

Nota van beantwoording Inspraak definitief parkeerregime Prinses Irenebuurt



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
	<i>Vrijgave voor inspraak</i>	3
	<i>Zienswijzeprocedure</i>	3
2.	Aanleiding, doelstelling en uitgangspunten	4
	<i>Belanghebbendenparkeren vs. fiscaal parkeren</i>	4
3.	Wat vooraf ging.....	5
	<i>Parkeerdrukonderzoek in de Prinses Irenebuurt</i>	5
	<i>Scenario-, impactstudie (verkeersonderzoek Amsterdam, augustus 2016)</i>	7
4.	Vrijgave voor inspraak; aanpassing parkeerregime Prinses Irenebuurt	7
	a. Beleidsvoornemens: parkeerduurbeperking in woonbuurten, Buitenveldert én Prinses Irenebuurt.....	7
	b. Zienswijzen beleidsvoornemen aanpassen parkeerregime in de Prinses Irenebuurt	8
	A. Parkeeroverlast.....	9
	B. Verkeersveiligheid	10
	C. Oude toezeggingen	10
	D. Bouwontwikkelingen en NS station Zuid	11
	E. Besluitvorming.....	11
	F. Lucht en klimaat.....	12
	G. Garages in relatie tot artikel 9 lid 1 van de Parkeerverordening	13
	H. Bezoekersregeling.....	13
	I. Tijd- en duurbeperking.....	14
	J. Buurtstraatquote (BSQ) en Waardering onroerende zaken (WOZ).....	14
	K. Onderzoek	15
	L. Handhaving	15
	M. Vergunninggebied	15
	N. Vergunning	16
	O. Overig	16
	c. Wijzigingen naar aanleiding van de inspraakprocedure	17
	Bijlage 1: Beantwoording zienswijzen	19

1. Inleiding

Op 18 juli 2017 heeft het college van B&W drie (met elkaar samenhangende) beleidsvoornemens vastgesteld:

- het aanpassen van de Parkeerverordening zodat het mogelijk wordt om in een woonbuurt een parkeerduurbepanking in te voeren;
- het formaliseren van het parkeerregime in Buitenveldert dat (op grond van de Parkeerverordening) als experiment is ingevoerd;
- het aanpassen van de parkeerregeling in de Prinses Irenebuurt; van belanghebbende parkeren naar een regulier fiscaal parkeerregime, inclusief parkeerduurbepanking

In de voorliggende Nota van Beantwoording wordt ingegaan op het parkeerregime in de Prinses Irenebuurt. Het formaliseren van het regime in Buitenveldert wordt in een aparte Nota van Beantwoording behandeld. Op eerstgenoemde punt (wijziging van de Parkeerverordening met betrekking tot parkeerduurbepanking in woonbuurten) zijn geen zienswijzen binnengekomen.

Vrijgave voor inspraak

De belangrijkste onderdelen van het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak met betrekking tot de Prinses Irenebuurt zijn:

- het invoeren van een regulier fiscaal parkeerregime met een tarief van €3,00 per uur van maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 21.00. Het gaat hierbij om het gebied waar op dit moment een belanghebbendenregime van kracht is. Tevens wordt in dit gebied een parkeerduurbepanking ingevoerd. In de straten waar reeds een fiscaal regime geldt zijn geen wijzigingen voorgesteld, m.u.v. vergunningtarieven (zie onder);
- Huishoudens komen (net als in Zuid-2) in aanmerking voor de bezoekersregeling met 30 uur parkeren per maand en 50% korting;
- Huishoudens komen in aanmerking voor maximaal twee bewonersvergunningen, mits wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden;
- Met de invoering van een fiscaal parkeerregime wordt de regelgeving van de Parkeerverordening ook van kracht, waaronder artikel 9 lid 1. Hierin is opgenomen dat het recht op vergunningen wordt verminderd met het aantal stallingsplaatsen waarover de bewoners kunnen beschikken is;
- Parkeervergunningverlening en –tarief zijn gelijk als in het vergunningengebied Zuid-2 (waar ook een uurtarief van € 3,00 per uur geldt):
 - o Het tarief voor een eerste bewonersvergunning bedraagt € 132,50- per zes maanden;.
 - o Het tarief voor een tweede bewonersvergunning bedraagt € 198,75;
 - o Het tarief voor een bedrijfsvergunning bedraagt € 212,50;
- De omgeving van de Fred Roeskestraat wordt losgekoppeld van vergunningengebied Zuid-5 en toegevoegd aan het vergunningengebied van Zuid-2. De Fred Roeskestraat kent voor wegverkeer geen directe verbinding met de Prinses Irenebuurt waardoor parkeerdruk zich niet evenredig kan verspreiden over dit vergunningengebied.

Zienswijzeprocedure

Van 24 juli tot en met 18 september konden belanghebbenden hun zienswijze indienen op het genoemde beleidsvoorstel met betrekking tot de Prinses Irenebuurt. Vanwege de zomerperiode is de normale inspraaktermijn van 6 weken verlengd met 2 weken. De plannen zijn aangekondigd via de gemeentelijke website www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer. Op deze website konden bewoners en belanghebbenden ook digitaal hun inspraakreactie indienen (dmv een inspraakformulier). In de stadskrant De Echo is het beleidsvoornemen gepubliceerd. Ook zijn alle bewoners van de Prinses Irenebuurt per brief geïnformeerd over het voorstel. Tenslotte is op 11 september een goed bezochte inloopavond georganiseerd in de Thomaskerk. Hierbij waren 6 ambtenaren van de gemeente aanwezig om vragen te beantwoorden over het voorgenomen besluit en de besluitvormingsprocedure.

Gedurende de zienswijzeperiode zijn in totaal 211 zienswijzen binnengekomen. Veel van indieners van een zienswijze hebben zorgen over de aanpassing van het regime. Zorgen over dat parkeeroverlast zal ontstaan, dat de verkeersveiligheid zal verslechteren, de waarde van woningen afneemt, dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de grote bouwontwikkelingen in Zuidas, zorgen over een parkeervergunning voor een tweede auto e.d. Ook is meermalen genoemd dat het beleidsvoornemen zoals is vrijgegeven voor inspraak in strijd is met toezeggingen uit het verleden (toen het WTC-gebouw werd vergund).

Een groot aantal van de argumenten die zijn gebruikt is opgesteld door de bewonersvereniging. Veel bewoners die een zienswijze hebben ingediend hebben (al dan niet onderdeel van) de uitgebreide reactie van de bewonersvereniging overgenomen of hierop een eigen zienswijze gebaseerd. Dit heeft geleid tot een heleboel reacties en daarnaast in veel gevallen ook heel uitgebreide reacties / brieven waarbij vanuit uiteenlopende invalshoeken de zorg over het beleidsvoornemen is verwoord. Ter illustratie, in totaal zijn alleen al circa 180 pagina's binnengekomen aan brieven (naast een veel groter aantal e-mails en reguliere reacties via het digitale inspraakformulier). Van de binnengekomen brieven is een aantal ook ondertekend door buurtbewoners (in de vorm van een petitie). Gegeven dit grote aantal uitgebreide reacties is het ondoenlijk om deze allen bij deze Nota van Beantwoording bij te voegen. In de tabel in bijlage 1 is echter wel zo veel als mogelijk alle argumentatie opgesomd en gecategoriseerd.

2. Aanleiding, doelstelling en uitgangspunten

In de Prinses Irenebuurt geldt sinds 1986 een regeling van belanghebbendenparkeren. Deze regeling is tot stand gekomen om parkeeroverlast door het World Trade Center (WTC) zoveel mogelijk te beperken. Op verzoek van stadsdeel Zuid is in de Prinses Irenebuurt een experiment gehouden met fiscale parkeerdurbeperking om te onderzoeken of het mogelijk is de RVV maatregel belanghebbendenparkeren zoveel mogelijk fiscaal uit te voeren met een fiscale belanghebbendenparkeervergunning en fiscale handhaving. Het experiment is verbonden met het experiment *fiscale parkeerdurbeperking* in Buitenveldert.

Buitenveldert en de Prinses Irenebuurt (de buurten aan weerszijden van de Zuidas) hebben elk hun eigen karakter en geschiedenis als het gaat om parkeerregelgeving, maar het parkeervraagstuk in beide buurten heeft deels een gelijke karakteristiek; in beide buurten parkeren (of er is sprake van een aannemelijk potentie van) veel niet-buurtgebonden langparkeerders (werknemers en bezoekers aan de Zuidas) waardoor de parkeerdruk lokaal hoog is (of kan zijn, zonder parkeerregulering) en bewoners (mogelijk) overlast ervaren. De parkeerplaatsen in de woonbuurten zijn aantrekkelijk omdat het uurtarief veelal lager ligt dan de gehanteerde tarieven in de (privaat geëxploiteerde) parkeergarages op de Zuidas.

Zowel het experiment in Buitenveldert als het experiment in de Prinses Irenebuurt zijn in samenhang geëvalueerd. Dat heeft geresulteerd in het beleidsvoornemen om een fiscale parkeerdurbeperking in woonbuurten toe te staan (en hierop de Parkeerverordening 2013, art 31, aan te passen).

Amsterdam kiest er met het beleidsvoornemen fiscale parkeerdurbeperking in woonbuurten voor om niet buurtgebonden (langparkeerders) te weren met een parkeerdurbeperking in buffergebieden. Dit in tegenstelling tot belanghebbendenparkeren. Om deze reden heeft het college van B&W een voorlopig besluit vrijgegeven voor inspraak om in de Prinses Irenebuurt het belanghebbendenregime te vervangen voor een regulier fiscaal regime, inclusief een parkeerdurbeperking.

Belanghebbendenparkeren vs. fiscaal parkeren

Amsterdam heeft als uitgangspunt dat bij parkeerregulering binnen de Ring A-10 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. Daarnaast zijn in Amsterdam de handhaving op Mulderfeiten (handhaving door bijzonder Opsporingsambtenaren) en de

handhaving op fiscale parkeerregimes (handhaving door EPS¹) losgekoppeld waardoor het vooralsnog niet mogelijk is in een gebied met belanghebbendenparkeren te handhaven met efficiënte en effectieve scanauto's.

