

Verslag Bijeenkomst Mobiliteit Oostenburg

Datum: 30-4-2024

Locatie: De Buurtkamer

Tijd: 19:30-21:30

Aanwezig: Rob van Dijk, Sander Plas, John Tjong Tjin Joe (bewoners en organisatie), Peter Balm (Q-Park), Ilse Lek (gebiedsmakelaar namens Gemeente Amsterdam), Jeanette van Eijk (Greenwheels), Femke van der Valk en Zofia Nowakowska (Onderzoekers naar auto afhankelijkheid Gemeente Amsterdam) en betrokken bewoners van Oostenburg
Afwezig gemeld: Ruben Modderman (Syntrus Achmea), Rens Nijenhuis (Stadgenoot)

Inleiding

John en Sander heten iedereen welkom en leggen het doel van de avond uit. Onder mobiliteit voor Oostenburg wordt verstaan de bereikbaarheid per auto, motor, scooter fiets, O.V. enz, maar ook de mogelijkheden om te parkeren en deelvervoer (deelauto's, scooter, fiets). Hierna wordt een korte voorstelronde gedaan van alle aanwezigen. Het blijkt dat de bewoners diverse behoeften hebben, sommigen gebruiken diverse voertuigen en anderen alleen het O.V.

Presentatie van Ilse Lek

Ilse is gebiedsmakelaar namens de gemeente. Zij neemt geen beslissingen, maar verbindt bewoners en andere partijen met de juiste afdelingen in de gemeente.. Zij krijgt de laatste tijd veel vragen over mobiliteit op Oostenburg. Wat betreft deelmobiliteit zijn sinds kort deelscooters beschikbaar, maar geen deelauto's. In de directe omgeving van Oostenburg wel, zoals op Wittenburg en in de Czaar Peterstraat. De reden hiervoor is dat Oostenburg een autoluwe buurt is. Dat betekent dat er alleen laden/los plekken en minder-validen parkeerplekken gepland zijn. Er wordt nagedacht over zogenaamde 'hubs', dat zijn vaste plekken voor de deelscooters, waar eventueel ook deelbakfietsen en deelfietsen kunnen staan.

Wat betreft de werf in het INIT gebouw waar nu schoonmaakauto's gebruik van maken: In de loop van 2025 gaan de grote auto's elders geplaatst worden, de kleine schoonmaakauto's blijven vanaf deze plek functioneren. Het is niet bekend of er ruimte beschikbaar komt voor bv fietsparkeren als de grote auto's weg zijn. De ruimte is van Stadswerken en het zou kunnen dat zij de ruimte nodig hebben voor eigen activiteiten. Overlast van de schoonmaakauto's is bekend, zij weet niet precies hoeveel van deze auto's elektrische zijn. De Corridor naast het Q-Park is nog niet in gebruik vanwege veiligheidseisen.

Presentatie Peter Balm

Q-Park vindt zijn oorsprong in Maastricht, daar is nog steeds het hoofdkantoor gevestigd. Is begonnen als vastgoedbedrijf en is toen gaan specialiseren op parkeergarages. Alle garages zijn geen eigendom, maar worden gehuurd door Q-Park, ook die op Oostenburg. Tijdens de oprichting van Q-Park Oostenburg zijn er met name veel afspraken en verplichtingen jegens Stadgenoot gemaakt. Peter is zich bewust van de belangrijke rol die Q-Park speelt op het gebied van parkeren op Oostenburg. Q-Park wordt de belangrijkste parking voor diverse groepen zoals de medewerkers van het INIT gebouw, horeca bezoekers en bewoners. Voor bewoners is er een mogelijkheid tot een gereduceerd tarief voor een abonnement. Die afspraak loopt tot 5 jaar na starten van Q-Park Oostenburg, maar de bedoeling is om dit wel

te verlengen omdat de bewoners een belangrijke doelgroep zijn. Alleen de SOO kavel, het gebied tussen INIT de van Gendthallen en het waten, valt niet onder de regeling.. Dit is allemaal zo afgesproken met de ontwikkelaars. Als de rest van de gebouwen op Oostenburg opgeleverd zijn kan hier nog verandering in komen maar dat wordt aan de hand van de bezetting op dat moment bepaald. De aanwezige bewoners vragen Peter naar de hoogte van de parkeertarieven. Het is bijvoorbeeld voor bezoekers van de seniorenwoningen naast Q-Park bijna niet op te brengen omdat de kosten zo hoog zijn. Peter geeft aan dat er eventueel nagedacht zal worden over speciale tarieven voor bezoekers van bewoners. Wat betreft de vraag over eventueel deelauto's in de Q-Park zegt Peter dat hij deze vraag voor het eerst krijgt. Hij is zelfs een beetje verbaasd omdat hij had begrepen dat deelauto's in de gebouwen van Syntrus Achmea ondergebracht zouden worden. Hij staat niet negatief tegenover deelauto's in de Q-Park, dat wordt wel vaker gedaan in andere garages. Hij vraagt zich alleen af waarom het niet in de andere gebouwen op Oostenburg mogelijk is? Daarover zijn afspraken gemaakt met Stadgenoot.

