VOORSTEL AAN B&W

Redactie	Raadsvoorstel	Bespreekstuk
dhr. J.M. van Heiningen	☐ja ☒nee	☐ ja ☒ nee
Datum	**Uiterlijk behandelen op**	**Geheimhouding**
19 december 2018		☐ ja ☒ nee

Behandelen in commissie

Behandelen in raad

Afschrift verzonden aan

Bijlagen

Onderwerp

Klachten over parkeerdruk nabij R-net halte Jacob van Ruisdaelweg

Conceptbesluit

Parkeerdruk- en herkomstonderzoek instellen naar geparkeerde auto's in aangegeven gebied
De gemeenteraad voor te stellen de kosten hiervan via de 1e bestuursrapportage ten laste te brengen van het begrotingsresultaat en bespreken met de cie. Ruimte
Betrokkenen informeren

Paraaf afdelingshoofd ROV :

Besproken met portefeuillehouder C.C.M. Korrel-Wolvers: ☐ X ja

B&W	Akkoord	Bespreken	Opmerkingen	Mede-adviseur(s)
Burg.				Sander van Barneveld \ Nienke Kevelham
Weth.				
Weth.				
Weth.				
Secr.				

besluit d.d.:

Samenvatting

Er worden met enige regelmaat klachten ontvangen over de parkeerdruk op wegen nabij de R-net bushalte aan de Jacob van Ruisdaelweg te Ouderkerk aan de Amstel. Dit heeft ook geleid tot herhaald overleg tussen de bewoners en de portefeuillehouder. Bewoners zijn hiertoe in 2018 ook als insprekers aanwezig geweest bij commissie- en raadsvergaderingen
Er wordt voorgesteld om in verband hiermee het voor 2020 geplande parkeerdruk- en herkomstonderzoek omgeving Jacob van Ruisdaelweg naar voren te halen, en nu al de aard en omvang van de parkeerdruk objectief vast te stellen.
De uitkomsten van het onderzoek kunnen verstrekkende gevolgen hebben. Omwonenden van de R-net halte dringen aan op het nemen van parkeer regulerende maatregelen. Het parkeren zal in dat geval waarschijnlijk niet verdwijnen maar gaan verplaatsen naar nabijgelegen wegen. In verband hiermee wordt geadviseerd om een gebied te onderzoeken dat groter is, dan het gebied waaruit nu de klachten worden ontvangen. Hierdoor beschikken we bij het optreden van dit verdrijvingseffect over een nulmeting.
Er is met dit onderzoek geen rekening gehouden bij de begroting van 2019. In de college agenda stond staat dit onderzoek voor de Jacob van Ruisdaelweg gepland voor het tweede kwartaal van 2020. Aan de gemeenteraad kan voorgesteld worden de kosten van de parkeertellingen à € 8,250,= via de nieuwsbrief ten laste te brengen van het rekeningresultaat. Dit bedrag is exclusief de kosten van eventuele vervolgmaatregelen. Verder zal gekeken moeten worden wat de gevolgen zijn voor de voor 2019 geraamde werkuren.

Wat is de voorgeschiedenis?

Al sinds enige jaren (met enige regelmaat, al vanaf ca. 2007) worden er klachten ontvangen over de parkeerdruk op de Aart van der Neerweg, die door bewoners wordt en werd toegeschreven aan zgn. vakantieparkeerders. Dit zijn "vreemdparkeerders", die gebruik maken van de mogelijkheid om gratis bij de R-net halte in Ouderkerk te parkeren en met het openbaar vervoer verder naar Schiphol reizen, om zo de parkeertarieven van Schiphol te vermijden.

