# Nota van beantwoording zienswijzen beleidsvoornemen parkeernormen auto en fiets stadsgebied Weesp

## Inleiding

Op 17 juni 2025 heeft het college van B&W (hierna: het college) het beleidsvoornemen ‘parkeernormen stadsgebied Weesp’ vrijgegeven voor inspraak. Met dit beleidsvoornemen stelt het college nieuwe parkeernormen vast voor auto’s en fietsen voor in het stadsgebied. Deze normen vervangen de huidige normen voor auto- en fietsparkeren in Weesp en Driemond. Met parkeernormen schrijft de gemeente voor hoeveel parkeerplaatsen een ontwikkelaar op eigen terrein moet realiseren.

De nieuwe normen voor autoparkeren zijn iets lager dan tot nu toe, maar vooral duidelijker. Ze boorduren grotendeels voort op de al bestaande kaders die golden in Weesp. Voorheen werden cijfers van kennisinstituut CROW gebruikt in plaats van vaste normen af te leiden uit deze kencijfers. Dit zorgde vaak voor verwarring, omdat er bij elk bouwproject andere keuzes nodig waren. Voortaan zullen er vaste normen per gebied en type woning worden gehanteerd. Deze sluiten nog steeds aan bij de nieuwste inzichten van het CROW, waarbij er ook rekening wordt gehouden met andere doelen uit de omgevingsvisie van Weesp.

## Zienswijzeprocedure

Tot 10 oktober 2025 konden bewoners en belanghebbenden hun zienswijze indienen op het beleidsvoornemen. Het voorstel en de procedure om in te spreken zijn aangekondigd via de website van de gemeente Amsterdam. Daarnaast is er aandacht besteed aan het voorstel en de inspraakperiode in de lokale media.

## Zienswijzen en reactie van het college

Tijdens de inspraakperiode zijn in totaal 68 zienswijzen ingediend. Veruit de meeste reacties waren negatief. Het voorstel heeft veel bezorgdheid opgeroepen onder bewoners en belanghebbenden in Weesp en Driemond. Dit is begrijpelijk, aangezien parkeren een grote invloed heeft op de manier waarop bewoners, ondernemers en bezoekers zich kunnen verplaatsen.

Het college constateert dat sommige voorstellen niet duidelijk genoeg zijn uitgelegd en verduidelijking behoeven. In sommige gevallen blijkt dat een regel in het beleidsvoornemen zorgen oproept, terwijl deze regel al van kracht is. In de beantwoording van de reacties wordt daarom toegelicht of een regel nieuw is of al onderdeel uitmaakte van het huidige beleid. Op basis van de zienswijzen stelt het college één wijziging voor ten opzichte van het oorspronkelijke beleidsvoornemen.

Gezien het grote aantal reacties is het niet mogelijk om op elke individuele reactie in te gaan. Veel reacties gingen bovendien over dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de reacties gegroepeerd op basis van de genoemde argumenten en zorgen, met daarop een reactie van het college.

## 1. Zorgen over de hoogte van de nieuwe parkeernormen en de vergelijking met Amsterdam

Uit meerdere zienswijzen blijkt dat mensen zich zorgen maken over de verlaagde parkeernormen voor woningen in stadsgebied Weesp. Veel mensen vrezen dat de nieuwe normen niet aansluiten bij de kenmerken van Weesp en Driemond, maar eerder bij Amsterdam, waar meer voorzieningen en alternatieven voor de auto beschikbaar zijn. Meerdere insprekers wijzen erop dat Weesp geen metro's of trams heeft en dat veel voorzieningen verder weg liggen dan in Amsterdam. Hierdoor is men vaker afhankelijk van de auto, wat volgens hen hogere parkeernormen rechtvaardigt dan nu in het voorstel zijn opgenomen.

### Reactie van het College

Het college begrijpt de zorgen van bewoners en belanghebbenden, maar benadrukt dat de voorgestelde normen voor stadsgebied Weesp niet vergelijkbaar zijn met de parkeernormen in Amsterdam. Verder sluiten de nieuwe normen in grote mate aan bij de huidige normen die worden gehanteerd in Weesp. Om de verschillen in de (minimum) normen tussen Weesp, Driemond en Amsterdam duidelijk te maken zijn de nieuwe normen in de tabel hieronder naast elkaar neergezet.

