

Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur Zuidoost

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag: Parkeren
Portefeuille: Verkeer en Parkeren
Directie: Verkeer en Openbare Ruimte
Datum behandeling staf WH: 24-10-2022
Datum adviesaanvraag: 14-11-2022
Deadline ontvangst advies: 28-02-2023
Advies mailen naar: j.steenge@amsterdam.nl; w.smits@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:

1. Raadsinformatiebrief 'Uitwerking van het coalitieakkoord: aanpassingen betaald parkeren'
2. Beleidsvoornemen invoeren betaald parkeren in Zuidoost (Bijlmer West, -Centrum en -Oost en Gaasperdam)

Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden? nee

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel: Zuidoost
Procesbegeleider: V.Sinester
Datum weekstart/staf: 28 november 2022
Datum stadsdeelcommissie: 6 december 2022 – 7/21 februari 2023
Datum dagelijks bestuur: 28 februari 2023
Registratienr. (optioneel): ...

Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betreft college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Adviesvraag college

Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur

We vragen u te adviseren op de volgende voornemens van het college van B en W:

1. Uitbreiding van betaald parkeren (zie bijlage). Het beleidsvoornemen over de uitbreiding van betaald parkeren is ook vrijgegeven voor inspraak;
2. Het verhogen van de straatparkeertarieven
3. Het verruimen van het aantal kortingsuren van de bezoekersregeling voor bewoners (van 120 kortingsuren naar 150 kortingsuren per kwartaal)

Voornemen 1: uitbreiding betaald parkeren in Bijlmer Oost, -Centrum, -West en Gaasperdam

zie bijlage

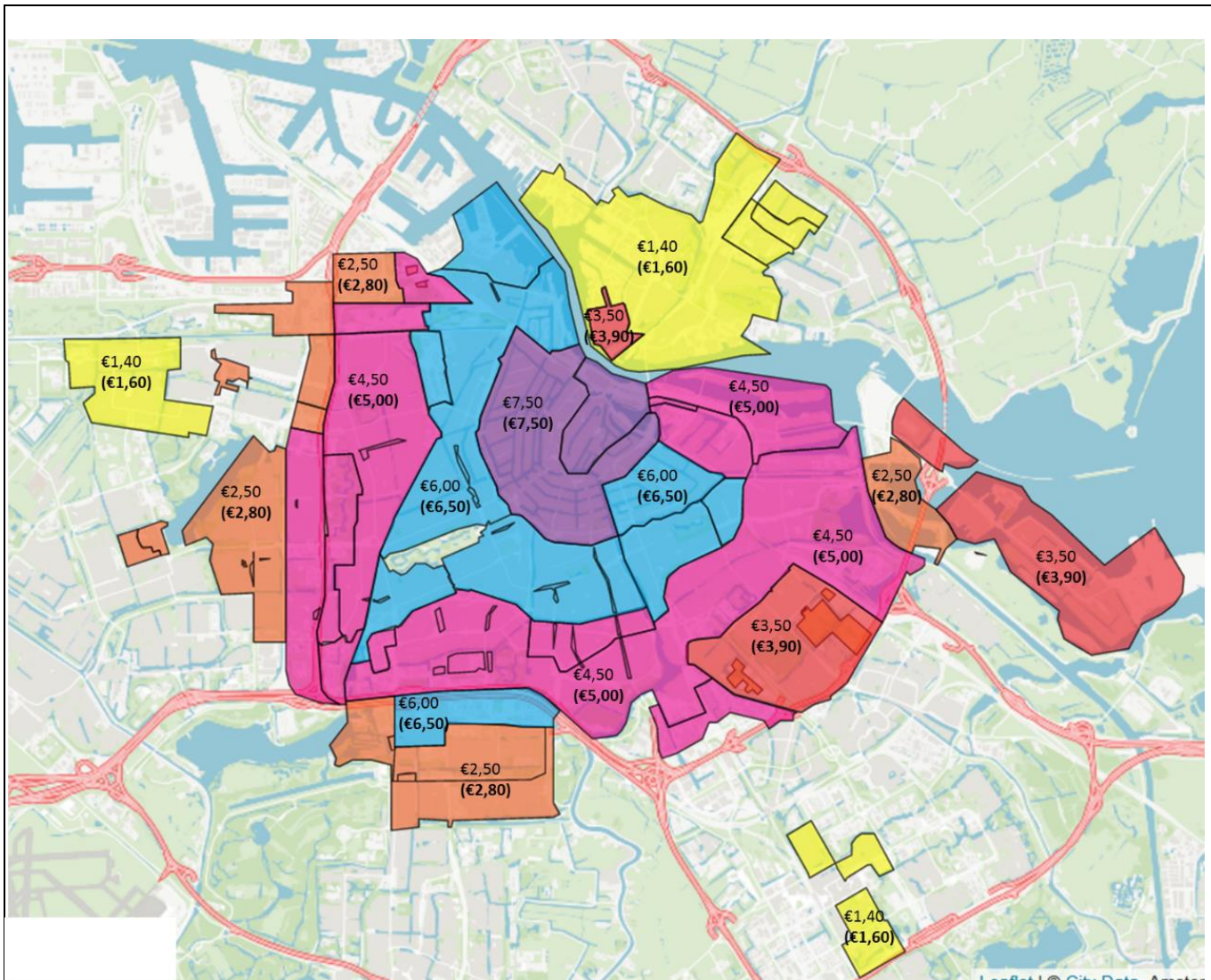
Voornemen 2: het verhogen van de straattarieven

In het coalitieakkoord is ten aanzien van de kortparkeertarieven het volgende opgenomen: "Straattarieven worden verder geharmoniseerd, waarbij de doelstelling is dat het hoogste tarief niet stijgt - tenzij door indexering. Amsterdam gaat de autorijder een extra bijdrage vragen omdat het onderhoud van de stad en de benodigde investeringen onder druk staan".

Met onderstaand voorstel wordt invulling gegeven aan deze beleidsambitie. Gekozen is om relatief ronde getallen te hanteren (dus niet bijvoorbeeld €1,58, of €5,07), het onderlinge verschil niet hoger te laten zijn dan €1,50 per uur en de kortparkeertarieven met een min of meer gelijk percentage te verhogen. Verder wordt voorgesteld de tariefgebieden ongewijzigd te laten, dus geen grensverleggingen. Op basis van deze uitgangspunten is het voorstel als volgt (in stadsdeel Zuidoost is het tarief 7 van toepassing). Met de verhoging van kortparkeertarieven stijgen ook de parkeertarieven voor bezoekers die door bewoners met de bezoekersvergunning zijn aangemeld. Het kortingspercentage blijft 65%.