Fiscale Parkeerduurbepanking in woonbuurten wijkt af van andere vormen van reeds ingezette fiscale parkeerduurbepanking in bijvoorbeeld winkelstraten of bij sportcomplexen. Fiscale parkeerduurbepanking in Amsterdam kan op grond van de Parkeerverordening formeel alleen worden ingevoerd in winkelstraten, bij sportvoorzieningen en bij begraafplaatsen. De maximale parkeerduur is veelal gekoppeld aan de parkeerduur die past bij gebruik van de aanwezige voorziening. De maximale parkeerduur is ingesteld om de turn over² te verhogen zodat de aanwezige voorzieningen goed bereikbaar blijven per auto en dat parkeerplaatsen niet onnodig lang bezet gehouden worden door langparkeerders die niet ten behoeve van gebruik van of bezoek aan de voorzieningen parkeren. Gegeven de resultaten in Buitenveldert en de Prinses Irenebuurt heeft het college van B&W, op grond van het voorlopige besluit dat is genomen, geoordeeld het wenselijk te achten om in bepaalde gevallen (daar waar sprake is van een potentieel groot aantal *niet*-buurtgebonden langparkeerders) het instrument van de parkeerduurbepanking ook in woonbuurten toe te passen (en derhalve de Parkeerverordening op dit vlak aan te passen). Voor de Prinses Irenebuurt is dus nadrukkelijk gekozen voor het vervangen van het belanghebbendenregime naar een fiscale parkeerduurbepanking om *niet*-buurtgebonden (lang)parkeerders te weren en zodoende een goede balans te vinden in vraag en aanbod van parkeerruimte. Dit past binnen het streven van een eenduidig, efficiënt en doelmatig parkeerbeleid. Het instrumentarium van de het parkeerregime is opgenomen in de Parkeerverordening en de Parkeerbetalingverordening (inclusief aanwijzings- en uitwerkingsbesluiten).

Het experiment met belanghebbenden parkeerregime in de Prinses Irenebuurt heeft opgeleverd dat het juridische mogelijk is om met een verkeersbesluit de verkeersmaatregel "parkeren voor vergunninghouders" toe te passen. Het is tevens mogelijk om de belanghebbendenparkeervergunning als een fiscale parkeervergunning uit te geven. Fiscale handhaving is echter niet mogelijk; de handhaving van een verkeersmaatregel op basis van het reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) "parkeren voor vergunninghouders" is alleen mogelijk door Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's). Hoewel de regeling effectief was, was het niet efficiënt en het past niet binnen de vigerende beleidskaders waarbij het uitgangspunt is dat binnen de ring in eerste instantie het parkeren gereguleerd wordt via fiscaal betaald parkeren.

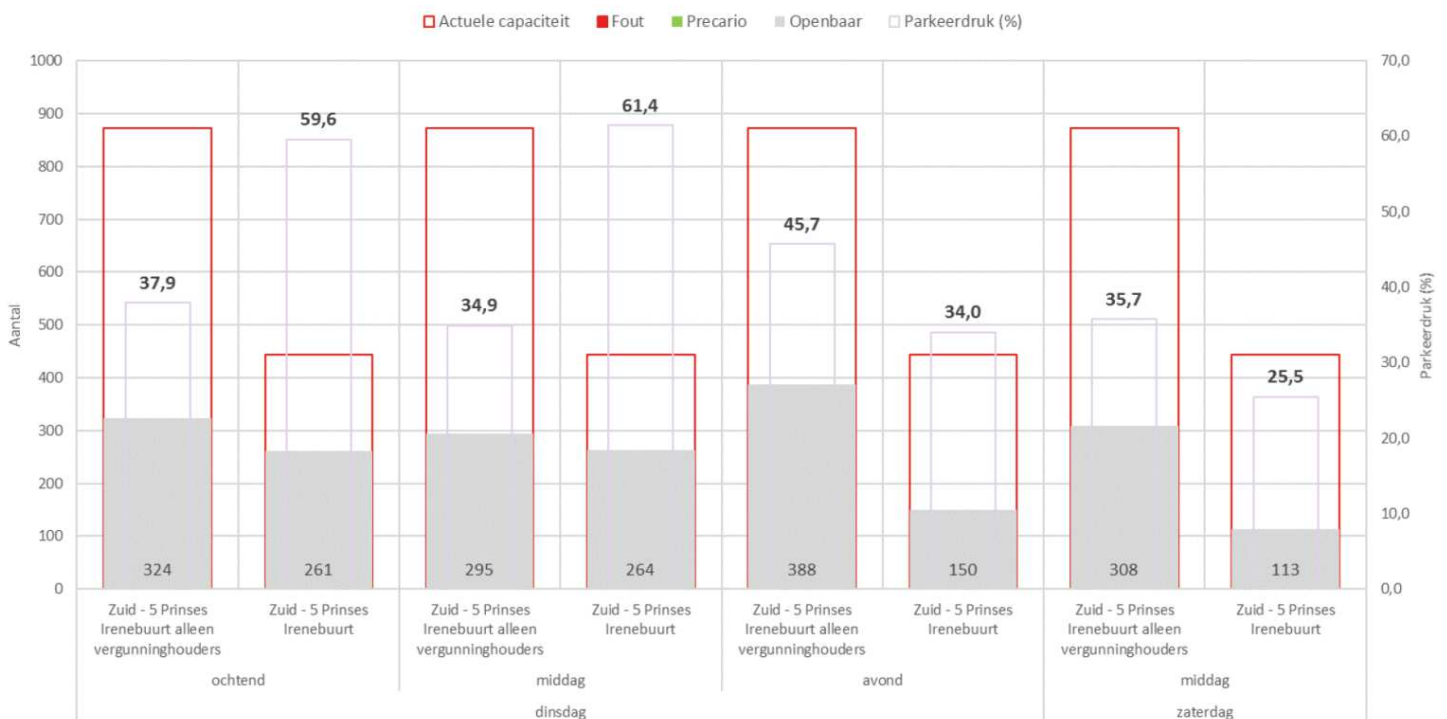
3. Wat vooraf ging

Parkeerdrukonderzoek in de Prinses Irenebuurt

In mei 2016 is een parkeerdrukonderzoek gehouden in de Prinses Irenebuurt, uitgevoerd door het onderzoeksbureau Trajan. Conclusie was dat de parkeerdruk in de Prinses Irenebuurt voor Amsterdamse begrippen laag is. Op zaterdagmiddag is de parkeerdruk 32 procent en op dinsdagochtend 45 procent. Tussen de twee deelgebieden zijn wel grote verschillen waarneembaar waarbij met name opvalt dat de parkeerdruk in Zuid-5 Prinses Irenebuurt op dinsdagochtend en dinsdagmiddag circa 60 procent is. Dit kan worden verklaard vanwege de ligging naast de Zuidas. Binnen het gebied belanghebbendenparkeren schommelt de parkeerdruk tussen de 35 en 45 procent. In het onderstaande kaartje is het aangegeven waar in de Prinses Irenebuurt het experiment is gevoerd met betrekking tot belanghebbendenparkeren en waar een regulier fiscaal regime reeds van kracht is .

¹ EPS: Egis Parking Service handhaaft namens de gemeente Amsterdam in gebieden met betaald parkeren.

² Turn over = verloop op parkeerplaats uitgedrukt in aantal parkeerders per dag.



Het aandeel vergunninghouders schommelde gedurende de meting op dinsdag tussen de 59 procent in de ochtend en 65 procent in de avond. Op zaterdagmiddag is het aandeel lokale vergunninghouders 71 procent. Binnen het gebied waar het belanghebbendenregime van kracht is is het aandeel vergunninghouders op dinsdag op alle drie de momenten 77 procent. In het overige gebied is het aandeel op alle drie de momenten circa 35 procent. Op zaterdagmiddag is het aandeel lokale vergunninghouders binnen het belanghebbendengebied 82 procent en daarbuiten 40 procent. Op dinsdag is er driemaal gemeten. Zodoende kon per voertuig de aanwezigheid per meetmoment worden vastgesteld. Binnen het belanghebbendengebied is precies een derde van alle voertuigen op alle drie de meetmomenten binnen dezelfde sectie aanwezig. Van deze groep kan met enige voorzichtigheid worden gesteld dat ze

zich niet verplaatst hebben. Buiten het belanghebbendengebied is dit aandeel slechts 5 procent. Verder is uit het onderzoek naar voren gekomen dat 75 procent van de voertuigen buiten het belanghebbendengebied op slechts 1 meetmoment aanwezig was. Binnen het belanghebbendengebied is dit net geen 60 procent.

Scenario-, impactstudie (verkeersonderzoek Amsterdam, augustus 2016)

Uit de Impactanalyse zijn de effecten van verschillende parkeerregimes, -tarieven en het wel of niet toepassen van parkeerduurbepanking op de parkeerdruk berekend voor de maatgevende periode (werkdag middag). Daaruit blijkt dat het instellen van een regulier fiscaal regime van €3,00 per uur zonder parkeerduurbepanking in de Prinses Irenebuurt er voor zorgt dat de parkeerdruk stijgt naar 62% op de maatgevende periode (werkdag, middag). Daarmee blijft de woonbuurt uitstekend bereikbaar voor bewoners met een parkeervergunning en het bezoek van bewoners. Met het voorgestelde reguliere parkeerregime en de te verwachte parkeerdruk voldoet het college nog steeds aan de toezegging uit 1981 ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o., namelijk dat het zodanig parkeermaatregelen treft dat de parkeeroverlast in deze buurt zoveel als mogelijk wordt beperkt. Ondanks dat uit de scenariostudies en de parkeerdrukmetingen blijkt dat de parkeerdruk zeer laag blijft bij invoeren van een regulier fiscaal regime wordt voorgesteld een parkeerduurbepanking in te voeren in het gebied waar momenteel het regime met fiscaal belanghebbenden parkeren geldt. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens uit de buurt en van bestuurscommissie Zuid om het nieuwe regime zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij het bestaande regime. Het argument is dat de parkeerduurbepanking preventief werkt in relatie van de bedrijvigheid van de Zuidas en tot het project Zuidasdok waar de druk op parkeer-, en verkeerscapaciteit, in de toekomst naar verwachting zal toenemen. Uit de studie kwam naar voren dat met de invoering van een fiscaal regime met een uurtarief van €3,- met een parkeerduurbepanking de parkeerdruk aanzienlijk afneemt (van 62% bij een fiscaal parkeren zonder parkeerduurbepanking naar 38% mét parkeerduurbepanking). Hiermee kan met grote zekerheid gesteld worden dat een wijziging van het parkeerregime niet tot een grote verschuiving zal leiden ten opzichte van de huidige situatie. Het karakter van de buurt zal ten gevolge van een aanpassing van het parkeerregime derhalve nauwelijks wijzigen.

4. Vrijgave voor inspraak; aanpassing parkeerregime Prinses Irenebuurt

- a. Beleidsvoornemens: parkeerduurbepanking in woonbuurten, Buitenveldert én Prinses Irenebuurt

Bewoners en belanghebbenden konden tot en met 18 september 2017 inspreken op drie (met elkaar samenhangende) beleidsvoornemens.

1. Beleidsvoornemen om parkeerduurbepanking in woonbuurten mogelijk te maken;
2. Beleidsvoornemen om parkeerduurbepanking definitief in te voeren in Buitenveldert Noord;
3. Beleidsvoornemen om het experiment met fiscaal belanghebbenden parkeren in de Prinses Irenebuurt om te zetten naar een regulier parkeerregime met betaald parkeren, aangevuld met parkeerduurbepanking.

Ad. 1 Betaald parkeren met een beperkte parkeerduur bestaat nog niet voor woonbuurten. Deze parkeermaatregel wordt tot nu toe alleen toegepast bij o.a. winkelstraten en sportcomplexen. Door gerichte inzet van de parkeerduurbepanking (max. 3 uur) blijven de woonbuurten, zoals in Buitenveldert Noord (zie onder), bereikbaar voor parkeervergunninghouders, kortparkerende bezoekers en bezoekers die gebruik maken van de bezoekersregeling. Met het beleidsvoornemen stelt het college voor om betaald parkeren met parkeerduurbepanking in woonbuurten formeel mogelijk te maken in de Parkeerverordening (artikel 31). Op het beleidsvoornemen zijn geen zienswijzen binnengekomen. Wel hebben enkele stadsdeel (positief) geadviseerd.

Ad. 2 Voor Buitenveldert is vrijgegeven voor inspraak het voorstel om definitief een parkeerdurbeperking van drie uur (180 minuten) in te voeren in het gebied dat begrensd wordt door de De Boelelaan, de Europaboulevard westzijde, de van Nijenrodeweg en de Amstelveenseweg. En de parkeeruren voor bezoekers (bezoekersvergunning) te verhogen van 30, naar 60 gratis parkeeruren per maand, per huishouden. Voor Buitenveldert is een aparte Nota van Beantwoording opgesteld. Om deze reden wordt hieraan in de onderhavige Nota geen verdere aandacht aan besteed.

Ad. 3 Voor de Prinses Irenebuurt geldt sinds 1986 (een vorm van) belanghebbendenparkeren (parkeren uitsluitend voor bewoners). Voor deze buurt is het voorstel vrijgegeven voor inspraak om regulier betaald parkeren mét parkeerdurbeperking in te voeren en (daarmee) het belanghebbendenparkeren af te schaffen. In plaats daarvan kunnen bewoners, die in het gebied woonachtig zijn waar tot op heden een belanghebbendenregime van kracht is een (goedkopere) (fiscale) parkeervergunning aanvragen (zie uitgebreide toelichting in het onderstaande kader).

Beleidsvoornemen parkeerregime Prinses Irenebuurt: vrijgave voor inspraak

De wijziging naar een regulier fiscaal regime betekent voor de Prinses Irenebuurt in ieder geval het volgende:

- Invoeren regulier fiscaal parkeerregime met een tarief van € 3,00 per uur van maandag tot en met zaterdag van 09:00 uur tot 21:00 uur;
- Er wordt een parkeerdurbeperking ingevoerd in het gebied waar momenteel het experiment met fiscaal belanghebbendenparkeren wordt gehouden, van maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 21.00.
 - Er wordt de mogelijkheid geboden twee bewonersparkeervergunning(en) per adres aan te vragen omdat de parkeerdruk dit vooralsnog toelaat.
- Bij de invoering van een regulier fiscaal parkeerregime wordt ook de volledige regelgeving van de Parkeerverordening van kracht. Hieronder valt ook artikel 9 lid 1 uit de parkeerverordening). In dit artikel is bepaald dat het aantal vergunningen waarop men recht heeft wordt verminderd met het aantal stallingsplaatsen waarover de bewoners kunnen beschikken;
- Huishoudens komen (net als in het vergunningengebied Zuid-2) in aanmerking voor de bezoekersregeling met 30 uur parkeren per maand voor 50% korting.
- Parkeervergunningverlening en –tarief zijn hetzelfde als in het vergelijkbare vergunningengebied Zuid-2 (waar ook een maaiveldtarief van € 3,00 per uur geldt):
 - Het tarief voor een eerste bewonersvergunning zal € 132,50- per zes maanden bedragen.
 - Het tarief voor een tweede bewonersvergunning zal € 198,75 bedragen.
 - Het tarief voor een bedrijfsvergunning zal € 212,50 bedragen.
 - De tarieven gelden voor alle adressen in vergunningengebied Zuid-5. (ook die buiten het huidige experimentgebied, waar reeds een fiscale parkeerregeling van kracht is).
- De omgeving van de Fred Roeskestraat wordt losgekoppeld van vergunningengebied Zuid-5 en toegevoegd aan Zuid-2. De Fred Roeskestraat kent voor wegverkeer namelijk geen directe verbinding met de Prinses Irenebuurt waardoor parkeerdruk zich niet evenredig kan verspreiden over dit vergunningengebied. Parkeervergunningverlening en –tarief worden daarmee hetzelfde als in vergunningengebied Zuid-2. Uitzondering betreft het complex de Fred waar geen vergunningen worden verstrekt.

b. Zienswijzen beleidsvoornemen aanpassen parkeerregime in de Prinses Irenebuurt
In totaal zijn er 211 zienswijzen binnengekomen (zie bijlage 1). Zoals in de inleiding aangegeven is een groot aantal zienswijze ingediend met in veel gevallen uiteenlopende argumentatie. Hieruit zijn in totaal 15 verschillende categorieën onderscheiden (zie onderstaande tabel).

A.	zorgen over toename van de parkeeroverlast als gevolg van het invoeren van betaald parkeren;
B.	zorgen over verslechtering van de verkeersveiligheid , als gevolg van meer voertuigbewegingen en meer geparkeerde voertuigen;
C.	de in het verleden gedane toezeggingen over het voorkomen van parkeeroverlast zouden nu worden geschonden;
D.	de druk op de buurt is al groot vanwege de bouwoverlast op de Zuidas en de grote uitstraling van station Zuid;
E.	het standpunt dat er in de besluitvorming niet is geluisterd naar de buurt.
F.	zorgen over een verslechterende luchtkwaliteit ;
G.	zorgen over het meewegen van het kunnen beschikken over niet of minder toegankelijke garages bij het aanvragen van een parkeervergunning;
H.	zorgen over de te bepaalde bezoekersregeling , met name het aantal uren;
I.	zorgen over de parkeerduurbepaling (zowel te kort als te lang) en de tijden van betaald parkeren (zowel te vroeg als te laat);
J.	zorgen over de waardevermindering van de woningen (en daarmee een te hoog vastgestelde buurtstraatquote);
K.	vraagtekens bij de uitgevoerde onderzoeken .
L.	zorgen over de handhaving ;
M.	de wens een groter vergunninggebied te hanteren, net als in andere gebieden in Zuid;
N.	een deel van de bewoners wil twee parkeervergunningen per adres , een even groot deel wil dat niet;
O.	Overig

A. Parkeeroverlast

Algemene lijn inspraak:

- Parkeerdruk zal stijgen, waardoor bewoners niet meer kunnen parkeren
- De tarieven moeten worden vergeleken met de garages op de Zuidas (7 euro per uur)
- Bezoekers en toeleveranciers van de kantoren in de buurt en de rechtbank zullen veelal in de buurt gaan staan, omdat ze korter dan 3 uur parkeren
- De mogelijkheid om te parkeren betekent ook dat er meer verkeer in de wijk komt. Dat komt bovenop de bouwoverlast, het bouwverkeer en de vele fietsers (van en naar de scholen).
- Prinses Irenestraat, Parnassusweg en Peter van Anrooystraat staan de hele dag al vol met busjes (in deze straten geldt geen parkeerduurbepaling).
- Activiteiten die 's avonds plaatsvinden, hebben geen last van de parkeerduurbepaling, omdat het na 21 uur gratis parkeren is.
- Veel mensen zullen de buurt als P+R gaan gebruiken: 's avonds de auto parkeren en 's ochtends weer terugkomen.
- De uitslag van het experiment stond op voorhand vast. Het bestuur is onbehoorlijk bezig.
- Aan beide zijden van de weg parkeren is op sommige stukken niet wenselijk en zelfs gevaarlijk (oa Minervalaan).
- Uitstellen van het nieuwe regime totdat de bouwoverlast voorbij is.

Reactie gemeente: Het college begrijpt de zorgen die leven in de buurt. De drukte in en rond de buurt is een belangrijk aandachtspunt bij alle werkzaamheden die in en rond de Zuidas plaatsvinden. Het college is echter ook van mening dat de aangepaste parkeersituatie geen onaanvaardbare afbreuk doet aan de situatie in de wijk. In de scenariostudie voor de Prinses Irenebuurt is bekeken wat er gebeurt als er betaald parkeren wordt ingevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van bekende gegevens, zoals de effecten van betaald parkeren en de ervaringen uit de parkeerduurbepaling in Buitenveldert. Waar nodig zijn correcties toegepast op de cijfers (o.a. 10% extra parkeerders uit de bestaande garages en 5% extra parkeerders die voorheen met fiets/OV gingen). Op basis van deze input komt naar voren dat bij een tarief van 3 euro per uur en geen parkeerduurbepaling de parkeerdruk op een maatgevende werkmiddag op 62% uit zou komen. Wordt een parkeerduurbepaling ingezet, dan loopt de parkeerdruk

terug tot 38%. Bij deze scenariostudies is rekening gehouden met de parkeerdruk en de tarieven in de garages op de Zuidas en het beperkte aantal parkeerplaatsen op het maaiveld. Dat er bezoekers uit omliggende kantoren en uit de rechtbank kunnen komen te staan, lijkt aannemelijk. Het voorgestelde regime zorgt ervoor dat buurtvreemde *langparkeeders* zoveel mogelijk worden geweerd. Hierbij is de stadsbrede voorwaarde dat de parkeerdruk niet stijgt boven de 90%, omdat dan het zoekverkeer onevenredig hard toeneemt. Doel daarbij is dat de parkeersituatie acceptabel blijft. Voor de Prinses Irenebuurt zal dit zeker het geval zijn, zelfs als de parkeerdruk nog 10 of 20 procentpunt hoger wordt dan in de studie is aangenomen.

Dat er in de avonduren geparkeerd gaat worden, is een effect dat ook nu al kan optreden. Het huidige regime van belanghebbendenparkeren geldt op maandag tot en met zaterdag van 9 uur 's ochtends tot 19 uur 's avonds. Het betaald parkeren geldt op dezelfde dagen tot 21 uur. Gezien de door de bewoners geuite zorgen stelt het college voor de parkeerduurbepanking van drie uur aan te passen naar een parkeerduurbepanking van twee uur. Hiermee worden in ieder geval mogelijke P+R-situatie naar de rest van de stad beperkt en is parkeren alleen voor korte afspraken op de Zuidas aantrekkelijk. Ook kan in de avond pas vanaf 19 uur langer geparkeerd worden door bezoekers, net als nu al het geval is. Er gaat immers een parkeerduurbepanking van 2 uur beperking, maar enkel gedurende de venstertijden van de betaald parkeren. Na 21.00 geldt geen vorm meer van parkeerregulering.

Na invoering van de maatregel in de wijk zal het college in nauwe samenspraak met de bewoners de effecten evalueren. Hierbij zal gekeken worden naar het effect op de parkeerdruk en de verkeersdruk, maar zal ook gekeken worden of er verkeersonveilige situaties ontstaan. Mocht daartoe aanleiding zijn, dan kan ervoor gekozen worden het parkeertarief en/of de parkeerduur aan te passen.

Wijziging:

1. Aanpassen parkeerduur naar 2 uur.
Kanttekening: een aantal bewoners heeft aangegeven de huidige parkeerduurbepanking juist te kort te vinden. De overweging hier is echter dat bewoners met een parkeervergunning en hun bezoekers (met een bezoekersvergunning) zonder parkeerduurbepanking kunnen parkeren.
2. Monitoren parkeerdruk en verkeerssituatie

B. Verkeersveiligheid

Algemene lijn inspraak:

- De verkeersveiligheid in de wijk is niet goed meegenomen in de afweging van dit voorstel.
- Zoekverkeer en fietsers van en naar de scholen zullen elkaar in de weg gaan zitten.
- De straten in de wijk zijn te smal om parkeren en tweerichtingsverkeer goed te verwerken.
- Op de Minervalaan moet in ieder geval een parkeerverbod komen langs de middenberm.

Reactie gemeente: Het college vind verkeersveiligheid belangrijk. Voorafgaand aan invoering van het regime zal met de bewoners worden geschouwd waar mogelijke aanvullende maatregelen nodig zullen zijn, zoals een parkeerverbod. Overeind blijft dat de hoeveelheid extra parkerende bezoekers in de wijk naar verwachting beperkt zal blijven en dat de wijk niet helemaal vol komt te staan.

Schouw met de buurt voorafgaand aan introductie van betaald parkeren

C. Oude toezeggingen

Algemene lijn inspraak:

- Bij de bouw van het World Trade Center (WTC) is door de provincie bepaald dat er een afdoende regeling tegen parkeeroverlast in de wijk zou moeten komen.
- De gemeente heeft dit toegezegd en dit is een belangrijke overweging geweest voor de Raad van State om de bouw van het WTC door te laten gaan ('een afdoende parkeerreguleringsstelsel').
- Dat de regeling nodig is, is op verschillende momenten door de gemeente bevestigd.
- De hoge kosten voor de parkeervergunningen zouden bedoeld zijn voor gedeelde inkomsten.
- Er heeft ondanks de hoge kosten voor de parkeervergunning geen handhaving plaatsgevonden.
- De uitkomsten van het experiment stonden op voorhand vast; de gemeente is misleidend en onbehoorlijk te werk gegaan.

Reactie gemeente: Het college is zich er terdege van bewust dat het huidige regime volgt uit de afspraken die zijn gemaakt bij de bouw van het WTC. Bij die afspraken ging het over een afdoende parkeerreguleringsstelsel. In de jaren van de bouw van het WTC bestond het fiscaal parkeren zoals dat in de huidige vorm bestaat nog niet. Daarnaast is de mogelijkheid voor het invoeren van een parkeerduurbeperking bij betaald parkeren in Amsterdam een nieuw fenomeen. Dit heeft er voor Amsterdam toe geleid dat de gemeente de situaties in Buitenveldert-Noord en de Prinses Irenebuurt gelijktijdig wilde beschouwen. Hierbij is geconstateerd dat beide systemen goed werken. Overwogen is echter dat het regime met betaald parkeren inclusief parkeerduurbeperking goedkoper kan worden uitgevoerd en in lijn is met het overal in Amsterdam geldende uitgangspunt van betaald parkeren. De gemeente meent daarmee dat er nog steeds wordt voldaan aan de eisen van een afdoende parkeerreguleringsstelsel.

Tijdens de experimentperiode is gewoon gehandhaafd. De hogere tarieven voor de vergunning waren bedoeld om de hogere kosten van de handhaving door bijzonder opsporingsambtenaren te bekostigen. De opbrengsten van boetes die zij uitschrijven komen ten gunste van het Rijk (het zijn dus geen naheffingsaanslagen die worden opgelegd bij een fiscaal regime)..

Wijzigingen: geen

D. Bouwontwikkelingen en NS station Zuid

Algemene lijn inspraak:

- De wijk ligt vlak naast station Zuid, wat veel parkeerders zal opleveren in de avond die met het OV verder gaan. Zij kunnen vanaf 18 uur parkeren en vanaf 21 uur gratis.
- De Zuidas wordt nog steeds verder ontwikkeld, waarbij parkeren bij de kantoren steeds lastiger wordt, vanwege de lage parkeernorm. Parkeerders zullen daarom in de wijk terecht komen.
- Deze situaties komen bovenop alle evenementen, bouwoverlast en geluidsoverlast.

Reactie gemeente: Het college beseft dat de wijk aan één van de drukste centra van het land ligt. Het regime dat wordt voorgesteld houdt hier ook rekening mee. De Prinses Irenebuurt wordt niet gezien als een overloopgebied van de Zuidas. Desondanks is het ook niet zo dat een kleine toename van bezoekers tot grote problemen gaat leiden. Het college is wel gevoelig voor het argument dat bezoekers aan de Zuidas met een parkeerduur van drie uur makkelijker hun weg vinden naar de wijk. Om die reden past het college de parkeerduurbeperking aan van drie uur aan tot maximaal twee uur. Ook zal het college in samenspraak met de buurt de ontwikkelingen blijven monitoren.

Wijziging: (1) aanpassen parkeerduur naar 2 uur en (2) monitoren verkeerssituatie

E. Besluitvorming

Algemene lijn inspraak:

- Bewoners zijn onvoldoende betrokken en de ambtenaren en politici hebben geen kennis genomen van de situatie ter plekke.
- Het evalueren van het experiment heeft veel te lang geduurd, dus eventueel ingrijpen bij een onverwachte parkeersituatie gaat ook lang duren.
- Met de inspraak wordt niets gedaan.
- De beloofde extra handhaving is niet gekomen; de wijk werd gebruikt als P+R-terrein.
- Het toelaten van extra bezoekers gaat in tegen het autoluwbeleid van de gemeente; de huidige regeling zou juist toegestaan moeten worden in andere wijken.