Uit de parkeertellingen, die voor het eerst in 2009 zijn uitgevoerd, kwam een ander beeld naar voren, namelijk dat deze vakantieparkeerders slechts voor een zeer gering deel verantwoordelijk waren voor de parkeerdruk. Er zijn maar weinig langparkeerders van buiten de gemeente geteld. Een groot deel van de parkeerders was afkomstig uit, of werkt in, Ouderkerk aan de Amstel. De parkeerdruk zelf was toen objectief gezien soms wel hoog, maar niet onaanvaardbaar hoog. Mede met het oog op het verschuivingseffect – parkeer regulerende maatregelen leiden in de regel tot een verplaatsing van de parkeerdruk naar een naastgelegen wijk – zagen vorige colleges af van het nemen van maatregelen.

De laatste parkeerdrukmetingen dateren van januari 2018 – net voor de nieuwbouwwerkzaamheden aan de Burgemeester Stramanweg werden begonnen (zie bijlages). Die lieten alleen voor de Hogerlustlaan een echt hoge parkeerdruk zien. Op initiatief van de bewoners is over dit onderwerp ook herhaaldelijk met de portefeuillehouder overlegd. Eerst vooral door bewoners van de Aart van der Neerweg, waar zich later ook bewoners van de Hogerlustlaan en Jacob van Ruisdaelweg bij hebben aangesloten. Door een deel van de bewoners werd bij deze gesprekken ook gesteld, dat de (vorige) burgemeester van Ouder-Amstel, in een gesprek over de brandweerkazerne, zou hebben toegezegd, dat er een blauwe zone zou komen. Deze gestelde toezegging is door hen niet verder onderbouwd met stukken.

Door de portefeuillehouder is uiteindelijk toegezegd om – gelet op de ruimtelijke ontwikkelingen zoals de nieuwbouw aan de Burgemeester Stramanweg en de (toen nog beoogde)brandweerkazerne – eerder dan het tweede kwartaal van 2020, op een representatief moment, nog een keer een parkeertelling te houden. Dit zou in ieder geval zijn na oplevering van de nieuwbouwwijk aan de Burgemeester Stramanweg.

Wat is er aan de hand?

Of ergens een hoge parkeerdruk aanwezig is en of die moet leiden tot parkeer regulerende maatregelen is deels subjectief en deels objectief. Voor sommige bewoners kan de parkeerdruk al te hoog zijn, indien men niet direct voor de woning kan parkeren.
In de vakliteratuur wordt het percentage van 85 % aangehouden voor de situatie dat de weg qua parkeren als "vol" kan worden beschouwd. In de tellingen van januari 2018 kwam dit op geen enkel telmoment (van de 10 telmomenten) voor op de Aart Van der Neerweg voor, op twee (van de tien telmomenten) voor op de Jacob van Ruisdaelweg en op vier (van de tien telmomenten) op de Hogerlustlaan.

De bewoners noemen soms ook andere redenen, zoals geluidsoverlast 's nachts (rolkoffers, luid pratende Schipholgangers, dichtslaande autodeuren e.d.) en het bekrassen van auto's e.d. De omvang hiervan kan moeilijk vastgesteld worden, behalve als er aangifte wordt gedaan. De wijkagent van de politie is niet bekend met deze klachten.

De nieuwe bewoners van de Burgemeester Stramanweg zijn voor een groot deel in december 2018 verhuisd. In de vakliteratuur wordt geadviseerd om een half jaar na het ontstaan van een nieuwe situatie parkeer- en verkeerstellingen te gaan houden. De reden hiervoor is, dat pas dan er nieuw gedrag is ontstaan, dat als bestendig kan worden beschouwd. Dit zou dus zijn in mei 2019. De klachten over de parkeerdruk worden echter door een steeds groter wordende groep geuit.

Wat gaan we doen?

Conform de toezegging van de portefeuillehouder gaan we nieuwe parkeertellingen houden, bij voorkeur eerder het tweede kwartaal 2020, en zelfs eerder dan mei 2019.

Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?

Er spelen hierbij twee aspecten, die haaks op elkaar staan. Allereerst wordt er vanuit de wijk grote druk uitgeoefend om zo spoedig mogelijk parkeertellingen te houden en om parkeerregulerende maatregelen te nemen. Uit vergelijkingen van de tellingen door de jaren heen, blijkt dat de parkeerdruk inderdaad wel toeneemt, maar eigenlijk alleen op de Hogerlustlaan echt hoog is. Door parkeerregulerende maatregelen wordt de parkeervraag niet opgelost en zal dit de eventuele parkeeroverlast van bewoners van de genoemde wegen wel doen afnemen, maar elders weer doen toenemen.