Uurtarief op straat			
Tariefgebied	Huidig tarief	Nieuw tarief	Stijging
Tarief 7	€ 1,40	€ 1,60	€0,20

Uurtarief met de bezoekersvergunning (65% korting)		
Tariefgebied	Huidig tarief	Nieuw tarief
Tarief 7	€ 0,49	€ 0,56



Kaartje 1: Tariefgebieden - huidige uurtarieven en het voorstel van de nieuwe tarieven (tussen haakjes)

Voornemen 3: het verruimen van het aantal kortingsuren van de bezoekersregeling voor bewoners (van 120 kortingsuren naar 150 kortingsuren per kwartaal)

Alle bewoners van Zuidoost kunnen een bezoekersvergunning aanvragen. Binnen de huidige regeling kunnen zij voor 120 uur per kwartaal uren kopen tegen een kortingspercentage van 65% en 100% korting in Geuzenveld. Het voornemen is om de bezoekersregeling in de stad te verruimen naar 150 uur per kwartaal.

Conceptadvies DB:

Het dagelijks bestuur formuleert hier -indien van toepassing- t. b. v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Allereerst spreken wij onze waardering uit dat u gehoor heeft gegeven aan de wens van het stadsdeel om een oplossing te bieden voor de grote parkeerdruk in veel woonbuurten. De bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen als gevolg van de parkeerdruk, hebben een negatief effect op het woongenot en de tevredenheid van onze bewoners. Gezien de grote gebiedsontwikkeling in combinatie met een lage tot nul [parkeer]norm voor nieuwbouw en de grote pieken van evenementenbezoekers het jaar rond, is stadsdeel brede regulering van het parkeren noodzakelijk.

Dit sluit aan bij de ambitie autoluw en de geambieerde groeiscenario's van het autoverkeer zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan Zuidoostflank; 15% groei tot 0% groei, en de strategie hiertoe; *Reguleren van het autogebruik van reizigers die over alternatieven beschikken voor hun mobiliteit (ontmoedigen)*.

Voornemen 1. Wij kunnen ons daarom vinden in de uitbreiding van het betaald parkeren naar buurten die last ondervinden van vooral buurtvreemde parkeerders en buurten waarnaar een verschuiving van de parkeerdruk [waterbed effect] kan worden verwacht bij het nemen van maatregelen in de drukke buurten.

Voornemen 3

Wij stellen het op prijs dat de bezoekersuren worden verruimd waardoor de mogelijkheden voor het ontvangen van bezoek door onze bewoners worden vergroot, in de verwachting dat er met de uitbreiding van betaald parkeren voldoende parkeerplaatsen beschikbaar komen.

Voornemen 2

Dat de straattarieven worden verhoogd valt daarmee te billijken.

Ten aanzien van de handhaving van de 100% korting voor bezoekers parkeren in Geuzenveld. Wij begrijpen dat het niet wenselijk is om binnen korte tijd na invoering van een maatregel weer een wijziging aan te brengen, maar zijn wel benieuwd welke overwegingen destijds hebben geleid tot de keuze om het bezoekersparkeren gratis te maken en of die in Zuidoost ook van toepassing zijn.

Wij hebben echter ook zorgen en vragen over de effecten en gevolgen van de uitbreiding van het betaald parkeren

Vervoersarmoede

Stadsdeel Zuidoost telt 26% bewoners met een minimum inkomen. Zij hebben nu al te maken met stijgende energiekosten en dure boodschappen. Wanneer deze bewoners te maken krijgen met hogere kosten voor autobezit en -gebruik, dan kan dit leiden tot meer vervoersarmoede. Dit fenomeen is nu al voelbaar bij onze bewoners, maar heeft tot nu toe te weinig aandacht gekregen in de stedelijke armoede aanpak.

De mogelijke gevolgen hiervan zijn:

- Meer werkloosheid omdat mensen afhankelijk zijn van de auto om te reizen naar het werk,
- Verslechtering van sociale contacten en daardoor meer eenzaamheid,

Uit het *S.K.A.2020-Inclusiviteitsspel Over vervoersarmoede in Amsterdam, een bewustwordingstool voor vervoersinclusiviteit* blijkt dat in veel gebieden in Zuidoost op veel vlakken risicofactoren zijn die kunnen leiden tot vervoersarmoede. Deze risico factoren zijn onder meer; samenstelling huishouden, inkomen, vervoermiddelen, afstand tot OV halte, nabijheid bestemmingen en voorzieningen.

Wij stellen het op prijs dat de gemeente maatregelen neemt om het openbaar vervoer voor sommige groepen en op bepaalde tijden gratis /goedkoper te maken. Helaas zien wij tegelijk een verslechtering van het openbaar vervoer, doordat metrolijnen naar Zuidoost regelmatig uitvallen en of niet duidelijk is wanneer ze wel rijden. Hierdoor valt de voorspelbaarheid en het vertrouwen in het OV weg. Dit alles draagt bij aan de vervoersarmoede van bewoners in het stadsdeel.

Wij adviseren om verder onderzoek te doen naar vervoersarmoede in het stadsdeel en de effecten op de sociaal economische positie van bewoners. Voorts om de voorgenomen initiatieven ten aanzien van vervoersarmoede zo spoedig mogelijk verder uit te werken in maatregelen die daadwerkelijk kunnen bijdragen aan de mobiliteitspositie van onze bewoners

Effectiviteit [uitbreiding] betaald parkeren in relatie met evenementenverkeer

Waar betaald parkeren in andere delen van de stad regulerend werkt en het effect te merken is aan een verminderde parkeerdruk, is daar in de drukke buurten in Zuidoost waar eerder betaald parkeren is ingevoerd geen sprake van. [volgens *parkeertellingen in 2019/2020, voor corona. Recente parkeertellingen zijn deels tijdens corona uitgevoerd toen er geen evenementen waren*]

Wij hebben zorgen of de uitbreiding van het betaald parkeren overal het gewenste effect zal hebben, d.w.z. dat de parkeerdruk zodanig vermindert dat bewoners niet uren rondjes hoeven te rijden op zoek naar een parkeerplaats in hun eigen buurt, dat de stoepen in woonbuurten niet vol staan met foutparkeerders en er geen overlast meer is van zoekverkeer.

