + vergunningparkeren
- vrijdag van 10.00 uur tot 20.00 uur alleen betaald parkeren
- zaterdag van 10.00 uur tot 17.00 uur alleen betaald parkeren

Buiten de reguleringstijden kan overal gratis geparkeerd worden, ook zonder vergunning.

Invoeren regulering

Uitgangspunt is om de regulering in de aangegeven gebieden gelijktijdig in te voeren. De beoogde invoeringsdatum is september 2020.

Tarieven

Het uitgangspunt is om de eerste vergunning voor bewoners voor circa € 50,- per jaar beschikbaar te kunnen stellen. De kosten voor de 2e vergunning zullen rond de € 200,- per jaar liggen, een parkeervergunning voor werknemers en hulpverleners op € 350,- per jaar.
Voor straatparkeren geldt een huidig tarief van € 1,20 per uur en het dagtarief is € 7,50. Het streven om de nieuwe tarieven zo laag mogelijk te houden. Het algemeen uitgangspunt is kostendekkendheid.

Vergunningen

Ter bevordering van de vitaliteit en leefbaarheid van de stad is het uitgangspunt één vergunning per huishouden in de gereguleerde gebieden. Bij invoering van de parkeerregulering kunnen in het kader van een overgangsregeling tijdelijk maximaal twee vergunningen per huishouden worden aangevraagd.

- Bewoners die op het moment van openbaarmaking van de Nota Parkeermaatregelen Weesp meer dan één auto hebben kunnen een 2e vergunning aanvragen.
- Twee jaar na invoering van de voorgestelde reguleringsmaatregelen wordt gestopt met de tweede vergunning (alleen de 1e vergunning is nog geldig).
- Nieuwe bewoners, die na openbaarmaking van deze nota in Weesp zijn komen wonen, kunnen maximaal één vergunning aanvragen.
- Wanneer de aanvrager beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein dan komt de aanvrager niet in aanmerking voor een 1e vergunning.
- Uitgangspunt is niet meer vergunningen uitgeven dan beschikbare parkeercapaciteit.

Monitoring

Het college monitort (in de eerste twee jaar na invoering van de regulering wordt twee keer per jaar gemonitord, vervolgens jaarlijks één keer) het effect van de regulering. Dit geeft een beeld van de parkeerdruk en de parkeerontwikkelingen in de schil.
Wanneer de ontwikkeling van parkeerdruk daar aanleiding toe geeft, wordt het aantal uit te geven vergunningen gemaximeerd. Dit betekent dat er een vergunningplafond (het maximaal aantal uit te geven vergunningen per vergunningengebied) wordt ingesteld waarbij wordt gezocht naar de balans tussen het optimaal benutten van de beschikbare parkeercapaciteit en een acceptabele parkeerdruk. Als het plafond is bereikt, dan worden de volgende aanvragen op een wachtlijst geplaatst.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Weesp is een pittoresk stadje gelegen aan de Vecht op een steenworp afstand van Amsterdam. Weesp is een van de veertien vestingsteden in Nederland en beschikt over twee prachtige torenforten genaamd Fort Ossenmarkt en Fort Uitermeer. Een plek gelegen tussen het groen en water waar je gezellig kunt winkelen in een historische binnenstad, genieten van plaatselijke lekkernijen in één van de cafeetjes of restaurants, met volop mogelijkheden voor watertoerisme en waar het hele jaar door altijd wel iets te doen is door de vele evenementen die worden georganiseerd.

Weesp is op verschillende manieren bereikbaar, met het OV, per boot, met de auto, met de fiets en uiteraard ook te voet. Weesp beschikt over een treinstation met verbindingen van en naar Amsterdam, Almere en Hilversum. Vanuit diverse kanten is Weesp ook te bereiken met de auto. Kijkende naar het parkeren dan kunnen de bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers van de binnenstad op dit moment gratis parkeren of dichtbij het kernwinkelgebied betaald parkeren. Daarnaast zijn er nog enkele parkeerplaatsen aangeduid als parkeerschijfzone oftewel blauwe zone en vergunningparkeren op de Ossenmarkt.

Momenteel maakt de gemeente Weesp gebruik van de Parkeernota “Op weg naar Ruimte voor Kwaliteit” uit 2006/2007. Aangezien het aantal auto’s in Nederland nog steeds blijft groeien, ontstaat er, ook in Weesp, steeds meer druk op de openbare parkeerruimte. Met een beperkte parkeercapaciteit moet er parkeerbeleid komen om te bewerkstellingen dat de juiste doelgroepen op de juiste locaties gefaciliteerd worden met als doel om de stad leefbaar en vitaal te houden. Daarnaast waren de afgelopen jaren turbulent. Binnensteden hadden het moeilijk en het winkellandschap is aan het veranderen en dat vraagt om een veel meer op maat gesneden en klantgerichte aanpak. Om als stad aantrekkelijk te zijn en te blijven betekent dit niet alleen anticiperen wat betreft het winkel- of leisure-aanbod maar dit geldt ook voor bereikbaarheid en parkeren.

De gemeente Weesp heeft dan ook behoefte aan een geupdate parkeervisie, waarin de uitgangspunten, kaders en doelstellingen van het parkeerbeleid zijn vastgelegd. Op basis van de resultaten uit onderzoek (zie bijlage 2) is daarom een vertaling gemaakt naar beleidsinstrumenten en scenario’s/oplossingsrichtingen. Daarbij zijn de consequenties van de verschillende opties in kaart gebracht, zodat een goede afweging en keuze gemaakt is over welke parkeermaatregelen het beste passen bij Weesp voor nu en in de toekomst. Het toepassen van participatie is hierbij een speerpunt geweest en cruciaal om te komen tot een gedragen parkeerbeleid voor Weesp.

1.2. Doelstelling

De gemeente Weesp heeft de doelstelling als volgt geformuleerd:

Het opstellen en vaststellen van een parkeervisie, waarin de kaders en doelstellingen van het parkeerbeleid voor de komende 10 jaar is vastgelegd.

Gezien alle ontwikkelingen op het gebied van parkeren, mobiliteit, klimaat, wet en regelgeving, economie, recreatie en consumentengedrag bestaat er de behoefte om het parkeerbeleid te optimaliseren. Het beleid opnieuw vorm te geven passend bij de huidige en toekomstige situatie, rekening houdend met nieuwe uitgangspunten, kaders en doelstellingen.

Om uiteindelijk te komen tot het vaststellen van de Nota Parkeermaatregelen Weesp is het proces opgedeeld in twee fasen:

- Fase 1: Inventarisatie & Analyse
- Fase 2: Uitwerking parkeermaatregelen

1.3. Leeswijzer

De gemeenteraad en commissie hebben de kaders en uitgangspunten waaraan het parkeerbeleid moet voldoen, aangegeven (zie hoofdstuk 2). Voordat er beleid kan worden geformuleerd is het goed om precies te weten hoe het parkeren in Weesp er momenteel voorstaat. Er heeft dan ook een uitgebreid parkeeronderzoek plaatsgevonden om de huidige status vast te stellen. In hoofdstuk 3 staat de aanpak van het onderzoek beschreven en in hoofdstuk 4 zijn de resultaten op hoofdlijnen opgenomen. Vervolgens is in hoofdstuk 5 ingegaan op de ontwikkelingen die zich nationaal en lokaal in Weesp voordoen en is er gekeken naar de invloed hiervan op het parkeren. Het resultaat is een compleet beeld van het parkeren in Weesp en de te verwachten uitdagingen op basis van toekomstige ontwikkelingen. Aansluitend zijn in hoofdstuk 6 de oplossingsrichtingen bekeken en afgewogen op basis van de gestelde kaders en uitgangspunten. Dit heeft geleid tot het voorgestelde parkeerbeleid dat is opgenomen in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 is tot slot aangegeven wat er nog allemaal nodig is om het parkeerbeleid tot uitvoering te kunnen brengen.

2. Kaders en uitgangspunten

Om het parkeerbeleid vorm te geven en keuzes te maken zijn door de gemeenteraad, in de openbare vergadering van 12 juli 2017, en de commissie de volgende randvoorwaarden meegegeven:

Centrumgebied:
- Leefbare, vitale en kwetsbare binnenstad
- Schaarse ruimte optimaal benutten ten opzichte van capaciteit
- Niet per definitie bijbouwen parkeerplaatsen in de openbare ruimte
- Extra parkeercapaciteit desgewenst aan randen centrum
- Stimuleren fiets, elektrisch rijden en OV, integraal fietsplan
- Na herverdeling deel Nieuwstraat gefaseerd autoluw (economische impuls/kwaliteits-verbetering openbare ruimte)
- Prioritering doelgroepen bewoners/bezoekers
- Langparkeerders niet faciliteren in centrumgebied
- Faciliteren forens op bedoelde plek en weren vakantieganger
- Parkeerregulering op maat/maatwerk

Wijken:
- Nadere analyse naar verlaging parkeerdruk, met name ‘s nachts
- Herverdeling, aanpassing route, verhogen sociale veiligheid etc.
- Niet per definitie bijbouwen parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Algemeen:
- Minimaal kostendekkend
- Integrale visie handhaving onderdeel plan
- Gehanteerde normen als uitgangspunt
- Toekomstige groei Weesp
- Participatie en draagvlak creëren voor oplossingen

In de Raadcommissie van 11 december en 18 december 2018 is over verschillende parkeeronderwerpen gediscussieerd. Hieruit zijn de volgende voorkeuren naar voren gekomen:
- Beginnen met 2 vergunningen per huishouden (overgangsregeling naar één vergunning per huishouden)
- Kosten 2e vergunning zo hoog mogelijk (optimum bepalen)
- In beginsel geen groen opofferen voor het creëren van parkeerplaatsen
- Eerst regulering invoeren en monitoren om te zien wat de gevolgen zijn
- Uitbreiding van parkeerfaciliteiten mag geld kosten
- Vaste parkeernorm opleggen op basis van CROW (minimale variant)

3 Aanpak

Om een goed en objectief beeld te krijgen van de huidige situatie ten aanzien van het parkeren in Weesp is ervoor gekozen om eerst een uitgebreid parkeeronderzoek uit te voeren. Dit dient tevens als nulmeting om de toekomstige effecten te meten van het aangepaste parkeerbeleid.

3.1. Onderzoeksgebied

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in de gehele bebouwde kom van Weesp, opgedeeld in wijken. Dit zijn de wijken zoals deze ook gehanteerd worden door het CBS. De wijkindeling is te zien in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Wijkindeling van het onderzoeksgebied

3.2. Opzet parkeeronderzoek

3.2.1. Onderzoeksmethode

Inventarisatie
Allereerst is de openbare parkeercapaciteit en waar zichtbaar de private parkeercapaciteit voor voertuigen geïnventariseerd voor het gehele onderzoeksgebied.
Hierbij is onderscheid gemaakt in:

- Parkeervakken;
- Parkeren op de rijbaan;
- Gehandicapten parkeerplaatsen;
- Laad- en losplaatsen;
- Elektrische laadplaatsen;
- Gereserveerde parkeerplaatsen;
- Privé parkeerplaatsen.

Scanauto
Het onderzoek is uitgevoerd met een scanauto. Deze scanauto registreert de kentekens van de geparkeerde auto's, gekoppeld aan zeer nauwkeurige GPS-coördinaten.

Parkeerdrukmeting
Door meerdere malen op een dag door het onderzoeksgebied te rijden met de scanauto, ontstaat een beeld van de parkeersituatie over de dag. Het aantal geregistreerde kentekens staat gelijk aan het aantal geparkeerde voertuigen, in combinatie met de parkeercapaciteit levert dit de bezetting en de parkeerdruk op.

Parkeermotiefmeting
Door de kentekens tussen de meetmomenten te vergelijken, kunnen uitspraken gedaan worden over het parkeermotief. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende uitgangspunten:

- *Bewoner:* Een voertuig dat 's nachts is geregistreerd. Wanneer dit voertuig op een ander meetmoment wordt waargenomen, dan wordt deze ook als bewoner aangeduid;
- *Lang parkeren:* Een voertuig dat minstens twee meetmomenten achter elkaar is waargenomen, exclusief de voertuigen van bewoners;
- *Kort parkeren:* Een voertuig dat slechts één meetmoment is waargenomen, exclusief de voertuigen van bewoners.

Herkomstanalyse
Door de verzamelde kentekens te vergelijken met de database van de RDW[1] ontstaat inzicht in de herkomst (op postcodeniveau) van voertuigen.

[1] *De RDW is de organisatie die de registratie van gemotoriseerde voertuigen en rijbewijzen in Nederland verzorgt. De RDW is een zelfstandig bestuursorgaan van de Nederlandse overheid.*

Elektrische voertuigenanalyse
Tevens is via de RDW bekend welke geregistreerde voertuigen een elektrische of hybride aandrijving hebben.

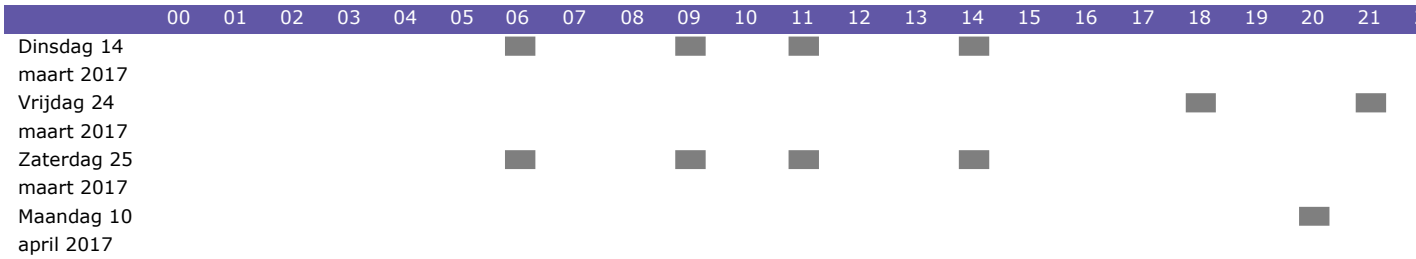
Privacy
De privacy is gewaarborgd, omdat de analyses op postcodeniveau plaats vinden en dit niet kan leiden naar een identificeerbaar persoon.

Fietsparkeren
In het parkeeronderzoek is het fietsparkeren niet meegenomen.

3.2.2. Onderzoeksperiode
Door de verschillende aard van de onderzoeksgebieden, zijn de onderzoeken op andere dagen en tijden uitgevoerd. Het centrum (Centrum, Herensingelkwartier, Zuid I, zuidelijk deel Schildersbuurt en winkelcentrum Hogewey) richt zich vooral op de winkelpiekdagen (maandagavond en dinsdag (markt), vrijdag (koopavond), zaterdag), terwijl de rest van de bebouwde kom zich richt op werkdagen.

Centrum
In het centrum is het onderzoek uitgevoerd op de volgende dagen en tijden. Dit is te zien in tabel 3.2.

Tabel 3.2: Onderzoeksdagen en –tijden van het Centrum



Rest bebouwde kom
De rest van de bebouwde is te groot om op één onderzoeksdag te onderzoeken. Dit gebied is daarom over twee dagen verspreid. In tabel 3.3. is te zien wanneer gemeten is in de rest van de bebouwde kom.

Tabel 3.3: Onderzoeksdagen en –tijden van Rest bebouwde kom



Iedere meetronde duurde maximaal drie uur. Met deze methodiek is een meting gedurende de nacht, ochtend en middag verkregen.

3.3. Participatie

Participatie is, zeker bij het thema parkeren, van cruciaal belang om te komen tot een gedragen parkeerbeleid. Daarom is ervoor gekozen om dit een structureel onderdeel te maken van de aanpak en bewoners, ondernemers en andere stakeholders vroegtijdig en breed te betrekken in het proces dat tot dit beleidsstuk heeft geleid.

Parkeerenquête

Er is voor gekozen om bewoners en ondernemers/werknemers individueel de mogelijkheid te geven hun input te geven door middel van een online parkeerenquête (zie bijlage 1). Daarnaast zijn er face-to-face interviews afgenomen met bezoekers aan het centrum van Weesp.

Inloopavond

Tevens is er een inloopavond met betrekking tot Parkeerbeleidsplan Weesp georganiseerd. Tijdens deze avond was het mogelijkheid om input te geven over ervaringen en mogelijke oplossingen met betrekking tot het parkeren in Weesp.

Klankbordgroep

In het WeesperNieuws is een oproep geplaatst waar belanghebbenden uit Weesp zich konden aanmelden voor deelname aan de Klankbordgroep Parkeren. Uit de aanmeldingen is een selectie gemaakt zodat de klankbordgroep niet te groot werd, maar wel vanuit alle doelgroepen, buurten en belanghebbenden iemand vertegenwoordigd was.
Tijdens het hele proces zijn er 8 bijeenkomsten geweest waarbij de klankbordgroep is samengekomen om op de hoogte gesteld te worden van de voortgang van het Parkeerbeleidsplan Weesp en om input te geven op concepten.

Consultatiebijeenkomsten

Op basis van de Adviesnota Parkeerbeleid Weesp, waarin adviezen waren gegeven voor oplossingsrichtingen, is een vijftal consultatiebijeenkomsten georganiseerd waarin de belanghebbenden per gebied (Zone A *(Centrum/deel Zuid I)*, Zone B (*Herensingelkwartier/deel Schildersbuurt)*, Zone C en D *(Stationsgebied; deel Dichtersbuurt/ Leeuwenveld)* en overige wijken) hun input konden geven op de voorgestelde oplossingsrichtingen. De impressieverslagen zijn bijgevoegd in Bijlage 1. De input is meegenomen om het parkeerbeleid nog verder aan te scherpen.

4. Analyse huidige situatie

4.1. Resultaten parkeeronderzoek

Nadat het parkeeronderzoek was uitgevoerd, begon de analyse van de verzamelde gegevens. In het rapport “FASE 1 Parkeerevaluatie Weesp” van 14 juni 2017 (Bijlage 2) staan de resultaten van het parkeeronderzoek uitgebreid toegelicht. Hieronder worden de belangrijkste resultaten en conclusies weergegeven.

4.1.1. Parkeercapaciteit

Tijdens de inventarisatie is op sectieniveau de parkeercapaciteit in kaart gebracht. Sinds de inventarisatie hebben er een aantal wijzigingen plaatsgevonden ten gevolge van herinrichting of toevoeging van elektrische laadpunten. In tabel 4.1. is de huidige parkeercapaciteit op wijkniveau geaggregeerd en weergegeven.

