

**Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg  
Henriette Bosmansstraat 53  
1077 XG Amsterdam  
[www.irenebuurt.nl](http://www.irenebuurt.nl)  
[verbepar@gmail.com](mailto:verbepar@gmail.com)**

College van burgemeester en wethouders van  
de gemeente Amsterdam  
t.a.v. directie Verkeer en Openbare Ruimte  
Postbus 95089  
1090 HB AMSTERDAM

Amsterdam,  
15 september 2017

Inzake: Zienswijze op beleidsvoornemen definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt d.d. 18 juli 2017 (gepubliceerd 28 juli 2017)

Geacht college,

Namens de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg (VBP) doe ik u hierbij de navolgende reactie toekomen op het Beleidsvoornemen definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt d.d. 18 juli 2017, inhoudende de invoering van het reguliere fiscaal regime met parkeerdurbeperking.

### **Inleiding**

De VBP is de in 1980 opgerichte buurtvereniging van de Prinses Irenebuurt en behartigt de belangen van de bewoners van het gebied dat wordt begrensd door het Beatrixpark, het Zuider Amstelkanaal, de Amstelveenseweg, de Fred Roeskestraat en de Prinses Irenestraat. De VBP heeft ten doel de bescherming en verbetering van het woon-, werk-en leefgenot en het milieu, waaronder begrepen de in en nabij het werkgebied aanwezige flora en fauna, welke doelen zij door alle wettige middelen tracht te bereiken. De vereniging streeft naar het in stand houden van het oorspronkelijke karakter van de Irenebuurt en de intenties van haar architecten en stedenbouwkundig ontwerpers. Tegelijk streeft de VBP er naar om de ontwikkelingen aan de randen van de Prinses Irenebuurt ten goede te laten komen. De VBP zet zich onder andere in om deze unieke buurt niet tot een parkeerterrein voor Zuidaskantoren, scholen, station Zuid, rechtbank etc. te laten worden.

Met de uitvoering van het beleidsvoornemen voor de Irenebuurt pleegt u een onrechtmatige overheidsdaad, vooral om de navolgende redenen:

- = onze vereniging laat zich al jarenlang bijstaan door het advocatenkantoor Wieringa. Alle feitelijke en juridische argumenten die zich verzetten tegen het invoeren van een systeem van fiscaal belanghebbendenparkeren zijn u via dat advocatenkantoor al jarenlang bekend. In uw beleidsvoornemen gaat u volledig aan die argumenten voorbij;
- = uw stelling dat met het voorgestelde regime van parkeerdurbeperking tegemoet wordt gekomen aan de garantie die de gemeente heeft gegeven aan de bewoners van de Irenebuurt is opzettelijk onjuist;
- = in de voorlichting die u in de brief aan de buurtbewoners geeft wekt u de suggestie dat het bestaande systeem van belanghebbendenparkeren onverenigbaar is met de bestaande regelgeving en juridisch gezien niet langer kan worden gehandhaafd;

= u weet dat de parameters die aan het onderzoek in het kader van het experiment en die thans ten grondslag liggen aan uw voornemen onvolledig en onjuist zijn;  
= u weet dat de situatie in de Irenebuurt totaal anders is dan in Buitenveldert;  
= u weet dat het onderzoek naar de parkeerdruk onvolledig en onzinnig was;  
= u doet het voorkomen alsof u de rechten en belangen van de bewoners op het oog hebt, maar uit alles spreekt dat u slechts de belangen van de ondernemingen aan de Zuidas en de automobilisten die een bezoek willen brengen aan de Zuidas of aan het station Zuid, dan wel aan de binnenstad, op het oog hebt, naast het belang van verwerving van inkomsten die u aan parkeergelden en boetes hoopt te kunnen innen;  
= u weet dat veel garages zijn gebouwd in de jaren 50 van de vorige eeuw en dat deze veelal niet meer bruikbaar zijn als garage, dan wel om andere redenen niet meer als garage worden gebruikt. De bewoners die in het bezit zijn van een garage, waaronder zij die in het bezit zijn van een garage die niet meer als zodanig wordt en/of kan worden gebruikt, konden altijd nog twee parkeervergunningen krijgen. Zonder enige overgangsregeling wordt thans voor deze bezitters bij de uitvoering van het beleidsvoornemen per onmiddellijk de mogelijkheid van een tweede bewonersvergunning uitgesloten.  
= het voeren van een experiment, terwijl blijkbaar al bij voorbaat vaststond dat voor de Irenebuurt geen uitzondering zou worden gemaakt op het reguliere systeem van fiscaal parkeren (zoals wel in Sloten, Durgerdam en andere dorpskernen van Amsterdam) is onbehoorlijk, misleidend en in strijd met het beginsel dat bestuurlijk opgewekte verwachtingen dienen te worden gehonoreerd.

Amsterdam is een prachtige wereldstad, maar Amsterdam dient in eerste instantie van/voor de Amsterdammers te zijn (VVD-wethouder Litjens is geen Amsterdammer; zelf woont hij riant in Kudelstaart).

We zijn in Amsterdam dringend toe aan een systeem waarbij tenminste één parkeerplaats per huishouden met een op naam en kenteken geregistreerde vergunning 24/4 wordt gereserveerd.

Uitgangspunt is altijd geweest dat problemen niet worden afgewenteld op de burens en dat moet zo blijven. Uitgerekend nu het belanghebbendenparkeren in de Irenebuurt afschaffen, terwijl de ruimtelijke ordening en infrastructuur volledig op de schop liggen en de Zuidas-expansie gigantisch toeneemt, is echt waanzinnig en onaanvaardbaar.

Eén en ander wordt hieronder toegelicht.

