Dank u wel voor de mogelijkheid om hier vanavond in te spreken.
Ik spreek namens een grote groep bewoners uit Quatrebras Badhoevedorp, specifiek ons parkeerhof.

De aanleiding voor mijn inspraak is dat de parkeersituatie in onze wijk structureel problematisch is geworden. Niet op basis van gevoel of losse incidenten, maar op basis van data. Omdat de dagelijkse praktijk voor ons niet langer te negeren was, zijn wij als bewoners zelf een bewonersonderzoek gestart.

De afgelopen maanden hebben wij dit onderzoek opgezet en daarvoor een webapplicatie ontwikkeld. Met deze applicatie hebben wij op meerdere avonden en tijdstippen, verspreid over meerdere weken, kentekens geregistreerd van geparkeerde auto's in ons parkeerhof. Daarbij is steeds onderscheid gemaakt tussen bewoners en niet-bewoners. Het gaat dus nadrukkelijk niet om één momentopname, maar om structurele metingen volgens dezelfde methode en afbakening.

Om die cijfers goed te kunnen duiden, is het belangrijk om de context van de wijk te schetsen.

Quatrebras is een nieuwbouwwijk met voornamelijk gezinswoningen in het hogere koopsegment. Om hier te kunnen wonen is doorgaans een hoog gezamenlijk inkomen nodig. Dat betekent dat we hier vooral te maken hebben met tweeverdieners, ondernemers en huishoudens met een structurele mobiliteitsbehoefte. Voor veel bewoners is een auto geen luxe, maar een noodzaak, bijvoorbeeld voor werk, kinderen, mantelzorg of onregelmatige diensten.

Tegen die achtergrond zijn wij gaan meten.

Ons parkeerhof telt 96 parkeerplaatsen en wordt omringd door 59 woningen. In onze registratie hebben wij 96 auto's van bewoners vastgelegd, gemiddeld 1,6 auto per woning. Dat past bij het type wijk en het bewonersprofiel.

Tijdens de metingen bleek echter dat het totaal aantal geparkeerde auto's gemiddeld uitkomt op 104. Dat betekent een structurele overbezetting van ongeveer 8 auto's. Van die 104 auto's is circa 49 procent afkomstig van niet-bewoners, gemiddeld 51 auto's.

Omdat het aantal geregistreerde bewonersauto's gelijk is aan het aantal beschikbare parkeerplaatsen, is er structureel geen buffer. Elke extra niet-bewoner verdringt feitelijk een bewoner op piekmomenten. In de praktijk betekent dit dat bewoners moeten uitwijken naar andere parkeerplaatsen in de buurt. Gemiddeld gaat het om circa 43 auto's die elders moeten parkeren, terwijl die omliggende parkeerplaatsen met dezelfde externe parkeerdruk te maken hebben als ons parkeerhof. Hierdoor verplaatst de parkeerdruk zich, zonder dat het probleem wordt opgelost.

Deze situatie staat haaks op de uitgangspunten waarmee de wijk oorspronkelijk is ontworpen. In het oorspronkelijke stedenbouwkundige ontwerp van Quatrebras werd uitgegaan van 1,6 parkeerplaats per woning, aangevuld met 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. Dat was een realistisch uitgangspunt voor dit type wijk.

In de omgevingsvergunning is aangesloten bij de CROW-normen en is gekozen voor de onderkant van de bandbreedte. Formeel toegestaan, maar in de praktijk onvoldoende robuust.

Daar komt bij dat wij te maken hebben met structurele externe parkeerdruk. Zo zien wij veel auto's van bewoners uit het naastgelegen appartementencomplex. Met name bij de sociale huurwoningen

geldt dat bewoners moeten betalen voor een parkeerplek, terwijl parkeren in ons parkeerhof gratis is en direct om de hoek ligt. Dit prijsverschil leidt tot structureel uitwijkgedrag richting onze wijk.

Daarnaast zien wij regelmatig Schiphol-parkeerders. Onze wijk ligt gunstig ten opzichte van uitvalswegen en beschikt over goede OV-voorzieningen op loopafstand. Auto's blijven hier soms dagen achter elkaar staan.

Ook zien wij een duidelijk waterbedeffect vanuit Amsterdam-West, met taxi's en werkbusjes waarvan herleidbaar is dat ze daar vandaan komen. Dit sluit aan bij bredere parkeerproblematiek in Badhoevedorp, onder andere rond de Akersdijk.

Onze wijk ligt daardoor op een ongelukkig kruispunt van deze stromen: goed bereikbaar voor iedereen die elders wil parkeren, maar steeds minder bereikbaar voor de mensen die hier wonen. De wijk fungeert daarmee feitelijk als opvangbuffer voor parkeerproblemen uit de omgeving, terwijl het ontwerp juist uitging van intern gebruik door bewoners en bezoekers.

Wij begrijpen heel goed dat het hier gaat om openbare parkeerplaatsen. Wij vragen niet om exclusiviteit of privileges. Wat wij wél zeggen is dat wanneer beleid structureel leidt tot onleefbaarheid, dit vraagt om bijsturing.

Ter onderbouwing hebben wij een kort naslagdocument aangeleverd met een overzicht van de laatste zes metingen en een kaartbeeld met de ligging van het parkeerhof en de relevante aanrijroutes.

Wij vragen u niet om een snelle lapmiddeloplossing. Wij vragen u om erkenning van het probleem en om concrete actie op korte termijn. Denk daarbij aan gerichte parkeerregulering, tijdsgebonden maatregelen, handhaving op langdurig parkeren of een herijking van de parkeernorm voor dit specifieke deelgebied.

Wij wonen hier graag en willen hier blijven investeren. Maar zonder ingrijpen wordt dit probleem alleen maar groter.

Ik nodig u uit om samen met ons te kijken naar een structurele en rechtvaardige oplossing.

Dank u wel.