Tabel 4.1: Parkeercapaciteit in Weesp, per deelgebied

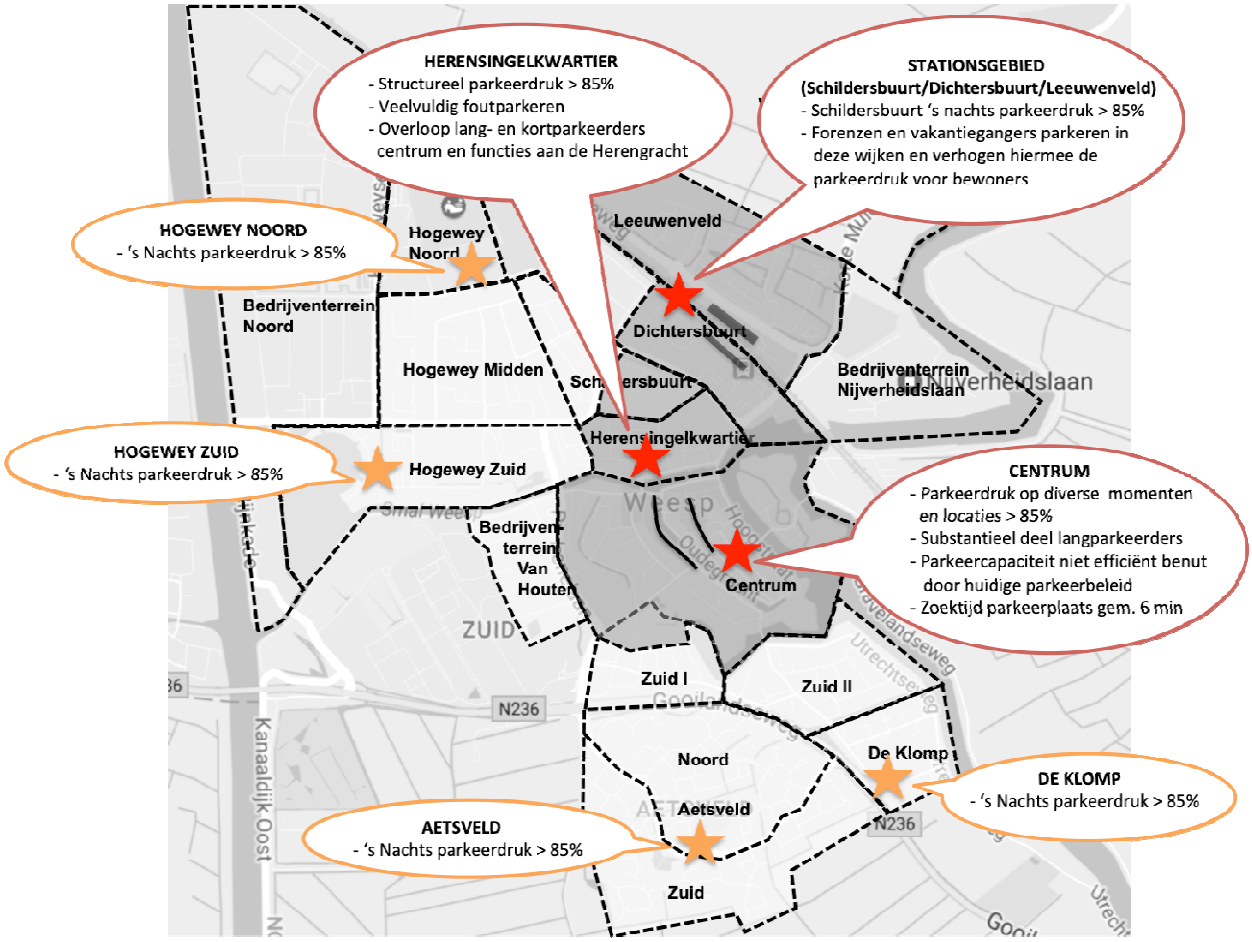
Deelgebied	Openbare parkeercapaciteit							Privé parkeer-capaciteit
	Parkeer-vakken	Parkeren op rijbaan	Gehandi-capten parkeren	Laden en Lossen	Elektrisch laadplaats	Gereser-veerd	Totaal	
Aetsveld Noord	725	42	5	0	0	0	772	139
Aetsveld Zuid	679	58	3	0	0	0	740	275
Bedrijventerrein Nijverheidslaan	60	20	0	0	0	0	80	274
Bedrijventerrein Noord	152	151	0	0	0	0	303	2.917
Bedrijventerrein Van Houten	69	32	0	0	0	0	101	405
Centrum	754	43	22	3	8	4	834	181
De Klomp	249	31	0	0	0	0	280	77
Dichtersbuurt	1.042	0	8	0	2	4	1.056	213
Herensingelkwartier	379	0	10	2	0	1	392	71
Hogewey Midden	781	179	15	0	0	0	975	36
Hogewey Noord	268	0	6	2	0	0	276	44
Hogewey Zuid	603	48	3	0	1	0	655	74
Leeuwenveld	593	0	4	0	8	0	605	715
Schildersbuurt	326	30	2	0	0	0	358	92
Zuid I	212	3	8	0	0	7	230	81
Zuid II	263	21	1	0	0	0	285	52
Totaal	**7.154**	**658**	**89**	**7**	**19**	**18**	**7.942**	**5.646**

In heel Weesp is in de openbare ruimte plaats voor 7.942 voertuigen en op eigen terrein kunnen 5.646 voertuigen staan. Totaal zijn er in Weesp dus 13.588 parkeerplaatsen.

Van de 797 openbare en uitwisselbare parkeerplaatsen in het centrum, zijn 185 plaatsen gereguleerd: 154 door middel van betaald parkeren, 4 door middel van een parkeerschijfzone op de Groeneweg, 17 door middel van een parkeerschijfzone op de Hugo de Grootlaan en 10 door middel van vergunninghoudersparkeren.

4.1.2. Parkeerdruk en parkeermotief

Uit de analyse van de resultaten van het parkeeronderzoek zijn conclusies getrokken. In Figuur 4.2. zijn de belangrijkste conclusies weergegeven. Hierbij is een landelijk veel toegepaste richtlijn van 85% bezettingsgraad gehanteerd als grenswaarde voor het centrumgebied met veel verschillende doelgroepen. Deze doelgroepen hebben dus verschillende parkeermotieven. In Weesp geldt dit ook voor het Herensingelkwartier/deel Schildersbuurt en de stationsomgeving, waar de uiteenlopende functies verschillende doelgroepen aantrekken. Uit onderzoek is gebleken dat bij een bezettingsgraad van 85% of hoger zoekverkeer naar vrije parkeerplaats ontstaat en het foutparkeren toeneemt. Dit zorgt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit en voor onveilige situaties met als gevolg aantasting van de leefbaarheid en vitaliteit van de stad. Voor de overige wijken is een hogere bezettingsgraad van 100 % acceptabel omdat hier de piek 's nachts is en dit met name de (vaste) doelgroep bewoners betreft. Het parkeermotief is hier dus overwegend wonen of visite.



Figuur 4.2: Highlights parkeeronderzoek

Op basis van het onderzoek zijn drie aandachtsgebieden benoemd, die vragen om een parkeeroplossing.

Centrum/deel Zuid I

- Op meerdere meetmomenten en locaties ligt de parkeerdruk boven 85%.
- Er is een substantieel deel langparkeerders waargenomen.
- Parkeercapaciteit niet efficiënt benut door huidig parkeerbeleid. Het gratis parkeren kent een beduidend hogere bezettingsgraad dan het betaald parkeren.
- In de parkeerenquête is de beoordeling voor het autoparkeren in Weesp met een 5,4 onvoldoende en de gemiddelde zoektijd om een parkeerplaats te vinden is 6 minuten (vertalend naar afstand met een snelheid van 30 km/u betekent 3 extra autokilometers), vanuit het oogpunt van duurzaamheid (luchtkwaliteit) is dit niet wenselijk.

Met deze conclusies, nog geen rekening houdend met de mobiliteitsgroei, nieuwbouw en de kwaliteitsverbetering van het kernwinkelgebied, is het centrum van Weesp zeker een aandachtsgebied.

Herensingelkwartier/deel Schildersbuurt

- In deze woonwijk, met aan de Herengracht een theater, restaurants, cafés en een hotel, wordt structureel een hoge parkeerdruk geconstateerd.
- Veelvuldig foutparkeren waardoor de veiligheid en leefbaarheid in het geding komt.
- Overloop van lang- en kortparkeerders uit het centrum en functies aan de Herengracht. In de parkeerenquête gaf 42% van de bewoners aan last te hebben van bezoekers of andere parkeerders die parkeerruimte van bewoners gebruiken.

Stationsgebied (deel Dichtersbuurt/ Leeuwenveld)

- ’s Nachts op meerdere locaties parkeerdruk van boven de 85%.
- Grote groep forenzen die hun auto parkeren in het Stationsgebied en hun reis vervolgen met de trein. P+R terrein is gratis parkeren en wordt gebruikt door vakantiegangers uit oostelijke richting die naar Schiphol gaan.
- Deze wijkvreemde parkeerders horen niet thuis in de woonwijken en verergeren de parkeerdruk in deze wijken. P+R is bestemd voor reizigers die met de trein verder reizen (forenzen). Indien de parkeerdruk dit toelaat kan de parkeercapaciteit eveneens gebruikt worden voor langparkeren of ’s nachts dubbel gebruikt worden door bewoners.

Overige wijken

In een aantal wijken is ook een parkeerdruk van gemiddeld boven de 85% gemeten, op enkele locaties op bepaalde momenten zelfs een parkeerdruk van boven de 100%. Echter, in de betreffende wijk, is er op andere locaties op dezelfde momenten nog parkeercapaciteit beschikbaar. Het gaat hier dus duidelijk om een verdeelprobleem. Nadere analyse is noodzakelijk en wordt bij de in paragraaf 7.2. genoemde monitoring meegenomen.

4.1.3. Herkomst

Door de verzamelde kentekens te vergelijken met de database van de RDW is de herkomst (op postcodeniveau) van geparkeerde voertuigen geanalyseerd.

Centrum

- Over het algemeen komen de bezoekers aan het centrum uit Weesp zelf of uit de directe omgeving van Weesp. De markt op dinsdag lijkt een meer regionale aantrekkingskracht te hebben.

Stationsgebied

- Van de bezoekers in het stationsgebied komt 14% uit Weesp zelf en het grootste deel uit de directe omgeving van Weesp. Wat hierbij opvalt is dat deze vooral uit de oostelijke richting komen. Dit zou er op kunnen wijzen dat er een grote groep forenzen naar het station komt, die hun reis per trein vervolgen naar bijvoorbeeld Amsterdam.
- Een deel van de nachtparkeerders komt uit de omgeving van Weesp, maar een deel komt ook van buiten Weesp (zie tabel 4.4.). Het merendeel daarvan komt uit de oostelijke helft van het land. Opvallend genoeg komen niet veel nachtparkeerders vanuit westelijke richting, dit zou een aanwijzing kunnen zijn dat het hier inderdaad om vakantiegangers van Schiphol gaat.

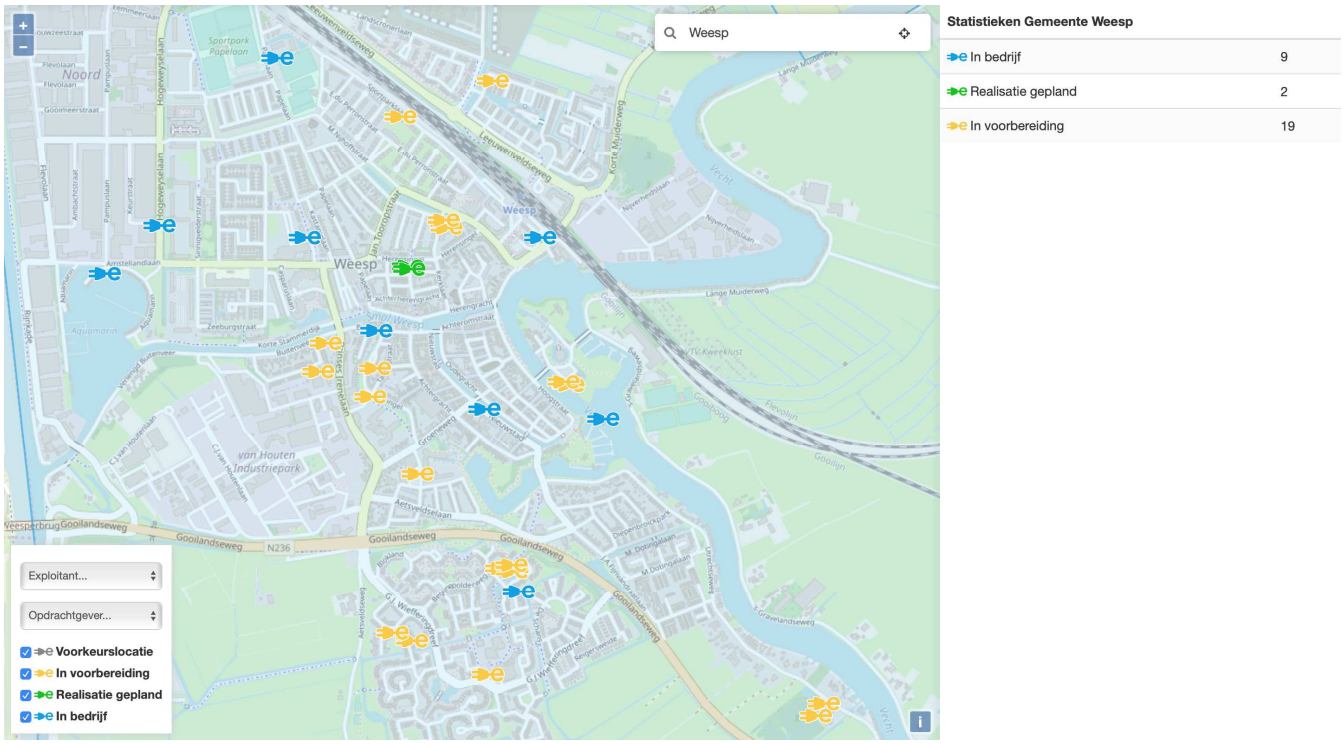
Tabel 4.4: Uitsplitsing Nachtparkeerders

	Openbare	**'s Nachts**		**'s Nachts Herkomst # auto's**			**'s Nachts Herkomst p-druk (%)**		
	p-cap	**# auto's**	**p-druk (%)**	**binnen Weesp**	**buiten Weesp**	**Lease**	**binnen Weesp**	**buiten Weesp**	**Lease**
Dichtersbuurt (ged.)	405	278	69%	192	63	18	47%	16%	4%
Leeuwenveld	432	298	69%	204	47	44	47%	11%	10%
Totaal Stationsgebied	**837**	**576**	**69%**	**396**	**110**	**62**	**47%**	**13%**	**7%**

4.1.4. Elektrische voertuigen

Tijdens de inventarisatie in 2017 is ook het aantal laadpalen geïnventariseerd, dat waren toen een drietal locaties in Weesp met in totaal zes openbare laadpunten. In de tussenliggende periode is het aantal uitgebreid en begin 2019 zijn er 11 locaties met 22 laadpunten beschikbaar (zie figuur 4.5.).

Bij de kantoorpanden aan de Leeuwenveldseweg zijn acht laadplaatsen op eigen terrein.



Figuur 4.5: Elektrische oplaadpunten Weesp

Op basis van gegevens van de RDW kon bepaald worden welke geparkeerde voertuigen elektrisch waren. Dan wordt duidelijk dat er een behoorlijk aantal elektrische voertuigen geparkeerd stonden in Weesp. En niet alleen in het centrum maar ook in de wijken daarbuiten. Het aanbieden van meer elektrische laadplaatsen kan het elektrisch rijden stimuleren.

4.2. Fietsparkeren

Het fietsparkeren is niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Wat we wel weten uit de parkeerenquête is dat ongeveer 1/3 van de bezoekers van het centrum met de fiets komt. Op dit moment kan de fiets overal geparkeerd worden. Er is geen fietsparkeerbeleid van kracht in Weesp en er zijn geen gecentraliseerde fietsparkeervoorzieningen in Weesp, behalve bij het NS station. De vraag om goede en meer fietsparkeervoorzieningen neemt toe. De gemeente gaat dan ook inzetten op het verbeteren en uitbreiden van het fietsparkeren in Weesp.

4.3. Samenvattende conclusie

Aan de hand van de resultaten van de analyse blijkt de urgentie het hoogst te zijn in de gebieden Centrum/deel Zuid I, Herensingelkwartier/deel Schildersbuurt en Stationsgebied (deel Dichtersbuurt/Leeuwenveld). Daarom is de keuze gemaakt om in eerste instantie te focussen op oplossingsrichtingen voor deze aandachtsgebieden. Voor de overige wijken kan in later stadium samen met de bewoners gekeken worden wat de meest passende oplossing is voor het parkeerprobleem in hun wijk.

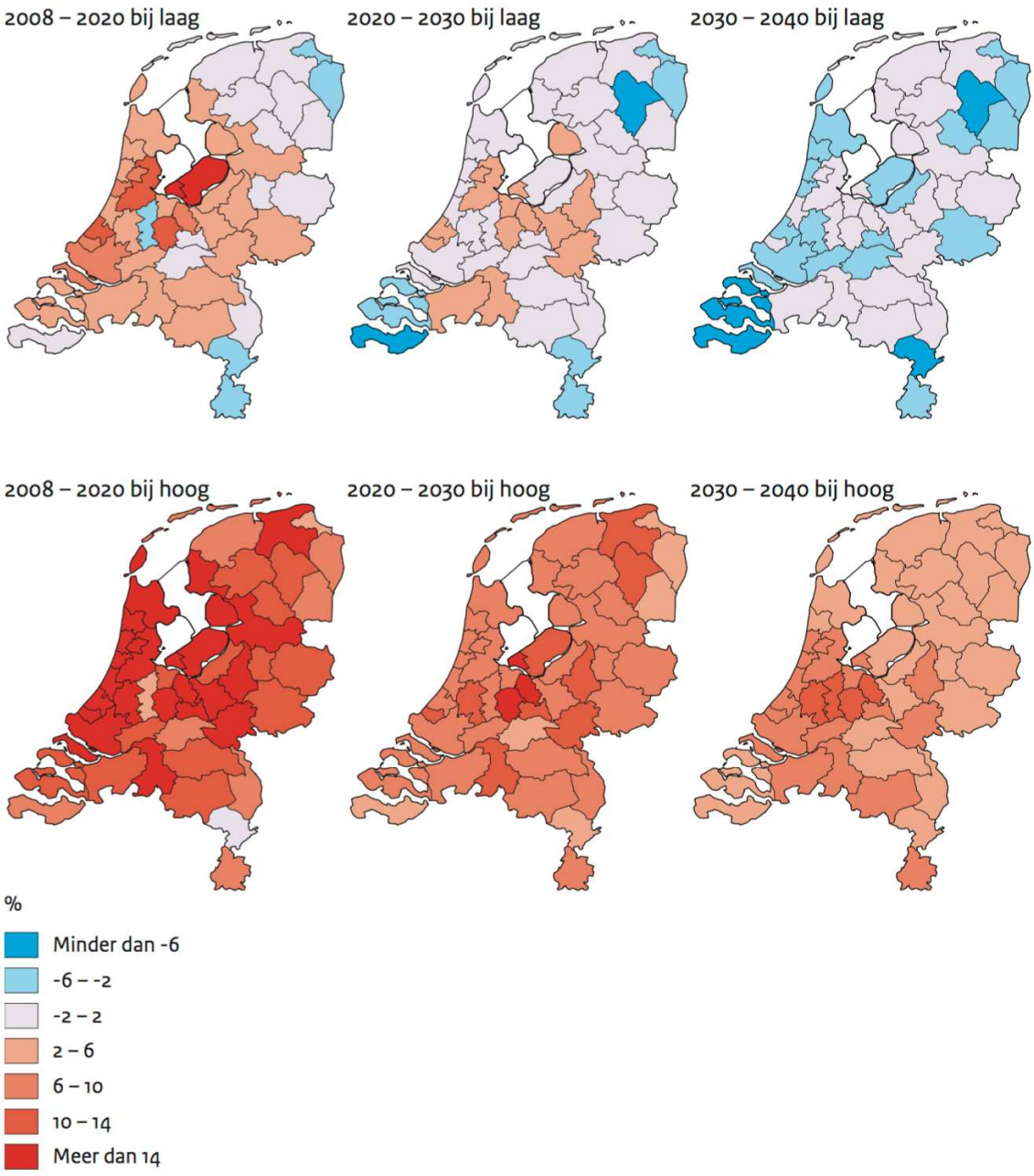
5. Ontwikkelingen

In het vorige hoofdstuk is inzicht gegeven in de huidige parkeersituatie In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke ontwikkelingen er in de komende jaren op de planning staan of te verwachten zijn.