### **De garantie en de betrouwbare overheid**

1. In december 1979 heeft u het voornemen aangekondigd medewerking te verlenen aan een procedure leidend tot afgifte van een bouwvergunning voor de bouw van het World Trade Center Amsterdam (WTC); een gebouw bestemd voor kantoren, winkels, restaurants, expositieruimte en parkeren op een terrein, gelegen aan de Strawinskylaan en het Zuidplein. De bewoners van de Prinses Irenebuurt hebben massaal blijk gegeven van ernstige bezwaren tegen dit bouwplan en tegen het voornemen om een vrijstelling ex artikel 19 WRO te verlenen. Het voornaamste bezwaar was de te verwachten kolossale parkeeroverlast in de rustige woonwijk met een uniek karakter.
2. U heeft bij brief van 20 mei 1980 het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland verzocht om de verklaring van geen bedenkingen in het kader van de artikel 19 WRO procedure. In deze brief schrijft u:

*"Dit neemt uiteraard niet weg dat de realisering van het Wereldhandelscentrum, mede gezien de nog te verwachten ontwikkelingen rondom het station Amsterdam-Zuid niet mag leiden tot ernstige overlast voor de aangrenzende woonbuurt. In het met buurtbewoners gevoerde overleg is gebleken dat de bezorgdheid daarover in de*

*wijk zeer groot is. Wij hebben daarom besloten in de periode tijdens de bouw van het Wereldhandelscentrum voor aangrenzende woonwijken zodanige parkeermaatregelen voor te bereiden dat de garantie bestaat dat de parkeeroverlast in deze buurt zoveel als mogelijk wordt beperkt. Deze maatregelen zullen met gereedkoming van het centrum effectief zijn getroffen".*

3. Zoals ook erkend in het beleidsvoornemen was deze afgegeven garantie voor Gedeputeerde Staten van doorslaggevende betekenis voor de afgifte van de verklaring van geen bedenkingen. De Afdeling kwam in haar uitspraak van 29 april 1982 tot eenzelfde oordeel:

*"Van groot belang achten wij hier de toezegging van het gemeentebestuur van Amsterdam tijdens de behandeling van de artikel 19-procedure voor het wereldhandelscentrum, dat bij het gereedkomen van dit wereldhandelscentrum voor de woonwijk een parkeerreguleringsstelsel effectief zal zijn, zodat de mogelijk optredende parkeerdruk zich niet in de woonwijk zal kunnen manifesteren. Wij achten deze toezegging van wezenlijk belang bij onze besluitvorming. (...) Verweerders hebben groot gewicht gehecht aan de toezegging van het gemeentebestuur van Amsterdam dat bij het gereedkomen van het World Trade Center voor de woonwijk een parkeerreguleringsstelsel effectief zal zijn, zodat de mogelijk optredende parkeerdruk zich niet in de wijk zal manifesteren. De gemachtigde van burgemeester en wethouders heeft ter zitting in dit verband nog meegedeeld dat ter zake overleg zal worden gepleegd met de buurtbewoners."*

4. In de toelichting op het op 12 oktober 1981 vastgestelde bestemmingsplan 'Prinses Irenebuurt en omgeving' (gemeenteblad 1981, afd. I, nr. 1257) wordt de toezegging nogmaals bevestigd. Bij besluit van 11 januari 1983 hebben Gedeputeerde Staten dit bestemmingsplan goedgekeurd en overwogen zij dat de kosten van het parkeerreguleringsstelsel niet op de omwonenden mogen worden afgewenteld, aangezien de oorzaak buiten de verantwoordelijkheid van de omwonenden ligt.
5. U heeft bij besluit van 15 maart 1983 ingestemd met de voorstellen van de in het najaar van 1982 ingestelde werkgroep 'Parkeerregulering Prinses Irenestraat e.o.' voor de invulling van het parkeerreguleringsstelsel in de vorm van belanghebbendenparkeren. Besloten is tot het financieren van de voorstellen uit de opbrengst van de erfpachtbelasting van het WTC. Bij besluit van 20 maart 1985, dat in werking is getreden op 1 december 1985, heeft de gemeenteraad de Prinses Irenebuurt aangewezen voor parkeren voor belanghebbenden (**bijlage 1**). Deze regeling is met ingang van 20 januari 1986 feitelijk van toepassing geworden en gehandhaafd, zoals blijkt uit het schrijven van 14 januari 1986 van het Hoofd bureau voorlichting (**bijlage 2**).
6. In 1997 is de garantie door het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid in een overleg met bewoners van de Prinses Irenebuurt nogmaals bevestigd (tevens in de vergadering van 26 februari 1997): de regeling is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de woonbuurt geen parkeerterrein wordt voor het werkgebied in de directe omgeving. De bewoners hebben tijdens dit gesprek ingestemd met betaald parkeren in de straten die geen directe woonfunctie hebben.
7. Bij besluit van de toenmalige stadsdeelraad van 29 juni 1999 is het systeem van belanghebbenden parkeren gewijzigd vastgesteld (**bijlage 3**).
8. Sinds de garantie is afgegeven hebben zich geen wijzigingen in de omstandigheden voorgedaan die het herroepen van de garantie en de parkeerregeling kunnen rechtvaardigen. Integendeel, er zijn omstandigheden die de dreiging van ernstige

parkeerverlast hebben doen toenemen. De omstandigheid dat in andere delen van Amsterdam betaald parkeren is ingevoerd zou hooguit grond kunnen zijn om de financiële uitwerking van de parkeerregeling te herzien, met inachtneming van het gegeven uitgangspunt dat de kosten van handhaving uit de grondopbrengsten van het WTC (erfpacht) worden bekostigd, want dat was namelijk wel uitdrukkelijk afgesproken. Dat in andere delen van Amsterdam een parkeermetersysteem is ingevoerd en dat dit basisbeleid is verworpen rechtvaardigt niet het herroepen van de bestaande parkeerregeling in onze buurt. Op beleid moeten uitzonderingen mogelijk zijn en blijven.

