Gemeente Amsterdam

Voordracht voor de College vergadering van 17 juni 2025

Portefeuille

Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Agendapunt

B3

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het vrijgeven voor inspraak van het beleidsvoornemen parkeernormen auto en fiets stadsgebied Weesp

Het college van burgemeester en wethouders besluit

Het beleidsvoornemen parkeernormen auto en fiets stadsgebied Weesp vrij te geven voor inspraak.

Kernboodschap

De huidige parkeernormen voor auto's en fietsen in stadsgebied Weesp zijn onduidelijk en passen niet goed bij de doelen uit de omgevingsvisie Weesp 2050. Om duidelijk te maken welke normen gelden en ze in lijn te brengen met de omgevingsvisie wordt een nota parkeernormen Weesp ter inspraak gelegd. In de nota kunnen parkeernormen en aanvullende beleidsregels worden gevonden.

Bestuurlijke achtergrond

Op 19 maart 2024 heeft het college Verzamelbesluit Weesp college Amsterdam 2024 vastgesteld. Met dit verzamelbesluit werd regelgeving van Amsterdam en Weesp geharmoniseerd. Onderdeel hiervan was de harmonisatie van parkeernormen. Er is toentertijd gekozen om Weesp aan te laten sluiten bij de C-locatie gebieden van de nota parkeernormen auto Amsterdam. De C-locatie indeling is echter een maatwerkoplossing die enkel voor de landelijke gebieden van de gemeente Amsterdam wordt toegepast. Het is daarom belangrijk dat er duidelijke parkeernormen en aanvullende beleidsregels worden vastgesteld.

Bestuurlijke prioriteit

N.v.t.

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder a, van de Gemeentewet. Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Onderbouwing besluit

Het beleidsvoornemen parkeernormen auto en fiets stadsgebied Weesp, dat gevonden kan worden in de bijlage zorgt voor het in lijn brengen van de parkeernormen en de doelen uit de omgevingsvisie. De belangrijkste punten worden kort toegelicht:

a. De onderbouwing voor nieuwe parkeernormen in stadsgebied Weesp, inclusief Driemond

Zoals hierboven beschreven sluiten de huidige parkeernormen voor stadsgebied Weesp niet goed aan bij de uitgangspunten uit de omgevingsvisie 2050 voor Weesp. De parkeernormen zijn te hoog om genoeg ruimte over te houden voor andere opgaves uit de omgevingsvisie. Er is daarom een aanpassing nodig van de parkeernormen en aanvullende eisen in beleidsregels. Dit beleidsvoornemen voorziet in het harmoniseren van de normen en aanvullende beleidsregels

parkeernormen auto en fiets én de omgevingsvisie van Weesp. De geactualiseerde CROW-kencijfers, die voor de meeste gemeentes de basis vormen voor parkeernormering, zijn hiervoor als startpunt genomen.

b. De nieuwe gebiedsindeling voor parkeernormen in het gehele stadsgebied Weesp;

We stellen een nieuwe gebiedsindeling voor het stadsgebied voor. Deze sluit aan bij de stedenbouwkundige structuur van de stad nu, maar houdt ook alvast rekening met de aankomende veranderingen in stedenbouwkundige structuur van de stad de aankomende jaren. Dat betekent dat gebieden waar de stedelijkheid zal toenemen, nu al lagere parkeernormen hebben dan op basis van de huidige stedelijkheid zou worden aangenomen. Over het algemeen geldt: hoe verder van het centrum van het stadsgebied, hoe hoger de parkeernorm die we eisen. In de historische kern van Weesp en omliggende buurten worden de laagste parkeernormen bij woningen en voorzieningen geëist. De normen zijn iets hoger in de overige buurten van Weesp ten zuiden van het spoor. Het voorstel voorziet niet in nieuwe parkeernormen voor Weespersluis. In de samenwerkingsovereenkomst met de ontwikkelaar van Weespersluis zijn al afspraken gemaakt over parkeernormen. Om hier nu tijdens de bouw nog nieuwe parkeernormen af te dwingen via een nieuwe nota parkeernormen lijkt niet realistisch en ook niet nodig.

c. De autoparkeernormen per gebiedstype voor woningen en voorzieningen;

We hebben voor zowel woningen als voorzieningen nieuwe parkeernormen opgesteld. Deze zijn iets lager dan de parkeernormen die we de afgelopen jaren hebben geëist in het stadsgebied. Zeker in vergelijking met de normen in Amsterdam zijn de normen nog steeds relatief hoog. We schatten in dat de nieuwe normen enerzijds goed passen bij de doelen uit de omgevingsvisie, maar tegelijkertijd ook eer aan doen aan het mobiliteitsaanbod in Weesp en de marktomstandigheden van de woningbouw in de stad. Het is niet realistisch om de parkeernorm te verlagen tot een niveau zoals in Amsterdam, het alternatief voor de auto is veel minder aanwezig in Weesp dan in Amsterdam op de meeste plekken en tijden. De parkeernormen zijn met de Ambtelijk opdrachtgever van de Directie Grond en Ontwikkeling besproken en opgesteld in samenspraak met de projectgroepen. De verwachting is dat de nieuwe normen per saldo de woningproductie stimuleren en bijdragen aan het realiseren van betaalbare woningen. Hogere parkeernormen voor woningen zouden betekenen dat woningbouw duurder wordt en dat het moeilijker wordt om de gemeentelijke ambitie voor woningbouwaantallen te behalen.

d. De aanvullende beleidsregels autoparkeernormen;

Naast parkeernorm getallen per woning of aantal m^2 kennen de beleidsregels ook aanvullende artikelen, waarin aanvullende eisen gesteld worden aan ontwikkelaars. De belangrijkste aanvullende eis is dat parkeerplekken altijd op eigen terrein worden gerealiseerd. Deze eis wordt gesteld om te voorkomen dat de parkeerdruk die ontstaat door ontwikkelingen wordt afgewenteld op de openbare ruimte. Naast de eis om plekken op eigen terrein te realiseren, worden alle nieuwe adressen uitgesloten van parkeervergunning verlening. Als er nu nog geen fiscaal parkeren is in een gebied van de stad, maar dit in de toekomst wordt ingevoerd zullen nieuwe bewoners en ondernemers ook geen vergunning kunnen krijgen.

e. De fietsparkeernormen voor woningen en voorzieningen

Voor fietsparkeren eisen we voor het bezoek niet dat de fietsparkeerplekken op eigen terrein worden gerealiseerd, maar staat in de nota dat projectgroepen verantwoordelijk zijn voor stallingsplekken in de openbare ruimte van een project. Voor de gezamenlijke fietsenstalling voor bewoners bij nieuwbouwontwikkelingen stellen we naast een parkeernorm ook eisen aan de inrichting en toegankelijkheid van de stalling. De parkeernormen zijn zo goed als beleidsneutraal overgenomen uit de nota parkeernormen fiets Amsterdam, de normen lijken ook goed aan te sluiten bij de situatie

in Weesp. Er zijn enkele aanpassingen gedaan in de aanvullende eisen, omdat deze soms onduidelijk of niet goed toepasbaar waren in de Amsterdamse nota.

Duurzaamheid

Participatie

Om bewoners en ondernemers in stadsgebied Weesp de mogelijkheid te reageren op het beleidsvoornemen wordt een inspraaktraject van 6 weken gestart. Alle reacties die we ontvangen verwerken we in een nota van beantwoording, welke met u zal worden besproken voordat deze door het college wordt vastgesteld. Indien er uit deze inspraak nog zaken naar voren komen die reden geven om het beleidsvoornemen op punten aan te passen zullen we dit verwerken.

Financiële onderbouwing

Ingeschat wordt dat deze nieuwe parkeernormennota geen financiële consequenties heeft voor de gemeentebegroting, waarom er geen financiële onderbouwing is.

Afgestemd met 5.1, 2, e senior controller V&OR.

Communicatie

Binnen de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Buiten de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-035111	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2025-035112	Bijlage 1Beleidsvoornemen parkeernormen auto en fiets stadsgebied Weesp.pdf (pdf)
AD2025-035395	Advies (pdf)

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten