

Jaar **2016**
Afdeling **1**
Nummer **1149**
Datum akkoord **20 september 2016**
Publicatiedatum **20 september 2016**

Onderwerp

Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Van der Ree van 29 juni 2016 inzake het parkeren in parkeergarages op de Zuidas.

Aan de gemeenteraad

Toelichting door vragensteller:

Parkeren op straat in de Zuidas is duur, met een tarief van 4 euro per uur. Parkeren in een parkeergarage onder de Zuidas is echter nog veel duurder. De twee Q-Park garages rekenen een tarief van 7 euro per uur. De WTC-garage iets meer dan 5 euro per uur. Wat de VVD betreft zijn deze hoge tarieven voor parkeren in een parkeergarage onwenselijk, omdat daardoor parkeren in een garage wordt ontmoedigd, ten koste van parkeren op straat, waardoor de druk op de daar beschikbare parkeerplekken toeneemt. Dit leidt tot overlast, onder meer in de nabijgelegen Prinses Irenebuurt en in Buitenveldert Noord.

De VVD pleit ervoor om extra in te zetten op overleg met beheerders van garages en bewoners in de omgeving om ervoor te zorgen dat parkeren in de garages aantrekkelijker wordt. Speciaal voor bewoners van (omliggende buurten van) de Zuidas kan een daltarief voor bezoekers in de parkeergarages aantrekkelijk zijn. Het college heeft laten weten dat er overleg zal plaatsvinden tussen de exploitanten van de parkeergarages, stichting HelloZuidas en VVE's/huurders in de omgeving van de Zuidas.

Gezien het vorenstaande heeft het lid Van der Ree, namens de fractie van de VVD, op grond van artikel 45 van het Reglement van orde voor de raad van Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen aan het college van burgemeester en wethouders gesteld:

1. Is het college het met de VVD eens dat het onwenselijk is dat parkeren in garages duurder is dan op straat? Zo nee, waarom niet?
2. Wat is de huidige stand van zaken omtrent de parkeerdruk in de woongebieden ten noorden en zuiden van de Zuidas? Wanneer wordt het experiment in de Prinses Irenebuurt met belanghebbendenparkeren geëvalueerd?
3. Wat is de huidige stand van zaken van de inzet om te komen tot een daltarief voor bezoekers, om de parkeerplekken op straat te ontlasten?
4. Kan het college aangeven waarom Q-Park is gekomen tot het hoge tarief van 7 euro per uur? Welke afspraken zijn er gemaakt met Q-Park ten aanzien van de exploitatie van de garages? Heeft de gemeente eisen gesteld aan parkeertarieven in tenders en/of gronddeals? Gaarne een nadere toelichting.
5. Welke afspraken worden er gemaakt met eventuele bouwers van nieuwe openbare garages op de Zuidas over parkeertarieven?

6. Welke mogelijkheden ziet het college om in overleg te treden met de exploitanten van garages en bedrijven op de Zuidas om te komen tot de introductie van kaarten die bedrijven aan bezoekers kunnen uitreiken, zogeheten hospitality cards, om parkeren op straat te ontmoedigen en parkeren in de garage te stimuleren?

Beantwoording:

Alvorens de specifieke vragen van de heer Van der Ree te beantwoorden is het van belang enkele algemene punten te benoemen. Wanneer wordt gesproken over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen kan onderscheid gemaakt worden in:

- Parkeerplaatsen voor bezoekers van de Zuidas, aanwezige voorzieningen en bezoekers van bewoners. Deze parkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn; bijvoorbeeld op straat of in een parkeergarage.
- Parkeerplaatsen voor bewoners en voor kantoomedewerkers. Deze parkeerplaatsen worden vaak aangeduid als stallingsplaatsen. Parkeerplaatsen voor bewoners worden vaak apart gesitueerd in een garage. Stallingsplaatsen voor kantoomedewerkers worden regelmatig gemengd met bezoekersplaatsen.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is soms mogelijk; bezoek en medewerkers van kantoren parkeren over het algemeen op werkdagen overdag en bewoners en bezoek van bewoners parkeren over het algemeen in de avond en het weekend.

De parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen wordt als volgt gefaciliteerd:

- Bezoekers van de aanwezige voorzieningen. Dat kunnen grootschalige voorzieningen zijn zoals de RAI en het VUmc. Dergelijke grootschalige voorzieningen beschikken over voldoende parkeerplaatsen om hun bezoek te faciliteren. Sterker nog, deze voorzieningen bieden buiten grootschalige evenementen en bezoeken voor patiënten juist een overcapaciteit en kennen een gunstig parkeertarief waar ook anderen gebruik van kunnen maken. De gemeente maakt hier ook gebruik van door P+R-plaatsen in te huren. Kleinschaligere voorzieningen zoals de horeca in Zuidas beschikken veelal niet over eigen parkeerplaatsen, maar maken gebruik van de gedeelde parkeervoorzieningen in het gebied. Die bevinden zich in publieke parkeergarages, niet op straat. Het is sinds de eerste plannen voor Zuidas beleid geweest om alle parkeerplaatsen ondergronds te brengen. Daar is in de normering voor deze gedeelde garages ook rekening mee gehouden.
- Bezoekers van bewoners. Ook hier geldt dat parkeren op straat nooit het uitgangspunt is geweest. Iedere woning kent een aanvullend aantal parkeerplaatsen bovenop de norm van 0,25 pp per woning. Feit is echter dat deze parkeerplaatsen, door ontwikkelaars of door de bewoners zelf, zelden tot nooit voor dit doel worden gebruikt. Na realisatie worden de parkeerplaatsen vaak alsnog verhuurd waardoor ze niet meer beschikbaar zijn voor bezoekers. Dat is prettig voor ontwikkelaars, beleggers of bewoners die zo extra inkomsten hebben, maar onprettig voor bezoekers van bewoners. Die zijn aangewezen op publieke garages in Zuidas. Uit het Parkeeronderzoek Zuidas 2015 blijkt dat er voldoende publieke parkeerplaatsen aanwezig zijn (circa 1.500). Een behoorlijk deel hiervan is voor Amsterdamse begrippen redelijk geprijsd (tussen de 3 en 4 euro per uur, en daarmee vergelijkbaar met andere delen van Amsterdam binnen de Ring). Uitzondering vormen de garages van Q-park met een tarief van 7 euro per uur.

Dat is inderdaad relatief duur, ook voor Amsterdamse begrippen. Om die reden is afgelopen jaar aangekondigd het gesprek met Q-park aan te gaan over de mogelijkheden van een gunstig daltarief voor bezoekers van Zuidas.

Van overlast in de omliggende wijken is tot slot niet tot nauwelijks sprake. In de Prinses Irenebuurt is parkeren door anderen dan bewoners of hun bezoek niet toegestaan. In Buitenveldert geldt een parkeerdurbepanking. Uit diverse metingen (o.a. uitgevoerd door Stadsdeel Zuid, in het kader van het Parkeeronderzoek Zuidas 2015 en recent in 2016 ten behoeve van de evaluaties van de parkeerexperimenten in Buitenveldert en de Prinses Irenebuurt) blijkt dat de gemiddelde parkeerdruk ruim onder de Amsterdamse streefwaarden ligt.

Hieronder volgt de beantwoording per vraag:

1. Is het college het met de VVD eens dat het onwenselijk is dat parkeren in garages duurder is dan op straat? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het parkeertarief in een garage wordt door een commerciële parkeereexploitant gebaseerd op de lokale vraag en het lokale aanbod naar parkeren, afspraken met de eigenaar van de garage en wettelijke en/of ruimtelijk planologische kaders. In beginsel is een exploitant gebaat bij een hoge bezettingsgraad en zal het tarief dan ook net onder het tarief op maaiveld liggen om de garage aantrekkelijk te houden.