9. Er is géén besluit van de gemeenteraad strekkende tot het intrekken van het systeem van belanghebbendenparkeren. Dit systeem geldt dus nog steeds. Het is niet mogelijk zonder bevoegd genomen intrekkingbesluit een systeem van fiscaal parkeren in deze buurt in te voeren. Het beleidsvoornemen is dus vooralsnog juridisch niet uitvoerbaar.  
Het Dagelijks Bestuur van het voormalige stadsdeel Zuideramstel heeft weliswaar bij besluit van 24 mei 2005 het besluit "Belanghebbendenparkeren in Zuideramstel" zoals vastgesteld bij besluit van 29 juni 1999 ingetrokken (**bijlage 4**) maar het Dagelijks Bestuur was natuurlijk niet bevoegd een raadsbesluit in te trekken, zodat de eerdere raadsbesluiten tot instelling van belanghebbendenparkeren onverkort zijn blijven gelden. Bovendien is tegen genoemd besluit tijdig bezwaar gemaakt (**bijlagen 5 en 6**), waarop nog niet onherroepelijk is beslist. Dat zou dus eerst moeten gebeuren voordat het huidige systeem van belanghebbendenparkeren wordt afgeschaft en voorgestelde beleidsvoornemen ten uitvoer kan worden gelegd.
10. Bij besluit van 29 oktober 2013 heeft u besloten tot instemming met het (door het toen nog bevoegde stadsdeel Zuid, op basis van artikel 45 van de Parkeerverordening 2013 en naar aanleiding van de zwaarwegende adviezen voor de Verordening Parkeerbelastingen 2014) voorgestelde experiment fiscaal belanghebbendenparkeren (alleen parkeren door vergunninghouders) in de Prinses Irenebuurt. Het experiment loopt sinds 1 maart 2014 (vergunninggebied Zuid 5). Onze VBP heeft, onder uitdrukkelijk voorbehoud van haar rechten (waaronder de behandeling van haar bezwaren in de nog altijd aanhangige procedures) medewerking verleend aan dit experiment.
11. Het experiment betrof eigenlijk alleen maar de vraag of de bewoners bereid waren verreweg het hoogste parkeertarief van Amsterdam, nl. € 420 per vergunning, te betalen. Het experiment zou volgens u moeten uitwijzen of belanghebbendenparkeren de hinder en overlast van autoverkeer van Zuidas bezoekers/werknemers net als voorheen zou blijven voorkomen, maar de uitkomst daarvan stond natuurlijk al vast, namelijk dat dit inderdaad het geval is. Uit metingen begin 2016 bleek dan ook dat de parkeerdruk in de woonstraatjes van de Irenebuurt nauwelijks was veranderd t.o.v. voorgaande jaren. Het experiment geeft echter geen antwoord op de vraag of het afschaffen van belanghebbendenparkeren en het daarop invoeren van een systeem van fiscaal betaald parkeren met parkeerdurbeperking evenzeer de parkeerdruk in de Irenebuurt zal beperken en daarbij zal voldoen aan de hiervoor beschreven gemeentelijke garantie, besluiten, toezeggingen en afspraken, d.w.z. de parkeerverlast zo veel als mogelijk beperken. Bovendien is bij de evaluatie van het experiment uitgegaan van foute parameters, verkeerde veronderstellingen en onjuiste cijfers en wordt geheel voorbijgegaan aan toekomstige ontwikkelingen in de Zuidas en rond de Irenebuurt.
12. Uw voornemen is evenmin conform de uitspraken van wethouder van Poelgeest in o.a. de raadscommissie RO op 12 januari 2011 dat "*het systeem van belanghebbende parkeren in de Prinses Irenebuurt er niet voor niets is. Er wordt op*

*die manier geanticipeerd op verplaatsingseffecten om overlast te voorkomen”.*

Uw voornemen is bovendien in tegenspraak met besluiten van uw gemeenteraad o.a. bij de vaststelling van de Visie Zuidas op 9 september 2009 dat *“door verlaging van de parkeernormen in het Zuidasgebied flankerende maatregelen er voor dienen te zorgen dat geen overlast in de aanliggende woonbuurt kan optreden”.*

Uw voornemen is ook in tegenspraak met de inhoud van de Nota van Beantwoording Visie Zuidas 2016, pagina 24, punt 3, dat er *“geen sprake is van negatieve parkeereffecten in de Prinses Irenebuurt als gevolg van uitwijkend autoparkeer verkeer van de Zuidas doordat aldaar parkeren door forenzen onmogelijk is gemaakt door het bestaan van het systeem van belanghebbende parkeren”.*

13. Al met al toont zich een onbetrouwbare overheid als u uw beleidsvoornemen doorzet. Veel buurtbewoners en leden van onze vereniging onderschrijven deze conclusie, ten blijke waarvan hierbij worden overgelegd de namen en handtekeningen van deze buurtbewoners (**bijlage 7**)

### **Het experiment en de koppeling met Buitenveldert**

14. In het experiment en de beoordeling van de uitkomsten daarvan, hebt u de Prinses Irenebuurt en Buitenveldert gekoppeld. Dit terwijl u er herhaaldelijk op was gewezen dat er wezenlijke verschillen zijn op gebied van onder ander de bouwwijze, bevolkingssamenstelling, drukte, te verwachten verkeersdrukte, historie en fietsverkeer. Zo is Buitenveldert ten opzichte van de Prinses Irenebuurt een rustige, nieuwe en ruim opgezette woonbuurt met grote groenvoorzieningen en een ruim opgezet verkeersplan met relatief gering fiets- en autoverkeer. Buitenveldert profiteert bovendien van een bufferzone van circa 200 meter aan water (gracht), groen en een vierbaans autoweg met aan weerszijden fietspaden tussen de woonwijk en het Zuidasgebied.
15. Daarentegen ontbreekt een verkeersplan voor de Prinses Irenebuurt. De huidige indeling van de straten in de Prinses Irenebuurt, met name de straten waar tweerichtingsverkeer wenselijk/noodzakelijk is, is niet berekend op parkeren aan beide zijden van de straat, wat nu al tot gevaarlijke situaties leidt. Bestemmingsverkeer naar het Strawinsky- en Spinozagebied en NS-station zal bij verwezenlijking van het beleidsvoornemen door de smalle straatjes van de Prinses Irenebuurt rijden en hier parkeren, om vervolgens door te reizen vanaf station Zuid. De Prinses Irenestraat vormt de enige grens tussen deze woonbuurt en het kantoreng gebied van de Zuidas.
16. De parkeeroverlast die de bewoners in Buitenveldert hebben ondervonden, werd veroorzaakt door bezoekers en werknemers van de Zuidaskantoren. De parkeerduurbepanking van drie uren heeft hier – zoals was te voorzien – reeds een einde aan gemaakt. De overlast zal zich naar de Prinses Irenebuurt verplaatsen; werknemers en bezoekers van de Zuidas zullen in de Prinses Irenebuurt gaan parkeren. Bovendien zullen reizigers per tram, trein of metro de auto in de Prinses Irenebuurt parkeren om vervolgens per openbaar vervoer naar het binnen de Ring (A10) gelegen deel van Amsterdam te komen.
17. Het voorgaande heeft tot gevolg dat onder het kopje ‘1. Aanleiding en doel’ op pagina 1 van het beleidsvoornemen ten onrechte wordt overwogen dat:
18. *“Op basis van wensen van stadsdeel Zuid is in de Prinses Irenebuurt een experiment gehouden met fiscale parkeerduurbepanking om te onderzoeken of het mogelijk is de maatregel in het RVV belanghebbendenparkeren zoveel mogelijk fiscaal uit te voeren met een fiscale belanghebbendenparkeervergunning en fiscale handhaving. Het*

*experiment is verbonden met het experiment met fiscale parkeerduurbepanking in Buitenveldert.”*

19. Gesteld wordt dat het parkeervraagstuk dezelfde eigenschappen heeft als in Buitenveldert, maar de buurten elk hun eigen karakter en geschiedenis hebben als het gaat om het huidige parkeerregime. Wat bedoeld wordt met “dezelfde eigenschappen” wordt niet duidelijk gemaakt. Er zijn naast gelijke eigenschappen wel degelijk essentiële verschillen, zoals hierboven en in het verleden reeds herhaaldelijk en uitvoerig uiteengezet.
20. De stelling dat aan het experiment de vraag ten grondslag heeft gelegen of het mogelijk is het systeem van belanghebbendenparkeren volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens fiscaal uit te voeren met een fiscaal belanghebbendenparkeren en fiscale handhaving, is onjuist. Voor de beantwoording van deze juridische vraag is een experiment immers niet noodzakelijk. Het antwoord daarop was bovendien bij voorbaat duidelijk: juridisch is een regime van belanghebbendenparkeren gecombineerd met een fiscale regeling beslist mogelijk.
21. Kortom, in het experiment en de beoordeling van de uitkomsten daarvan, zijn de Prinses Irenebuurt en Buitenveldert ten onrechte gekoppeld.

#### **Regime met parkeerduurbepanking afgezet tegen belanghebbendenparkeren**

22. Het beleidsvoornemen definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt is gericht op de invoer van een regulier fiscaal regime met parkeerduurbepanking. Het voorgestelde regime is in strijd met de afgegeven garantie.
23. Ten onrechte wordt in het beleidsvoornemen onder het kopje ‘1. Aanleiding en doel’ geschreven:  
  
*“De mogelijkheid om (fiscaal) belanghebbendenparkeren in te voeren wordt niet opgenomen in de parkeerverordening. Daarom dient in de Prinses Irenebuurt een definitief regime ingevoerd te worden dat anders is dan (een vorm van) belanghebbendenparkeren.”*
24. Deze argumentatie is onjuist. Het kan immers niet zo zijn dat in de Prinses Irenebuurt een ander regime wordt ingevoerd, omdat geen gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om fiscaal belanghebbenden parkeren op te nemen in de parkeerverordening. De mogelijkheid van een wijziging van de parkeerverordening is momenteel aan de orde inzake Buitenveldert, waardoor een afweging van de wenselijkheid van een wijziging inzake de Prinses Irenebuurt tevens had kunnen worden gemaakt. Kortom, een vorm van belanghebbendenparkeren behoort tevens tot de mogelijkheden.
25. In het beleidsvoornemen wordt gesteld dat er zo min mogelijk moet worden verbijzonderd om een zo efficiënt mogelijk gebruik van het beschikbare parkeerareaal te kunnen realiseren. Daarom zou het in de Prinses Irenebuurt beschikbare parkeerareaal ter beschikking moet komen van alle automobilisten die bereid zijn te betalen voor een parkeerplaats. Wij zijn van mening dat in alle redelijkheid niet kan worden gesteld dat het voorgestelde regime van parkeerduurbepanking in de Irenebuurt uitgaat van een zo efficiënt mogelijk gebruik. Sterker nog, voor het voorkomen en de beheersing van overmatige parkeerdruk is een ander regime veel effectiever, namelijk het regime van belanghebbendenparkeren zoals dat in de Irenebuurt al geldt. Zoals uit een ander door u ingesteld onderzoek blijkt:

belanghebbendenparkeren met een bezoekersregeling scoort de grootste effectiviteit qua parkeerregulering om parkeeroverlast het meest effectief te voorkomen.

### **Combinatie belanghebbendenparkeren en fiscaal parkeerregime**

26. Zoals hierboven al is gezegd is deze combinatie wel degelijk mogelijk. Een combinatie van belanghebbendenparkeren overdag en een fiscaal parkeerregime in de avonduren is (tijdens het experiment) niet onderzocht. Een dergelijke combinatie zou echter naar verwachting wel (gemiddeld) effectief zijn. Positief is dat deze variant aansluit bij de verschillende gebruikers: bezoekers van de Zuidas en dagjesmensen voor de binnenstad zullen vooral overdag willen parkeren, tegenover vergunninghouders/bewoners die vooral 's avonds en 's nachts en in de weekenden hun auto voor de deur willen parkeren. Een uitzondering hierop zijn de weekenden, wanneer er veel uitgaanspubliek parkeert dat vervolgens met het openbaar vervoer doorreist naar het centrum.

Een combinatie van deze regimes heeft als voordeel dat overdag kan worden beboet conform de Wet Mulder: foutparkeren levert een boete op van € 90,-, tegenover een naheffingsaanslag (NHA) € 38,10 plus één uur parkeergeld bij een fiscaal parkeerregime. Er geldt: hoe hoger de boete, hoe effectiever de boete.

Een mogelijkheid die eveneens niet is onderzocht en/of overwogen (anders dan voor de Groenburg- en Zwanenburgwallenbuurten en aan de grachten) is dat parkeerplaatsen worden gereserveerd (zoals nu voor bijvoorbeeld invaliden), gekoppeld aan geregistreerde bewoner en kenteken. Zo nodig kan de Parkeerverordening op dat punt worden gewijzigd.

27. Ten onrechte overweegt het beleidsvoornemen onder '1. Aanleiding en doel' op pagina 1:

*“Daarnaast zijn in Amsterdam de handhaving op Mulderfeiten (handhaving door bijzondere opsporingsambtenaren) en de handhaving op fiscale parkeerregimes (handhaving door EPS) losgekoppeld waardoor het niet mogelijk is in een gebied met belanghebbendenparkeren te handhaven met een efficiënte scanauto.”*

28. In het coalitieakkoord 2014-2018 'Amsterdam is van iedereen' staat echter:

*“Daarnaast krijgen bestuurscommissies de mogelijkheid om in bepaalde gebieden, waar veel parkeeroverlast is, proeven te doen met parkeren exclusief voor vergunninghouder. Als uitwerking van dit onderdeel van het coalitieakkoord wordt in het gebied de Burgwallen onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de overlast van bezoekers van het centrum die bewoners ervaren terug te dringen.”*

29. Dat de inkomsten uit opgelegde boetes in zijn geheel naar het rijk vloeien maakt handhaving niet minder efficiënt en een kostbare aangelegenheid. De praktijk heeft immers uitgewezen dat het belanghebbendenparkeren in de Prinses Irenebuurt zeer effectief en goedkoop is. De afschrikwekkende werking van het belanghebbendenparkeren heeft zijn effectiviteit ruimschoots bewezen voor het overgrote deel van de Prinses Irenebuurt. De stelling dat handhaving in de Irenebuurt door bijzondere opsporingsambtenaren een kostbare aangelegenheid zou zijn is dan ook onjuist. U verzuimt overigens te melden dat een deel van de aan het rijk afgedragen boetes wel degelijk terugkomt naar Amsterdam.

30. De suggestie dat die handhaving minder efficiënt zou zijn, is eveneens onjuist. Sterker nog, de strafrechtelijke handhaving (door bijzondere opsporingsambtenaren) biedt meer efficiënte mogelijkheden van voorkoming van parkeeroverlast. Het maximum van het fiscale parkeertarief en de fiscale naheffing bij overschrijding van

de parkeerduur (drie uren) tezamen zal veel langparkeerders en met name zakenlieden er niet van weerhouden om te parkeren in de Prinses Irenebuurt.

31. Een voorwaarde voor de realisatie van het WTC en de Zuidas was dat de kosten van handhaving niet zouden worden afgewenteld op de bewoners van de Irenebuurt maar dat deze zouden worden gedekt door de opbrengsten uit de erfpacht van de Zuidas. De bewoners van de Prinses Irenebuurt hebben desalniettemin in het kader van het experiment ingestemd met het betalen van kostendekkende leges.