5.1. Mobiliteitsgroei

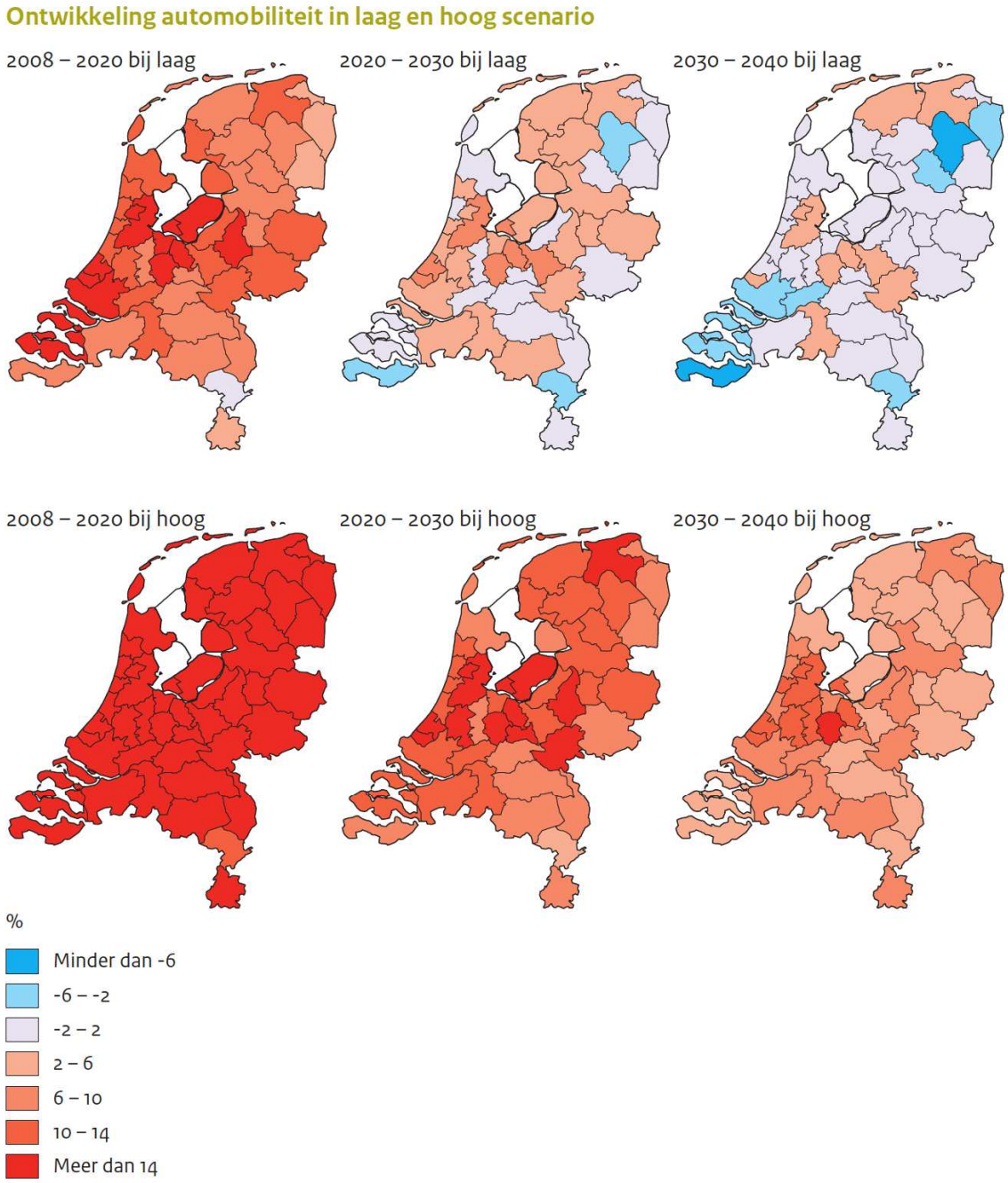
Door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) zijn een tweetal scenario's (laag[2] en hoog[3]) bepaald met betrekking tot de ontwikkeling van de mobiliteit en specifiek automobiliteit.

Ontwikkeling totale mobiliteit in laag en hoog scenario



[2] *Het lage scenario is afgeleid van het Regional Communities-scenario van de Welvaart en Leefomgeving (WLO): lage bevolkingsgroei, weinig internationale samenwerking en lage economische groei. Er is minder immigratie en minder gezinsverdunning. Het autobezit neemt veel minder toe.*

[3] *Het hoge scenario is afgeleid van het Global Economy-scenario van de Welvaart en Leefomgeving (WLO): hoge bevolkingsgroei, internationale samenwerking en marktgericht handelen. Er is meer immigratie en meer huishoudensverdunning. De sterkere groei van de materiele welvaart leidt tot een hoger autobezit*



Figuur 5.1: Ontwikkeling mobiliteit en automobiliteit

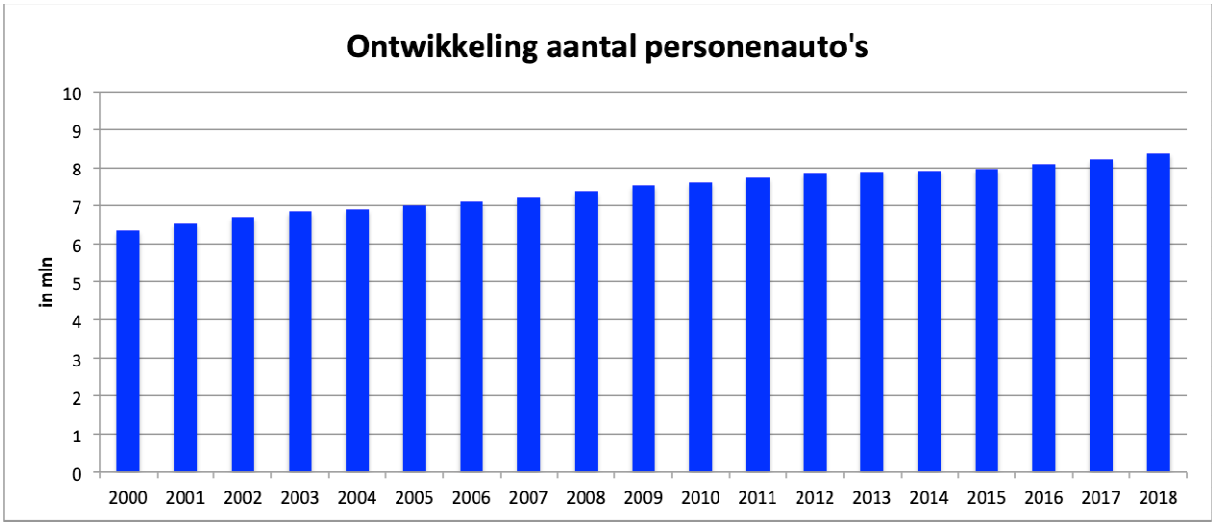
Bron: Nederland in 2040: een land van regio's. Ruimtelijke Verkenning 2011, Planbureau voor de Leefomgeving

Voor de periode tussen 2008 en 2020 is in beide scenario's de automobiliteitsgroei voor Weesp meer dan 14% (Figuur 5.1.). Per jaar betekent dit, bij lineaire toename, een toename van afgerond 1,2%.

Voor de periode tussen 2020 en 2030 wordt verwacht dat de automobiliteit in Weesp in het lage scenario tussen de 2% en 6% groeit en in het hoge scenario tussen de 10% en 14%. Gemiddeld betekent dit ongeveer een groei van tussen de 6% en 10%. Per jaar betekent dit, bij lineaire toename, een toename van afgerond 0,8% per jaar.
Voor de periode tussen 2030 en 2040 zijn de verwachtingen voor de automobiliteit in Weesp in het lage scenario tussen de -2% en 2% groei en het hoge scenario tussen de 6% en 10%. Gemiddeld betekent dit ongeveer een groei van tussen de 2% en 6%. Per jaar betekent dit, bij lineaire toename, een toename van afgerond 0,4%.
Het voorgaande laat zien dat de groei van de mobiliteit op termijn afzwakt. Op een autobezit in Weesp van 8.150 voertuigen in 2018 betekent dit (binnen de bestaande woningvoorraad) een jaarlijkse toename tussen 2008 en 2020 van circa 100 voertuigen. In de periode tussen 2020 en 2030 betekent dit een jaarlijkse toename van circa 65 voertuigen en in de periode tussen 2030 en 2040 een groei van circa 33 voertuigen per jaar. Deze ontwikkeling zal zich, zonder regulering, manifesteren in een hogere parkeerdruk met alle bijkomende nadelige gevolgen.

Als we kijken naar de ontwikkeling van het aantal personenauto's in Nederland (zie grafiek 5.2.) dan wordt duidelijk dat het aantal personenauto's nog steeds toeneemt. Daarmee neemt ook het autobezit per huishouden toe, wat invloed heeft op de parkeerdruk in de woonwijken.

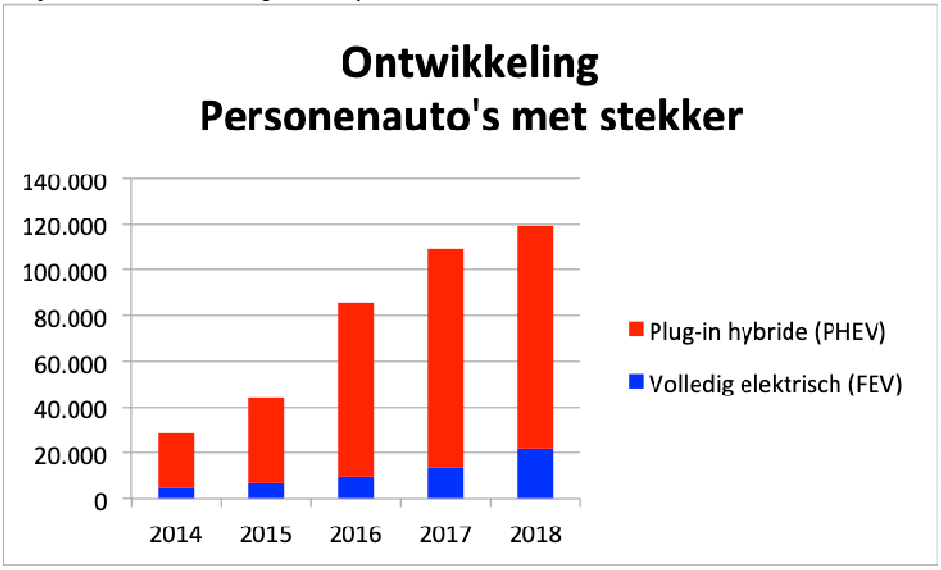
Grafiek 5.2. Ontwikkeling aantal personenauto's in Nederland



Bron: CBS Statline (2019)

In Nederland zijn op 1 januari 2018 119.107 personenauto's met een stekker geregistreerd. Hiervan zijn 97.265 plug-in hybrides (PHEV) en 21.842 volledig elektrische auto's (FEV) (zie grafiek 5.3.).

Grafiek 5.3. Ontwikkeling aantal personenauto's met stekker in Nederland

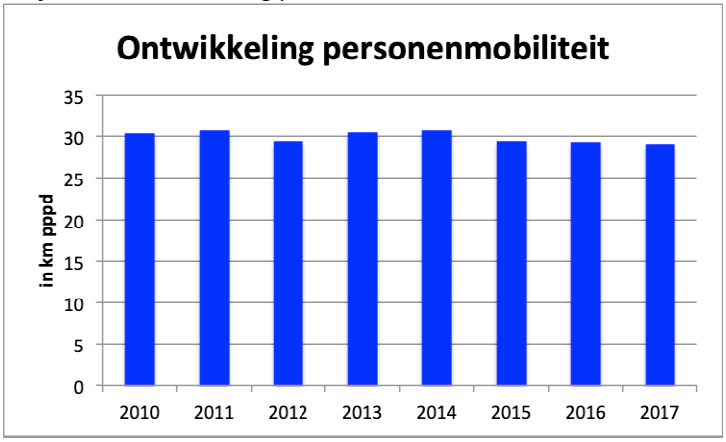


Bron: CBS/RDW (2019)

In 2018 is het aantal (plug-in)hybrides met 2% en het aantal volledig elektrische auto's met 59% gegroeid ten opzichte van 2017. Aangezien de elektrische auto's toenemen, zal ook de vraag naar laadvoorzieningen toenemen, niet alleen in de woonwijken maar ook door bezoekers van de binnenstad.

Daarnaast wordt uit grafiek 5.4. ook duidelijk dat de personenmobiliteit, dus het aantal kilometers dat een persoon per dag aflegt, rond de 30 km per dag schommelt en de laatste jaren heel licht daalt.

Grafiek 5.4. Ontwikkeling personenmobiliteit totaal in Nederland



Bron: CBS Statline

Hierbij blijft de personenmobiliteit met de auto nagenoeg gelijk, maar neemt de personenmobiliteit per fiets toe. Hierdoor ontstaat de vraag naar goede fietsparkeervoorzieningen. De gemeente zet daarom in op uitbreiding van fietsparkeerplekken in de openbare ruimte. In de Parkeernormennota worden fietsparkeernormen van toepassing verklaard voor nieuwe ontwikkelingen.

In 2018 zijn er 22,8 miljoen fietsen in Nederland. De elektrische fiets is in opkomst, dat wordt duidelijk uit de aantallen nieuw verkochte e-bikes in Nederland (zie grafiek 5.5.). In 2018 waren er in totaal 1,9 miljoen e-bikes, dat is ongeveer 8% van alle fietsen in Nederland.

Grafiek 5.5. Ontwikkeling aantal nieuw verkochte e-bikes in Nederland



Bron: RAI vereniging

Bij de vraag naar goede fietsparkeervoorzieningen is het daarom ook belangrijk om laadmogelijkheden voor de elektrische fietsen te realiseren.

5.2. Duurzaamheid

De betekenis van duurzaamheid is als volgt gedefinieerd:

Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die tegemoet komt aan de noden van het heden zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Het gaat daarbij om meer dan alleen de zorg om het milieu. Een ontwikkeling is duurzaam als ook rekening wordt gehouden met economische, menselijke en sociale aspecten. Want niet alleen natuurlijke bronnen zijn schaars, ook een hoogopgeleide en gezonde bevolking, goed werkende sociale netwerken, maatschappelijk vertrouwen, machines en infrastructuur zijn niet onbeperkt aanwezig.
Bron: CBS

In relatie tot mobiliteit en parkeren lag de nationale focus de afgelopen jaren vooral op:

- Het terugdringen van CO2 uitstoot
- Het terugdringen van gebruik van fossiele brandstoffen

De alternatieven die hiervoor geboden worden, zijn elektrische voertuigen (zowel auto's, scooters als fietsen). Enerzijds worden de elektrische voertuigen die op elektriciteit in de vorm van batterijen rijden steeds populairder, maar anderzijds zijn ook de elektrische voertuigen die op waterstof rijden in opkomst.

Voor de elektrische voertuigen op batterijen zijn ook lokale voorzieningen nodig, zoals laadstations of oplaadpunten voor elektrische auto's, scooters en fietsen.
Het aantal laadpalen in Weesp groeit gestaag. Er is een overeenkomst met MRA-E[2] gesloten waarbij bewoners die in het bezit zijn van een elektrische auto een verzoek kunnen doen voor een E-laadplek. De gemeente coördineert dat deze E-laadplek dusdanig gepositioneerd wordt, dat er een evenwichtige verdeling over de wijk/buurt ontstaat. De procedure van aanvraag tot plaatsing duurt op dit moment relatief lang. Het streven is om deze procedure te verkorten.

5.3. Consumentengedrag

De afgelopen jaren maar zeker ook de komende jaren zullen de technologische ontwikkelingen een enorme stempel drukken en veranderingen teweegbrengen. Aan de ene kant zijn er innovaties in de automotive industrie en worden er slimmere, veiligere en duurzamere voertuigen (auto, OV, maar ook fiets) ontwikkeld. Hierbij kun je denken aan course control, elektrisch rijden, sensoren die ervoor zorgen dat het voertuig automatisch remt, communicatie met systemen of andere voertuigen zodat het voertuig kan anticiperen op wat er voor hem op de weg gebeurt en natuurlijk de zelfrijdende auto.

Aan de andere kant zijn er innovaties met betrekking tot de consumenten voortkomend uit de toegang tot het internet. Denk hierbij aan webshops, social media, (mobiele) devices, WIFI hotspots, iBeacons, sensoren, chips, Google glass en de steeds verder gaande digitalisering waarmee een enorme hoeveelheid aan data wordt gegenereerd. Door het verzamelen en analyseren, maar vooral ook combineren en integreren van deze (big) data ontstaat er inzicht in wie de consumenten daadwerkelijk zijn en wat hun behoeften en gedrag zijn. Kortom de ondernemers leren hun consumenten steeds beter kennen en kunnen hierop anticiperen. Dit kan ook toegepast worden voor mobiliteit en parkeren.

5.4. Parkeernormen

Doordat het besef is ontstaan dat de (openbare) ruimte schaars is en zo efficiënt mogelijk benut dient te worden, is het niet efficiënt om ongelimiteerd parkeerplaatsen aan te leggen, mede ook vanuit het duurzaamheidsperspectief. Hierdoor hebben wij kritisch gekeken naar de toe te passen parkeernormen. Voor bepaalde projecten of gebieden kunnen, vanuit het oogpunt van duurzaamheid, lager autobezit, meer OV- en fietsgebruik e.d., substantieel lagere parkeernormen worden gesteld, wat betekent dat er minder parkeerplaatsen of zelfs minder parkeerplaatsen dan de vraag, worden gerealiseerd. Maatwerk is dus mogelijk. Wel is het belangrijk de consequenties hiervan te beseffen. Reden te meer om de bestaande vastgestelde parkeernormen te updaten op basis van de nieuwe inzichten. In de Parkeernormennota (zie bijlage 6) staat de nieuwe aanpak en van toepassing zijnde parkeernormen opgenomen. In de Parkeernormennota worden tevens de "kencijfers fietsparkeervoorzieningen", ofwel fietsparkeernormen, van toepassing verklaart voor nieuwe ontwikkelingen.

[2] *Binnen het project MRA-Elektrisch werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk aan publieke oplaadpunten te realiseren.*

5.5. Lokale ontwikkelingen

5.5.1. Centrum

In de Structuurvisie 2013-2030 heeft de gemeenteraad ten aanzien van *parkeren op de Nieuwstraat* de volgende ambitie uitgesproken: “Onze eindambitie, waar we gefaseerd naar toe willen werken, is dat de Nieuwstraat tot aan de kerk vrij is van geparkeerde auto’s.” Het invoeren van de voorgestelde reguleringsmaatregelen in hoofdstuk 7 heeft een effect op het parkeergedrag. Deze gewenste of ongewenste effecten worden middels monitoring in beeld gebracht. Wanneer een gestabiliseerde parkeersituatie is ontstaan kan aangevangen worden met het vrij maken van geparkeerde auto’s op de Nieuwstraat, tussen de Slijkstraat en de Kerk. Deze ambitie heeft een gevolg voor het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen en daarmee op het aantal uit te geven vergunningen in dit gebied.

Daarnaast staan in de Structuurvisie 2013-2030 ten aanzien van *terrassen* de volgende passages opgenomen: “De binnenstad willen we ontwikkelen tot een gebied dat de moeite waard is voor alle Weespers maar ook voor mensen van buiten. We ontwikkelen de binnenstad tot een gebied met een aanbod dat meerdere bezoekersmotieven kent: een aantrekkelijke authentieke uitstraling, winkelondersteunende horeca en terrassen aan de Kom.” en “Daarnaast denken we voor de Herengracht, daar waar we ruimte willen geven aan terrassen, aan een herinrichting van de openbare ruimte die zorgt dat de auto het gevoel heet ‘te gast’ te zijn. De kades willen we doorzetten waarmee op de oever meer ruimte komt voor terrassen.” Het aantal terrassen dat er uiteindelijk komt wordt bepaald in de terrassennota. De keuzes die hierin gemaakt worden hebben effect op de beschikbare parkeercapaciteit en het aantal uitgeefbare vergunningen (vergunningenplafond).

In het centrumgebied is het bouwplan *Albert Heijn* nog in ontwikkeling. Dit bouwplan wordt in twee fasen tot stand gebracht. Fase 1 is gereed en er zijn op het dek nu 49 parkeervakken gerealiseerd. De uitvoering van fase 2 is vertraagd. Als deze fase gereed is dan zijn er nog eens 72 parkeervakken bijgekomen wat een totaal maakt van 121.

5.5.2. Weespersluis

In de Bloemendalerpolder tussen Muiden en Weesp komt een nieuw woonlandschap met 2.750 woningen (ongeveer 6.000 bewoners). Twee derde deel van het gebied wordt groen, met ruimte voor recreatie en natuurbeleving. Slechts een derde deel wordt bebouwd. De kwaliteiten van de omgeving vormen een inspiratiebron voor het ontwerp van het woonlandschap.