Soms zijn er andere mechanismen in het spel. Bij een zeer hoge lokale vraag is er voor de exploitant de mogelijkheid het tarief te verhogen waardoor zijn financiële resultaat verbetert. Aan de andere kant kan de eigenaar van een garage baat hebben bij betaalbare parkeervoorzieningen om te zorgen dat nabijgelegen voorzieningen, kantoren of bedrijven (waar hij een belang in heeft) aantrekkelijk blijven. Bijvoorbeeld een supermarkt die uitrijkaarten voor klanten verstrekt. Ook kunnen er wettelijke en/of ruimtelijk planologische kaders regels opgelegd zijn. Voor parkeergarage OLVG is bijvoorbeeld in de vergunning opgenomen dat het tarief in de garage hoger moet zijn dan het tarief op maaiveld om te voorkomen dat er extra verkeersaantrekkende werking van de garage uitgaat. Ook kunnen er tijdens de gebiedsontwikkeling aanvullende afspraken gemaakt worden. Bijvoorbeeld in de erfpacht, gronduitgifte of ruimtelijk planologische procedure. Daarbij is de leidraad dat louter aanvullende eisen gesteld worden als daarbij het algemeen belang gediend wordt. Ook bij de exploitatie van eigen garages door Amsterdam worden deze mechanismen meegenomen. Daarbij is het een uitdaging om voldoende mee te bewegen met de snelle ontwikkelingen van commerciële parkeereexploitanten.

Voor de gemeentelijke garages geldt dat een deel van de garages een hoger tarief heeft dan de omgeving en een deel een lager tarief. Andere garages (zoals de garages in Zuidoost) liggen in een gebied met geen of nauwelijks parkeerplaatsen op straat, waarbij een koppeling aan straattarieven niet of nauwelijks aan de orde is. In 2017 zal opnieuw naar de tarieven van de gemeentelijke garages gekeken gaan worden, waarbij een goede benutting van de garageplekken uitgangspunt is.

2. Wat is de huidige stand van zaken omtrent de parkeerdruk in de woongebieden ten noorden en zuiden van de Zuidas? Wanneer wordt het experiment in de Prinses Irenebuurt met belanghebbenden parkeren geëvalueerd?

Antwoord:

De parkeerdruk in de woongebieden ten noorden en zuiden van de Zuidas is op buurtniveau laag. Uit de meest recente meting (2016) blijkt dat de parkeerdruk in de Prinses Irenebuurt overdag circa 40 à 45 procent is. De parkeerdruk in Buitenveldert ligt (afhankelijk per deelgebied) tussen de 43 en 57 procent. De experimenten worden in samenhang geëvalueerd op basis van parkeerdrukmetingen, een scenariostudie en enquêtes. In september wordt de laatste enquête in Buitenveldert afgenomen. Op basis van de resultaten treden het college en bestuurscommissie Zuid in overleg over het definitieve parkeerregime. Naar verwachting kan eind 2016 een besluit genomen worden over het definitieve regime.

3. Wat is de huidige stand van zaken van de inzet om te komen tot een daltarief voor bezoekers, om de parkeerplekken op straat te ontlasten?

Antwoord:

Zoals in de concept Visie Zuidas reeds werd aangekondigd is de afgelopen maanden overleg gevoerd met Q-park om te komen tot een aantrekkelijk daltarief dat lager ligt dan de huidige 7 euro per uur. Q-park heeft in augustus een voorstel gedaan voor een generiek daltarief waar zowel de horeca en andere voorzieningen in Zuidas als bewoners gebruik van kunnen maken om bezoek te ontvangen. Q-park stelt een tarief voor van 10 euro voor vier uur parkeren in de daluren 's avonds op doordeweekse dagen (aankomst na 17:00 uur), en 10 euro voor 24 uur in het weekend. We zijn nog in gesprek met Q-park om te komen tot een mogelijkheid om ook voor een parkeerduur van bijvoorbeeld twee uur een tarief af te spreken.

4. Kan het college aangeven waarom Q-Park is gekomen tot het hoge tarief van 7 euro per uur? Welke afspraken zijn er gemaakt met Q-Park ten aanzien van de exploitatie van de garages? Heeft de gemeente eisen gesteld aan parkeertarieven in tenders en/of gronddeals? Gaarne een nadere toelichting.

Antwoord:

Q-park baseert zijn parkeertarieven, net als veel andere parkeerexploitanten in Amsterdam, op de relatie tussen vraag en aanbod. Een tarief van 7 euro per uur gedurende werkdagen is daarbij een tarief dat de vraag naar automobilititeit niet afremt. Buiten werkdagen/-tijden ligt de bezetting echter laag, hetgeen de reden is dat Q-park zich bereidwillig heeft getoond om mee te werken aan een lager daltarief. Hierdoor kan de bezetting van de garage en daarmee de omzet van de garage worden verhoogd.

Er zijn met Q-park vooraf geen afspraken gemaakt over de exploitatie of tarifiering van de parkeergarages. Zoals in de beantwoording van vraag 1 reeds is aangegeven gebeurt dat in Amsterdam alleen wanneer daarbij het algemeen belang gediend wordt. In het geval van Zuidas was hier, gezien de opname van 0,25 parkeerplaats extra per woning voor bezoekers, geen aanleiding. In tenders,

erfpachtcontracten en andere gronddeals wordt in andere woorden al rekening gehouden met bezoekersparkeren (ook in de groundbeprijzing).

5. Welke afspraken worden er gemaakt met eventuele bouwers van nieuwe openbare garages op de Zuidas over parkeertarieven?

Antwoord:

Er zijn vooralsnog geen plannen voor de realisatie van zuiver publieke garages. Veelal wordt vastgelegd dat garages voor een deel een publieke functie kennen, bijvoorbeeld voor bezoek aan de bovengenoemde functie. Er wordt slechts vooraf gestuurd op parkeertarief, indien daartoe een duidelijk aanwijsbare reden is (zoals in het antwoord op vraag 1 is aangegeven).

Een voorbeeld hiervan in Zuidas is de nieuwe parkeergarage die wordt gerealiseerd voor EY, onder sportpark Ravel dat wordt gebruikt door Stichting Goed Genoeg/AFC. Met de exploitant van de garage zijn afspraken gemaakt over de parkeertarieven die bezoekers van AFC betalen voor het gebruik van de garage. Dit ter compensatie van het verdwijnen van het parkeerveld dat nu wordt gebruikt door AFC (met een gunstige beprijzing). Daarnaast is de Zuidas goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets.

6. Welke mogelijkheden ziet het college om in overleg te treden met de exploitanten van garages en bedrijven op de Zuidas om te komen tot de introductie van kaarten die bedrijven aan bezoekers kunnen uitreiken, zogeheten hospitality cards, om parkeren op straat te ontmoedigen en parkeren in de garage te stimuleren?

Antwoord:

De eerste stap wordt nu gezet door middel van de afspraken met Q-park. Uiteindelijk blijft het verstrekken van hospitality cards een zaak tussen het bedrijf zelf, de parkeerexploitant en zijn klanten. Bedrijven in Zuidas doen dit al. Voor de kleinere horeca blijkt dit lastig, hetgeen de reden is dat wij een algemeen aanbod van Q-park hebben gefaciliteerd.

Het aantal beschikbare straatparkeerplaatsen in Zuidas zal de komende jaren steeds verder slinken. Deze worden in publieke (ondergrondse) garages gecompenseerd. Een voorbeeld hiervan is de recente oplevering van het nieuwe parkeergebouw van de RAI (1000 parkeerplekken) ter vervanging van parkeerterrein P15 langs de Beethovenlaan. In het eindbeeld zijn er vrijwel geen straatparkeerplaatsen meer over. Enige uitzondering zijn (in de huidige plannen) de deelgebieden Fred. Roeskestraat en Vivaldi, en een aantal straatparkeerplaatsen in Mahler/Gershwin. Deze lijn is jaren geleden al ingezet om te kunnen komen tot een dichtbebouwd, hoogstedelijk woon-, werk- en leefmilieu. Zolang goed wordt gemonitord wat de parkeerdruk effecten in de omliggende wijken zijn, is er geen aanleiding hier van af te wijken. Recente parkeerdrukmeting geven hiertoe geen aanleiding.

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

A.H.P. van Gils, secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester