

Initiatiefvoorstel 'Afschaffen verplichte compensatie autoparkeerplaatsen in Zuid: meer ruimte voor keuzes door bewoners en ondernemers'

Inleiding

De druk op de openbare ruimte is in een aanzienlijk deel van stadsdeel Zuid erg groot. Er moeten continu keuzes gemaakt worden ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte waarbij iedere gebruiker van deze openbare ruimte zijn plek nodig heeft. Denk hierbij aan automobilisten, fietsers, openbaar vervoer, scooters, voetgangers, minder-validen, kinderen (speelruimte) etc. maar ook aan voldoende plek voor groen.

Beleidsregels ten aanzien van het compenseren van parkeerplekken bij herinrichtingen en bij de invoering van ondergrondse afvalcontainers lijken niet aan te sluiten bij de wensen van veel bewoners ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte.

Het doel van dit initiatiefvoorstel is niet om het aantal parkeerplaatsen te verminderen, maar om de keuzevrijheid voor bewoners en ondernemers ten aanzien van het inrichten van de openbare ruimte te vergroten.

D66 vindt de huidige beleidsregels te weinig ruimte bieden voor het oplossen van problemen die nu en in de nabije toekomst spelen. Wij vinden het belangrijk dat er meer gebieds- of zelfs buurtgericht gewerkt wordt en er meer ruimte is voor keuzevrijheid door bewoners en ondernemers.

Achtergrond

In het Programma van Eisen Herinrichting Jan Luijkenstraat is te lezen *'Het parkeerbeleid van Stadsdeel Zuid is gericht op het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte met behoud van de huidige parkeercapaciteit. Wanneer parkeerplaatsen worden opgeheven, moeten deze gecompenseerd worden.'*

Dit is terug te voeren naar de op 25 mei 2011 door de deelraad van stadsdeel Zuid vastgestelde *nota Parkeren in Zuid*. Daarin wordt gesteld dat het parkeerbeleid van Zuid is gericht op het vergroten van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen met het doel de bereikbaarheid te verbeteren. Extra parkeerplaatsen worden met name gecreëerd door het bouwen van ondergrondse parkeerplaatsen. Het stadsdeel hanteert een parkeerbalans waarbij nieuwe inbandige parkeerplekken meetellen als een halve plek op straat (in verband met het minder intensief gebruik van een inbandige parkeerplaats). Het aantal parkeerplaatsen moet per wijk minimaal gelijk blijven.

Op 25 maart 2009 heeft de deelraad van stadsdeel Oud-Zuid besloten om ondergrondse afvalcontainers (OAIS) in te gaan voeren. Op 28 maart 2012 stelde de deelraad van stadsdeel Zuid het benodigde krediet ter beschikking en werd het bijbehorende Programma van Eisen vastgesteld. Conform het programma-akkoord 2010-2014 wordt de parkeerbalans bij invoering van OAIS in stand gehouden en wordt € 500.000,- uitgetrokken voor het op wijkniveau compenseren van 214 parkeerplaatsen. Bijkomende kosten zijn hierbij nog niet meegerekend.

In het Uitvoeringsplan ondergrondse restafvalinzameling gebied Oud-Zuid d.d. 27 augustus 2013 wordt het aantal door de invoering van OAIS te compenseren parkeerplaatsen bijgesteld naar 201.

De compensatie van 121 parkeerplaatsen voor fase 1 (Museumkwartier, Apollobuurt, Willemsparkbuurt, Stadionbuurt en Schinkelbuurt) heeft reeds plaatsgevonden. De compensatie van 80 parkeerplaatsen in de Pijp en Hoofddorppleinbuurt staat gepland voor 2015. Eén van de manieren om in de Pijp te kunnen compenseren is het opheffen van vrijliggende fietspaden in 30 km zones (bv. Jan Steenstraat/Sarphatipark en Lutmastraat). In het bestuursakkoord 2014-2018 is opgenomen dat bestaande vrijliggende fietspaden in principe niet zullen verdwijnen.

Praktijksituaties

Op de Reinier Vinkeleskade (tussen J.M. Coenenstraat en Hobbemakade) zijn in maart/april 2014 parkeerplaatsen gecompenseerd voor de geplande invoering van O AIS in de buurt. Fietsenrekken zijn hierbij verplaatst naar de hoeken van straten. Bewoners zien geen autoparkeerproblemen in hun buurt en vragen de nieuwe situatie weer ongedaan te maken door van enkele parkeerplaatsen weer plek te maken voor fietsenrekken. De stoep staat nu veel voller met fietsen en de doorgang voor voetgangers en minder-validen is verslechterd.

De Gerrit van der Veenstraat komt in aanmerking voor groot onderhoud en zal worden ingericht conform de eisen voor een verkeersveilige 30 km weg. De weg zal versmald worden waardoor er ruimte komt voor schuinparkeren voor auto's en ruimte voor meer fietsparkeren. Bijkomend gevolg is dat er 30 parkeerplaatsen bijkomen. Dit komt achteraf bovenop de 26 plekken die in het kader van de compensatie voor invoering van O AIS al in de hele Apollobuurt gecompenseerd zijn.

In de Noord-Pijp zijn weinig voorstanders te vinden voor het opheffen van het fietspad ten noorden van het Sarphatipark. Ten tijde van het schrijven van dit initiatiefvoorstel is nog niet bekend hoe er invulling gegeven gaat worden aan het bestuursakkoord en de opgave die er nog ligt voor het compenseren van parkeerplaatsen in de Pijp. Inschatting is dat het erg lastig zal worden om in de Pijp zonder bestaande fietspaden op te heffen parkeerplaatsen voor O AIS te compenseren. Daarnaast wordt voorbij gegaan aan een mogelijk groter probleem dan het autoparkeren, namelijk het gebrek aan ruimte voor fietsparkeren.

Het autobezit en gebruik neemt af in Amsterdam, terwijl het fietsbezit en gebruik enorm gegroeid is. En er wordt meer gebruik gemaakt van (elektrische) deelauto's. Een rigide parkeerbalans houdt geen rekening met deze ontwikkelingen.

Het verkeersveiliger maken van de Van Woustraat zal inhouden dat er vrijliggende fietspaden moeten komen. Naar verwachting zullen daarbij parkeerplaatsen verdwijnen. Het compenseren van deze parkeerplaatsen zal in de praktijk niet of nauwelijks mogelijk zijn in de buurt. Ook bij het herinrichten en veiliger maken van de Ferdinand Bolstraat verdwijnen enkele parkeerplaatsen waarvoor nog geen compensatie is gevonden. De vraag is ook of bij andere grote herinrichtingen (bv. PC Hoofdstraat) het per se nodig is om parkeerplaatsen elders te compenseren.

Conclusie

In bepaalde gebieden van Zuid ondervinden bewoners totaal geen probleem met het parkeren van hun auto en is het niet nodig om parkeerplaatsen te compenseren. Ze zien liever meer ruimte voor fietsparkeren.

Ondertussen kan het nu voorkomen dat er al parkeerplaatsen gecompenseerd zijn en vervolgens bij een herinrichting in dezelfde buurt nog meer parkeerplaatsen bij komen. De kosten die met de compensatie gepaard gaan, hadden dan beter op een andere manier in de openbare ruimte geïnvesteerd kunnen worden.

In gebieden waar de parkeerdruk erg hoog is, is het moeilijk of zelfs onmogelijk om parkeerplaatsen in dezelfde buurt te compenseren zonder ingrijpende maatregelen en wordt bv. het fietsparkeerprobleem door velen groter gevonden dan het autoparkeerprobleem. De kosten voor compensatie zijn in deze gebieden erg hoog. Met het nieuwe bestuursakkoord wordt het oorspronkelijke compensatieplan onmogelijk.

Het vasthouden aan een verplichte compensatie gaat in tegen de wens van veel bewoners om zelf mee te beslissen of er een fietsenrek, parkeerplaats, boom of fietspad voor de deur komt. De ruimte voor participatie wordt hierdoor beperkt.

De geldende beleidsregels lopen achter bij ontwikkelingen in de openbare ruimte en bij het nieuwe bestuursakkoord en moeten aangepast worden.

Besluitpunten

Met het aannemen van dit initiatiefvoorstel 'Afschaffen verplichte compensatie autoparkeerplaatsen in Zuid: meer ruimte voor keuzes door bewoners en ondernemers' besluit de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid:

- zich uit te spreken voor een flexibel beleid ten aanzien van het compenseren van autoparkeerplaatsen bij herinrichtingen, groot onderhoud en bij de invoering van ondergrondse afvalcontainers,
- om het beleid dat wanneer parkeerplaatsen worden opgeheven, deze altijd gecompenseerd moeten worden, hiermee te verlaten,
- de verantwoordelijk portefeuillehouder de ruimte te geven om per (deel)project in participatie met bewoners en ondernemers een afweging te maken en voorstellen te doen in hoeverre er al dan niet compensatie plaats kan vinden,
- deze beleidsaanpassing per direct waar mogelijk toe te passen.

D66 Amsterdam Zuid

Eelco Huizinga