

Vraag en beantwoording wel/niet op de site bestuur.gooisemeeren.nl (doorhalen wat niet van toepassing is)*.

Naam en fractie:	Niels de Jager, VVD
Datum indiening:	27-08-2025
Datum antwoord:	16-09-2025
Onderwerp:	Implementatie parkeerbeleid

Inleiding

Voor de zomer heeft de raad unaniem het parkeerbeleid aangenomen. In de zomer heeft onze fractie verschillende gesprekken gevoerd met inwoners en ondernemers over de impact van het nieuwe parkeerbeleid op hun straat of buurt.

Vraag 1

- a) Is het mogelijk om binnen een vergunninggebied uit te zonderen van het regime (bijvoorbeeld door het hanteren van een ander/geen tarief), of vereist dat een herziening van het vergunningsgebied?
- b) Kan de gemeente vergunningsgebieden dynamisch aanpassen, bijvoorbeeld als de parkeerdruk in een straat structureel hoger/lager is dan elders?

Antwoord

- a) Voor de overzichtelijkheid en begrijpelijkheid van parkeermaatregelen is het wenselijk deze zo uniform mogelijk te houden. Onze gemeente hanteert vier opties voor vergunningparkeren en/of betaald parkeren:
 - Uitsluitend vergunning parkeren – ter bescherming van de parkeerrechten van vergunninghouders;
 - Vergunning parkeren gecombineerd met betaald parkeren (hoog dagtarief) – ter bescherming van vergunninghouders en ter dekking van handhavingskosten via naheffingen;
 - Vergunningparkeren gecombineerd met betaald parkeren (uurtarief) – om zowel vergunninghouders als kortparkeerders te faciliteren;
 - Uitsluitend betaald parkeren (uurtarief) – om kortparkeerders te faciliteren.

Binnen een vergunninggebied waar vergunningparkeren is gecombineerd met betaald parkeren, kan onderscheid worden gemaakt in zones met een (zelfde) hoog dagtarief en zones met een (zelfde) uurtarief.

Het invoeren van kleine 'postzegelgebieden' met uiteenlopende tarieven en regelingen is onwenselijk. Daarom passen we waar mogelijk een uniforme regulering toe. Afwisselende regimes zorgen bovendien voor extra parkeerborden bij overgangsgebieden, wat letterlijk en figuurlijk kan leiden tot een onoverzichtelijke situatie – een 'door de bomen het bos niet meer zien'-effect.

De in vraag 1.a. genoemde wijzigingen maken een herziening van het vergunninggebied noodzakelijk. Daarbij is het belangrijk om rekening te houden met lokale omstandigheden, maar zonder de integraliteit en samenhang van het parkeerbeleid uit het oog te verliezen.

- b) Na de digitalisering van de gehele parkeerketen beschikt de gemeente over nieuwe instrumenten voor monitoring en sturing. Dit impliceert echter niet dat er sprake is van dynamische aanpassingen. Bij eventuele wijzigingen dient de gemeente de relevante belangen zorgvuldig af te wegen, met inachtneming van de lokale context en de ligging ten opzichte van aangrenzende gebieden.

Op basis van deze afweging kan worden besloten tot een aanpassing van de parkeermaatregelen, dan wel tot het continueren van de bestaande situatie.

Vraag 2

- a) Bestaat er een mogelijkheid om vergunninghouders te stimuleren om niet op winkelstraten (bv de Landstraat in Bussum, Vestingplein in Muiden) te parkeren, zodat die plekken nadrukkelijk beschikbaar blijven voor kortparkeerders en bezoekers?

Informatieve vragen van feitelijke en/of technische aard

- b) Kan het huidige vergunningensysteem zo ingericht worden dat in winkelstraten primair bezoekersparkeren wordt gefaciliteerd?
- c) Welke instrumenten heeft de gemeente om in winkelstraten actief meer kortparkeerplekken te reserveren?

Antwoord

Het nieuwe parkeerbeleid behoudt in alle winkelstraten het bestaande parkeerregime.