| (Minimum) parkeer-normen | Weesp centrum gebied | Weesp overig | Driemond en Buitengebied | Amsterdam centrum gebied | Amsterdam overig |
|---|---|---|---|---|---|
| Sociale en middel dure huur | 0,4 kleine woningen 0,7 grote woningen | 0,5 kleine woningen 0,8 grote woningen | 0,8 kleine woningen 1,1 grote woningen | Geen minimum norm | Geen minimum norm |
| Vrije sector huur en koop | 0,8 kleine woningen 1,1 grote woningen | 1 kleine woningen 1,3 grote woningen | 1,4 kleine woningen, 1,8 grote woningen | Geen minimum norm | 0,1 kleine woningen tot 0,6 grote woningen |
| Bezoekers parkeernorm | 0,1 per woning | 0,1 per woning | 0,15 per woning | 0,1 per woning | 0,1 per woning |

In stadsgebied Weesp wordt in het voorstel één parkeernorm gehanteerd voor woningen en geen bandbreedte. Deze ligt in sommige gevallen onder de 1 parkeerplek per woning. Dat is lager dan voorheen, maar niet veel. Deze normen sluiten daarnaast aan bij de kengetallen van kennisinstituut CROW voor gebieden in Nederland zoals Weesp. Ter verduidelijking worden ook de verschillen tussen de normen in Weesp, Driemond en Amsterdam aangetoond in onderstaande rekenvoorbeelden, waarin de normen uit de tabel op de vorige pagina worden toegepast:

Voorbeeld 1: Een ontwikkelaar wil 10 middeldure huurwoningen bouwen in Hogewey Midden (100 m² per woning). De parkeereis volgens de nieuwe nota is 8 parkeerplekken op eigen terrein (10 × 0,8 = 8). In Amsterdam zou de minimumeis 0 parkeerplekken zijn op elke locatie in de stad. *(voor deze locatie zou ook nog 1 parkeerplek voor bezoek gerealiseerd moeten worden)*

Voorbeeld 2: Een ontwikkelaar wil 5 koopwoningen en 5 sociale huurwoningen bouwen in het centrumgebied van Weesp (85 m² per woning). De parkeereis is 7 parkeerplekken op eigen terrein (5 × 0,9 + 5 × 0,5 = 7). In Amsterdam zou de minimumeis 0 parkeerplekken zijn in het centrum en 3 parkeerplekken aan de rand van de stad. *(voor deze locatie zou ook nog 1 parkeerplek voor bezoek gerealiseerd moeten worden)*

Voorbeeld 3: Een ontwikkelaar bouwt 3 koopwoningen in Driemond (130 m² per woning). De parkeereis is 5 parkeerplekken op eigen terrein (3 × 1,8 = 5). In Amsterdam zou de eis 1 parkeerplek of minder zijn, waardoor de ontwikkelaar gebruik kan maken van de uitzonderingsregel voor kleine projecten en geen parkeerplekken hoeft te realiseren.

*In Driemond zou er ook nog 0,5 parkeerplek worden gerealiseerd voor bezoek, in Amsterdam 0,3)*

Uit deze voorbeelden blijkt dat de parkeernormen in Weesp aanzienlijk hoger zijn dan in Amsterdam. Zelfs in het centrum van Weesp zijn de normen twee keer zo hoog als aan de randen van Amsterdam. In Driemond zijn de normen zelfs minimaal drie keer zo hoog.

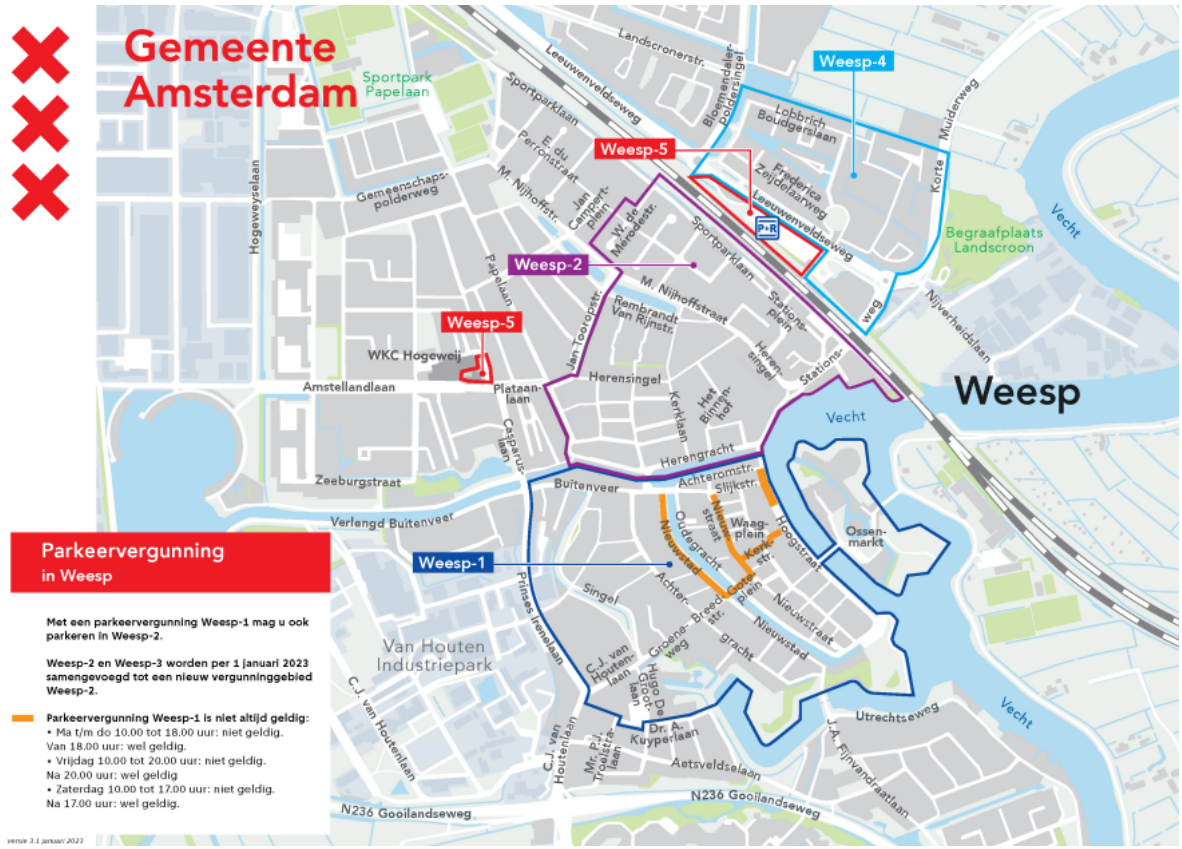
Het college realiseert zich dat er in Amsterdam meer aanbod van openbaar vervoer en deelmobiliteit is en dat de afstanden tot de meeste voorzieningen zoals winkels, zorg of het werk korter zijn dan in Weesp en Driemond. De parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen in stadsgebied Weesp is daarom ook flink hoger dan in Amsterdam. De normen die door het college worden voorgesteld voor stadsgebied Weesp sluiten verder nog steeds aan bij de laatste inzichten van kennisinstituut CROW, terwijl er tegelijkertijd ruimte blijft voor andere doelen uit de omgevingsvisie van Weesp, zoals groen, fietsen en lopen.

## 2. Zorg over het niet kunnen krijgen van een parkeervergunning en de relatie met betaald parkeren

Veel insprekers maken zich zorgen dat bewoners van nieuwbouwwoningen geen parkeervergunning kunnen krijgen. Zowel in gebieden met betaald parkeren en gebieden waar dat mogelijk wordt ingevoerd. Zij vrezen dat het voorstel vooruitloopt op de invoering van betaald parkeren.

### Reactie van het College

Het college benadrukt dat het voorstel geen voornemen is om betaald parkeren in te voeren. Het voorstel gaat over parkeernormen voor nieuwbouwwoningen in stadsgebied Weesp. De verwarring is waarschijnlijk ontstaan door het benoemen van het uitsluiten van vergunningverlening, ook in gebieden zonder betaald parkeren. Hieronder wordt uitgelegd welke situatie zal ontstaan in gebieden met en zonder betaald parkeren.




Gereguleerd parkeergebied Weesp

In Weesp is op bepaalde plekken sprake van gereguleerd parkeren (betalen voor bezoekers en vergunningen voor bewoners en bedrijven). Deze gebieden zijn te zien op de bovenstaande kaart. In het voorstel staat dat nieuwbouwwoningen in dit gebied parkeerplekken op eigen terrein moeten realiseren volgens de gestelde norm, dat is nu ook al zo. Nieuw is dat bewoners van deze nieuwbouwwoningen geen parkeervergunning kunnen aanvragen, ongeacht het aantal parkeerplekken op eigen terrein. Dit voorkomt extra druk op straat en beschermt de parkeerruimte van bestaande bewoners. Tegelijkertijd wordener voldoende parkeerplekken op eigen terrein gerealiseerd voor nieuwe bewoners en bezoekers

Voor kleine projecten is daarnaast een nieuwe uitzondering opgenomen in gebied 1 en 2 (grotendeels overeenkomend met het huidige gereguleerde gebied). Als de parkeereis voor een project vier parkeerplekken of minder bedraagt, kan de initiatiefnemer de gemeente verzoeken om de eis voor parkeerplekken op eigen terrein te laten vervallen. De realisatie van deze plekken is vaak financieel onrendabel en de bezoekersdruk bij zulke aantallen woningen is beperkt. Bewoners van deze woningen worden wel uitgesloten van parkeervergunningverlening als gebruik wordt gemaakt van deze uitzonderingsregel.

Niet gereguleerd parkeergebied Weesp

In het gebied van Weesp en geheel Driemond, waar geen sprake is van gereguleerd parkeren, wordt net zoals in het gereguleerde gebied een parkeerplek op eigen terrein geëist. Dit gebeurt nu ook al. Nieuw is dat deze adressen worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. Dit voorkomt dat nieuwbouwprojecten in de toekomst zorgen voor parkeeroverlast, waarvan momenteel op sommige locaties in Weespersluis sprake is.

Veel projecten in de bebouwde kom van Weesp worden gebouwd op kavels zonder ruimte voor extra parkeerplekken op straat. Nieuwe bewoners zullen gebruik moeten maken van parkeerplekken op eigen terrein die zijn aangelegd volgens de parkeernorm. Het kan ook zo zijn dat ze gebruik gaan maken van de parkeerplekken die al aanwezig waren op straat rondom de nieuwe woningen. Als zij na een tijd meer auto's hebben dan was ingeschat kan de parkeerdruk op straat oplopen, waardoor bewoners die al in het gebied woonden niet meer goed kunnen parkeren. Het kan daardoor in een uiterst geval nodig zijn om gereguleerd parkeren (betaald parkeren en vergunningen) in te voeren om de overlast en een hoge parkeerdruk op te lossen. Het is dan essentieel dat vooraf is vastgelegd wie wel en geen vergunning krijgt. Dat wordt nu geregeld door alvast uit te sluiten van vergunningverlening. Het uitsluiten van parkeervergunningverlening, ook in gebieden zonder betaald parkeren, is dus bedoeld om dit juridisch te regelen en niet om op korte termijn betaald parkeren in te voeren.

## 3. Onduidelijkheid over de definitie van nieuwbouw en voor wie deze nieuwe normen gelden

Uit de inspraakreacties blijkt dat er onduidelijkheid is over de definitie van nieuwbouw. Vooral bewoners uit Weespersluis vragen zich af of zij onder deze definitie vallen.

### Reactie van het college

Met nieuwbouwwoningen worden woningen bedoeld waarvoor na vaststelling van deze nota een omgevingsvergunning wordt afgegeven. Woningen die nu nog worden gebouwd of recent zijn gebouwd in Weespersluis vallen niet onder deze definitie. De normen die in het voorstel zijn opgenomen gaan daarnaast enkel over nog te bouwen woningen en hebben geen relatie of invloed op parkeren van bewoners in bestaande woningen of bestaande bedrijven.

## 4. De gemeente gaat geen parkeerplekken maken en alle parkeerplekken moeten op eigen terrein komen

Sommige insprekers hebben moeite met de regel dat parkeren voor bewoners van nieuwe woningen op eigen terrein moet plaatsvinden. Zij maken zich zorgen over het ontbreken van door de gemeente aangelegde parkeerplekken op straat, vooral voor bezoekers.

### Reactie van het college

Bij nieuwe woningen worden nu al geen parkeerplekken meer op straat aangelegd, maar alleen op eigen terrein. Dit blijft ongewijzigd. Wel is in de nota verduidelijkt dat parkeerplekken voor bezoekers op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Dit voorkomt dat bezoekers van nieuwe woningen overlast veroorzaken voor bestaande bewoners. De bezoekersparkeernorm is daarnaast verlaagd van 0,3 naar 0,1 parkeerplek per woning, op advies van kennisinstituut CROW.

## Wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel op basis van inspraakreacties

Gezien de zorgen over het beperkte aanbod van alternatieven voor de auto in Weesp, wordt de uitzondering voor kleine projecten in gebied 1 en 2 aangepast. Woningen die onder deze uitzondering vallen, worden alleen uitgesloten van parkeervergunningverlening als de parkeerdruk in de straat en omliggende straten 80% of hoger is, of door de realisatie van de woningen 80% of hoger

wordt. Hierbij zal de parkeernorm per woning als verwachtte extra parkeerdruk op straat worden gehanteerd. Dit houdt rekening met de beperkte alternatieven voor de auto en waarborgt voldoende parkeerruimte voor bestaande bewoners.