Wij zien dat het centrumgebied van de Bijlmer waar al sinds 2011 betaald parkeren geldt, een onverminderd hoge parkeerdruk kent vanwege parkeerders voor het bedrijven-, kantoren- en evenementengebied aan de westkant van het spoor. Een groot knelpunt is dat er overdag winkelpubliek en forenzen parkeren in de woonbuurten en de piek van evenementenbezoekers plaatsvindt voor of tegelijk als de meeste bewoners 's avonds huiswaarts gaan na werk of andere activiteiten buiten de deur. Dit is structureel en een situatie die uniek is voor Amsterdam omdat nergens anders in de stad [en ter wereld] zich naast kantoren en bedrijven zoveel evenementenzalen van deze omvang bij elkaar bevinden [JC Arena, Ziggo, AFAS , Pathé en het toekomstig UID] en bij meerdere evenementen tegelijk bezoekersaantallen tussen de 70 en 100.000 kennen. De evenementen geven het stadsdeel mede een grootstedelijke uitstraling en aantrekkelijkheid en zijn van economisch belang. De dynamiek hiervan staat echter op gespannen voet met de leefbaarheid in de naastgelegen woonbuurten.

In het kantoren/bedrijven/ evenementen gebied bevinden zich parkeergarages en parkeerterreinen bedoeld voor die functies. Een tarief van € 1,40 of € 1,60 per uur in de woonbuurten werkt echter nauwelijks ontmoedigend, ten opzichte van een tarief van minimaal € 15 tot € 25 per evenement op resp. parkeerterrein en parkeergarages. De druk in de woonbuurten is een indicatie dat veel evenementenbezoekers 1.nog steeds de auto verkiezen boven het openbaar vervoer, 2.dat er niet voldoende parkeerplaatsen zijn in het evenementengebied 3.en/of dat wordt gekozen voor parkeren in de woonbuurten omdat de kosten aanzienlijk lager liggen dan in de evenementengarages. De bereikbaarheid van de openbare parkeerplaatsen in de woonbuurten is tijdens evenementen relatief beter omdat in het evenementengebied vaak congestie is van zoekverkeer omdat men het liefst zo dicht mogelijk bij de evenementenzalen wil parkeren.

Er wordt op sommige websites zelf geadverteerd dat men voor de goedkoopste tarieven in de woonbuurten terecht kan

In de komende jaren vindt in Arenapoort west grootschalige gebiedsontwikkeling plaats, waarbij parkeerterreinen voor onder andere bussen al binnen afzienbare termijn verdwijnen. Momenteel worden daar voor de interim situatie tot oplevering van de parkeerhub, alternatieven voor gezocht . De vraag is of het lukt om tijdig voldoende parkeerterreinen te vinden binnen redelijke afstand van de evenementenzalen, zodat geen extra verkeersstromen ontstaan of dat er wild geparkeerd gaat worden om reizigers af te zetten.

Het vermoeden bestaat dat ook in andere buurten met hoge parkeerdruk rond metrostations zoals in de K buurt en Ganzenhoef , evenementenbezoekers parkeren en voor het na-transport gebruik maken van openbaar vervoer

Deze unieke situatie vraagt om een oplossing op maat. Het gaat hier om grootstedelijk gebied, waar grootstedelijke oplossingen voor nodig zijn.

Advies: Gezien de unieke situatie en indien technisch mogelijk, verschillende tarieven hanteren voor [evenementen]bezoekers /niet buurtgebonden bezoekers, versus bezoekers van bewoners. In ieder geval een meer concurrerend tarief t.o.v. parkeervoorzieningen voor evenementen ook in de uitwijkgebieden. Voor een aanzienlijk deel van de parkeerders zal het ontmoedigend werken om nog op de openbare parkeerplaatsen in de woonbuurten te parkeren. In de private garages rond de Amsterdamse Poort kan men ook tegen een relatief laag tarief parkeren [vanaf 1,50 per uur] , men kiest echter voor het gemak voor de parkeerplaatsen op straat. Een hoger tarief voor openbare parkeerplaatsen stimuleert ook om gebruik te maken van deze garages. Bezoek van bewoners moet nog steeds de mogelijkheid hebben om tegen het lage tarief van €1,60 met korting te kunnen parkeren .

Hoewel de juridische mogelijkheden beperkt zijn, valt toch te overwegen of er een modus is te vinden om in bepaalde gebieden een zekere vorm van parkeer[duur]beperking in te stellen tijdens evenementen in het J. Cruyff stadion of bij meerdere evenementen tegelijk.

Draagvlak bewoners voor betaald parkeren

Onze zorg zit ook in de zichtbare effectiviteit voor bewoners van de blauwe zone versus betaald parkeren, wat van invloed kan zijn op het draagvlak voor betaald parkeren. Waar de invoering van de blauwe zone in Venserpolder en onlangs in de D-buurt meteen effect had op de parkeerdruk, is dat in de huidige gebieden met betaald parkeren nauwelijks het geval.

Het meest schrijnende voorbeeld is de Venserpolder, deels een blauwe zone en deels betaald parkeren grenzend aan het spoor tegenover de Arena [Metrostation Strandvliet]. In tegenstelling tot het betaald parkeren deel heeft de blauwe zone sinds de instelling veel minder last van parkeerdruk. [volgens de laatste telling 53% waarvan 36% van de parkeerders niet uit de buurt komt]

Ondanks dat de wijk 1 ½ uur voor aanvang van evenementen in de Arena wordt afgesloten vanaf de Burg. Stramanweg weten evenementenbezoekers via de route Dolingadreef alsnog de betaalde parkeerplaatsen te vinden.

Advies: in de communicatie over de verschillende vormen van parkeerregulering duidelijk maken wat het verschil is en waarom blauwe zones geen optie zijn. Indien de invoer van betaald parkeren niet voor parkeerdrukvermindering zorgt, ook aangeven welke maatregelen genomen gaan worden om deze parkeeroverlast alsnog te voorkomen.

Aanbod openbaar vervoer als alternatief voor de auto

Tot slot maken we ons zorgen over de ontwikkeling van het openbaar vervoer op de korte termijn, specifiek op het spoor; trein en metro. Om de groei van het autoverkeer te beperken zal het aanbod van openbaar vervoer moeten meegroeien met de gebiedsontwikkeling en de vervoersvraag.