In Bussum Centrum geldt gemengd parkeren: betalende bezoekers en vergunninghouders maken gebruik van dezelfde parkeerplaatsen. In de overige gereguleerde gebieden geldt in de winkelstraten óf uitsluitend betaald parkeren, óf een (digitale) blauwe zone, soms gecombineerd met bewonersparkeren.

- a) Vergunninghouders kunnen uitsluitend worden geweerd door hen expliciet te verbieden in een bepaald gebied te parkeren. Er bestaan in dit geval geen stimuleringsmaatregelen. Per situatie spelen verschillende factoren een rol, die zorgvuldig moeten worden afgewogen.

Zo verschilt de situatie in de Landstraat in Bussum wezenlijk van die op het Vestingplein in Muiden, wat tot andere keuzes kan leiden. In de Landstraat hebben bewoners beperkte uitwijkmogelijkheden naar andere parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand. Daarnaast vormt deze straat een belangrijke schakel in de verkeersstructuur. Een groot aantal parkeerbewegingen kan hier leiden tot verminderde doorstroming en een afname van de verkeersveiligheid. Deze aspecten moeten zorgvuldig worden gewogen bij de besluitvorming.

Het Vestingplein daarentegen valt onder het project *Muiden Vesting autoluw*. Binnen dit project wordt in samenspraak met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden bepaald wie waar het beste kan parkeren. De uitkomsten van dit proces worden afgewacht.

- b) Het vergunningensysteem volgt het regime dat in het beleid is vastgesteld en dat feitelijk op straat geldt.

Het invoeren van een regeling waarbij een winkel een 'gereserveerde' parkeerplaats voor klanten krijgt, zou betekenen dat iedere winkel een dergelijke plek kan opeisen. Dit zou ook van toepassing zijn in gebieden zonder gereguleerd parkeren en is daarom niet wenselijk.

- c) Uitsluitend betaald parkeren (uurtarief) is de enige maatregel die effectief lang parkeren ontmoedigt. Het betreft een ingrijpende maatregel die om een zorgvuldig besluitvormingsproces vraagt.

De blauwe zone bevordert ook kort parkeren. Deze vorm van regulering is echter lastig te handhaven en daardoor onvoldoende effectief in drukke gebieden met een beperkt aantal parkeerplaatsen en veel woningen in de omgeving van een winkelstraat.

Vraag 3

- a) Hoe verhoudt de inzet van parkeercontroleurs zich tot het kunnen differentiëren per straat of zone?
- b) Naast handhaving, in welke mate kan er met bebording gestuurd worden naar de juiste parkeerplek voor de juiste mensen?

Antwoord

- a) De inzet van parkeercontroleurs beïnvloedt direct de mogelijkheid tot differentiatie per straat of zone. Bij beperkte controlecapaciteit zijn uniforme regels efficiënter en beter handhaafbaar, terwijl differentiatie extra inzet vergt en organisatorisch complexer is. Differentiatie, zoals verschillende tarieven of parkeervormen per straat of zone, vereist extra inzet van controleurs en kan organisatorisch complexer zijn. Bij beleidsbeslissingen moet daarom een afweging worden gemaakt tussen maatwerk op straatniveau en de uitvoerbaarheid van de handhaving.

- b) Bebording kan een belangrijk instrument zijn om parkeergedrag te sturen, bijvoorbeeld door vergunninghouders, kortparkeerders of bezoekers naar specifieke parkeerplaatsen te leiden. De effectiviteit hangt echter af van duidelijkheid, consistentie en de leesbaarheid van de borden. In

Informatieve vragen van feitelijke en/of technische aard

complexere situaties met veel verschillende zones en

regels kan bebording snel onoverzichtelijk worden, waardoor het sturend effect afneemt.

Samengevat kan bebording ondersteunend sturen, maar vervangt het geen handhaving en werkt het best in combinatie met een eenvoudig en uniform parkeersysteem.