### **Ontwikkelingen Zuid (transitieparkeerplaats)**

32. Bij de vaststelling van het beleidsvoornemen is onvoldoende rekening gehouden met de huidige en toekomstige ontwikkelingen in Amsterdam Zuid en het besluit is derhalve onzorgvuldig tot stand gekomen en onvoldoende gemotiveerd. Het is u bekend dat de Zuidas één van de snelst ontwikkelende kantoorlocaties is van Nederland. Zoals u weet wordt hier al jaren ijverig gebouwd en de komende jaren zal de bebouwing meer toenemen. Op dit moment wordt in het Zuidasgebied de rechtbank Amsterdam vernieuwd en een groot aantal kantoren gebouwd, net als detailhandelslocaties, dienstencentra en woningen plaats. Daarbij wordt het Zuidasdok gerealiseerd; een project van ongekeerde omvang. Al deze (bouw)activiteiten trekken grote verkeersstromen aan; verkeer dat op dit moment nog niet in de Irenebuurt kan parkeren. Als het beleidsvoornemen wordt vastgesteld zal de parkeerdruk in de Irenebuurt onaanvaardbaar hoog worden. Daardoor komt de leefbaarheid en veiligheid in de buurt nadrukkelijk in de knel. Vooral kinderen, scholieren en ouderen zullen hier nadeel van ondervinden.
33. Het voorgaande heeft tot gevolg dat onder het kopje '3.1 Toepassing regulier fiscaal regime in de Prinses Irenebuurt' op pagina 3 van het beleidsvoornemen onjuist wordt overwogen dat:  
*"Het argument is dat de parkeerduurbeperving preventief werkt in de omgeving van de Zuidas en in relatie tot het project Zuidasdok waar de druk op parkeer-, maar ook verkeerscapaciteit, in de toekomst namelijk toe zal nemen."*
34. Anders dan in het beleidsvoornemen wordt overwogen zal de parkeerduurbeperving in de Prinses Irenebuurt niet preventief werken. Teneinde parkeeroverlast voor de Prinses Irenebuurt te voorkomen is het bestendigen van belanghebbendenparkeren gedurende werkdagen en overdag noodzakelijk. Indien u van mening bent dat het noodzakelijk is, wat nadrukkelijk wordt betwist, dat voor in de avonduren van parkeermeters gebruik wordt gemaakt, is het in de combinatie van belanghebbenden parkeren en fiscaal parkeren wenselijk dat de mogelijkheid om fiscaal te parkeren niet eerder ingaat dan om 21:00 uur ter voorkomen van overlast van automobilisten die de binnenstad willen bezoeken. Uw VVD verkeerswethouder heeft onlangs in een interview met Het Parool kenbaar gemaakt dat hij de binnenstad wil afsluiten voor niet buurtgebonden automobilisten, ten behoeve van de ondernemers aldaar.
35. Een variant van een regime in de vorm van overdag belanghebbendenparkeren en 's avonds fiscaal parkeren is niet onderzocht/overwogen. Dit terwijl de variant van 's avonds belanghebbendenparkeren en overdag fiscaal parkeren wel is onderzocht en aan deze variant kennelijk geen juridische bezwaren in de weg liggen. Het is dan ook zeer aannemelijk dat tegen een regime waarbij overdag het belanghebbendenparkeerregime geldt eveneens geen juridische bezwaren zullen bestaan.
36. Ten onrechte wordt onder het kopje '1. Aanleiding en doel' op pagina 1 overwogen:



*“Amsterdam heeft als uitgangspunt dat bij parkeerregulering binnen de Ring A-10 en/of binnen reeds gefiscaliseerde gebieden er in principe alleen een fiscaal parkeerregime ingevoerd wordt en dat parkeerplaatsen zo min mogelijk verbijzonderd worden om zo efficiënt mogelijk gebruik mogelijk te maken van het beschikbare parkeerareaal. Daarom is er nooit grootschalig een regime met belanghebbendenparkeren ingevoerd. Ook speelt mee dat inkomsten uit opgelegde boetes in zijn geheel naar het rijk vloeien waardoor handhaving een kostbare aangelegenheid is.”*

Ten onrechte omdat het Amsterdams parkeerbeleid immers (terecht) uitgaat van de hoofdregel dat de parkeerdruk van bedrijven/instellingen en woningen zoveel mogelijk in de eigen woonwijk dient te worden opgevangen. Het hier bestreden beleidsvoornemen staat hier haaks op: de verantwoordelijkheid voor de parkeerdruk wordt op een oneigenlijke en onaanvaardbare manier bij de bewoners van de Prinses Irenebuurt gelegd. Het kan toch niet zo zijn dat de Prinses Irenebuurt de parkeeroverdruk van de kantoren/instellingen in andere buurten van Amsterdam moet opvangen?

### **Gebiedsontwikkeling**

37. In de periode van heden tot 2024 zal een gigantische gebiedsontwikkeling op de Zuidas plaatsvinden. Het gaat daarbij om de ontwikkeling van internationaal woon-, leef- en werkgebied inhoudende een gemengd gebied voor wonen, werken en voorzieningen. Gemiddeld zal er per jaar circa 20.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte worden toegevoegd, circa 350 woningen worden bijgebouwd en circa 20.000 m<sup>2</sup> aan voorzieningen worden verwezenlijkt (waaronder naast buurtverzorgende voorzieningen, hotels, uitbreiding van de universiteit en het VUMC). Zowel in de Prinses Irenebuurt als in omliggende gebieden, zoals Strawinsky, Spinoza en Parnas zijn plannen gemaakt om op zeer grote schaal uit te breiden, te verbouwen en her in te richten.
38. De kantoorbebouwing rond de Zuidas is sinds de inwerkingtreding van de parkeerregeling aanzienlijk uitgebreid en de parkeerdruk in de omgeving is ten gevolge al aanzienlijk toegenomen. De Prinses Irenebuurt wordt als het ware ingekapseld door steeds meer kantoorgebouwen. Uitsluitend dankzij het systeem van parkeren voor belanghebbenden is de Prinses Irenebuurt gevrijwaard gebleven van snel groeiende parkeeroverlast als gevolg van de aanbouw van vele kantoren. U weet dat in het Beatrixpark, naast de Beethovenstraat, 400 woningen zullen worden gebouwd (Beethovenkavel), waarvoor slechts 200 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.
39. Merkwaardig is dat het parkeergebied 2 (Fred Roeskestraat e.o.) is losgekoppeld van het parkeergebied 5 (De Irenebuurt) en dat aldus alle vergunninghouders uit heel Amsterdam Zuid in het parkeergebied 2 vrij mogen parkeren, maar uitgerekend de bewoners van de Irenebuurt niet. Dat terwijl met name de bewoners/vergunninghouders in de Irenebuurt en vooral in de zogenaamde Warnerswijk daar juist veel baat bij zouden kunnen hebben (en de parkeerdruk in de rest van de Irenebuurt daarmee zou afnemen).

### **Station Amsterdam-Zuid**

40. Station Amsterdam Zuid/WTC bevindt zich op een steenworp afstand van de Prinses Irenebuurt en wordt een van de drukste stations van Nederland nu het aantal van 100.000 naar 250.000 reizigers in 2030 zal groeien. Station Zuid wordt bovendien

aanmerkelijk vergroot inclusief ruimte voor openbaar vervoer, fietsenstallingen en voorzieningen. Het wordt beter geschikt gemaakt voor de Noord Zuidlijn en de ontvangst van internationale treinen.

41. Het beleidsvoornemen heeft tot gevolg dat een ieder in de Prinses Irenebuurt kan parkeren. Zo zullen treinreizigers met de auto naar het station reizen en vervolgens voor de auto in de Irenebuurt parkeren. Het nieuwe parkeerbeleid zal vanwege de nabijheid van het Station Amsterdam Zuid/WTC zorgen voor meer verkeersstromen, een zeer hoge parkeerdruk, verminderde leefbaarheid en grotere onveiligheid.

### **De (tijdelijke) rechtbank**

42. De tijdelijke en toekomstige rechtbank zorgen tezamen met de verbouwde kantoren Point 7 en de Parnassustoren in combinatie met de velen scholen aan de Fred. Roeskestraat voor veel overlast aan de westzijde van de Parnassusweg, de zgn. Warnersbuurt. Deze overlast zal in de toekomst verder toenemen.

### **Zuidasdok**

43. De ontwikkeling van het Zuidasdok, inhoudende de ondertunneling van de Zuidas heeft op dit moment al een forse impact op de Prinses Irenebuurt. Deze impact zal in de toekomst slechts toenemen. Zo moeten in de komende twaalf jaar veel infrastructurele maatregelen worden getroffen waarbij kabels en water-, warmte- en rioolleidingen worden om- en aangelegd ; veel straten in de Prinses Irenebuurt zullen worden opgebroken. Dit zal leiden tot veel vracht- en bouwverkeer dat via inktvlekwerking ook tot extra verkeer en parkeerdruk in de Irenebuurt zal leiden. Indien het huidige parkeerbeleid wordt veranderd in vrij parkeren wordt hierdoor de leefbaarheid en veiligheid in de buurt op een onaanvaardbare wijze beïnvloed.

### **Vermindering woongenot**

44. Het invoeren van betaald parkeren in de Prinses Irenebuurt zal het karakter van de buurt aantasten. De rustige buurt met kleine straatjes, waar kinderen nog op straat spelen en waar spontaan door bewoners nog buurtactiviteiten worden georganiseerd, zal veranderen in een parkeerplaats voor automobilisten die geen enkele affiniteit met deze buurt hebben. Deze verandering zal ten koste gaan van de samenhang in de buurt, doordat het gezellige en kleinschalige karakter teniet wordt gedaan.
45. Het feit dat de Prinses Irenebuurt zwaar onderbedeeld is in vergelijking tot andere woonwijken in Amsterdam zoals Oud Zuid, wat betreft recreatieve voorzieningen voor ouderen en kinderen, zal zich pijnlijk doen voelen. Er is in de hele Irenebuurt maar één kinderspeelplaatsje (van ongeveer 12 vierkante meter in de Dina Apeldoornstraat), gesitueerd tussen geparkeerde auto's en los- en laadruimte van de bedrijven aldaar.
46. Kortom, bij een ongewijzigde vaststelling van het beleidsvoornemen zal dit negatieve effecten hebben op het woongenot en een waardedaling van de woningen tot gevolg hebben. De bewoners van de Irenebuurt worden dan dubbel gepakt; immers, de nieuwe berekening van de erfpachtcanon door de invoering van de Buurt Straat Quote heeft gezorgd voor een gigantische stijging van de erfpachtcanon.

## **Parkeerdrukmeting**

47. Ter onderbouwing van het Beleidsvoornemen definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt verwijst u onder andere naar een parkeerdrukmeting, waaruit zou blijken dat de parkeerdruk zeer laag blijft bij het invoeren van een regulier fiscaal regime. De relevantie en representativiteit van deze parkeerdrukmeting wordt door de VBP betwist, met name omdat deze meting geen rekening houdt met onder andere de bijzondere geografische ligging van de Prinses Irenebuurt en de ontwikkelingen rond de Zuidas, waaronder het Zuidasdok en Station Zuid.
48. De bezettingsgraad van de kantoren in de directe omgeving van de Prinses Irenebuurt zal, zoals tevens hiervoor uiteengezet, de komende tijd toenemen, waardoor het aantal mensen die een parkeerplek ook toeneemt. Bovendien staan in de Prinses Irenebuurt werkzaamheden gepland op het gebied van de riolering. Daar komt de ambitie van Amsterdam Zuid om het grootste NS-station van Nederland te worden bij. Amsterdam Zuid zal de komende jaren worden verbouwd, wat gevolgen heeft op het gebied van zwaar vrachtvervoer voor bouwwerkzaamheden en parkeren. Al deze ontwikkelingen zijn niet adequaat meegenomen in de analyse van de toekomstige parkeerdruk en worden naar oordeel van de VBP ernstig onderschat.
49. De zienswijzen van enkele buurtbewoners gaan op deze metingen uitvoeriger in. De VBP sluit zich bij hun conclusies volledig aan.