Er is in dat verband een andere groep inwoners, die wij in deze discussie tot nu toe slechts zeer beperkt hebben gehoord, namelijk de reizigers met het openbaar vervoer. De R-net formule van Connexxion blijkt succesvol te zijn in het aantrekken van steeds meer reizigers uit het dorp, die voor een groot deel ook met de fiets naar deze bushalte komen. In 2019 zal de fietsenstallingscapaciteit hier door de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio opnieuw fors worden uitgebreid, omdat deze bijna structureel vol staat met fietsen, die ook werkelijk worden gebruikt (door handhaving wordt regelmatig gecontroleerd op de aanwezigheid van weesfietsen"). Het is daarbij de bedoeling hier in 2019 ook een proef met "deelfietsen" plaats vindt.

De meeste afstanden binnen Ouderkerk aan de Amstel tot aan de bushalte voldoen aan het criterium van de maximale loopafstand van 800 meter tot aan de R-net halte. Maar er zijn ook delen van de gemeente waar die afstand groter is. De wijken Benning en Ouderkerk-Zuid zijn bij aanbestedingen van het openbaar vervoer door de Vervoerregio bijvoorbeeld nooit meegeteld, omdat deze wijken nooit eerder aangesloten zijn geweest op het regulier openbaar vervoer. En de adressen in de polder Ronde Hoep liggen tot bijna 20 km van de bushalte vandaan. Maar zelfs die afstand van 800 meter wordt niet door alle inwoners als aanvaardbaar ervaren als loop- of fietsafstand. Dit is een verschijnsel dat ook optreedt in andere regiogemeenten.

De redenen hiervoor zijn divers. Allereerst kunnen er lichamelijke beperkingen zijn. Daarnaast nemen sommige gebruikers van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld voor hun werk, ook zware koffers met zich mee, die lastig op de fiets zijn te vervoeren. Weer andere openbaar vervoerreizigers maken vanwege de representatieve kleding die zij (moeten) dragen. Uit de parkeermotiefonderzoeken voor ’t Kampje is gebleken dat sowieso in het algemeen het vervoer per auto favoriet is binnen Ouderkerk aan de Amstel, wat opvallend is gelet op de relatief korte afstanden binnen het dorp.

Dit betekent dat, als uit de tellingen blijkt dat de parkeerdruk hier inmiddels te hoog is geworden, het alleen treffen van parkeer regulerende maatregelen nabij de R-nethalte, niet de enige oplossing kan zijn. Maar het vaststellen van de objectieve parkeerdruk, en de herkomst van deze parkeerders, is wel een essentiële voorwaarde, om – in het kader van een zorgvuldige voorbereiding van de besluitvorming - hierin een besluit - welk dan ook - te kunnen nemen. Het treffen van maatregelen zal ook gevolgen hebben, in uren en geld, voor de gemeentelijke begroting en er zullen keuzes gemaakt moeten worden welke projecten dan bijvoorbeeld doorschuiven naar 2020.

Gelet op de wens van de bewoners en de toezeggingen van de portefeuillehouder, wordt voor de periode van de parkeertellingen voorgesteld om ervan uit te gaan dat rond eind februari 2019 de bewoners van de nieuwe woningen aan de Burgemeester Stramanweg grotendeels gesetteld zullen zijn in hun verkeers- en parkeergedrag. De bouw van de nieuwe brandweerkazerne gaat niet door. Dan zouden dus vanaf eind februari representatieve parkeertellingen kunnen worden gehouden.

Voor het gebied waarin de parkeertellingen moeten worden gehouden, moet ruimer gekeken worden dan alleen naar het gebied, van waaruit de problemen gerapporteerd worden. Indien de uitkomsten van de parkeertellingen inderdaad aanleiding geven tot parkeerregulerende en andere maatregelen, dan moet op basis van ervaringen uit eigen en andere gemeenten er namelijk van uitgegaan worden, dat er een verschuivingseffect gaat optreden en dat de parkeerdruk elders zal stijgen. Dit kan dan in weer een nieuw gebied leiden om een roep om maatregelen.

Met het oog hierop wordt voorgesteld om als nulmeting tellingen te houden in een groter gebied, dan van waaruit nu klachten worden ontvangen, namelijk uit het gebied waaruit redelijkerwijs verschuivingen in het parkeergedrag zijn te verwachten (zie bijlage kaart en offerte). Ook kan zo bij benadering vastgesteld worden in hoeverre de naastgelegen gebieden een verhoogd aantal auto’s kunnen absorberen, zonder dat dit daar tot een te hoge parkeerdruk leidt .

Het probleem is verder niet uniek voor Ouderkerk aan de Amstel. In het kader van de nieuwe openbaar vervoersconcessie Amstelland-Meerlanden is het aantal R-net haltes (die dus een grotere loopafstand van maximaal 800 meter kennen) sterk uitgebreid en daardoor komen meer gemeenten deze klachten tegen. Ook bijvoorbeeld Amstelveen

en Uithoorn (her)kennen dit probleem. Er wordt ook gezamenlijk met deze gemeenten gekeken naar mogelijke oplossingen. Er is ook een advies aan de Vervoerregio gevraagd, maar de indruk is ontstaan dat we daar niet de oplossing van kunnen verwachten.
Een meting van de lokale omvang van het probleem blijft dus hoe dan ook nodig.

Wat hebben we hiervoor nodig?

Omdat de parkeertellingen voor de omgeving van de Jacob van Ruisdaelweg volgens het coalitieakkoord pas voor het tweede kwartaal van 2020 op de agenda staan, is voor het uitvoeren van deze parkeertellingen in 2019 geen geld gereserveerd op de begroting.

De te verwachten kosten zijn € 8.250,= exclusief BTW. Indien de tellingen in 2019 worden gehouden, zullen ze dus ten laste moeten komen van het begrotingsresultaat voor 2019. Welke andere kosten er in de toekomst in verband met deze parkeerproblematiek gemaakt zullen moeten worden, is nu niet bekend. In dit stadium gaan we alleen vaststellen of er objectief gezien een probleem is en hoe groot dat probleem dan is. Van de eventuele vervolgkosten, door het treffen van maatregelen, kunnen we ons in dit stadium nog geen betrouwbaar beeld van vormen. Ook is nog onduidelijk tot welke verschuivingen dit in het coalitieaccoord gaat leiden.

Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?

We communiceren het feit dat we gaan tellen aan die bewoners van de wegen nabij de R-net halte, die zich bij het indienen van klachten als buurtvertegenwoordiger hebben gemeld danwel zich anderszins als zodanig bekend hebben gemaakt. We noemen daarbij ook nog het feit dat we hier een elektrisch oplaadpunt gaan plaatsen.

Ook melden we het gaan tellen aan de Amstelschool en maken we dit bekend via het Weekblad en de website.

Wat is het vervolg?

Dat is te bepalen aan de hand van de uitkomsten van de tellingen. In plaats van of naast parkeer regulerende maatregelen kan – indien de uitkomsten van de tellingen daar aanleiding toe geven – ook onderzocht worden of de parkeercapaciteit verhoogd kan worden. Bij meer capaciteit zal er echter ook weer meer parkeeraanbod van auto’s komen. Daarnaast kan door vergroting van de fietsenstalling en de introductie van deelfietsen geprobeerd worden, om een verschuiving in de vervoermodus te bereiken. Uit recente parkeeronderzoeken in het kader van het Centrumplan is echter wel gebleken dat inwoners van Ouderkerk aan de Amstel al bij een afstand van 2 km of meer bij voorkeur kiezen voor het vervoer per auto, indien men die in het bezit heeft.