De strategie van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank om dat te bereiken is *om alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken en zorgen voor een robuust fiets-, voetgangers- en OV-netwerk (verleiden)*

[Pag.7 Mobiliteitsplan Zuidoostflank. Beperken groei autogebruik, twee scenario's; **ontmoedigen en verleiden**].

Voor oplossingen op de langere termijn zal er flink geïnvesteerd moeten worden in de uitbreiding van de capaciteit van trein en metro en de daarvoor benodigde infrastructuur.

Voor de kortere termijn:

NS en ProRail verwachten de toename van het aantal reizigers op de stations in de Zuidoostflank tot 2030 op te kunnen vangen met frequentieverhoging.

We zien echter dat NS met personele capaciteitsproblemen te kampen heeft waardoor het aanbod en de frequentie juist verder wordt afgeschaald. Zie ook incidenten die zich hebben voorgedaan waarbij NS tot 2 keer toe tijdens grote evenementen niet halteerde op stations Holendrecht, BijlmerArena en Duivendrecht. Hoewel ervan uit wordt gegaan dat het om incidenten gaat, maakt dit NS minder betrouwbaar voor reizigers uit heel het land die na afloop van een evenement in de avond en nacht thuis moeten zien te komen. Dit veroorzaakt een verschuiving van OV gebruik naar gebruik van de auto bij bezoek aan het gebied en daarmee een blijvende parkeerdruk. Tel daarbij op dat de evenementenzalen het corona verlies van de afgelopen jaren- terecht- willen inlopen en maximaal zouden willen programmeren wat meer verkeer genereert.

Ook bij het GVB – Metro zien wij een ontwikkeling waarbij regelmatig ritten op metrolijnen naar Zuidoost uitvallen, dat onduidelijk is wanneer deze wel rijden en een slechte informatievoorziening. De betrouwbaarheid van de metro, waar bewoners, forenzen en andere bezoekers van afhankelijk zijn, komt hierdoor in het gedrang, waardoor men weer eerder in de auto stapt.

Wij adviseren dat goede afspraken worden gemaakt met NS over de inzet ten behoeve van de verschillende reizigersstromen, specifiek voor de pieken bij evenementen.

Fasering uitbreiding betaald parkeren

In Zuidoost zijn er buurten met een hoge parkeerdruk, waar de situatie vraagt om snel ingrijpen. Uit de buurten Holendrecht West, G-buurt Noord & West, Bijlmermuseum Noord & de K-buurt komen de meeste klachten vanuit bewoners. Voorheen ook uit de D en E buurt, reden waarom door het vorige db is besloten tijdelijk een blauwe zone in te stellen. Bewoners laten weten dat er vrijwel nooit parkeerplek te vinden is en er veel busjes en auto's van forenzen en langparkeerders in de buurt te vinden zijn. Bewoners voelen zich genoodzaakt foutief te parkeren met boetes tot gevolg. Hierdoor ontstaat veel onrust in de buurten. De mensen zijn het zat na jaren van klagen en het doorgeven van signalen. Ook uit het laatste parkeerdrukonderzoek is te zien dat de parkeerdruk in deze buurten boven de 90%, en in het geval van de K-buurt zelfs boven de 100%, ligt.

Daarnaast zijn er buurten, waar geen sprake is van parkeerdruk zoals uit eigen tellingen van de gemeente blijkt.

Wij adviseren

1. *De uitbreiding van betaald parkeren in te zetten in buurten waar aantoonbaar parkeerdruk heerst of waar het effect van betaald parkeren direct leidt tot verschuiving van de parkeerdruk*
2. *In buurten waar geen sprake is van parkeerdruk vooralsnog geen betaald parkeren in te voeren, omdat daarmee geen probleem voor bewoners wordt opgelost.*

Bijzondere parkeersituaties - Maatwerk

Wij vragen aandacht voor enkele bijzondere parkeersituaties in het stadsdeel waar bij het instellen van betaald parkeren maatwerk nodig is

- Geerdinkhof: Veel parkeerplaatsen op eigen terrein [carports]. Deze zijn lang niet allemaal meer in bezit van bewoners of zijn al dan niet illegaal verbouwd tot woon/kantoorruimte. Door deze moeilijke eigendomssituatie is het nog maar de vraag of de parkeerbalans klopt. Daarnaast parkeren bewoners zelf ook weinig in de garages, want ondanks dat ze voldoen aan de minimum breedte zijn ze erg smal. Parkeren in de openbare ruimte in de hofjes, gebeurt ook veel op niet officiële parkeerplaatsen. Veel parkeerplaatsen in de openbare ruimte voldoen niet aan de minimale maatvoering. Eventuele aanpassing van parkeerplaatsen heeft mogelijk gevolgen voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De aanpassing zou met het aankomende groot onderhoud meegenomen kunnen worden
- Nellestein, al dan niet afgesloten parkeergarages: Leerdamhof, Leksmondhof, Liendenhof en Leusdenhof Deze garages zijn meegenomen in de parkeerbalans, maar de eigendom- en beheersituaties zijn vaak onduidelijk of bij verschillende partijen. Tevens is in de openbare ruimte bij de 4 hoven een parkeerschijf[blauwe] zone zonder ontheffing ingesteld.

Hoe werkt betaald parkeren hier?

- Ganzenhoef (Bijlmermuseum Noord genoemd): Hoge parkeerdruk door bezoekers medisch centrum, winkelcentrum, markt en metro. Blauwe zone is enkel bij het winkelcentrum, waar door de vele snorders het parkeerbeheer problematisch is en momenteel voor hoge kosten [€60.000 per jaar] verkeersregelaars worden ingezet. Hier functioneert de blauwe zone niet en is betaald parkeren met goede handhaving noodzakelijk. Aanpak van de rotonde om de verkeerscirculatie te verbeteren, is op zijn vroegst in 2024 voorzien. Parkeerders wijken momenteel uit naar het parkeerterrein Groeneveen waar het aantal parkeerplaatsen aanzienlijk is teruggebracht conform het vastgesteld ontwerp. Met gevolgen voor de parkeerdruk. Bewoners hebben hierover onlangs een petitie ingediend bij het stadsdeelbestuur.

Uitzondering bijzondere groepen werknemers

Op grond van de Nota Parkeernormen Auto 2017 geldt voor nieuwbouwwijken een lage tot 0 parkeernorm en alleen norm 1 pp gekoppeld aan bepaalde typen [koop]woningen. Voor sociale en middel dure huurwoningen geldt geen parkeernorm. Het belangrijkste uitgangspunt van de Nota Parkeernormen is dat bij nieuwbouw, huurders, kopers en werknemers geen parkeervergunning krijgen op straat , ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Hierdoor zijn er minder parkeerplaatsen op straat nodig. Parkeerplekken komen in of onder het nieuwe gebouw, of worden gereserveerd in bestaande, nabijgelegen parkeergarages.

Doel is het bereikbaar houden van de stad door parkeerplaatsen zoveel mogelijk op eigen terrein te realiseren en zo min mogelijk op straat .

Hiermee wordt grote groepen bewoners parkeren van de eigen auto ontnomen ergo het auto bezit onmogelijk gemaakt. Dit geldt ook voor bewoners die vanwege de aard van hun werkzaamheden aangewezen zijn op vervoer met de auto omdat het openbaar vervoer hiervoor niet toereikend is. Denk aan ambulante zorgverleners, politie, beveiligers en werknemers met wisselende en nachtdiensten etc.

Wij vragen u om deze groep werknemers, waarvan er vele zijn in Zuidoost, in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning en parkeerplaats, indien aantoonbaar is dat autovervoer noodzakelijk is voor de uitoefening van hun functie. Het is wenselijk om bij evaluatie van de Parkeernota 2017 aandacht te schenken aan deze groepen , zolang het openbaar hier niet in kan voorzien .

Wij verwijzen hierbij tevens naar uw voornemen in het coalitieakkoord waarin u stelt

We gaan de parkeernorm bij nieuwbouw flexibeler maken, zeker als er deelmobiliteit aanwezig is, om de bouwkosten te verlagen. We waken ervoor dat dit niet onevenredig ten koste gaat van de druk op de openbare ruimte of andere woningbouwplannen. De regels voor inpandig fietsparkeren

en afvalinzameling worden hierin meegenomen. Bij sloop-nieuwbouw mogen zittende bewoners hun parkeervergunningen houden en we onderzoeken hoe we eerdere knelpunten van sociale huurders kunnen oplossen.

Wij vragen u goede nota te nemen van genoemde knelpunten die we voorzien bij de uitbreiding van het betaald parkeren en hierop gepast te anticiperen, met in acht neming van de gedane adviezen. Het succesvol invoeren van de maatregel en het draagvlak daarvoor hangt af van de mate waarin voor deze knelpunten oplossingen worden gevonden.

Advies stadsdeelcommissie:

Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

Aanleiding en oorzaken

Het college B&W wil de gebieden waar betaald parkeren geldt in Zuidoost uitbreiden over bijna het gehele stadsdeel. Dit voornemen is gebaseerd op 3 overwegingen, waarvan 1 de actuele situatie betreft en de overige 2 voorziene toekomstige ontwikkelingen betreffen.

In het coalitieakkoord (op pagina 74) staat het volgende:

VERHOGEN PARKEERINKOMSTEN EN UITBREIDEN BEZOEKERSREGELING

De parkeerinkomsten worden vanaf 2024 structureel verhoogd. Dit doen we door betaald parkeren in te voeren in alle gebieden waar de parkeerdruk aan de 90% raakt. Dit gaat nu specifiek over gebieden in Nieuw-West en Zuidoost. In gebieden met een hoge parkeerdruk gaan de venstertijden omhoog. Straattarieven worden verder geharmoniseerd, waarbij de doelstelling is dat het hoogste tarief niet stijgt - tenzij door indexering. Bewonerstarieven worden geharmoniseerd, zodat er in Centrum, Zuid, West en Oost nog maar 2 tarieven van kracht zijn. In Buitenveldert wordt betaald parkeren op zaterdag ingevoerd. In het Centrum wordt 24-uur betaald parkeren van kracht. De bezoekersregeling wordt structureel uitgebreid.

Het zou dus erop neer komen, dat in Zuidoost, het invoeren van betaald parkeren in die gebieden waar de parkeerdruk meer dan 90% is geschied. Dit noemen we in dit advies 1) Actuele parkeerdruk >90% Vervolgens wordt in het gevraagde advies aangedragen door de wethouder dat er ook sprake is van 2) Waterbedeffect (prospectief) & 3) Gebiedsontwikkeling (prospectief)

Ad 1) In Zuidoost is de parkeerdruk lang niet overal, waar nu nog geen betaald parkeren bestaat, >90% hoog en op plaatsen waar dit wél het geval is hoeft deze druk niet noodzakelijk doorlopend (binnen de voorgestelde venstertijden 09.00h - 19.00h) hoog te zijn. Het onderzoek naar de parkeerdruk waarop de gemeente zich baseert lijkt niet voldoende te zijn want dat onderzoek is niet uitgebreid of representatief genoeg geweest. De toezegging is gedaan door het DB in Zuidoost (de portefeuillehouder verkeer) dat het periodieke onderzoek dat in het najaar 2023 zal plaatsvinden, dat er alles aan gedaan gaat worden om dit onderzoek naar voren te halen (eerder te laten plaatsvinden; voorjaar).

De reeds gepresenteerde onderzoeken zijn niet voldoende inzichtelijk, reproduceerbaar en/of de meetmomenten lijken op de meest merkwaardige tijden (ook buiten de venstertijden!) te hebben gelegen. Dus bijvoorbeeld niet in de avonduren, terwijl betrouwbare informatie noodzakelijk is om een dergelijk besluit te nemen.

Menig bewoner heeft aangegeven, bijvoorbeeld op de door SDC georganiseerde bijeenkomst, dat er geen hoge parkeerdruk wordt ervaren en die ervaring is in veel gevallen zeker niet subjectief of onjuist want de feitelijke parkeerdruk is in verschillende buurten nog altijd laag. Ook uit tellingen die bewoners zelf gedaan hebben, binnen de geplande venstertijden, blijft dit ruim onder de norm van 90%. Zie hieronder een telling gedaan in Geerdinkhof.

Er is een telling geweest op een doordeweekse dag (maandag 13 december 2022) van de aantallen geparkeerde auto's.

Om 16.30 uur:

- 69 parkeervakken vrij: (dat betekent een officiële parkeerdruk van minder dan 70%)

Om 23.30 uur

- 44 parkeervakken vrij (dat betekent een officiële parkeerdruk van 80%)

Dit neemt niet weg dat een aantal plaatsen, waar nu nog geen betaald parkeren bestaat, wel ontegenzeggelijk een (zeer) hoge parkeerdruk kennen. Voorbeelden hiervan zijn de Bijlmerdreef en de Karspeldreef. Hier zouden veel bewoners de uitbreiding van betaald parkeren wél wenselijk vinden.

Uit de verrichte onderzoeken mogen geen conclusies getrokken worden. Echter het DB heeft in de conceptreactie(s) wel duidelijk gemaakt dat de actuele parkeerdruk niet de enige of zelfs maar belangrijkste reden is om betaald parkeren in de meeste gebieden in te voeren.

Dit is niet in lijn met de tekst uit coalitieakkoord en wat de stadsdeelcommissie betreft dus ook aan de orde. Het criterium moet blijven en zijn: alleen een parkeerregime invoeren indien de parkeerdruk boven de 90% uitkomt.

Ad 2) Het college van B&W heeft ook onvoldoende onderzoek gedaan naar het verschijnsel "waterbedeffect" en om hiervan simulaties en gefundeerde voorspellingen te maken. Dit lijkt te komen omdat ook het waterbedeffect niet de belangrijkste reden is om betaald parkeren op bepaalde plaatsen in te voeren. Het bevreedt de stadsdeelcommissie dat het college van B&W dit zonder onderzoek aandraagt als valide argument om een parkeerregime in te stellen. Het waterbedeffect is geen aanleiding voor het invoeren van een parkeerregime maar het gevolg van het invoeren van een parkeerregime. Zo loop je op de feiten vooruit en worden bewoners/bezoekers/ondernemers gestraft voor iets wat niet te constateren is en dit zorgt voor onbegrip en geen draagvlak voor de maatregelen. Het "waterbedeffect" is ook niet benoemd in het coalitieakkoord.

Ad 3) De derde reden, gebiedsontwikkeling, is nadrukkelijk benoemd door het DB in haar advies, en die lijkt feitelijk het belangrijkste te zijn. Ook dit argument is niet in het coalitieakkoord vermeld.

Op pagina 54 van het coalitieakkoord staat het woord parkeernorm (1x in het gehele document):

✘ We gaan de parkeernorm bij nieuwbouw flexibeler maken, zeker als er deelmobiliteit aanwezig is, om de bouwkosten te verlagen. We waken ervoor dat dit niet onevenredig ten koste gaat van de druk op de openbare ruimte of andere woningbouwplannen. De regels voor inpandig fiets-parkeren en afvalinzameling worden hierin meegenomen. Bij sloop-nieuwbouw mogen zittende bewoners hun parkeervergunningen houden en we onderzoeken hoe we eerdere knelpunten van sociale huurders kunnen oplossen.

Het raakt een prospectieve situatie en betreft vooral de grote aantallen nieuwe woningen die in aanbouw zijn of waarvan de bouw de komende jaren zal worden gestart. Het betreft bijna geheel verdichtingsbouw. Het ruimtebeslag door al die nieuwe woningen betekent ook een afname van het aantal bestaande parkeerplaatsen. Alle nieuwbouwprojecten kennen een parkeernorm van 0 tot 1,0 per woning en de tendens is duidelijk neergaand (bv Develstein nog 0,4 maar H-Midden nog slechts 0,2 en voor de woningen straks in World of Food (WoF 2.0) zal de parkeernorm nog weer lager uitkomen).

Deze verdichtingsnieuwbouw met nihil tot zeer lage parkeernormen leidt ertoe dat de gemiddelde relatieve parkeercapaciteit in Zuidoost sterk neerwaarts tendeert en tot grote schaarste in parkeerplekken gaat leiden. Vanuit dat oogpunt bezien is regulering noodzakelijk in de vorm van betaald parkeren maar kennelijk ook een ingrijpende maatregel als het onthouden van parkeervergunningen aan bewoners van woningen gebouwd vanaf 2017 of van woningen met een eigen parkeervoorziening (ook al is deze eigen voorziening slechts toereikend voor een kleine minderheid van alle betrokken bewoners).

De gemeente Amsterdam werkt in ons stadsdeel hard aan gebiedsontwikkeling. Zij werkt hard aan de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen. Tegelijkertijd bewerkstelligt de gemeente daarmee ook, wellicht onbedoeld, dat er parkeerproblemen worden gecreëerd of verdiept.

Schaarste in parkeerplaatsen bestaat elders in Amsterdam ook, soms al voor de duur van vele decennia. Voor lang niet alle huishoudens in stadsdeel Centrum is een parkeervergunning beschikbaar. Een lid van het DB Nieuw-West noemde onlangs de Overtoom en de Middenweg als voorbeelden waar menig bewoner geen parkeervergunning kan verkrijgen. De crux ligt uiteraard in de oorzaak van deze schaarste. Oudere stedelijke gebieden zijn in het verleden "overvallen" door ontwikkelingen in automobilititeit, meest in het bijzonder de toename van (particulier) autobezit, want die ontwikkelingen waren planologisch niet voorzien. Het toenemend autobezit, waarvoor in pandig zowel als in de openbare ruimte onvoldoende ruimte was gereserveerd, vormde de oorzaak van parkeerproblemen.

In het oorspronkelijk planologisch plan voor Zuidoost was het toenemende autobezit en automobilititeit echter wél verdisconteerd. In Zuidoost anno 2023 en verder hebben de parkeerproblemen dus een andere oorzaak: de sloop van parkeergebouwen en het wegnemen van andere parkeervoorzieningen in combinatie met de verdichtingsnieuwbouw en de daaraan verbonden nihil tot zeer lage parkeernorm. De parkeerproblemen komen primair voort uit de keuzes die het college B&W maakt bij de realisatie van binnenstedelijke – of verdichtingsbouw in Zuidoost.

Gevolgen en oplossingen

Gelet op de zekere verantwoordelijkheid die het college B&W mede draagt voor het ontstaan van parkeerproblemen in Zuidoost is het van belang dat bewoners niet door (te) grote nadelige gevolgen van maatregelen om parkeerdruk te reguleren worden getroffen. De uitbreiding van betaald parkeren leidt voor veel bewoners en ondernemers in Zuidoost tot zulke grote nadelige gevolgen. Voor een aantal van hen zijn deze gevolgen zeer bezwarend of soms zelfs ronduit onacceptabel. Voorbeeld hiervan betreft de bewoners van woningen gebouwd vanaf jaar 2017 of bewoners met een parkeermogelijkheid op eigen terrein (in pandig of niet). Zij kunnen geen parkeervergunning verkrijgen voor een openbare parkeerplek ook niet als zij in een complex wonen waarin veel minder eigen parkeerplekken beschikbaar zijn dan het aantal woningen.

Een ander voorbeeld betreft de bewoners van Geerdinkhof die nu nog (gedoogd) hun auto op de inrit vóór hun eigen garage kunnen parkeren maar met de introductie van betaald parkeren in hun wijk zal dat niet langer mogelijk zijn. Zij hebben geen reëel alternatief want de garages zijn niet geschikt om de huidige (grotere) generatie auto's nog behoorlijk in te kunnen parkeren. Bovendien is de maatvoering en indeling van de woningen en de garages zodanig dat het volstrekt logisch is dat bewoners de garageruimten voor ander gebruik dan het parkeren van een auto hebben aangewend.

Zelfs als aan deze bewoners wel een parkeervergunning wordt verstrekt dan nog bestaat het probleem dat in de openbare ruimte te weinig parkeerplekken bestaan voor alle bewoners. Het waterbedeffect, als gevolg van de introductie van betaald parkeren in andere wijken in Zuidoost, wordt in Geerdinkhof niet verwacht. Betaald parkeren levert in deze wijk, die duidelijk niet voor betaald parkeren is ontworpen, tot grote problemen terwijl er geen enkel bestaand probleem mee wordt opgelost. Bewoners hebben nog tal van andere argumenten aangevoerd die er, kort samengevat, op neer komen dat er feitelijk sprake is van onbehoorlijk bestuur jegens de bewoners van de wijk indien betaald parkeren daadwerkelijk zou worden ingevoerd.

Ook ondernemers, gevestigd in Reigersbos, vrezen voor omzetzerving met de introductie van betaald parkeren en die vrees lijkt gerechtvaardigd. Er wordt door de gemeente geen oplossing geboden als straks zo een omzetzerving zich echt manifesteert. In dit geval zou een vergunning voor bewoners van Zuidoost, die geldig is in alle (4) vergunningsgebieden, misschien nog wel enige soelaas kunnen bieden. Het is voor de bewoners prettig dat ze in heel Zuidoost kunnen winkelen en niet buiten het stadsdeel hun inkopen gaan doen. Daarbij is het zeer gewenst dat ook familie in de andere buurten in Zuidoost bezocht kunnen worden.

Een blauwe zone blijven gebruiken, zoals die nu in Zuidoost reeds aanwezig zijn, rondom winkelgebieden zijn noodzakelijk. Met een blauwe zone kun je immers maximale parkeerdruk afdwingen terwijl je met betaald parkeren dit niet kunt bewerkstelligen. Je kunt namelijk 'eindeloos parkeren' zolang je maar kunt betalen. Een blauwe zone zorgt dus voor parkeerrotatie en dit is noodzakelijk voor onze ondernemers.

Betaald parkeren kun je niet in duur beperken (bijvoorbeeld maximaal 1 uur):

De rechter trok namelijk een streep door '10-cent-zones' (<https://www.at5.nl/artikelen/218911/10-cent-tarief-sneuvelt-ook-rond-sportparken-in-oost-na-aanzienlijke-parkeeroverlast>). Met andere woorden: zolang je maar kunt en wilt betalen, kan je ook parkeren 24/7. Lang niet iedereen in Zuidoost kan zich dit permitteren. De bewoners hebben zo dus nog steeds parkeeroverlast en ontvangen mogelijk minder bezoekers. Hier gaat een discriminerende werking vanuit.

Er zijn nog meer gebieden in Zuidoost waar je de parkeerdruk wilt beperken en dat kan alleen met een blauwe zone. Vooral evenementenbezoekers en bezoekers van de JC ArenA (Ajax) zullen nog steeds de auto gebruiken als ze slechts 1,60 per uur moeten betalen en ongelimiteerd kunnen parkeren. De venstertijden moeten daarom dus ook in deze gebieden tot ruim na het aflopen van evenementen gelden. Een venstertijd tot 24:00 zou een oplossing kunnen zijn. 'Vroeger' stonden er in het ArenA gebied slagbomen in de wijk om verkeer tegen te houden. Nu is dat betaald parkeren. De bewoners wil je graag ontzien, de 'buurt vreemde parkeerder' (lees evenementenbezoeker/supporters Ajax/ forenzen bijv.) ontmoedigen. De meeste evenementen starten rond 20:00 / 21:00 en duren 2 à 3 uur. Derhalve zou een venster eindtijd van 24:00 passend zijn. Dit is voor bewoners wel problematisch als ze geen ontheffing voor de blauwe zone krijgen.

In beginsel is het natuurlijk wel mogelijk om bewoners zowel een ontheffing voor een blauwe zone te verlenen alsmede een vergunning voor betaald parkeren. Dat zou een oplossing zijn. In de gemeente Diemen is het mogelijk en is er zelfs een digitale blauwe zone.

De sociale problematiek in Zuidoost zou nog wel eens kunnen toenemen door betaald parkeren omdat het duurder en dus lastiger voor bezoekers kan worden en bezoek aan kwetsbare, of eenzame, bewoners zou kunnen verminderen. Het verdient aanbeveling dat er onderzoek wordt gedaan naar deze aspecten. De SDC staat een zo ruim mogelijke regeling (uren én kortingspercentage) voor bezoekers in het algemeen maar voor mantelzorgers in het bijzonder.

Autobezit en autogebruik wordt voor iedereen en dus ook voor minder draagkrachtige bewoners weer een stukje duurder met de uitbreiding van betaald parkeren terwijl er voor velen geen goed alternatief voor de auto als vervoermiddel bestaat. Het openbaar vervoer is in de late avonduren en nachtelijke uren nauwelijks beschikbaar en verschillende plaatsen in Zuidoost worden niet of slechts laagfrequent bediend. Andere vormen van vervoer dan de auto zouden gestimuleerd moeten worden om vooral de afhankelijkheid van bewoners van de (eigen) auto te verminderen.

