VAN SPEIJKSTRAAT, AMSTERDAM



1. Inleiding

Dit document beschrijft de huidige situatie in de Van Speijkstraat met betrekking tot leefbaarheid, met specifieke aandacht voor de parkeerdruk en de gevolgen van voorgenomen maatregelen in de openbare ruimte.

Aanleiding voor dit rapport is het voornemen om parkeerplaatsen in de straat te verwijderen. Dit voornemen lijkt mede gebaseerd op een initiatief van een beperkte groep bewoners.

Belangrijk om te benadrukken is dat er onder een groot deel van de autobezittende bewoners, die dagelijks hinder ondervinden van de parkeerdruk, geen draagvlak bestaat voor het verminderen van parkeerplaatsen.
De ervaren parkeerdruk is juist hoog en wordt door veel bewoners als problematisch gezien.

Daarnaast is bij bewoners de indruk ontstaan dat het plan zich reeds in een vergevorderd stadium bevindt. Dit beeld wordt versterkt door communicatie vanuit de gemeente, waarin de voorgestelde maatregelen grotendeels als gegeven worden gepresenteerd.

*(**zie bijlage**: brief aan de bewoners gedateerd 14 april j.l. en ontvangen op 17 april door de bewoners in de Van Speijkstraat).*

Tijdens de recente bewonersavond (afgelopen donderdag 30 april), waarbij een opkomst van ongeveer 30 bewoners is gemeten en afwezigheid van alle initiatiefnemers is geconstateerd, is door meerdere aanwezigen aangegeven:

- dat de parkeerdruk als hoog wordt ervaren
- dat er zorgen bestaan over verdere vermindering van parkeerplaatsen

Deze signalen bevestigen dat het draagvlak voor het verwijderen van parkeerplaatsen beperkt is.

Tegen deze achtergrond is door mij, 5.1, 2, e huis, woonachtig hier sinds 5.1, 2, e een eigen analyse uitgevoerd, gebaseerd op metingen en waarnemingen in de straat.

2. Huidige kwaliteit van de straat

De Van Speijkstraat is een verzorgde en groene straat met 63 volwassen bomen, een redelijk aantal geveltuinen en een prettige leefomgeving. De bestaande bomen (95 %) zijn volgroeid en dragen zichtbaar bij aan de ruimtelijke kwaliteit.

Van een tekort aan groen is geen sprake. Meer groen is altijd welkom natuurlijk.















3. Parkeerdruk (objectieve metingen)

Gedurende meerdere dagen zijn metingen uitgevoerd in de avonduren (22.30 uur), het moment waarop de parkeerdruk (piekmoment) het hoogst is. De uitkomsten zijn door mij gefilmd en kan ik ter inzage opsturen.

Resultaten:

- Parkeerdruk: **94% – 97% (officieel)**
- Werkelijke parkeerdruk: **circa 115% – 120%**

Volgens de definitie van de gemeente kan parkeerdruk zelfs boven 100% uitkomen wanneer voertuigen dichter op elkaar parkeren dan formeel voorzien.

Betekenis:

Er is sprake van een structureel tekort aan parkeerplaatsen.

4. Beperkingen van de werkelijke capaciteit

De feitelijke parkeercapaciteit ligt lager dan het aantal gemarkeerde vakken door:

- niet vrij toegankelijke plaatsen (laden/lossen, invaliden, elektrische laadplaatsen, deelauto's)
- grotere voertuigen, waardoor parkeerplaatsen minder efficiënt benut worden

Hierdoor is het aantal daadwerkelijk bruikbare parkeerplaatsen aanzienlijk lager.

5. Parkeergarage geen volwaardig alternatief

Aan het begin van de straat bevindt zich een parkeergarage op circa 100- 700 meter, afhankelijk van de locatie van de woning in de straat. Voor een deel van de bewoners betekent dit een aanzienlijke loopafstand, waardoor de parkeergarage in de praktijk niet voor iedereen een volwaardig en gelijkwaardig alternatief vormt.

Tijdens metingen bleek:
- de straat volledig bezet
- terwijl in de garage nog plaatsen beschikbaar waren

Dit toont aan dat de parkeergarage in de praktijk niet functioneert als volwaardig alternatief voor straatparkeren.

De afstand en gebruiksdrempel beperken het dagelijks gebruik.

6. Draagvlak onder bewoners

Het initiatief voor het verwijderen van parkeerplaatsen lijkt afkomstig van een beperkte groep bewoners en wordt niet als representatief ervaren voor de straat als geheel. Er is in de bestaande straatappgroep, die sinds 2019 bestaat, nooit een onderzoek gedaan door de initiatiefnemers om te kijken of er draagvlak was voor het opheffen van parkeerplekken ten behoeve van vergroening..

Onder een groot deel van de (autobezitter)bewoners bestaat juist zorg over de huidige parkeerdruk en de gevolgen van verdere vermindering van parkeerplaatsen.

Het gestelde brede draagvlak van meer vergroening ten koste van parkeerplaatsen, wordt dan ook niet herkend.

7. Reeds gerealiseerde ingrepen

In de afgelopen jaren zijn in de Van Speijkstraat reeds 5 parkeerplaatsen opgeheven ten behoeve van:
- vergroening
- fiets- en scooterplaatsen

Daarnaast is extra groen toegevoegd rond afvalvoorzieningen en bomen.

De parkeercapaciteit is hierdoor al aantoonbaar verminderd.

8. Effect op parkeerdruk

Sinds deze ingrepen is de parkeerdruk merkbaar toegenomen.

Verdere vermindering van parkeerplaatsen zal deze ontwikkeling versterken.

9. Cumulatief effect

De voorgestelde maatregel dient te worden beoordeeld in samenhang met eerdere ingrepen.

Het totaal aan eerdere verminderingen van parkeercapaciteit heeft geleid tot de huidige hoge parkeerdruk.

10. Gevolgen van verdere reductie

Het verwijderen van extra parkeerplaatsen zal leiden tot:
- verdere stijging van parkeerdruk (richting en boven 120%)
- toename van zoekverkeer
- uitwijkgedrag naar omliggende straten
- meer parkeeroverlast

11. Vergroening en leefbaarheid

Bewoners staan positief tegenover verdere vergroening en verbetering van de leefomgeving.

De straat beschikt echter al over volwassen groen. Verdere vergroening is wenselijk, mits dit niet ten koste gaat van de schaarse parkeercapaciteit.

Mogelijke alternatieven:
- optimalisatie bestaand groen
- gevelgroen
- kleinschalige vergroening binnen bestaande ruimte

12. Alternatieve locatie voor vergroening

Het Piri Reisplein biedt aanzienlijk meer ruimte voor vergroening.

Kenmerken:
- grotendeels verhard
- betere mogelijkheden voor waterafvoer en klimaatadaptatie

Vergroening kan hier plaatsvinden zonder verlies van parkeerplaatsen.




13. Beleidskader en toepassing

De gemeente Amsterdam hanteert beleid waarbij parkeerplaatsen worden verminderd ten behoeve van vergroening.

In de Van Speijkstraat leidt toepassing van dit beleid tot aantasting van de leefbaarheid, gezien de feitelijke situatie waarin reeds sprake is van een structureel tekort aan parkeerplaatsen.

14. Zorgvuldigheid en draagvlak

Het huidige voorstel lijkt voort te komen uit een beperkte groep bewoners. Een bredere consultatie of herkenbaar draagvlak onder bewoners ontbreekt volgens signalen uit de straat.

Gezien de impact van de maatregel is een zorgvuldige, breed gedragen afweging noodzakelijk.

15. Conclusie

Gezien:
- de structureel zeer hoge parkeerdruk
- het aantoonbare tekort aan parkeerplaatsen
- de beperkte bruikbaarheid van alternatieven
- de reeds verminderde parkeercapaciteit

- en het beperkte draagvlak onder bewoners

is het verwijderen van parkeerplaatsen in de Van Speijkstraat **niet wenselijk**.
Het verder verminderen van parkeerplaatsen in een situatie waarin reeds sprake is van een structureel tekort, is niet proportioneel en leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid van bewoners.

Bijlagen

- Bijlage 1: Brief gemeente d.d. 14 april 2024

5.1, 2, e 5.1, 2, e