Presentatie Jeanette van Eijk

Greenwheels is de grootste aanbieder van deelauto's, vertegenwoordigd in 190 gemeenten, 2800 auto's en 170 NS stations. Deelauto is met name financieel gunstig als je minder dan dan 10.000 km per jaar rijdt, als je dagelijks een auto nodig hebt is een eigen auto nog altijd voordeliger. Er wordt geprobeerd zo laagdrempelig mogelijk te zijn voor de gebruiker. Daarom is de voorkeur om langs de weg te staan, maar als dat in een autoluwe wijk niet mogelijk is, dan wordt naar andere mogelijkheden gekeken. De bezetting van de Greenwheel auto's moet minimaal 20% zijn wil het voor Greenwheels interessant zijn om een auto ergens neer te zetten. Er is vanuit Greenwheels zeker interesse om ook op Oostenburg deelauto's te exploiteren.

Overige vragen en opmerkingen van bewoners

- Op dit moment wordt het door de bouw van de Oosterlingen, de ontsluiting van de Isaac Titsinghkade naar de Conradstraat afgesloten. Dit betekent dat veel bewoners bv vanuit de seniorenwoningen helemaal om moeten lopen om bij de tram te komen op de Czaar Peterstraat. **Vraag aan Stadgenoot: Kan hier niet een tijdelijke doorgang gemaakt worden voor voetgangers?**
- **Vraag aan Q-park: kan er een aangepast parkeertarief gelden voor bezoekers van bewoners?**
- Voor korte lokale ritten kan er ook gebruik gemaakt worden van het bedrijf 'Heen en Weer'. <https://heenenweeramsterdam.nl/>
- Het fietspad Dijkgracht is deel van het mobiliteitsplan Oostenburg als autoluwe wijk. Het is de kortste en meest comfortabele weg met de fiets naar en van het Centraal Station. Bewoners zijn het erover eens dat dit zo snel mogelijk aangelegd moet worden.
- De Oostenburgermiddenstraat blijft een bouwstraat in plaats van een normale weg in een woonwijk. Zolang de Van Gendthallen niet klaar zijn, wil Stadgenoot de straat niet beter inrichten. De voortgang bij de Van Gendthallen wordt vertraagd door bezwaren van enkele bewoners die mogelijke overlast van bootjes voorzien. Bewoners van Oostenburg dringen erop aan dat de vertraging bij de Van Gendthallen opgeheven wordt. Daarnaast vinden bewoners dat er best tijdelijke verbetering van de straat mogelijk is.

Conclusies en actiepunten

Er zijn veel punten besproken betreffende mobiliteit op Oostenburg. Deelvervoer is het meest dringend. Bewoners willen het ijzer smeden als het heet is. Stadgenoot en Syntrus Achmea waren helaas verhinderd maar lieten ons per mail weten dat recent een gesprek heeft plaatsgevonden met de gemeente. Daarbij zijn zowel de mogelijkheid van 3 deelauto's in een gebouw van Syntrus Achmea, als in Q-park aan de orde geweest. Zij willen contact met aanbieders. Uit de bijeenkomst bleek dat Greenwheel en Q-park geïnteresseerd zijn om met Stadgenoot en Syntrus Achmea aan tafel te gaan voor oplossingen op Oostenburg. Wij zullen deze partijen hierover informeren en vertrouwen erop dat er snel oplossingen gerealiseerd worden.

Conclusie & Samenvatting m.b.t. Parkeren en Deelauto's

Parkeren

Q-Park geeft aan dat het, ongeacht wat er in de huidige bewonerscontracten staat, niet de intentie heeft om 5 jaar na de oplevering van de garage (17 Februari 2025) te stoppen met het gereduceerde tarief voor buurtbewoners - en dus in plaats daarvan het volle bedrag van EUR 414 per maand in rekening te brengen. Tegelijkertijd geeft Peter van Q-Park echter aan niet over de tarieven te gaan. Het zou fijn zijn als er, ofwel vanuit Q-Park, ofwel vanuit Achmea/Stadgenoot, aan bewoners duidelijk gecommuniceerd gaat worden wat er gaat gebeuren met de tarieven voor parkeerabonnementen van bewoners na a.s. Februari.

Met betrekking tot parkeerabonnementen voor bewoners van kavels die momenteel buiten de bewonersabonnement-regeling vallen, geeft Q-Park aan best in gesprek te willen gaan met de betreffende partijen (SOO?) indien er behoefte is om ook daar bewonersabonnementen aan te bieden of tot enige andere regeling te komen. Q-Park is echter gebonden aan afspraken met diverse partijen (gemeente/Achmea/Stadgenoot) en moet in ieder geval garanderen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te houden om zich aan bestaande afspraken te houden.

Voor gereduceerde tarieven voor bezoekers van bewoners geldt ook: alles is bespreekbaar, maar een partij als Stadgenoot/Gemeente/Achmea zal erover met Q-Park in gesprek moeten gaan.

Deelauto's

Gemeente Amsterdam: Op straat parkeren is, ook voor deelauto's, in ieder geval op dit moment niet aan de orde. Dit zal, in lijn met het 'autoluwe' principe van de wijk, door de betreffende partijen opgelost moeten worden in de parkeergarages in de wijk.

Greenwheels: Heeft deelauto's, praktisch gezien, het liefst op straat, maar beseft tegelijkertijd ook wel dat ook zij tzt naar parkeergarages zullen moeten uitwijken. Dit is ook

in lijn met de missie van Greenwheels om "buurten leefbaarder te maken" - de auto's moeten uiteindelijk de wijk uit. Greenwheels geeft aan wat technische uitdagingen te hebben mbt deelauto's in parkeergarages, maar aan oplossingen te werken. Greenwheels geeft verder aan dat de kosten van parkeren in garages een obstakel kunnen zijn - het moet niet veel duurder zijn dan een parkeervergunning van +/- 45 euro per maand die ze in de wijken rondom Oostenburg betalen. Greenwheels denkt en werkt graag mee om tot een oplossing te komen.

[Een Q-Park bewonersabonnement kost momenteel 193 euro per maand ; voor niet-bewoners: 414 per maand]

Q-Park: Geeft aan, aan handen en voeten gebonden te zijn door afspraken met o.a. projectontwikkelaars en de gemeente m.b.t. beschikbare plaatsen, bewonerstarieven e.d. Q-Park kan niet zomaar zelf tarieven bepalen, en moet de huur van de parkeergarage betalen en dus de garage rendabel exploiteren. Kortom, op eigen initiatief een fikse korting aan Greenwheels geven zit er niet in. Q-Park blijft consistent terugverwijzen naar de partijen (gemeente, Stadgenoot, Achmea) waarmee eerder afspraken zijn gemaakt. Ook Q-Park wil graag meedenken en -werken, maar is van mening dat het initiatief primair bij Stadgenoot en misschien Achmea zou moeten liggen.

Conclusie m.b.t. deelauto's: om dit van de grond te krijgen, zullen de bij het overleg afwezige partijen (Stadgenoot / Achmea) het initiatief moeten nemen, en met Q-Park in overleg moeten over het evt herzien van gemaakte afspraken en/of de parkeerkosten van de deelauto's deels moeten subsidiëren.

Hiernaast is het nog steeds een optie om, al dan niet in samenwerking met Greenwheels, de 3 begane grond parkeerplaatsen in garage De Mark van Achmea, voor deelauto's in te zetten. Ook hiervoor ligt het initiatief bij Achmea.

Samengevat:

- (deel)auto's op straat parkeren is geen optie;
- Q-Park praat en denkt graag mee over deelauto's of bewonersabonnementen, maar wil 'zaken doen' met partijen als Stadgenoot/Achmea/SOO/Gemeente en gaat niet op eigen houtje of met bewoners of Greenwheels dingen oplossen;
- Greenwheels wil wel deelauto's plaatsen, maar heeft wat technische uitdagingen te overwinnen m.b.t. parkeergarages. Parkeerkosten worden een probleem als er geen fikse korting / subsidie is t.o.v. de standaard Q-Park-tarieven.
- Deelauto's in De Mark (Achmea) zijn, al dan niet in samenwerking met Greenwheels, nog steeds een optie.
- Dus: Stadgenoot/Achmea zijn aan zet.