Vergelijk instrumenten regulering parkeerdruk

Een aanvullende reden om betaald parkeren uit te breiden in Zuidoost zijn de extra opbrengsten die de gemeente Amsterdam daarmee genereert. Na uitbreiding is jaarlijkse totale opbrengst begroot op € 9,7 miljoen (opbrengst vergunningen, parkeergelden, naheffingen). Dit betreft een structurele en substantiële inkomstenbron voor de gemeente want de netto-opbrengsten zullen niet heel veel lager uitvallen (administratieve lasten en kosten handhaving komen nog wel in mindering op de opbrengsten). Er bestaat in dit opzicht een verschil met de blauwe zones (een ander instrument om parkeerdruk te reguleren) omdat die zones de gemeente alleen maar geld kosten (leges kostenneutraal, opbrengsten handhaving naar Rijkskas, kosten handhaving voor rekening gemeente). Gelet ook op het feit dat dit instrument een wat ander karakter heeft dan betaald parkeren (beperking parkeren in tijdsduur en niet beperking parkeren door beprijzen) is de blauwe zone minder flexibel en vaak zelfs te effectief. Het is niet ongebruikelijk dat een blauwe zone doorlopend een zeer lage parkeerdruk (<50%) kent misschien met uitzondering van blauwe zones grenzend aan een winkelgebied. Een zeer lage parkeerdruk in de blauwe zone betekent helaas slechts dat auto's die daar voorheen wel stonden zijn verdreven en dat schaarse parkeercapaciteit verre van optimaal wordt benut terwijl elders nieuwe parkeerproblemen opdoemen. De blauwe zone kan echter in bepaalde situaties toch de beste optie zijn, zoals de 15-minuten blauwe zones rondom metro-/treinstations of blauwe zones op parkeerterreinen behorende bij een winkelgebied. Momenteel in Zuidoost zijn de volgende blauwe zones te

vinden: <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/blauwe-zone/#hafo15579-611b-43a4-9532-55adddbc7525>

Deze zijn allemaal probaat gebleken in uitwerking op de parkeerdruk. Immers blijft de parkeerdruk daar ruimschoots onder de 90% mede door de frequentie van parkeerroulatie. Leden van de stadsdeelcommissie hebben van bewoners vernomen dat ze zeer tevreden zijn met de huidige parkeerregimes.

Andere instrumenten voor parkeerdrukregulering bestaan er realiter niet zeker nadat er door een gerechtelijke uitspraak een streep door de "10-cent zones" kon worden gezet. Defacto is de blauwe zone het enige parkeer instrument waarbij je parkeerdruk kunt limiteren. Dat kan helaas niet met betaald parkeren. De overwegingen van het college B&W om niet, of zeer beperkt, gebruik te maken van blauwe zones zijn begrijpelijk maar de optie om in bepaalde situaties toch blauwe zones toe te passen zou moeten blijven bestaan. Verder is van belang dat de gemeente bepaalde keuzes steeds duidelijk aan bewoners uitlegt en communiceert, om het draagvlak wel overeind te houden.

Kwaliteit adviesaanvraag

Het college B&W heeft in haar adviesaanvraag niet aangegeven in welke buurten van Zuidoost betaald parkeren moet worden geïntroduceerd vanwege hoge parkeerdruk, vanwege het waterbedeffect, vanwege gebiedsontwikkeling, of vanwege een combinatie van redenen. De onderzoeksresultaten die aan de SDC werden overlegd waren onvoldoende inzichtelijk en dit heeft de SDC bemoeilijkt in het formuleren van een goed advies. Bewoners werden geconsulteerd maar stuitten uiteraard op hetzelfde gebrek aan goede informatie. Bewoners konden reageren tot na het moment van de deadline voor het advies van de SDC waardoor de SDC de reacties of wensen van bewoners onvoldoende in het advies kon meenemen. Veel bewoners hebben terecht de indruk gekregen dat zij slechts aan een pro forma enquête mochten deelnemen en dat is niet goed voor bewonersbetrokkenheid of bewonersparticipatie.

In het adviesproces is door de wethouder een 'knip' gemaakt. Dit heeft tot verwarring geleid en daarom zijn er in dit advies toch zaken meegenomen die meer omvatten dan 'slechts' de uitbreiding betaald parkeren. Op donderdag 16 februari heeft de stadsdeelcommissie de wethouder uitgenodigd voor een goed gesprek over het proces en betaald parkeren. Na afloop was het gevoel van de stadsdeelcommissie positief en ontstond de indruk dat de wethouder ook ontvankelijk was om maatwerk te bieden voor Zuidoost.

De adviezen van de stadsdeelcommissie zijn als volgt, zonder prioritering te willen aangeven in een volgorde als boven beschreven (dus willekeurige prioriteit):

1. Voer alleen een parkeerregime in wanneer de parkeerdruk > 90% is;
2. Doe een uitgebreid onderzoek naar de parkeerdruk binnen de venstertijden;
3. Onderken dat de verdichtingsnieuwbouw van woningen met een nihil tot zeer lage parkeernorm een belangrijke oorzaak is van de toenemende parkeerproblemen en overweeg bijstellingen voor projecten die nog moeten worden uitgevoerd;
4. Ontneem bewoners van een pand dat gebouwd is vanaf jaar 2017 niet de mogelijkheid om een parkeervergunning te verkrijgen;
5. Ontneem bewoners van een gebouw waarin een eigen parkeervoorziening bestaat alleen de mogelijkheid om een parkeervergunning te verkrijgen in het geval zij ook feitelijk over een eigen parkeerplaats kunnen beschikken (dit is niet voor alle bewoners het geval in panden waarbij het aantal eigen parkeerplaatsen geringer is dan het aantal woningen);
6. Geen parkeerregime in de wijk Geerdinkhof;
7. Maak de parkeervergunningen voor bewoners geldig in alle 4 vergunninggebieden in Zuidoost;
8. Start tijdig een onderzoek naar nadelige sociale gevolgen door de uitbreiding/verandering van parkeerregime. Maak de bezoekersregeling zo ruim mogelijk (kortingsuren én kortingspercentage) bij betaald parkeren. Kortingspercentages van 100%, 150 uur per kwartaal voor bezoekers van bewoners zouden passend zijn voor een gebied als Zuidoost. Zuidoost kent immers veel huishoudens met een laag inkomen. Het is goed dat er al bepalingen voor mantelzorgers en andere uitzonderingen zijn, deze moeten blijven bestaan;
9. Zet bij komende concessieverleningen van het openbaar vervoer (OV) in op uitbreiding routenet, verhoging rit frequentie, uitbreiding late avond- en nachtvervoer;
10. Stimuleer en faciliteer alle andere vormen van vervoer dan de eigen auto. Dit betekent dat ook initiatieven zoals

deelautogebruik moeten worden ondersteund;

11. De blauwe zone is, in specifieke situaties, een alternatief voor betaald parkeren vooral daar waar je parkeerduur wilt limiteren. Dit instrument is wellicht minder kosteneffectief maar wel doelmatig om parkeerdruk te reguleren.

Finaal advies DB:

Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

...