De circa 6.000 nieuwe bewoners van de wijk Weespersluis moeten ook ergens hun boodschappen doen en winkelen.

Weesp wil, ook vanuit economisch oogpunt, zoveel mogelijk nieuwe bewoners verleiden om naar de binnenstad van Weesp te komen. Gezien de afstand van Weespersluis tot de binnenstad wordt ingezet op fietsgebruik als vervoermiddel naar het centrum van Weesp. Dit doen we o.a. door het aantal fietsparkeervoorzieningen uit te breiden.

6. Oplossingsrichtingen

In hoofdstuk 4 is de huidige situatie van het parkeren in Weesp in kaart gebracht. Het op dit moment geldende parkeerbeleid voldoet niet meer en vraagt om optimalisatie. Op basis hiervan is allereerst een korte en lange termijn visie bepaald. Vervolgens is gekeken binnen welke kaders en met welke uitgangspunten naar oplossingen gezocht kan worden, en zijn de verschillende oplossingsmogelijkheden bekeken en afgewogen.

6.1. Visie

6.1.1. Korte termijn

Aan de hand van de resultaten van de analyse blijkt de urgentie het hoogst te zijn in de gebieden Centrum (Centrum/deel Zuid I), Herensingelkwartier/deel Schildersbuurt en Stationsgebied (deel Dichtersbuurt/Leeuwenveld). Daarom is de keuze gemaakt om in eerste instantie te focussen op oplossingsrichtingen voor deze aandachtsgebieden. Voor de overige wijken kan in een later stadium samen met de bewoners gekeken worden wat de meest passende oplossing is voor het parkeerprobleem in hun wijk. Door middel van monitoring volgt het college de ontwikkelingen in parkeerdruk; in de eerste twee jaar na invoering van de regulering wordt twee keer per jaar gemonitord, vervolgens jaarlijks één keer,

Aangezien de parkeercapaciteit op diverse locaties schaars is en niet alle doelgroepen dichtbij hun bestemming gefaciliteerd kunnen worden, moet er een prioritering van de doelgroepen plaatsvinden. Deze prioritering kan afhankelijk van het gebied verschillend zijn. Voor de drie aandachtsgebieden is door de raad als randvoorwaarde meegegeven dat in eerste instantie de bewoners, vervolgens de bezoekers (van het centrumgebied) en als laatste de werknemers dichtbij hun bestemming gefaciliteerd worden. Hoe dan ook worden alle doelgroepen gefaciliteerd, het kan alleen zijn dat dit voor bepaalde doelgroepen op afstand/grotere loopafstand is.

Het centrum van Weesp heeft vanwege het historische karakter beperkte fysieke ruimte om parkeerfaciliteiten te creëren. Voor het creëren van parkeerplaatsen wordt daarom niet gekeken naar het piekmoment, bijvoorbeeld de zaterdagmiddag voor het centrum waar gedurende twee uur een hoge parkeervraag ontstaat, maar de rest van de week de parkeervraag beduidend lager ligt. Op deze piekmomenten worden de doelgroepen op afstand/grotere loopafstand gefaciliteerd of gestimuleerd om andere vervoerswijzen, lopend, fiets of OV, te kiezen.

Omdat tijdens het parkeeronderzoek in 2017 een beperkt aantal openbare oplaadpunten voor elektrische voertuigen is geconstateerd terwijl er een aanzienlijk aantal elektrische voertuigen is geïdentificeerd, is uitbreiding van elektrische oplaadpunten zeker een aandachtspunt. Sinds er een overeenkomst met MRA-E is afgesloten, is het aantal laadpunten wel al uitgebreid.

Om er voor te zorgen dat het vastgestelde parkeerbeleid ook nageleefd wordt is adequate handhaving van cruciaal belang. Daarbij is regelmatige controle, op verschillende dagen en tijdstippen volgens een onvoorspelbaar schema, noodzakelijk. Dit wordt nog uitgewerkt in een Handhavingsplan.

Uiteindelijk zal het vastgestelde parkeerbeleid, met de gekozen parkeerreguleringsvormen, maatregelen en handhaving, in zijn totaliteit minimaal kostendekkend moeten zijn.

6.1.2. Lange termijn

Vanuit de ontwikkelingen wordt duidelijk dat, door de toename van automobiliteit en de lokale ontwikkelingen waardoor het aantal bezoekers aan Weesp stijgt, de parkeerdruk alleen maar toeneemt. In Weesp zijn weinig tot geen mogelijkheden om extra parkeercapaciteit toe te voegen. Dit betekent dat er gekeken moet worden of er in het korte termijn parkeerbeleid mogelijkheden zijn voor het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Voor Weesp betekent dit, dat er vooral gekeken moet worden naar de fiets. Hoe kan het fietsgebruik gestimuleerd worden? Het faciliteren van het fietsgebruik in de vorm van het aanleggen van rechtstreekse, goede en veilige fietspaden, het realiseren van goede gecentraliseerde fietsparkeervoorzieningen en het voorzien in elektrische laadpunten voor fietsen zijn oplossingsrichtingen waar de gemeente op in gaat zetten.

Indien uit monitoring blijkt dat er voor bezoekers extra parkeercapaciteit wenselijk is, kunnen op de P+R locatie (aan de kant van ontwikkeling Weespersluis) extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden, bijvoorbeeld in de vorm van tijdelijke parkeerdekken waarbij de hoeveelheid parkeerplaatsen aangepast kan worden aan de vraag (flexibiliteit).

6.2. Parkeerreguleringsvormen

Uit de analyse is duidelijk geworden dat invoering van parkeerregulering voor de drie aandachtsgebieden Centrum (Zone A), Herensingelkwartier (Zone B) en Stationsgebied (Zone C en D) noodzakelijk is. Er wordt aangegeven welke van de parkeerreguleringsvormen het beste past, rekening houdend met de kaders en uitgangspunten, de problematiek in het gebied en de doelgroepen maar ook met de organisatie, de financiën en de communicatie van het uiteindelijk te kiezen parkeerbeleid.

De verschillende parkeerreguleringsvormen zullen hieronder kort toegelicht worden.

6.2.1. Vrij parkeren

Er kan voor gekozen worden om alle parkeerregulering los te laten en vrij parkeren in te stellen. In dat geval kan iedereen weer overal parkeren en zijn er geen beperkingen meer. Een actueel thema, echter uit verschillende referenties is gebleken dat het afschaffen van parkeerregulering niet leidt tot meer bezoekers maar uiteindelijk weer tot de basisproblemen. In het verleden is parkeerregulering ingesteld omdat het zich vanzelf niet goed regelde. Vaak staan dan langparkeerders op alle parkeerplaatsen dichtbij de bestemmingen, waardoor er voor de bezoekers geen of op enige loopafstand pas parkeergelegenheid beschikbaar is. Daarnaast zullen extra verkeersbewegingen ontstaan vanwege zoekverkeer naar een vrije parkeerplaats. Extra verkeers- en parkeerdruk kan

leiden tot gevaarlijke of onveilige situaties en heeft negatieve effecten voor het milieu/luchtkwaliteit (fijnstof). De gemeente streeft er naar om op basis van de doelgroepenprioritering de juiste parkeerder op de juiste plek te faciliteren en de beschikbare parkeercapaciteit zo optimaal mogelijk te gebruiken. Alleen middels parkeerregulering kan hier sturing aan gegeven worden. Vandaar dat vrij parkeren geen geschikte optie lijkt voor Weesp.

6.2.2. Parkeerschijfzone/Blauwe zone

Op enkele plekken in Weesp is op dit moment de parkeerschijfzone van toepassing (Hugo de Grootlaan, Groeneweg). Hiermee kan voor de duur van respectievelijk 2 en 1 uur geparkeerd worden met de (blauwe) parkeerschijf. Naast het parkeren voor bezoekers is het in een parkeerschijfzone ook mogelijk om ontheffingen uit te geven voor bewoners, op dit moment gebeurd dit niet. Het voordeel van de parkeerschijfzone is dat er gratis met de parkeerschijf geparkeerd kan worden en voor de ontheffingen worden legeskosten gerekend. Tevens biedt het een oplossing voor het weren van langparkeerders in het centrumgebied. Echter het nadeel van de parkeerschijfzone is dat voor alle parkeerplaatsen waar dit geldt blauwe belijning dient te worden aangebracht. Dit past niet binnen het beeld van een historisch centrum/beschermd stadsgezicht. Een ander nadeel is dat adequate handhaving noodzakelijk is en dat deze handhavingskosten voor rekening van de gemeente zijn. Voor de handhaving van een parkeerschijfzone zijn BOA's vereist welke qua loonkosten meer kosten dan fiscale handhavers voor het fiscale regime. Daar waar in een fiscaal regime de kosten voor handhaving verrekend kunnen worden met de inkomsten uit boetes (naheffingsaanslagen) die naar de gemeente gaan, geldt dat bij de parkeerschijfzone de boetes (beschikkingen) onder de Wet Mulder vallen en de inkomsten hieruit naar de Rijksoverheid gaan. Dus ondanks dat het een klantvriendelijke parkeermaatregel betreft zonder gemeentelijke inkomsten, brengt het aan de handhavingskant nogal wat kosten met zich mee. Vanuit het uitgangspunt dat het parkeren minimaal kostendekkend dient te zijn, lijkt de parkeerschijfzone geen passende optie voor Weesp.

6.2.3. Vergunninghoudersparkeren

Vergunninghoudersparkeren kan voor woongebieden waar veel overlast is van vreemdparkeerders een goede optie zijn. Hier kan namelijk alleen met een vergunning geparkeerd worden. Alleen vergunninghoudersparkeren waar ook kortparkeren gefaciliteerd dient te worden is niet de meest voor de hand liggende keuze. Het nadeel van alleen vergunninghoudersparkeren is dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen van bijvoorbeeld bewoners die overdag afwezig zijn niet mogelijk is. Op dit moment kent de Ossenmarkt 10 plaatsen voor vergunninghouders. Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat deze parkeerplaatsen niet optimaal gebruikt worden. Evenals voor de parkeerschijfzone zijn voor de handhaving van vergunninghoudersparkeren BOA's vereist. Ook hier geldt dat de boetes (beschikkingen) onder de Wet Mulder vallen en de inkomsten hieruit naar de Rijksoverheid gaan (geen compensatie voor handhavingskosten). Door de genoemde redenen is ook alleen vergunninghoudersparkeren geen passende oplossing voor Weesp.

6.2.4. Betaald parkeren

Op dit moment kent het centrum van Weesp al een aantal plaatsen waar alleen betaald parkeren (een deel van Nieuwstad, Nieuwstraat, Oudegracht Achtergracht en Hoogstraat en Het Grote Plein en Kerkstraat) van kracht is. Uit het parkeeronderzoek is echter gebleken dat de betaalde parkeerplaatsen niet optimaal gebruikt worden. Dit komt mede doordat ze omringd zijn door vrij parkeren (voldoende gratis parkeerplaatsen) en pas gebruikt worden als de gratis parkeerplaatsen vol zijn. Daarnaast is geconstateerd dat er een deel langparkeerders (werknemers) in de drie aandachtsgebieden parkeren, waardoor er minder parkeercapaciteit voor de bewoners en bezoekers overblijft of dat deze verder weg moeten parkeren. Door het instellen van alleen betaald parkeren wordt alleen het kortparkeren van bezoekers gefaciliteerd. Maar de bewoners van Weesp dienen ook gefaciliteerd te worden. Een nadeel van het invoeren van alleen betaald parkeren is dat de parkeercapaciteit niet dubbel gebruikt kan worden. De invoering van betaald parkeren betekent ook dat er parkeerautomaten aangeschaft moeten worden die als het goed is met de parkeerinkomsten terugverdiend kunnen worden. Daarnaast kan bij betaald parkeren gebruik gemaakt worden van fiscale handhavers (lagere loonkosten dan BOA's), op dit moment kiest de gemeente Weesp ervoor om vanwege integrale handhaving BOA's in te zetten. Verder komen de inkomsten uit boetes (naheffingsaanslagen) ten gunste van de gemeente (compensatie handhavingskosten). Alleen betaald parkeren, zonder de mogelijkheid om bewoners te faciliteren, is geen reële optie voor Weesp.

6.2.5. Fiscaal betaald parkeren

Eén losse parkeerreguleringsmaatregel lijkt niet te voldoen voor Weesp en dus is gekeken naar een combinatie van maatregelen. Een veel toegepaste combinatie is betaald parkeren met vergunninghoudersparkeren ook wel fiscaal betaald parkeren genoemd. Waarbij betaald parkeren wordt ingevoerd en daarnaast komen bewoners (als ze voldoen aan de voorwaarden) in aanmerking voor een bewonersvergunning tegen het vigerend tarief. De bezoekers van de bewoners worden gefaciliteerd via een bezoekersregeling. Ondernemers die voor hun bedrijfsvoering hun auto dicht in de buurt nodig hebben kunnen onder voorwaarden in aanmerking komen voor een vergunning voor hun bedrijf. Door zowel de bewoners als de bezoekers te faciliteren kan de beschikbare parkeercapaciteit optimaal dubbel gebruikt worden. Voor deze combinatiemaatregel kan het hele gebied als fiscaal gebied worden aangeduid, waardoor er gehandhaafd kan worden met fiscale handhavers en komen de inkomsten uit boetes (naheffingen) ten gunste van de gemeente (compensatie handhavingskosten). Hier geldt eveneens dat er een investering in parkeerautomaten noodzakelijk, maar deze investering kan terugverdiend worden via de parkeerinkomsten.

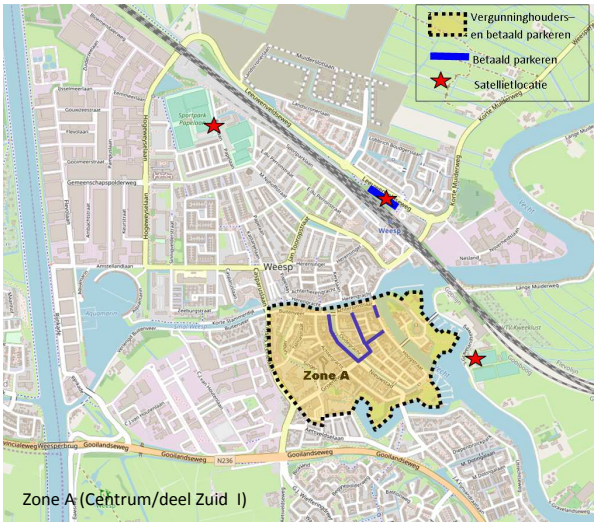
6.3. Oplossingen

Binnen de gestelde kaders blijkt fiscaal betaald parkeren voor Weesp de meest geschikte oplossing. Alle doelgroepen worden gefaciliteerd waarbij de parkeerplaatsen optimaal dubbel gebruikt worden. Daarnaast is het vanuit kostenoogpunt ook een voordeel dat bij deze parkeerreguleringsvorm de inkomsten uit boetes (naheffingen) ten gunste komen van de gemeente en als compensatie voor de handhavingskosten kunnen worden gebruikt. Voor de gekozen parkeerreguleringsvorm fiscaal betaald parkeren is per aandachtsgebied de voorgestelde oplossing uitgewerkt, die hieronder wordt toegelicht.

6.3.1. Zone A

In bijlage 4 is uit het opstellen van de parkeerbalans voor het centrumgebied gebleken dat:

- er op totaalniveau op de piek (zaterdagmiddag) 173 pp tekort zijn
- er op de werkdag ochtend en de werkdag nacht een klein tekort van respectievelijk 27 en 44 pp is



Zone A (Centrum/deel Zuid I)

Aangezien er niet op de piek (zaterdagmiddag) gedimensioneerd wordt, kijken we naar de andere momenten (werkdagen) met een hoge parkeerdruk. Op een tweetal momenten zijn tekorten zichtbaar. Hoe kan er nu middels de parkeerregulering voor gezorgd worden dat de juiste doelgroepen op de juiste plek gefaciliteerd worden?

Aangezien de beschikbare parkeercapaciteit beperkt is, moeten er keuzes gemaakt worden welke doelgroepen waar kunnen parkeren. In de doelgroepenprioritering is bepaald dat allereerste de bewoners worden gefaciliteerd. Echter niet ongelimiteerd. In beginsel wordt ervoor gekozen om maximaal 2 auto's per huishouden te faciliteren. In geval er eigen parkeergelegenheid is kan maximaal 1 parkeervergunning worden aangevraagd.

Omdat de openbare ruimte in het historische centrum van Weesp beperkt is en het vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en duurzaamheid ongewenst is dat het centrum alleen uit geparkeerde auto's bestaat, wordt er een overgangsregeling toegepast voor het faciliteren van de 2^{e} auto van bewoners in het centrum van Weesp.

Door de parkeerbalans voor het centrum te maken met maximaal 2 auto's per huishouden (bewoners), dus rekening houdend met de gegevens van RDW (autobezit), en daarnaast alleen de kortparkeerders, komt vraag en aanbod meer in balans en is er zelfs op de werkdag overdag nog parkeercapaciteit over (zie Tabel 6.1.). Dit komt omdat veel bewoners overdag weg zijn.

Tabel 6.1: Parkeerbalans Zone A 1^{e} en 2^{e} auto en kortparkeren

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	595	497	796	746	993	792	598	695
Kortparkeren	140	191		129	0	232		
Totale parkeervraag	**735**	**688**		**875**	**993**	**1.024**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**949***	**949**	**949**	**949**	**949**	**949**	**949**	**949**
	214	261		74	-44	-75		

* Openbare pp 797 (excl. 22 gehandicapten, 3 laden & lossen, 8 elektrisch laden, 6 gereserveerd) en private pp 152

De langparkeerders hebben de mogelijkheid om betaald te parkeren in het gereguleerde gebied. Ze kunnen betaald parkeren op het P+R terrein of gratis parkeren op een of meerdere bestaande parkeerlocaties. Deze locaties worden beter dan nu het geval is aangegeven met borden. Mogelijk dat ook een deel van de langparkeerders ervoor kiest om met een andere vervoerswijze naar Weesp te komen (fiets, OV). De monitoring zal uitwijzen of dit het beoogde resultaat oplevert of dat bijsturing noodzakelijk is. Naar verwachting gaat het om ongeveer 200 parkeerders (zie Tabel 6.2.).

Tabel 6.2: Parkeerbalans Zone A langparkeren

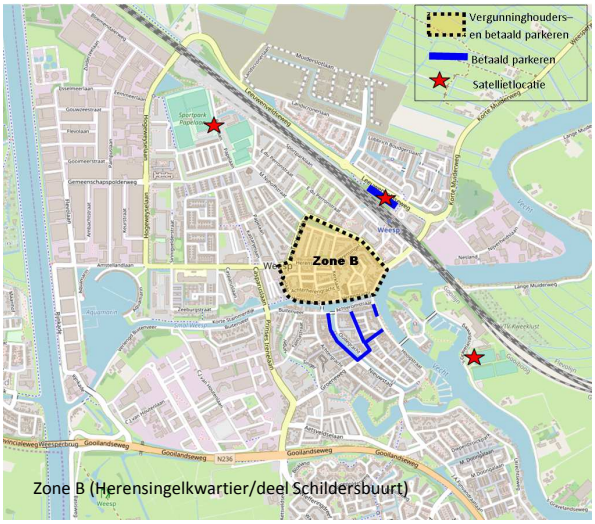
Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Langparkeren	241	229		55	0	98		
Totale parkeervraag	**241**	**229**		**55**	**0**	**98**		

Uit de parkeerbalans blijkt dat op werkdagen en koopavond voor het Centrum parkeercapaciteit over is, niet vergetende dat langparkeerders op de bestaande satellietlocaties gefaciliteerd worden. Cruciaal is tevens dat gestimuleerd wordt dat de private parkeerplaatsen benut worden (doordat men bij private parkeercapaciteit niet in aanmerking komt voor een 1e vergunning). De overcapaciteit op de werkdagen kan gebruikt worden voor het uitgeven van vergunningen voor specifieke doelgroepen zoals bijvoorbeeld bedrijfsvergunningen, vergunning voor hulpverleners en mantelzorgers e.d. Op de werkdag nacht en zaterdagmiddag blijft nog een klein tekort van respectievelijk 44 en 75 pp bestaan, welke op een satellietlocatie als het P+R terrein gefaciliteerd kunnen worden. De zaterdagmiddag is het piekmoment waarbij veel bezoekers naar Weesp komen. We hebben in de onderzoeksresultaten van de parkeerenquête ook gezien dat op dit moment reeds 1/3 met de fiets en 1/3 te voet naar Weesp komt. Bezoekers weten dat de fysieke ruimte voor de auto in Weesp beperkt is, dus door naast het invoeren van parkeerregulering ook goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren komt de parkeerbalans meer in evenwicht.

6.3.2. *Zone B*

Voor het Herensingelkwartier en deel Schildersbuurt is in bijlage 4 ook een parkeerbalans opgesteld.
Hieruit bleek het volgende:

- Op totaalniveau is op de piek (zaterdagmiddag) een tekort van 41 pp, dit wordt vooral veroorzaakt door de bezoekaantrekkende functies (theater, cafés en restaurants en hotel).
- Op de werkdag nacht is er een tekort van 22 pp



Zone B (Herensingelkwartier/deel Schildersbuurt)

Ook hier geldt dat het uitgangspunt is dat er niet op de piek (zaterdagmiddag) gedimensioneerd wordt, dus kijken we vooral naar de werkdag nacht. Op dit moment is een

klein tekort zichtbaar. Hoe kan er nu middels de parkeerregulering voor gezorgd worden dat via doelgroepenprioritering (bewoners, bezoekers en werknemers), de juiste doelgroepen op de juiste plek gefaciliteerd worden? Als de bezoekers en de medewerkers van het theater, cafés en restaurants en het hotel aan de Herengracht naar een gecentraliseerde parkeerlocatie worden verwezen, dan kan vooralsnog de 1e en 2e auto van de bewoners gefaciliteerd worden (vanwege beperkte ruimte geldt een overgangsregeling voor de 2e auto van bewoners). Hierdoor kan ook de parkeercapaciteit van de gecentraliseerde parkeerlocatie dubbel gebruikt worden, aangezien die voor het centrum vooral op de werkdagen nodig zijn en slechts gedeeltelijk voor de zaterdagmiddag.

Er zullen altijd nog wel bezoekers zijn die proberen dichtbij de functie zelf hun auto te parkeren, dit is mogelijk middels betaald parkeren. Hier kan in gestuurd worden met de tariefstelling (gratis of goedkoper tarief of met korting parkeren op centrale parkeerlocatie aan de rand).

De parkeerbalans voor het Herensingelkwartier ziet en dan als volgt uit (zie Figuur 6.3.)

Tabel 6.3: Parkeerbalans Zone B 1e en 2e auto, overig lang- en kortparkeren (excl. bezoekaantrekkende functies Herengracht)

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	358	298	477	448	597	477	477	418
Langparkeren	83	69		41	0	25		
Kortparkeren	18	23		0	0	26		
Totale parkeervraag	**459**	**390**		**489**	**597**	**528**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**575***	**575**	**575**	**575**	**575**	**575**	**575**	**575**
	116	185		86	-22	47		

*Openbare pp 519 (excl. 10 gehandicapten, 2 laden & lossen, 1 gereserveerd) en private pp 56

Tabel 6.4: Parkeerbalans Zone B bezoekaantrekkende functies Herengracht

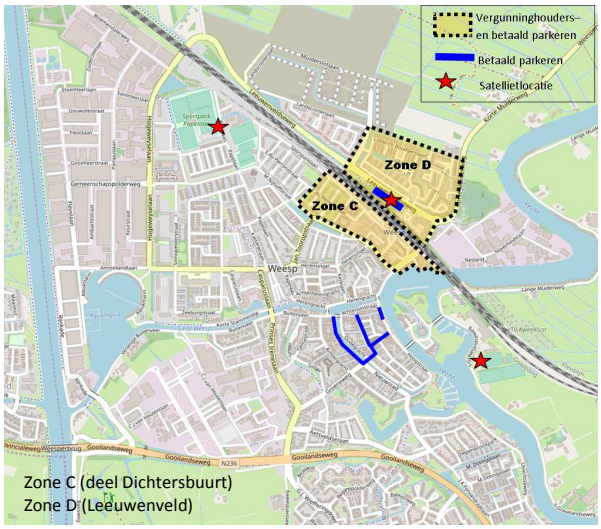
Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
bezoekers (kortparkeren)	25	52	131	124	49	59	149	79
medewerkers (langparkeren)	22	25	26	26	11	29	30	28
Totale parkeervraag	**47**	**77**	**157**	**150**	**60**	**88**	**179**	**107**

Op de werkdag nacht is dan nog een klein tekort zichtbaar. Echter door het maximaliseren van het aantal vergunningen per huishouden op twee en tevens het gebruik van private parkeercapaciteit te stimuleren (doordat indien men private parkeercapaciteit heeft, men niet in aanmerking komt voor een 1e vergunning), wordt dit kleine tekort weggewerkt. Op de werkdagen bestaat er nog steeds overcapaciteit, die benut kan worden voor het uitgeven van vergunningen voor specifieke doelgroepen zoals bijvoorbeeld bedrijfsvergunningen, vergunning voor hulpverleners en mantelzorgers e.d.

6.3.3. Zone C en D

Tot slot is ook voor het Stationsgebied (deel Dichtersbuurt/Leeuwenveld) in bijlage 4 een parkeerbalans opgesteld.
Hieruit kon de volgende conclusie getrokken worden:

- Er is in principe voldoende parkeercapaciteit zowel aan de centrumkant als aan de kant van Leeuwenveld, maar op dit moment wordt de beschikbare parkeercapaciteit deels gebruikt door de verkeerde doelgroep(en) (wijkvreemdparkeerders, dat is de afgelopen tijd alleen maar erger geworden)



Tabel 6.5: Parkeerbalans Zone C en D 1e en 2e auto, langparkeren (incl. P+R) en kortparkeren

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	626	522	835	783	1.043	835	835	730
Langparkeren (incl. P+R)	326	332			0			
Kortparkeren	120	173			0			
Totale parkeervraag	**1.072**	**1.027**			**1.043**			
Beschikbare parkeercapaciteit	**1.998***	**1.998**	**1.998**	**1.998**	**1.998**	**1.998**	**1.998**	**1.998**
	926	971			955			

*Openbare pp 1.155 (excl. 11 gehandicapten, 10 elektrisch laden, 4 gereserveerd) en private pp 843

Door het invoeren van parkeerregulering in het Stationsgebied (Dichtersbuurt en P+R terrein) waarbij de 1e en 2e auto gefaciliteerd worden, zullen de wijkvreemdparkeerders naar een alternatief op zoek moeten en ontstaat er weer ruimte voor de doelgroep(en) waarvoor de parkeercapaciteit bedoeld is. In de consultatiebijeenkomst kwam naar voren dat ook Leeuwenveld, in eerste instantie vooral Leeuwenveld I en II, nu al last heeft van overloop en dat dit door invoering van parkeerregulering in de Dichtersbuurt en op het P+R terrein alleen maar groter wordt. Daarom vraagt deze wijk nadrukkelijk zelf voor parkeerregulering. Door het P+R terrein achteraf betaald parkeren te maken, waarbij de OV gebruiker voor een gereduceerd tarief (speciaal reizigersdagtarief) kan parkeren en de overige parkeerders het normale tarief betalen, wordt beoogd de Schipholgangers te weren/niet meer te faciliteren, maar alleen de forenzen die vanuit de regio vanaf Weesp met het OV naar hun werk gaan. Daarom wordt voorgesteld om naast de Dichtersbuurt en het P+R terrein ook in Leeuwenveld I, II en IV gereguleerd parkeren in te voeren middels de combinatie van vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren (fiscaal parkeren). In Leeuwenveld III zal vooralsnog geen parkeerregulering worden ingevoerd. Aangezien Leeuwenveld een heel groot deel private parkeerplaatsen kent (oftewel parkeren op eigen terrein), is het belangrijk dat gestimuleerd wordt dat deze parkeercapaciteit benut wordt

(doordat men in geval van private parkeercapaciteit niet in aanmerking komt voor een 1e vergunning).

6.3.4. Satellietlocaties

Satellietlocaties zijn in de verschillende voorgestelde oplossingen een mogelijkheid om ervoor te zorgen dat parkeerders gefaciliteerd worden zonder overlast te veroorzaken in de woonwijken. Er is gekeken welke bestaande capaciteit er op dit moment reeds is en in aanmerking komt om ingezet te worden. De vindbaarheid van die locaties wordt verbeterd door het plaatsen van extra borden. Uit de monitoring moet blijken of dit tot het beoogde resultaat leidt of dat optimalisaties en/of de aanleg van extra satellietlocaties noodzakelijk zijn. Die nieuwe satellietlocaties wijzen wij nu nog niet aan. Wel reserveren we ruimte voor de mogelijke satellietlocaties die naar voren zijn gekomen en mede door initiaven van verschillende bewonersgroepen vorm zijn gegeven.

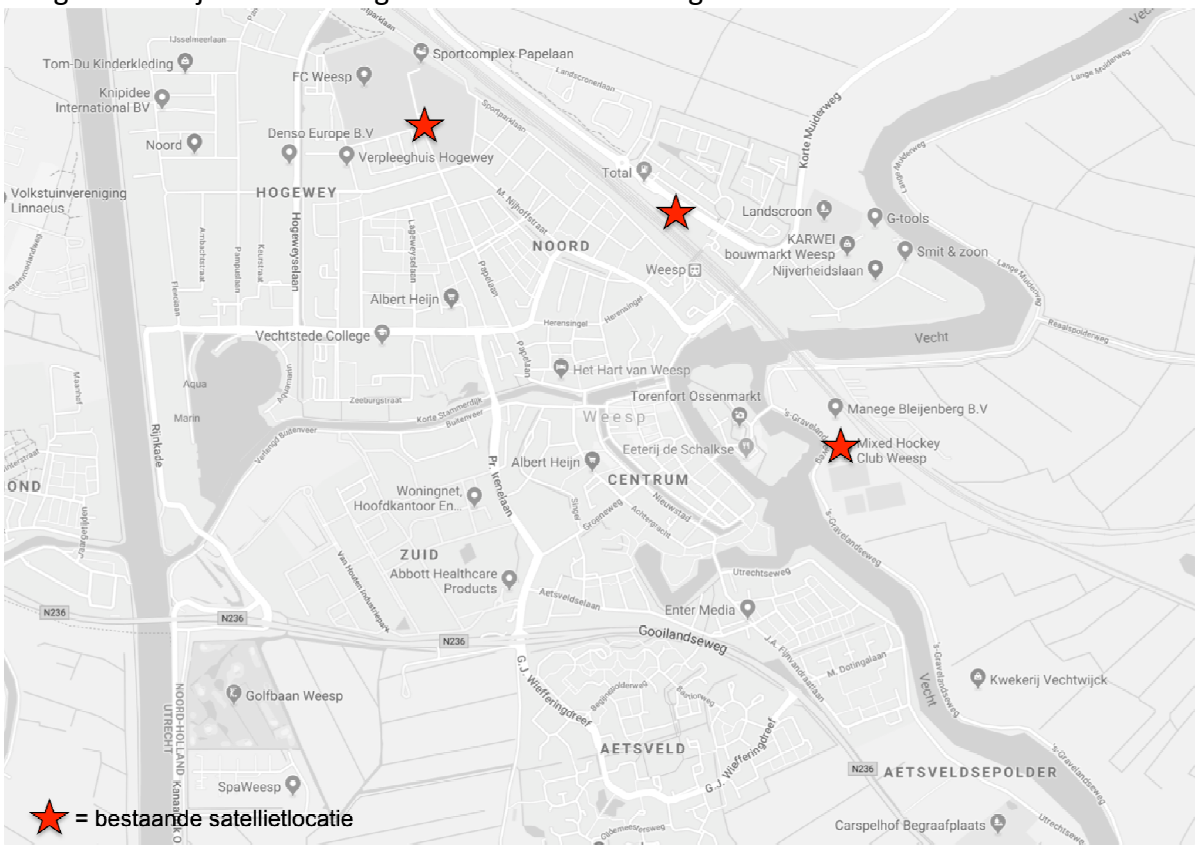
Naast het voorzien van forenzen kan ook het P+R terrein ingezet worden als parkeeroplossing voor bijvoorbeeld langparkeerders of bezoekers van de functies aan de Herengracht. Voor forenzen uit Weesp zelf wordt ook ingezet op goede fietsparkeervoorzieninngen zodat het autogebruik vanuit de wijken naar het station verminderd en de parkeercapaciteit van P+R optimaal ingezet kan worden voor de andere benodigde doelgroepen. Op de korte en/of langere termijn bestaat ook nog de mogelijkheid om indien nodig de parkeercapaciteit op het P+R terrein (flexibel) uit te breiden door een (tijdelijk) parkeerdek op het terrein te realiseren (sturing d.m.v. tariefstelling). Met (commerciële) partijen worden mogelijkheden verkend om tot een gestapelde parkeervoorziening te komen.

Daarnaast kunnen de bestaande locaties zoals de parkeerterreinen bij de Hockeyvelden ('s Gravelandseweg ongeveer 73 pp, loopafstand 700m) en de parkeerterreinen bij de tennis en voetbalvelden (Papelaan ongeveer 81 pp, loopafstand 1.400m) ingezet worden als satellietlocatie. Deze bestaande locaties blijven vooralsnog gratis parkeren.



Figuur 6.6: Satellietlocaties 's Gravelandseweg en Papelaan

In figuur 6.7. zijn de aanwezige satellietlocaties weergeven.



Figuur 6.7: Satellietlocaties

7. Beleidsmaatregelen

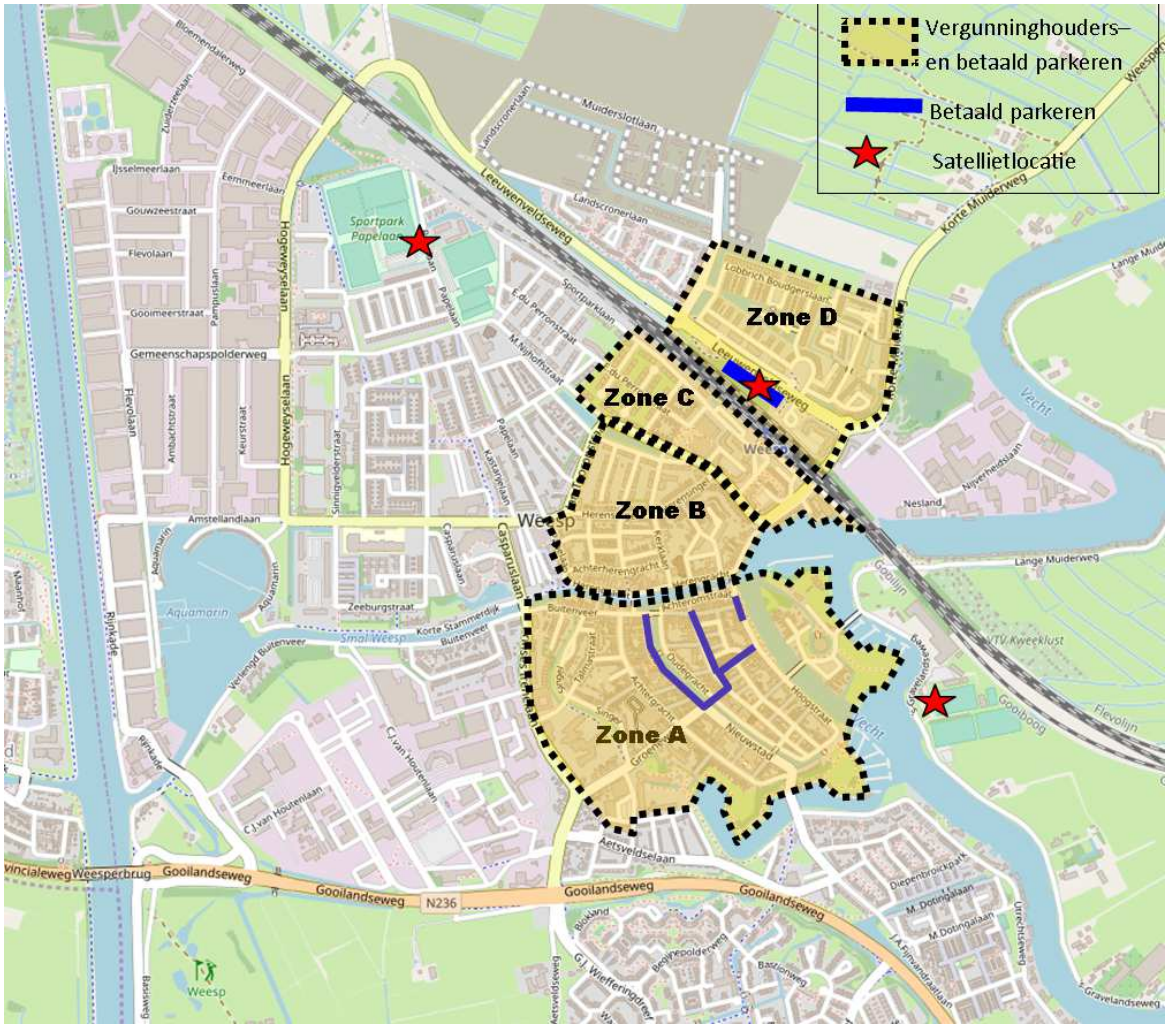
In hoofdstuk 6 zijn oplossingsrichtingen uitgewerkt. Op basis hiervan wordt in dit hoofdstuk het parkeerbeleid vormgegeven zowel voor de korte als voor de lange termijn.

7.1. Korte termijn

Na een uitgebreid parkeeronderzoek is de huidige parkeersituatie van Weesp in beeld gebracht. Op dit moment zijn er drie aandachtsgebieden die op korte termijn vragen om een aangepast parkeerbeleid dat passende oplossingen biedt voor de geconstateerde parkeerproblematiek.

7.1.1. Reguleringsgebied, -vorm en -tijden

Het is duidelijk geworden dat invoering van parkeerregulering in Zone A, B, C en D (zie Figuur 7.1.) onvermijdelijk is. In bijlage 5 zijn de exacte grenzen van de regeringsgebieden opgenomen. In paragraaf 6.2. zijn de verschillende vormen van parkeerregulering afgewogen en de combinatie van vergunninghoudersparkeren met betaald parkeren, ook wel fiscaal parkeren genoemd, blijkt het beste te passen bij de situatie in Weesp.



Figuur 7.1: Parkeerregulering

Om invulling te geven aan de doelstelling van een leefbare en vitale stad worden de reguleringstijden aangepast. Dit betekent dat op de onderstaande tijden de parkeerregulering in de vorm van fiscaal betaald parkeren in combinatie met vergunninghoudersparkeren van kracht wordt:

- maandag tot en met vrijdag van 10.00 uur tot 20.00 uur
- zaterdag van 10.00 uur tot 17.00 uur

Het reguleringstijdstip van 20.00 uur wijkt af van het eerder voorgestelde tijdstip van 18.00 uur. Tijdens de behandeling van de discussienota in de commissie SOB op 11 december 2018 en tijdens de participatiebijeenkomsten waren de meningen hierover verdeeld. Er is voor 20.00 uur gekozen om meer te focussen op het faciliteren van de bewoners zodat zij bij thuiskomst met een vergunning een parkeerplek kunnen vinden.

Specifiek in het Centrum dichtbij de winkels, waar alleen betaald geparkeerd mag worden, geldt een maximale parkeerduur van 2 uur.
<u>De reguleringstijden voor deze specifieke locaties zijn als volgt:</u>

- maandag tot en met donderdag van 10.00 tot 18.00 uur alleen betaald parkeren
- maandag tot en met donderdag van 18.00 tot 20.00 uur betaald parkeren + vergunningparkeren
- vrijdag van 10.00 uur tot 20.00 uur alleen betaald parkeren
- zaterdag van 10.00 uur tot 17.00 uur alleen betaald parkeren

Buiten de reguleringstijden kan gratis geparkeerd worden.

7.1.2. Doelgroepen

In paragraaf 6.3. zijn de scenario's per gebied bekeken om op basis van doelgroepenprioritering de juiste parkeerder op de juiste plek te faciliteren. Naar aanleiding hiervan wordt per doelgroep aangegeven wat het voorgestelde parkeerbeleid voor de korte termijn inhoudt.

<u>Bewoners</u>
Bewoners kunnen in aanmerking komen voor een parkeervergunning indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- De aanvrager is woonachtig op een adres binnen het gebied waar de parkeerregulering van kracht is.
- De aanvrager is in het bezit van een voertuig waarvan het kenteken staat geregistreerd op de naam van de aanvrager.
- In het geval van een lease-, huur- of bedrijfsauto, dient de lease-overeenkomst of huurovereenkomst overlegd te worden waarin het kenteken van het voertuig en de naam van de aanvrager staat vermeld en/of een werkgeversverklaring waarin staat dat de aanvrager de enige is in het voertuig rijdt. Aanvullend dient ook een salarisspecificatie op naam (maximaal 2 maanden oud) of indien deze nog niet beschikbaar is een arbeidscontract overlegd te worden.

- Per woonadres worden vooralsnog maximaal 2 bewonersvergunningen verstrekt, indien de aanvrager beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein dan komt de aanvrager niet in aanmerking voor een 1e vergunning.
- De vergunning die verstrekt wordt is geldig voor de zone waarin de aanvrager woonachtig is.

Het aantal bewonersvergunningen wordt maximaal 1 per woonadres (tijdens de overgangsregeling kan een 2e vergunning worden aangevraagd), zie paragraaf 7.1.3.
Er zal gewerkt worden met een wachtlijst. Door middel van monitoring wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen (vergunningenplafond) door het college bepaald.

De bewonersvergunning is geldig van 1 januari tot en met 31 december. De kosten van de 1e parkeervergunning zullen rond de € 50,00 per jaar liggen. De kosten voor de 2e parkeervergunning zijn substantieel hoger en zullen rond de € 200,00 per jaar liggen.

Bezoekers bewoners
Voor de bezoekers van de bewoners wordt een bezoekersregeling ingesteld, in de vorm van een bezoekersvergunning.

Voorwaarden:
- De aanvrager is woonachtig op een adres binnen het gebied waar de parkeerregulering van kracht is.
- Per woonadres wordt maximaal 1 bezoekersvergunning verstrekt.
- De vergunning die verstrekt wordt is geldig voor de zone waarin de aanvrager woonachtig is.

De bezoekersvergunning is geldig van 1 januari tot en met 31 december. De kosten voor de aanschaf van de bezoekersvergunning zijn gratis. Als de bezoekersvergunning is aangeschaft kan digitaal parkeersaldo gekocht worden. Het aantal uur dat u per maand kunt kopen is gemaximeerd op 20 uur. De bezoekers van de bewoners kunnen met 50% korting op het reguliere parkeertarief parkeren (betalen per minuut). De bewoner meldt zijn bezoek telefonisch of online aan en af op basis van het kenteken, vervolgens worden de parkeerkosten (met 50% korting) afgeschreven van het parkeersaldo. U kunt per vergunning maximaal vijf bezoekers tegelijk laten parkeren.

Algemene bezoekers
De bezoekers aan Weesp kunnen betaald parkeren bij de parkeerautomaat (met pin) of via parkeerapps op de mobiele telefoon. De afgelopen jaren was in Weesp een toename van betalen met de mobiel zichtbaar van in 2016 55% pin vs 45% met de mobiel naar in 2017 46% pin en 54% betalen met je mobiel.

Het huidige tarief is € 1,20 per uur en het dagtarief € 7,50. Elk jaar wordt opnieuw bekeken of er een aanpassing van het parkeertarief doorgevoerd wordt. Er zijn enkele locaties waar alleen betaald parkeren van kracht is, hier geldt tevens een parkeerduurbeperking van maximaal 2 uur.

Werknemers

De werknemers van bedrijven kunnen op eigen terrein van het bedrijf parkeren of op een satellietlocatie. Onder voorwaarden kan een bedrijf in aanmerking komen voor bedrijfsvergunningen:

- Het bedrijf is ingeschreven bij Kamer van Koophandel.
- Het bedrijf dient gevestigd te zijn (KvK) op een adres binnen het gebied waar de parkeerregulering van kracht is.
- Het bedrijf is in het bezit van een voertuig waarvan het kenteken staat geregistreerd op de naam van het bedrijf.
- Indien het bedrijf beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein dan komt de aanvrager niet in aanmerking voor een bedrijfsvergunning. Het aantal eigen parkeerplaatsen wordt in mindering gebracht op het totale aantal bedrijfsvergunningen waar het bedrijf voor in aanmerking komt.
- De bedrijfsvergunning wordt uitgegeven op naam van het bedrijf en is niet voertuiggebonden.
- Per bedrijf wordt maximaal 1 bedrijfsvergunning per 10 fte verstrekt
- Als er op het adres van het bedrijf ook al andere parkeervergunningen zijn afgegeven, dan worden deze in mindering gebracht op het totale aantal bedrijfsvergunningen waar uw bedrijf voor in aanmerking komt.
- Als er op hetzelfde adres meerdere bedrijven met verschillende activiteiten staan ingeschreven bij KvK, worden deze bedrijven als afzonderlijke bedrijven gezien en gelden de voorwaarden voor elk bedrijf apart. Als er op hetzelfde adres meerdere bedrijven met dezelfde activiteiten staan ingeschreven bij KvK (bijvoorbeeld een maatschap van tandartsen), dan wordt dit als één bedrijf gezien en gelden de voorwaarden voor dat ene bedrijf.
- De vergunning die verstrekt wordt is geldig voor de zone waarin het bedrijf gevestigd is.

Het aantal bedrijfsvergunningen kan worden gemaximeerd, wanneer de ontwikkeling van de parkeerdruk daar aanleiding toe geeft. Dan kan gewerkt worden met een wachtlijst. Vooralsnog wordt niet van een maximering uitgegaan.

De parkeervergunning is geldig van 1 januari tot en met 31 december. De kosten van een bedrijfsvergunning zullen rond de € 350,00 per jaar liggen.

Maatschappelijke instellingen

Werknemers van maatschappelijke instellingen zoals scholen kunnen op eigen terrein van de instelling parkeren. Onder voorwaarden kan een instelling in aanmerking komen voor parkeervergunningen:

- Deze vergunning is een extra vergunning als u al het maximaal aantal bedrijfsvergunningen hebt. Naast de hoeveelheid bedrijfsvergunningen kunt u een zelfde aantal parkeervergunningen voor maatschappelijke instellingen aanvragen.

Het aantal maatschappelijke vergunningen kan worden gemaximeerd, wanneer de ontwikkeling van de parkeerdruk daar aanleiding toe geeft. Dan kan gewerkt worden met een wachtlijst. Vooralsnog wordt niet van een maximering uitgegaan.

De parkeervergunning is geldig van 1 januari tot en met 31 december. De kosten van een maatschappelijke parkeervergunning zullen rond de € 350,00 per jaar liggen.

Marktkooplieden

Weesp kent twee weekmarkten:

- Dinsdagochtend 8:00 – 13:00u de warenmarkt
- Vrijdag 9:00 – 17:00u de biologische markt

Marktkooplieden hebben met hun dag- of vaste marktstandplaatsvergunning gedurende de afgesproken tijden toegang tot het afgesloten gebied waar de markt plaatsvindt (Het Grote Plein en Nieuwstraat). Buiten deze tijden kunnen ze betaald parkeren in het gereguleerde gebied of gratis parkeren op de satellietlocaties.

Gehandicapten

Bij parkeren voor gehandicapten wordt onderscheid gemaakt in algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen (op kenteken), vaak in de directe omgeving van de woning.

Op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen mag geparkeerd worden:

- met een gehandicaptenparkeerkaart (GPK)
- u moet zich wel houden aan de lokale parkeerregels
- wanneer de parkeerplaats binnen een gebied ligt waar betaald parkeren van kracht is, mag drie uur gratis geparkeerd worden, aan te geven met een parkeerschijf

Indien aan voorwaarden voldaan wordt kan men in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart (GPK).
Er zijn twee soorten kaarten:

- bestuurderskaart: als u lichamelijk beperkt bent maar wel zelfstandig een auto kunt besturen
- passagierskaart: als u lichamelijk beperkt bent en niet zelfstandig een auto kunt besturen. U bent afhankelijk van een chauffeur
- u kunt ook een combinatie van een bestuurderskaart en een passagierskaart aanvragen. Bijvoorbeeld als u blijvend rolstoelgebonden bent

Voorwaarden:

- om te beoordelen of u voor een gehandicaptenparkeerkaart in aanmerking komt, moet u in de meeste gevallen bij de eerste aanvraag een medische keuring ondergaan. De gemeente Weesp zet hiervoor Argonaut (www.argonaut.nl) in;
  - een arts van het indicatiebureau beoordeelt de oorzaak en de ernst van uw handicap of ziekte en op basis van het advies van de keuringsinstantie wordt de geldigheidsduur van de GPK bepaald (minimaal 6 maanden en maximaal 5 jaar)
- de GPK wordt uitgegeven op naam van de persoon en is niet voertuiggebonden;
- de GPK die verstrekt wordt is geldig voor heel Nederland en de meeste Europese landen.

De kosten voor zowel een eerste aanvraag als een verlenging zijn in 2019 € 151,14. Dit zijn de kosten voor het onderzoek door een medische instantie (€ 126,75) en de kosten voor de gehandicaptenparkeerkaart (€ 24,39). Naast de gehandicaptenparkeerkaart, moet er tevens een bewonersvergunning worden aangevraagd indien de aanvrager woonachtig is op een adres binnen het gebied waar parkeerregulering van kracht is.

Hulpverleners
Er zijn ook hulpverleners die moeten kunnen parkeren in alle gereguleerde gebieden om de noodzakelijke hulp te kunnen bieden. Indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan, kan in aanmerking gekomen worden voor een hulpverlenersvergunning:

- U bent huisarts, verloskundige of een andere professionele zorgverlener in Weesp.
- U moet vaak met spoed hulp verlenen aan personen of dieren. Of u hebt bij de zorg materiaal nodig wat alleen in een voertuig te vervoeren is (groot materieel).
- De hulpverlenersvergunning wordt uitgegeven op naam van de praktijk en is niet voertuiggebonden.
- Per professionele zorg- of hulpverleningsinstelling wordt maximaal 1 hulpverlenersvergunning per 5 fte verstrekt, met een maximum van 3.
- De vergunning die verstrekt wordt is geldig voor alle gereguleerde gebieden.

Het aantal hulpverlenersvergunningen kan worden gemaximeerd, wanneer de ontwikkeling van de parkeerdruk daar aanleiding toe geeft. Dan kan gewerkt worden met een wachtlijst. Vooralsnog wordt niet van een maximering uitgegaan.

De hulpverlenersvergunning is geldig van 1 januari tot en met 31 december. De kosten voor de hulpverlenersvergunning zullen rond de € 350,00 per jaar liggen.

Mantelzorgers
Bewoners die mantelzorg ontvangen kunnen indien voldaan wordt aan de voorwaarden voor de mantelzorgers in aanmerking komen voor een mantelzorgvergunning.

Voorwaarden:

- De aanvrager dient woonachtig te zijn op een adres binnen het gebied waar de parkeerregulering van kracht is.
- De parkeervergunning voor mantelzorgverleners staat op naam van degene die de zorg krijgt.
- De aanvrager ontvangt mantelzorg. Mantelzorg is een niet-beroepsmatige, onbetaalde zorg, bijvoorbeeld door familie of vrienden
- De aanvrager moet een recente verklaring van een instantie hebben waaruit blijkt dat hij/zij aangewezen is op mantelzorg. Een indicatie voor thuiszorg of een verpleeghuis mag ook.
- Per woonadres kunnen maximaal drie kentekens worden geregistreerd, er kan per keer één verzorger parkeren.
- De vergunning die verstrekt wordt is geldig voor de zone waarin de aanvrager woonachtig is.

Het aantal mantelzorgvergunningen kan worden gemaximeerd, wanneer de ontwikkeling van de parkeerdruk daar aanleiding toe geeft. Dan kan gewerkt worden met een wachtlijst. Vooralsnog wordt niet van een maximering uitgegaan.

De mantelzorgvergunning is geldig van 1 januari tot en met 31 december. De kosten van de mantelzorgvergunning zullen rond de € 50,00 per jaar liggen.

Forenzen

Forenzen zijn werknemers die werkzaam zijn buiten Weesp en die met de auto naar het station in Weesp rijden en vervolgens hun reis vervolgen met het OV (maximale parkeertijd 24 uur). Deze doelgroep kan parkeren op het P+R terrein waar 24 x 7 achteraf betaald parkeren wordt ingevoerd.

Middels de OV chipkaart kunnen de forenzen die ook daadwerkelijk hun reis vervolgen met het OV gebruik maken van een speciaal reizigersdagtarief.

7.1.3. Voertuigcategorieën

Afgezien van de voorgaande doelgroepen zijn er ook voertuigcategorieën die op de juiste plek gefaciliteerd dienen te worden.

Elektrische voertuigen

Op dit moment zijn het aantal locaties waar elektrische voertuigen opgeladen kunnen worden in Weesp nog beperkt. De laadvoorzieningen voor auto's in de openbare ruimte zijn, en worden op korte termijn verder, uitgebreid. Hiervoor worden op een aantal strategische en centrale locaties in Weesp openbare oplaadpunten gerealiseerd. Hier kunnen dan elektrische auto's parkeren en opladen.

Betalen voor opladen

Onder regie van het Rijk is in samenwerking met partijen een marktmodel ontwikkeld voor de verrekening van laadinfrastructuur. Inmiddels heeft de Nederlandse markt dit model ingevoerd. Het standaardiseert twee zaken:

- De mogelijkheid om met één laadpas op alle oplaadpunten in Nederland elektriciteit af te nemen (interoperabiliteit)
- De mogelijkheid de afname van elektriciteit per individu in rekening te brengen

De in Nederland actieve laaddienstverleners en laadpuntexploitanten hebben de vereniging eViolin opgericht om de financiële afhandeling van laadtransacties te faciliteren door het maken van onderlinge afspraken. Alle deelnemers schrijven zich in bij het Centraal Interoperabiliteits Register (CIR).

Betalen voor parkeren

Indien de parkeerplaatsen met oplaadpunten in het gereguleerde gebied liggen, zal op deze parkeerplaatsen ofwel betaald parkeren of parkeren met een vergunning van kracht zijn. Dit is tegelijk een sturingselement om te voorkomen dat men langer parkeert dan voor het opladen van de auto nodig is.

Naast de standaard te realiseren openbare oplaadpunten, bestaat er de mogelijkheid om een aanvraag in te dienen voor het realiseren van een openbaar danwel privaat oplaadpunt in de buurt van een woning of bedrijf.

Grote voertuigen

In de Algemene Plaatselijke Verordening van Weesp (2017) in artikel 5.8. staat opgenomen dat *het verboden is een voertuig, dat met inbegrip van de lading, een lengte van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente*.

Het verbod geldt:

- binnen de bebouwde kom, maar niet voor het industrieterrein Noord en het industrieterrein Nijverheidslaan;
- wel voor de Hogeweyselaan (vanaf de Leeuwenveldseweg tot de Amstellandlaan) en de Amstellandlaan (vanaf de Hogeweyselaan tot de Rijnkade);
- voor alle vrachtwagen, touringcars en bestelbusjes die groter zijn dan de hierboven aangegeven maten, daarom is het belangrijk de alternatieve parkeerlocaties duidelijk te communiceren (bebording, website e.d.). De locaties waar wel geparkeerd mag worden door de grote voertuigen zijn Industrieterrein Noord (behalve de Hogeweyselaan) en industrieterrein Nijverheidslaan en zijn vooralsnog gratis.

Laden & Lossen

Er zijn op diverse locaties in Weesp laad- en losplaatsen. Deze zijn alleen bestemd voor het in- en/of uitladen van goederen. In sommige gevallen worden middels onderbordjes bepaalde dagen en tijdstippen vermeld waarop het laden en lossen van kracht is. Buiten deze dagen en tijdstippen mogen deze laad- en losplaatsen gebruikt worden om te parkeren waarbij het geldende parkeerbeleid van toepassing is.

Fiets

De fiets krijgt een steeds belangrijkere rol. Niet alleen vanuit het oogpunt van duurzaamheid maar ook als alternatief voor de auto, waarvoor de ruimte beperkt is in Weesp. Om het fietsgebruik te stimuleren is naast goede fietsverbindingen ook de beschikbaarheid van goede fietsparkeervoorzieningen van belang. Het gecentraliseerd faciliteren van fietsparkeren op strategische locaties (aansluitend op de fietsverbindingen en eveneens aansluitend op de bestemmingen), waar tevens ook mogelijkheden zijn om elektrische fietsen op te laden, draagt hier zeker aan bij. Daarbij zorgt het centraliseren van het fietsparkeren ook voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefomgeving. De gemeente zet daarom in op uitbreiding van fietsparkeerplekken in de openbare ruimte. In de Parkeernormennota worden fietsparkeernormen van toepassing verklaard voor nieuwe ontwikkelingen.

7.1.4. Overgangsregeling

Uit de analyses bleek dat in de gebieden Centrum (Zone A) en Herensingelkwartier (Zone B) de parkeercapaciteit beperkt is en onvoldoende is om aan de vraag van het huidige autobezit te voldoen. In eerste instantie wordt, op basis van de participatie, ervoor gekozen

om bij wijze van overgangsregeling 2 bewonersvergunningen per woonadres te faciliteren. Dit betekent voor de gebieden Centrum (Zone A), Herensingelkwartier (Zone B) en Stationsgebied (Zone C en D) het volgende:

- Bestaande bewoners die op het moment van openbaarmaking van deze nota meer dan één auto hebben kunnen, bij wijze van overgangsregeling, een 2e vergunning aanvragen.
- Twee jaar na invoering van de voorgestelde reguleringsmaatregelen wordt gestopt met de tweede vergunning (alleen de 1e vergunning is nog geldig).
- Nieuwe bewoners, die na openbaarmaking van deze nota in Weesp zijn komen wonen, kunnen maximaal één vergunning aanvragen.
- Wanneer de aanvrager beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein dan komt de aanvrager niet in aanmerking voor een 1e vergunning.

7.1.5. Vergunningenplafond en wachtlijst

De parkeerdruk wordt regelmatig gemonitord. Wanneer de ontwikkeling van parkeerdruk daar aanleiding toe geeft, wordt het aantal vergunningen gemaximeerd. Dit betekent dat er een vergunningplafond (het maximaal uit te geven vergunningen per vergunningengebied) wordt ingesteld. Als dit plafond is bereikt, dan worden de volgende aanvragen op de wachtlijst geplaatst. Het vaststellen van het vergunningenplafond is een belangrijk instrument. Er dient gezocht te worden naar de balans tussen het optimaal benutten van de beschikbare parkeercapaciteit en een acceptabele parkeerdruk. De hoogte van het vergunningplafond is daarom ook dynamisch en verschilt per soort vergunning. Op basis van de monitoring wordt per soort vergunning per jaar het vergunningenplafond vastgesteld. Het beheren van het vergunningplafond en de wachtlijst is een bevoegdheid van het college van B&W.

7.1.6. Communicatie

Om te komen tot een gedragen parkeerbeleid dat ook nageleefd wordt, is het belangrijk dat het parkeerbeleid duidelijk en begrijpelijk is voor iedereen, zodat alle doelgroepen weten wat er van hen verwacht wordt. Een goede en duidelijke communicatie hiervan is dan ook van cruciaal belang. Dit kan via verschillende kanalen, denk hierbij aan website, (social) media, bijeenkomsten, flyer, persbericht, interview, column e.d. Maar ook ondersteund door een goede en duidelijke parkeerroute met verwijzingen naar de verschillende parkeerlocaties en duidelijke bebording waar welke parkeerregulering van kracht is.