## **Veiligheid**

50. Het beleidsvoornemen tot invoer van het nieuwe parkeersysteem heeft, zoals al eerder omschreven, meer autoverkeer tot gevolg nu het voor bezoekers van de Zuidas/WTC en het NS station Zuid/WTC eenvoudiger zal zijn hun bestemming per auto te bereiken. Meer autoverkeer zorgt natuurlijk voor minder veiligheid. Er zullen nieuwe verkeersstromen ontstaan, naast de reeds bestaande drukte. Grotere verkeersstromen en smallere straten door meer parkeergelegenheid in de buurt is daarom voor een ieder die een menselijke stad hoog in het vaandel heeft staan, waarin kinderen en ouderen zich veilig kunnen bewegen, uit den boze.
51. De Irenebuurt is verkeerstechnisch een relatief veilige, kind/scholier- en ouderen vriendelijke wijk. Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (schoolgaande) kinderen en ouderen profiteren van het belanghebbend parkeren en de relatieve afwezigheid van autoverkeer als gevolg hiervan. Dagelijks fietsen en lopen zo'n 3500 scholieren via bijvoorbeeld de Beethovenstraat, de Minervalaan, de Irenestraat en de Parnassusweg op en neer naar scholen. Voorts worden er tweeëneenhalf keer zoveel fietsers naar de Zuidas verwacht binnen 13 jaar. Als, conform verwachting, ook het parkeren gaat verdubbelen wordt een groot risico met betrekking tot de veiligheid genomen.
52. Bovendien staat de verkeersveiligheid momenteel al onder druk vanwege de toename van zwaar vrachtverkeer voor de vele bouwwerkzaamheden in de directe omgeving van de Irenebuurt. Door deze werkzaamheden aan Zuidas en Zuidasdok neemt de verkeersdruk en onoverzichtelijkheid in het verkeer toe en wordt veilig oversteken steeds lastiger in onze woonwijk.

53. Kortom, de veiligheid zal als gevolg van het invoeren van een fiscaal parkeerregime onder druk komen te staan. Het beleidsvoornemen houdt hier onvoldoende rekening mee.

### **Geluidsoverlast**

54. Door de verandering van parkeerregime zal het aantal geparkeerde auto's minimaal verdubbelen. Dit zal een extra geluidsbelasting zijn voor de buurt bovenop de vermeerdering van geluid door de vele bouwprojecten, het toegenomen verkeer door nieuwe kantoren en woningen en het toegenomen verkeer door de vermeerderde drukte op station Amsterdam Zuid/WTC.

55. In het bijzonder aan de randen van de dag wordt een toename van de geluidsoverlast verwacht bij invoering van het definitieve parkeerregime. In de vroege ochtend en aan het einde van de werkdag zullen de auto's in grote getalen binnenstromen om een parkeerplek te zoeken in de Prinses Irenebuurt: met startende en optrekkende auto's tot gevolg.

56. Concluderend, de extra geluidsbelasting als gevolg van het invoeren van een systeem van fiscaal parkeren heeft negatieve gevolgen voor de Prinses Irenebuurt en is onvoldoende meegenomen in de besluitvorming.

### **Negatieve milieu- en gezondheidseffecten**

57. Het betaald parkeren in de Prinses Irenebuurt zal ook negatieve milieugevolgen veroorzaken nu het gebruik van auto's door het beleidsvoornemen wordt gestimuleerd. Dit staat haaks op de ambities van de gemeente op het gebied van het milieu en klimaat. Zo zal de grote toestroom aan auto's in de Prinses Irenebuurt gepaard gaan met de uitstoot van fijnstof. Des te meer nu het zoeken naar een parkeerplaats onder andere veelvuldig manoeuvreren tot gevolg heeft. De uitstoot van fijnstof heeft bovendien negatieve effecten op de volksgezondheid. De milieu- en gezondheidseffecten zijn onvoldoende meegenomen in de besluitvorming omtrent het beleidsvoornemen.

58. Kortom, het invoeren van het voorgestelde systeem van fiscaal parkeren heeft negatieve gevolgen voor het milieu en de gezondheid van de inwoners van de Prinses Irenebuurt en is onvoldoende meegenomen in de besluitvorming.

### **Parkeermeters**

59. Volgens het voorgestelde beleidsvoornemen zullen parkeermeters worden ingevoerd. Een kostbare operatie. Voor de Prinses Irenebuurt is dit geen oplossing voor de te verwachten parkeerdruk. Het overgrote deel van het verkeer in de wijk zal zakelijk zijn en op het WTC/de Zuidas zijn gericht. Dat publiek zal dan ook (naar alle waarschijnlijkheid) bereid zijn vrijwel elk parkeertarief te betalen, nu het voorgestelde parkeertarief van € 3,- per uur veel lager is dan het tarief van € 7,50 in de (lastig te bereiken) parkeergarages van de Zuidas/Rechtbank. Het voorgaande heeft logischerwijs tot gevolg dat een grote aanzuigende werking uitgaat van de mogelijkheid om in de Prinses Irenebuurt te parkeren.

60. De tol van dit beleid zal worden betaald door de bewoners van de Irenebuurt en hun bezoekers; er zullen minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners. Hierdoor wordt de leefbaarheid van de buurt op een onaanvaardbare wijze beïnvloed. Ouderen en hulpbehoevenden zullen minder mobiel en slechter bereikbaar zijn.

## **CONCLUSIE**

Concluderend, u wenst in strijd met de voornoemde garanties in de Irenebuurt fiscaal betaald parkeren in te voeren. Aan de indertijd gedane toezeggingen wordt echter met de invoering van fiscaal betaald parkeren gecombineerd met een parkeerduurbepering niet langer voldaan. Het wordt immers voor een ieder mogelijk om betaald de auto te parkeren in de Prinses Irenebuurt, terwijl u weet dat onze buurt juist daarvoor bijzonder kwetsbaar is en in dat opzicht een unieke positie inneemt en u weet dat deze parkeerdruk alleen maar zal toenemen. De VBP kan zich dus met uw beleidsvoornemen niet verenigen. Het handhaven van de bestaande parkeerregeling, het belanghebbendenparkeren, is ontegenzeggelijk (en door u ook niet betwist) het meest effectief en is absoluut noodzakelijk voor het behoud van de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van de Irenebuurt.

Gezien het voorgaande verzoek ik u namens de VBP uw beleidsvoornemen voor wat betreft de Prinses Irenebuurt niet in de voorgestelde vorm vast te stellen, maar in overeenstemming te brengen met het bovenstaande en gewijzigd vast te stellen.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

Harm van Gijssel, bestuurslid

Mede ondertekend door Jacqueline Shaya, voorzitter