7.1.7. Organisatie

De organisatie en het beheer van het parkeren zal, gezien de aankomende fusie met Amsterdam, zoveel mogelijk geïntegreerd worden met de reeds bestaande organisatie van Amsterdam. Dit levert voordelen op het gebied van kosten en tijd (gebruik maken van vergunningensysteem en personeel vergunningenuitgifte, aanschaf parkeerautomaten raamcontract, handhaving (scanauto) e.d.). Amsterdam heeft immers de hele organisatie al staan, waardoor zaken sneller operationeel kunnen zijn. Dit houdt wel in dat ook qua systemen en processen dient te worden aangesloten op Amsterdam en ook aan bepaalde voorwaarden dient te worden voldaan.

Het parkeerbeleid en de exploitatie met betrekking tot de financiën is in eerste instantie in handen van de gemeente Weesp zelf.

7.1.8. Financiën

Het belangrijkste kader op het gebied van financiën is dat het vastgestelde parkeerbeleid, met de gekozen parkeerreguleringsvormen, maatregelen en handhaving, in zijn totaliteit minimaal kostendekkend moeten zijn. Onder andere de beslissingen van de gemeenteraad hebben een effect op deze berekening. Pas na vaststelling van de beleidsuitgangspunten kan de berekening van kosten en baten worden gemaakt. Het uitgangspunt blijft om de eerste vergunning voor het eerder gecommuniceerde bedrag van circa € 50,- per jaar beschikbaar te kunnen stellen. De kosten voor de 2e vergunning zullen rond de € 200,- per jaar liggen. Een parkeervergunning voor werknemers en hulpverleners op € 350,- per jaar.

7.2. Monitoring

Om te weten of het opgestelde parkeerbeleid in de praktijk goed functioneert en de gewenste effecten en resultaat heeft, is het belangrijk dat er monitoring plaatsvindt.

Monitoring is een continu proces en kan plaatsvinden op twee verschillende vlakken:

- Intern: monitoren of de parkeerexploitatie minimaal kostendekkend is, de vergunningverlening adequaat verloopt en de communicatie voldoende duidelijk is.
- Extern: monitoren of het parkeerbeleid buiten op straat het gewenste effect/resultaat heeft en hoe de ontwikkelingen aan de randen van het gereguleerde gebied zijn.

De interne monitoring kan vormgegeven worden door het dagelijks/wekelijks/maandelijks inzichtelijk maken van de producten (uitgegeven vergunningen), het proces (doorlooptijd vergunningaanvraag, klachten, aantal naheffingen) en de financiën (opbrengsten, kosten en investeringen) door middel van rapportages.

De externe monitoring kan gedaan worden door met enige regelmaat een parkeeronderzoek te laten uitvoeren en dit te vergelijken met de nulmeting die is uitgevoerd in maart/april 2017 voordat het nieuwe/aangepaste parkeerbeleid werd ingevoerd. Waarbij de richtlijn van op meerdere momenten een gemiddelde bezettingsgraad van boven de 85% gehanteerd wordt als maatstaf dat nog verdere optimalisatie noodzakelijk is. Daarnaast dient het proces ten aanzien van handhaving gemonitord te worden door het uitvoeren van betalingsbereidheid-/betalingsgraadmetingen. Zo kan geanalyseerd worden of het nieuwe/aangepaste parkeerbeleid tot de gewenste effecten/resultaten geleid heeft of dat bijstelling/optimalisering noodzakelijk is. In de eerste twee jaar na invoering van de regulering wordt twee keer per jaar gemonitord, vervolgens jaarlijks één keer.

De monitoring ziet toe op de hele stad waarbij de randen van het gereguleerde gebied extra aandacht verdienen om eventuele gevolgen (waterbedeffect) en de schaal daarvan in beeld te brengen.

7.3. Lange termijn

Door regelmatige monitoring kan het parkeerbeleid steeds geoptimaliseerd worden, om het gewenste resultaat te behalen. Hierdoor blijft het parkeerbeleid up-to-date en kan het steeds aangepast worden aan de actuele situatie.

Vanuit de bouwontwikkelingen is de verwachting dat de parkeerdruk in Weesp alleen maar gaat toenemen. Wetende dat de parkeercapaciteit in Weesp beperkt is, betekent dit dat er lange termijn visie en beleid nodig is om te bepalen hoe hier mee om te gaan, zodat hier tijdig op ingespeeld kan worden.

Vanuit de lange termijn visie zijn een drietal richtingen aangegeven:
1. Via het parkeerbeleid beperkte parkeercapaciteit optimaal benutten
2. Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen
3. Extra parkeercapaciteit realiseren (bouwen)

Via parkeerbeleid beperkte parkeercapaciteit optimaal benutten
In het korte termijn parkeerbeleid is er voor gekozen om maximaal 2 parkeervergunningen voor bewoners uit te geven. Op termijn zal een uitsterfregeling voor de 2^{e} vergunning worden toegepast, waardoor maximaal 1 parkeervergunning per woonadres aangevraagd kan worden.

Stimuleren alternatieve vervoerswijzen
Ook in het korte termijn parkeerbeleid wordt reeds gekeken hoe het fietsgebruik in Weesp gestimuleerd kan worden. Echter het aanleggen van goede en veilige fietsverbindingen vanuit bijvoorbeeld de te ontwikkeling Weespersluis vraagt om lange termijn planning. En ook het realiseren van gecentraliseerde fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties vraagt om inpassing in beleidsvisies en –documenten.

Extra parkeercapaciteit realiseren
In de uitgangspunten is opgenomen dat dit alleen ingezet wordt als laatste redmiddel. Mochten er zich ontwikkelingen voordoen waarbij kansen bestaan om op een goede locatie parkeercapaciteit toe te voegen, dan is het altijd zinvol om dit serieus af te wegen. Er zijn in Weesp namelijk niet veel (ontwikkel)locaties waar toevoeging van parkeercapaciteit tot de mogelijkheden behoort. Wat wel tot de mogelijkheden behoort is extra parkeercapaciteit realiseren op bijvoorbeeld het P+R. Hier kan gedacht worden aan (tijdelijke) parkeerdekken, die de flexibiliteit geven om naar gelang parkeercapaciteit toe te voegen en als die niet meer nodig is deze ook eenvoudig weer weg te halen.

7.4. Parkeernormen

Naast het voorsorteren op de toenemende parkeerdruk in Weesp, zijn er nieuwe gebiedsontwikkelingen die vragen om een visie op het parkeren voor de toekomst. Hoe gaan we om met het parkeren in deze nieuwe ontwikkelingen, zodat we niet veel te veel parkeerplaatsen creëren maar ook niet te weinig. Omdat we niet weten hoe de toekomst eruit gaat zien, moeten we vanuit wat we wel weten zo goed mogelijke keuzes maken. Het

komt voor dat bij nieuwe ontwikkelingen lagere parkeernormen gehanteerd worden vanuit een visie van duurzaamheid, lager autobezit, meer OV- en fietsgebruik e.d. Uiteraard zijn dit keuzes die we gaan maken. Wel is het belangrijk de consequenties hiervan te beseffen. Mocht het zich anders ontwikkelen dan zijn er vaak geen mogelijkheden om op termijn ergens nog parkeercapaciteit toe te voegen. Uiteindelijk heeft dit effect op de aantrekkelijkheid van deze gebieden (vastgoedwaarde). Kortom bij de planontwikkeling van deze gebiedsontwikkelingen is het belangrijk hier al over na te denken. Welke parkeernormering wordt toegepast en hoe kan flexibiliteit ingebouwd worden voor als de toekomst toch anders uitpakt dan gedacht?

Dit is de reden waarom er voor gekozen is de parkeernormen te updaten met de inzichten van nu. Waarbij de keuze is gemaakt de CROW parkeerkencijfers als uitgangspunt te nemen en deze toe te passen voor Weesp. In sommige gevallen is maatwerk noodzakelijk en kan op basis van een gedegen onderbouwing besloten worden om af te wijken van de standaard vastgestelde parkeernormen. Er wordt gewerkt met een separate parkeernormennota, zodat in de bestemmingsplannen hiernaar verwezen kan worden. Daarmee blijft de meest actueel vastgestelde parkeernormering altijd van toepassing (dynamisch) en hoeven niet alle bestemmingsplannen aangepast te worden als de parkeernormering wijzigt. In bijlage 6 is de parkeernormennota opgenomen, die verwijst naar de dynamische CROW parkeerkencijfers. Op deze manier blijven de parkeernormen up to date. Behoudens parkeernormen voor auto's worden in de parkeernormennota ook fietsparkeernormen van toepassing verklaard. Hierdoor kunnen bij nieuwe ontwikkelingen, naast parkeerplaatsen voor auto's, ook parkeerplekken voor fietsen geëist worden.

7.5. Parkeerfonds

Weesp wil een parkeerfonds oprichten. Het doel van een parkeerfonds is dat als projecten op geen enkele manier kunnen voldoen aan de vereiste parkeernormen de projectontwikkelaar de te realiseren parkeerplaatsen kan afkopen. Er wordt per parkeerplaats een bedrag van € 20.000, prijspeil 2019 (jaarlijks te indexeren), gestort in het parkeerfonds. De gemeente kan dit geld gebruiken om openbare parkeerplaatsen (auto/fiets) te realiseren. Wanneer de projectontwikkelaar op geen enkele manier de vereiste parkeerplaatsen binnen het project kan realiseren en niet bereid is de parkeerplaatsen af te kopen, wordt niet voldaan aan de vereiste parkeernormen en wordt er geen bouwvergunning verstrekt voor de ontwikkeling.

De volgende scenario's zijn mogelijk:

1. De projectontwikkelaar realiseert het conform de parkeernormen vereiste aantal parkeerplaatsen binnen het project; de betreffende doelgroepen komen niet in aanmerking voor een vergunning omdat er parkeren op eigen terrein is voorzien.
2. De projectontwikkelaar stort het verschuldigde bedrag (aantal parkeerplaatsen vermenigvuldigd met geldende bedrag per parkeerplaats) in het parkeerfonds van de gemeente; de betreffende doelgroepen kunnen, indien ze voldoen aan de voorwaarden, in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Indien het maximaal aantal vergunningen is uitgegeven komen ze op de wachtlijst voor een vergunning.

8. Uitvoeringsagenda

Om het vastgestelde parkeerbeleid tot uitvoering te brengen, moeten er behoorlijk wat zaken geregeld worden. Hieronder een overzicht van de belangrijkste zaken die in overleg met Amsterdam tot stand is gekomen.

Besluitvorming
- Parkeerbeleid (inclusief parkeernormennota)
- Parkeerverordening
- Parkeerfondsverordening
- Verordening parkeerbelastingen
- Legesverordening
- Uitwerkingsbesluit
- Uitvoerings- en aanwijzingsbesluit
- Verkeersbesluit
- Wielklembesluit/wegsleepregeling
- Uitwerken mogelijke calamiteitenregeling

Parkeerautomaten
- Aanschaf parkeerautomaten
- Locaties parkeerautomaten
- Plaatsing parkeerautomaten
- Beheer en onderhoud

Inventarisatie/in kaart brengen
- Parkeerplaatsen digitaal (incl. garages)
- Vergunninggebieden
- Oplaadpunten

Fietsparkeren
- Aanschaf fietsparkeervoorzieningen
- Locaties fietsparkeervoorzieningen
- Plaatsing fietsparkeervoorzieningen
- Beheer en onderhoud

Bebording
- Bebordingsplan
- Bebording plaatsen
- Beheer en onderhoud

Inrichten systemen
- Vergunningensysteem
- Inrichten GEO (vergunninggebieden, parkeertariefgebieden, parkeerautomaten)
- Online producten (soorten producten en prijzen)
- Online bezoekersvergunning (start en stop)
- Mobiel parkeren (SHPV)
- Digikaart (fiscaal)
- Parkeerexploitatie (financieel) inrichten
- Dataverwerking

- Rapportages

Inrichten processen
- Vergunninguitgifte Stadsloket
- Vergunninguitgifte Back Office EPS
- Bezoekersvergunning
- Klachtenafhandeling

Inrichten balie
- Servicepunt/front-office
- Personeel (opleiden)

Handhaving
- Handhavingsplan
- Inregelen handhaving EPS
- Waarschuwingsperiode handhaving
- Inning en verwerking naheffingsaanslagen/mulderbonnen
- Afhandeling bezwaren

Communicatie
- Informatieverstrekking publiek
- Website
- Communicatie vergunninguitgifte
- Plattegrond (papier en online website)

Monitoring
- Monitoringsplan
- Rapportages

Het streven is om de voorgestelde reguleringsmaatregelen in september 2020 in werking te laten gaan.

Bijlagen

BIJLAGE 1 **Impressieverslagen Consultatiebijeenkomsten (separaat bijgevoegd Z.166527/D.101351)**

BIJLAGE 2 **FASE 1: Parkeerevaluatie Weesp (separaat bijgevoegd Z.166527/D.104356)**

BIJLAGE 3 **Adviesnota Parkeerbeleid Weesp (separaat bijgevoegd Z.153410/D.66962)**

BIJLAGE 4 **Parkeerbalans**

BIJLAGE 5 **Kaarten reguleringsgebieden**

BIJLAGE 6 **Parkeernormennota (separaat bijgevoegd Z.166527/D.105940)**

BIJLAGE 4

Op basis van het parkeeronderzoek is bepaald hoeveel geparkeerde auto's er op de gemeten momenten waar geparkeerd stonden en tot welke doelgroep behoorden (bewoners, langparkeerders en kortparkeerders). Aangezien deze cijfers voor bepaalde vragen niet gedetailleerd genoeg zijn, is daarnaast ook een parkeerbalans voor de drie aandachtsgebieden opgesteld.

4.1. Achtergrond Parkeerbalans

De vraag naar parkeren wordt altijd gegenereerd vanuit de functies (wonen, werken, winkelen en recreëren) in een gebied. Naast de daadwerkelijke parkeertellingen is ook een berekening gemaakt naar wat de theoretische parkeervraag per gebied zou zijn op basis van de functies in het gebied met de daarbij behorende standaard parkeernormen (vastgesteld door de gemeente in combinatie met CROW kencijfers). Door vervolgens te kijken welke doelgroepen op welke momenten aanwezig zijn (aanwezigheidspercentages), kan de theoretische parkeervraag op de verschillende momenten van de dag en in de week berekend worden. Als vervolgens deze vraag naar parkeren wordt afgezet tegen het parkeeraanbod, oftewel de beschikbare parkeercapaciteit in een gebied, kan bepaald worden of vraag en aanbod in balans zijn (parkeerbalans).

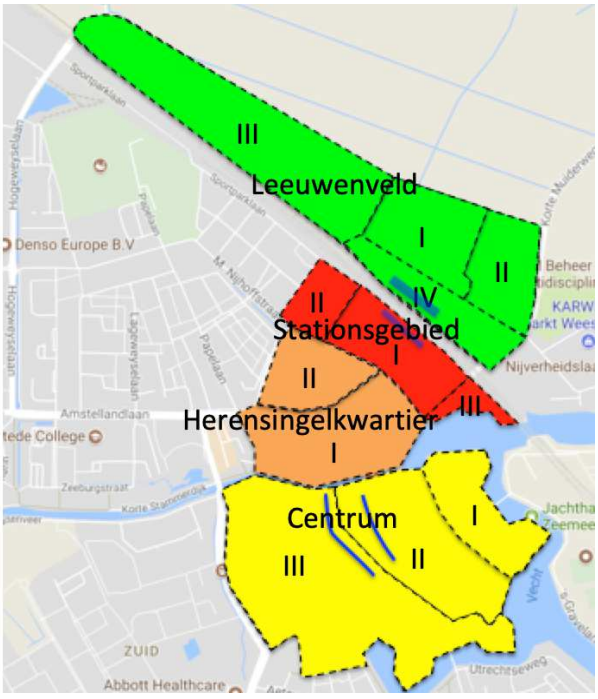
Er is voor gekozen om een parkeerbalans op te stellen die de werkelijke huidige situatie in Weesp zo goed mogelijk representeert. Dit betekent dat er zoveel mogelijk uitgegaan wordt van de feiten en de daadwerkelijke beschikbare of gemeten data.

4.1.1. Autobezit

Om een duidelijk(er) beeld te krijgen van het aantal auto's van bewoners in de verschillende gebieden in Weesp, zijn bij RDW cijfers opgevraagd over het autobezit op postcodeniveau. Aan de ene kant zijn cijfers ontvangen van de verschillende soorten voertuigen op postcodeniveau en aan de andere kant per postcode het aantal huishoudens met 1 auto en het aantal huishoudens met meer dan 1 auto.

In Figuur B4.1. is aangegeven welke gebiedsindeling is gehanteerd.

Door de postcodes te koppelen aan de gebieden/wijken en de ontvangen cijfers aan elkaar te koppelen, is Tabel B4.2. tot stand gekomen.



Figuur B4.1: Gebiedsindeling

Tabel B4.2: Autobezit per gebied/wijk

	Huis-houdens	Aantal	Huis-houdens*	Aantal	Aantal huis-houdens	Lease	Totaal aantal	Lease	Aantal	Aantal	Aantal	Gem.	Gem.
	met 1 auto	auto's	met meer dan 1 auto	auto's	1 auto	auto's	auto's	auto's	1e auto's	huis-houdens	woning-gen	aantal auto's per woning	aantal 1e auto's per woning
						10%		*50% 1e auto*		met auto		excl bezoe-kers	excl bezoe-kers
Centrum I	30	30	7	15	81%	5	50	2	39	37	47	1,05	0,84
Centrum II	233	233	52	106	82%	34	373	17	302	285	484	0,77	0,62
Centrum III	320	320	95	234	77%	55	609	28	443	415	670	0,91	0,66
Centrum TOTAAL	**583**	**583**	**154**	**355**	**79%**	**94**	**1032**	**47**	**784**	**737**	**1201**	**0,86**	**0,65**
Herensingelkwartier 1	259	259	63	140	80%	40	438	20	341	322	517	0,85	0,66
Herensingelkwartier 2	109	109	18	39	86%	15	163	7	134	127	258	0,63	0,52
Herensingelkwartier TOTAAL	**368**	**368**	**81**	**179**	**82%**	**55**	**601**	**27**	**476**	**449**	**775**	**0,77**	**0,61**
Stationsgebied 1	134	134	23	52	86%	19	204	9	165	156	273	0,75	0,61
Stationsgebied 2	113	113	16	39	88%	15	167	8	137	129	304	0,55	0,45
Stationsgebied 3	9	9	9	22	50%	3	34	2	20	18	19	1,79	1,03
Stationsgebied TOTAAL	**256**	**256**	**48**	**113**	**84%**	**37**	**405**	**18**	**321**	**303**	**596**	**0,68**	**0,54**
Leeuwenveld I	91	91	40	86	69%	18	195	9	140	131	153	1,27	0,91
Leeuwenveld II	126	126	43	90	75%	22	238	11	180	169	194	1,22	0,93
Leeuwenveld III	107	107	33	70	76%	18	195	9	149	140	163	1,19	0,91
P+R en omgeving	2	2	2	5	50%	1	8	0	4	4	4	1,93	1,09
Leeuwenveld TOTAAL	**326**	**326**	**118**	**251**	**73%**	**58**	**635**	**29**	**473**	**444**	**514**	**1,23**	**0,92**
STATIONSGEBIED TOTAAL	**582**	**582**	**166**	**364**	**78%**	**95**	**1040**	**47**	**794**	**747**	**1110**	**0,94**	**0,72**

* In de huishoudens met meer dan 1 auto en het bijbehorende aantal auto's zit de 1e auto van deze huishoudens verankerd.

Leaseauto's zijn in de gegevens van RDW niet meegenomen, want die staan geregistreerd op de postcode van de leasemaatschappij. Afhankelijk van de samenstelling van de wijken ligt dit landelijk gemiddeld rond de 10%, dit gemiddelde is voor Weesp als uitgangspunt gebruikt. Waarbij de aanname is gedaan dat in 50% van de gevallen de leaseauto de 1e auto is.

Voor het opstellen van de parkeerbalans per gebied is het parkeerkengetal zoals bepaald in Tabel B4.2. gehanteerd.

4.1.2. Mobiliteitsgroei

Reeds in paragraaf 5.1. is de mobiliteitsgroei aan de orde geweest.

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in maart/april 2017. Vanwege het feit dat dit bijna twee jaar geleden is en de economie aantrekt, is er gekeken of er op de daadwerkelijke bezettingscijfers een correctie voor mobiliteitsgroei dient plaats te vinden.
Voor de periode tussen 2008 en 2020 is in beide scenario's de automobiliteitsgroei voor Weesp meer dan 14% (Figuur 5.1.). Per jaar betekent dit, bij lineaire toename, een toename van afgerond 1,2%.

Deze mobiliteitsgroei van 2,33% is voor 2018 en 2019 samen toegepast op de gemeten resultaten van het parkeeronderzoek en vervolgens meegenomen in de parkeerbalans.

4.1.3. Bewegingsruimte/marge

Naast de mobiliteitscorrectie op de parkeeronderzoeksresultaten dient er ook rekening mee gehouden te worden dat voor de beschikbare parkeercapaciteit gemiddeld rond de 85% bezetting acceptabel is om goed te functioneren. Bij hogere bezettingsgraden ontstaat er meer zoekverkeer en onveilige situaties door foutparkeren. Dit betekent dat voor het bepalen van de optimale parkeercapaciteit per gebied hier ook rekening mee gehouden dient te worden (bewegingsruimte/marge van 15% ten opzichte van de resultaten van de parkeertellingen).
Deze bewegingsruimte van 15% is toegepast op de gemeten resultaten van het parkeeronderzoek en vervolgens meegenomen in de parkeerbalans.

4.2. Parkeerbalans

Op basis van de hierboven genoemde uitgangspunten is per aandachtsgebied de parkeerbalans opgesteld.

4.2.1. Centrum

Allereerst is de totale parkeerbalans voor het Centrum (huidige situatie) gemaakt.

Tabel B4.3: Parkeerbalans totale Centrum

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	595	497	796	746	993	792	598	695
Langparkeren	241	229		55	0	98		
Kortparkeren	140	191		129	0	232		
Totale parkeervraag	**976**	**917**		**930**	**993**	**1.122**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**949***	**949**	**949**	**949**	**949**	**949**	**949**	**949**
	-27	32		19	-44	-173		

* Openbare pp 797 (excl. 22 gehandicapten, 3 laden & lossen, 8 elektrisch laden, 6 gereserveerd) en private pp 152

Op totaalniveau blijkt er dan voor het Centrum op de piek 173 pp tekort zijn. Op de werkdag ochtend en de werkdag nacht is er een klein tekort van respectievelijk 27 en 44 pp.

Vervolgens zijn de parkeerbalansen per deelgebied samengesteld. Op basis van de gebiedsindeling in Figuur B4.1. is een uitsplitsing gemaakt naar de gebieden Centrum I, II en III.

Centrum I

De parkeerbalans voor het gebied Centrum I ziet er als volgt uit.

Tabel B4.4: Parkeerbalans gebied Centrum I

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	30	25	39	37	49	39	39	35
Langparkeren	16	16		2	0	10		
Kortparkeren	8	19		7	0	13		
Totale parkeervraag	**54**	**60**		**46**	**49**	**62**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**109***	**109**	**109**	**109**	**109**	**109**	**109**	**109**

* Openbare pp 86 en private pp 23

Centrum II

De parkeerbalans voor het gebied Centrum II ziet er als volgt uit.

Tabel B4.5: Parkeerbalans gebied Centrum II

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	224	186	298	280	373	298	298	261
Langparkeren	87	88		20	0	39		
Kortparkeren	31	45		58	0	84		
Totale parkeervraag	**342**	**319**		**358**	**373**	**421**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**311***	**311**	**311**	**311**	**311**	**311**	**311**	**311**

* Openbare pp 311 (excl. 10 gehandicapten, 2 laden & lossen, 4 elektrisch laden, 3 gereserveerd)

Centrum III

De parkeerbalans voor het gebied Centrum III ziet er als volgt uit.

Tabel B4.6: Parkeerbalans gebied Centrum III

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	339	284	455	426	567	451	454	397
Langparkeren	139	125		33	0	49		
Kortparkeren	100	128		63	0	135		
Totale parkeervraag	**578**	**537**		**522**	**567**	**635**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**528***	**528**	**528**	**528**	**528**	**528**	**528**	**528**

* Openbare pp 399 (excl. 12 gehandicapten, 1 laden & lossen, 4 elektrisch laden, 2 gereserveerd) en private pp 129

Kijkende naar de uitsplitsing per gebied van het Centrum dan is in deelgebied Centrum II en III op de piek respectievelijk een tekort van 110 en 107 pp zichtbaar. Dit kan nog een beetje gecompenseerd worden door het overschot van 47 pp in deelgebied Centrum I. Daarnaast

kent Centrum II op de werkdag ochtend een tekort van 31 pp, op de werkdag nacht een tekort van 62 pp en op de koopavond een tekort van 47 pp. Voor Centrum III geldt op de werkdag ochtend een tekort van 50 pp en op de werkdag nacht een tekort van 39 pp. Dit kan deels gecompenseerd worden door het overschot van tussen de 50 en 60 pp in Centrum I.

Oplossing

Centrum I

Tabel B4.7: Parkeerbalans gebied Centrum I 1e en 2e auto en kortparkeren

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	30	25	39	37	49	39	39	35
Kortparkeren	8	19		7	0	13		
Totale parkeervraag	**38**	**44**		**44**	**49**	**52**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**109**	**109**	**109**	**109**	**109**	**109**	**109**	**109**
	71	65		65	60	57		

Tabel B4.8: Parkeerbalans gebied Centrum I langparkeren

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Langparkeren	16	16		2	0	10		
Totale parkeervraag	**16**	**16**		**2**	**0**	**10**		

Centrum II

Tabel B4.9: Parkeerbalans gebied Centrum II 1e en 2e auto en kortparkeren

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	224	186	298	280	373	298	298	261
Kortparkeren	31	45		58	0	84		
Totale parkeervraag	**255**	**231**		**338**	**373**	**382**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**311**	**311**	**311**	**311**	**311**	**311**	**311**	**311**
	56	80		-27	-62	-71		

Tabel B4.10: Parkeerbalans gebied Centrum II langparkeren

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Langparkeren	87	88		20	0	39		
Totale parkeervraag	**87**	**88**		**20**	**0**	**39**		

Centrum III

Tabel B4.11: Parkeerbalans gebied Centrum III 1e en 2e auto en kortparkeren

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	339	284	455	426	567	451	454	397
Kortparkeren	100	128		63	0	135		
Totale parkeervraag	**439**	**412**		**489**	**567**	**586**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**528**	**528**	**528**	**528**	**528**	**528**	**528**	**528**
	89	116		39	-39	-58		

Tabel B4.12: Parkeerbalans gebied Centrum III langparkeren

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Langparkeren	139	125		33	0	49		
Totale parkeervraag	**139**	**125**		**33**	**0**	**49**		

4.2.2. Herensingelkwartier

Vervolgens is ook de totale parkeerbalans voor het Herensingelkwartier (huidige situatie) gemaakt.

Tabel B4.13: Parkeerbalans totale Herensingelkwartier

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	358	298	477	448	597	477	477	418
Langparkeren	105	94		67	0	54		
Kortparkeren	43	75		58	0	85		
Totale parkeervraag	**506**	**467**		**573**	**597**	**616**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**575***	**575**	**575**	**575**	**575**	**575**	**575**	**575**
	69	108		2	-22	-41		

*Openbare pp 519 (excl. 10 gehandicapten, 2 laden & lossen, 1 gereserveerd) en private pp 56

De disbalans op de avonden en in het weekend wordt vooral veroorzaakt door de bezoekersaantrekkende functies aan de Herengracht (theater, horeca en hotel). Door deze doelgroep elders te faciliteren, ontstaat er weer ruimte voor de bewoners. Want als alleen gekeken wordt naar de bewoners dan is er alleen op de werkdagnacht een tekort van 22 pp, maar zijn er op alle andere momenten voldoende parkeerplaatsen voor bewoners.

Daarnaast is er ook een uitsplitsing gemaakt naar de gebieden Herensingelkwartier I en II.

Herensingelkwartier I

De parkeerbalans voor het gebied Herensingelkwartier I ziet er als volgt uit.

Tabel B4.14: Parkeerbalans gebied Herensingelkwartier I

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	285	237	379	356	474	379	379	332
Langparkeren	93	83		64	0	47		
Kortparkeren	39	65		49	0	76		
Totale parkeervraag	**417**	**385**		**469**	**474**	**502**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**435***	**435**	**435**	**435**	**435**	**435**	**435**	**435**

*Openbare pp 379 (excl. 10 gehandicapten, 2 laden & lossen, 1 gereserveerd) en private pp 56

Herensingelkwartier II (Schildersbuurt)

De parkeerbalans voor het gebied Herensingelkwartier II ziet er als volgt uit.

Tabel B4.15: Parkeerbalans gebied Herensingelkwartier II (Schildersbuurt)

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	82	68	109	103	137	82	109	96
Langparkeren	12	11		4	0	7		
Kortparkeren	5	10		10	0	10		
Totale parkeervraag	**99**	**89**		**117**	**137**	**99**		
Beschikbare parkeercapaciteit	**140***	**140**	**140**	**140**	**140**	**140**	**140**	**140**

*Openbare pp 140

De disbalans op de avonden en in het weekend wordt vooral veroorzaakt door de bezoekersaantrekkende functies aan de Herengracht (theater, horeca en hotel). Als alleen gekeken wordt naar de vergunninghouders dan is er alleen op de werkdagnacht in Herensingelkwartier I een tekort van 39 pp, maar zijn er op alle andere momenten voldoende parkeerplaatsen voor vergunninghouders.

4.2.3. Stationsgebied

Tot slot is ook de totale parkeerbalans voor het Stationsgebied (huidige situatie) gemaakt.

Tabel B4.16: Parkeerbalans totale Stationsgebied

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	626	522	835	783	1043	835	835	730
Langparkeren	326	332			0			
Kortparkeren	120	173			0			
Totale parkeervraag	**1.072**	**1.027**			**1.043**			
Beschikbare parkeercapaciteit	**1.998***	**1.998**	**1.998**	**1.998**	**1.998**	**1.998**	**1.998**	**1.998**
	926	971			955			

*Openbare pp 1.155 (excl. 11 gehandicapten, 10 elektrisch laden, 4 gereserveerd) en private pp 843

Overall lijkt er aan de centrumkant van het Stationsgebied en in Leeuwenveld voldoende parkeercapaciteit te zijn, op totaalniveau zelfs een overcapaciteit. Maar op dit moment wordt de beschikbare parkeercapaciteit deels gebruikt door de verkeerde doelgroep(en). Door middel van regulering ontstaat er weer ruimte voor de doelgroep(en) waarvoor de parkeercapaciteit bedoeld is.

Ook voor het Stationsgebied is een uitsplitsing gemaakt naar de gebieden Stationsgebied I, II en III en Leeuwenveld I, II, III en IV.

Stationsgebied I (Dichtersbuurt)

De parkeerbalans voor het gebied Stationsgebied I ziet er als volgt uit.

Tabel B4.17: Parkeerbalans gebied Stationsgebied I (Dichtersbuurt)

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	123	102	164	154	205	164	164	143
Langparkeren	119	122			0			
Kortparkeren	34	42			0			
Totale parkeervraag	**276**	**266**			**205**			
Beschikbare parkeercapaciteit	**491***	**491**	**491**	**491**	**491**	**491**	**491**	**491**

*Openbare pp 378 (excl. 6 gehandicapten, 2 elektrisch laden, 4 gereserveerd) en private pp 113

Stationsgebied II (Dichtersbuurt)

De parkeerbalans voor het gebied Stationsgebied II ziet er als volgt uit.

Tabel B4.18: Parkeerbalans gebied Stationsgebied II (Dichtersbuurt)

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	100	84	134	125	167	134	134	117
Langparkeren	8	8			0			
Kortparkeren	8	11			0			
Totale parkeervraag	**116**	**103**			**167**			
Beschikbare parkeercapaciteit	**175***	**175**	**175**	**175**	**175**	**175**	**175**	**175**

*Openbare pp 175 (excl. 1 gehandicapten)

Stationsgebied III (Stationsweg)

De parkeerbalans voor het gebied Stationsgebied III ziet er als volgt uit.

Tabel B4.19: Parkeerbalans gebied Stationsgebied III (Stationsweg)

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	20	17	27	26	34	27	27	24
Langparkeren	2	2			0			
Kortparkeren	1	0			0			
Totale parkeervraag	**23**	**19**			**34**			
Beschikbare parkeercapaciteit	**9***	**9**	**9**	**9**	**9**	**9**	**9**	**9**

*Openbare pp 9

Overall lijkt er aan de centrumkant van het stationsgebied voldoende parkeercapaciteit te zijn, op totaalniveau zelfs een overcapaciteit.

Leeuwenveld I

De parkeerbalans voor het gebied Leeuwenveld I ziet er als volgt uit.

Tabel B4.20: Parkeerbalans gebied Leeuwenveld I

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	117	97	155	146	194	155	155	136
Langparkeren	37	39			0			
Kortparkeren	19	24			0			
Totale parkeervraag	**173**	**160**			**194**			
Beschikbare parkeercapaciteit	**400***	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**

*Openbare pp 174 (excl. 1 gehandicapten, 8 elektrisch laden) en private pp 226

Leeuwenveld II

De parkeerbalans voor het gebied Leeuwenveld II ziet er als volgt uit.

Tabel B4.21: Parkeerbalans gebied Leeuwenveld II

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	142	118	189	178	237	189	189	166
Langparkeren	16	16			0			
Kortparkeren	11	16			0			
Totale parkeervraag	**169**	**150**			**237**			
Beschikbare parkeercapaciteit	**338***	**338**	**338**	**338**	**338**	**338**	**338**	**338**

*Openbare pp 76 (excl. 2 gereserveerd) en private pp 262

Leeuwenveld III

De parkeerbalans voor het gebied Leeuwenveld III ziet er als volgt uit.

Tabel B4.22: Parkeerbalans gebied Leeuwenveld III

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	116	97	155	145	194	155	155	136
Langparkeren	10	11			0			
Kortparkeren	17	13			0			
Totale parkeervraag	**143**	**121**			**194**			
Beschikbare parkeercapaciteit	**255***	**255**	**255**	**255**	**255**	**255**	**255**	**255**

*Openbare pp 113 en private pp 142

Leeuwenveld IV (P+R en omgeving)

De parkeerbalans voor het gebied Leeuwenveld IV ziet er als volgt uit.

Tabel B4.23: Parkeerbalans gebied Leeuwenveld IV (P+R en omgeving)

Parkeerbalans	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	5	4	6	6	8	6	6	5
Langparkeren	134	135			0			
Kortparkeren	30	67			0			
Totale parkeervraag	**169**	**206**			**8**			
Beschikbare parkeercapaciteit	**230***	**230**	**230**	**230**	**230**	**230**	**230**	**230**

*Openbare pp 230 (excl. 3 gehandicapten) en private pp 100 (deze private pp worden niet meegenomen in de p-balans omdat ook de functies in dit gebied (kantoren) niet zijn meegenomen in de p-balans)

Voor Leeuwenveld geldt hetzelfde als voor de centrumkant van het stationsgebied. In principe is in dit gebied voldoende parkeercapaciteit beschikbaar voor de functies in het gebied. Maar in Leeuwenveld hebben afgelopen jaar wel wat wijzigingen in de functies plaatsgevonden.

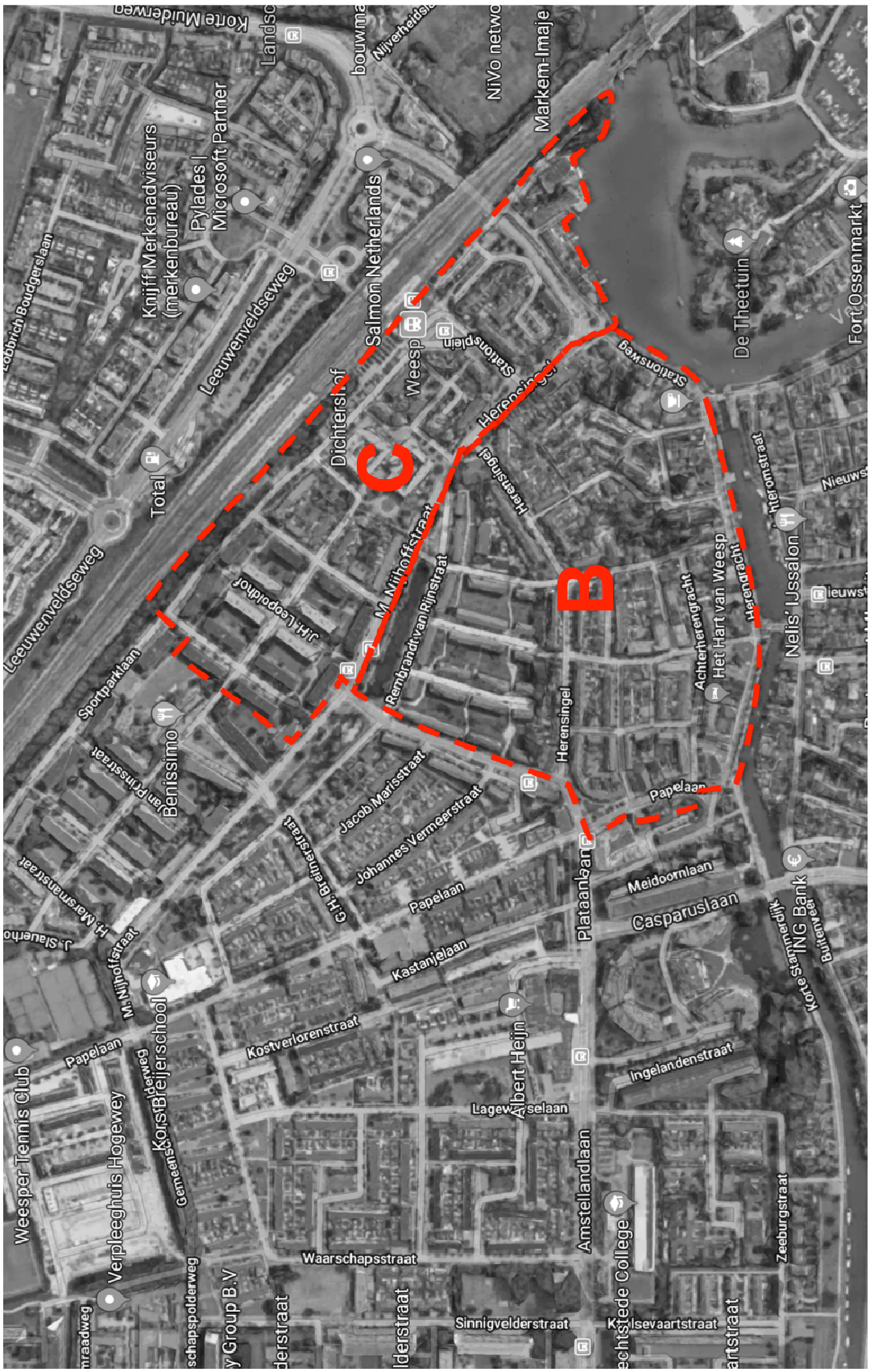
BIJLAGE 5

In deze bijlage zijn de detailkaartjes van het gereguleerde gebied opgenomen. Zodat duidelijk is waar de grenzen precies lopen en welke functies binnen het gereguleerde gebied vallen.

Zone A (Centrum/deel Zuid)



Zone B en C (Herensingelkwartier/deel Stationsgebied/deel Dichtersbuurt)



Zone D (Leeuwenveld/P+R)