Reactie gemeente: Het college geeft de bewoners geen ongelijk bij de constatering dat de evaluatie van het experiment lang heeft geduurd. Het juridische en bestuurlijke traject bleek complexer dan aanvankelijk was ingeschat. Wel zijn tijdens het experiment en tijdens de inspraak bewoners meermalen op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen van het experiment en de te zetten stappen. Met een inloopavond en ruim verspreiding van bewonersbrieven is ervoor gezorgd dat alle belanghebbenden kennis hebben kunnen nemen van de situatie en in hebben kunnen spreken op het beleidsvoornemen.

Wat betreft de handhaving: er is in het gebied wel degelijk gehandhaafd. Dit was een verbetering ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het experiment, omdat er in die periode nauwelijks tot geen handhaving plaatsvond. Dit was terug te zien in de parkeerdrukcijfers: voor het experiment was deze 52% in de middag, na invoering van het experiment 36%. Dit was destijds dan ook een van de redenen voor stadsdeel Zuid en het college om aan de hand van het experiment de regels juridisch juist in te voeren en daarmee ook te zorgen voor een adequate handhaving.

Het invoeren van betaald parkeren is daarnaast een bewezen effectief instrument tegen te hoge parkeerdruk en voor het voeren van een autoluw beleid. Ten opzichte van het belanghebbendenparkeren is wel de verwachting dat het aantal voertuigen zal toenemen. Uit de scenariostudie komt naar voren dat dit niet om te grote hoeveelheden zal gaan: op ongeveer 10% van de vakken zal een bezoeker staan in de maatgevende middagperiode (ongeveer 25% van het aantal voertuigen). Dit gaat om nog geen 90 voertuigen. De parkeerdruk en de kwaliteit van de buurt blijven met voorliggend voorstel gewaarborgd.

Wijzigingen: Geen

F. Lucht en klimaat

Algemene lijn inspraak:

- De luchtkwaliteit wordt slechter als gevolg van meer verkeer in de buurt; dat komt bovenop de al slechte luchtkwaliteit als gevolg van de nabijheid van de A10 en het vele verkeer in de buurt.
- Er komt meer verkeer om te parkeren. Het remmende en optrekkende verkeer zorgt voor slechtere luchtkwaliteit.

Reactie gemeente: Het ligt in de lijn de verwachting dat er meer autobewegingen in de Prinses Irenebuurt komen. De aantallen zullen naar verwachting nog steeds laag zijn: in de maatgevende middagperiode gaat het naar schatting om zo'n 90 voertuigen die in de buurt staan. Omdat er een wisselend bestand aan bezoekers is, zal het aantal in- en uitrijbewegingen hoger liggen. Daarbij kan er vanuit worden gegaan dat de voertuigen die in deze wijk terecht komen elders niet meer rijden en daarom de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert.

De gemeente zal in overleg met de bewoners de verkeerssituatie na invoering van het nieuwe regime monitoren en bepalen of er wijzigingen nodig zijn.

Wijzigingen: Verkeerssituatie monitoren

G. Garages in relatie tot artikel 9 lid 1 van de Parkeerverordening

Kernpunten:

- Een aantal bewoners is fel tegen toepassing van artikel 9 lid 1 van de parkeerverordening, waarbij het recht op parkeervergunningen wordt verminderd met het aantal stallingsplaatsen waarover de bewoners kunnen beschikken:
 - o De garages worden vaak gebruikt als (externe) opslag van de bewoners;
 - o De garages zijn omgebouwd tot woongedeelte;
 - o De garages zouden te klein zijn voor het huidige formaat auto's;
 - o Deze bepaling zou een inbreuk op de eigendomsrechten zijn, omdat bewoners gedwongen zouden worden om de garages anders te gebruiken dan zij zelf willen;
 - o Het vergunningenaantal zou niet per woning gekoppeld moeten worden, maar gebaseerd moeten zijn op het aantal bewoners van die woning;
 - o De garages van de Princesseflat (rijksmonument) aan de Beethovenstraat zijn regelmatig ontoegankelijk vanwege verplicht gebruik van goederentransport via een grote lift op de binnenplaats.

Reactie gemeente: Artikel 9 lid 1 van de parkeerverordening wordt stadsbreed toegepast en gaat uit van de parkeerfunctie van de aanwezige bewonersgarages, conform bestemmingsplannen. Wanneer toepassing van het artikel leidt tot een bijzondere hardheid, kan ten gunste van de aanvrager worden afgeweken (op basis van artikel 40 van de parkeerverordening). Zo kan afgeweken worden wanneer de garage is omgebouwd tot woonruimte en niet meer als garage is te gebruiken. Het gebruik voor andere doeleinden dan parkeren van de garage is geen reden tot afwijking van art. 9 lid 1.

Wijziging: Geen.

H. Bezoekersregeling

Kernpunten:

- Een bezoekersregeling van max. 30 uur per maand zou ontoereikend zijn:
 - o Een inperking van de huidige situatie zou een ernstige beperking zijn van het sociale en maatschappelijke leven van bewoners, met name van ouderen en gezinnen met (jonge) kinderen. .
- Bewoners zijn van mening dat bezoekers (van klusjesman tot mantelzorger) de hele dag zouden moeten kunnen parkeren en daarom niet binnen de bezoekersregeling moeten vallen;
- Bewoners vinden het onredelijk dat er andere bezoekersregeling zou gelden dan het geval is in Buitenveldert Noord:
 - o In Buitenveldert-Noord geldt maximaal 60 uur per maand;
 - o In Buitenveldert is het tarief gunstiger (gratis versus 30 maal 1,50 euro = 45 euro per maand).

Reactie gemeente: Het aantal beschikbare bezoekersuren wordt, ten opzichte van beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak verruimd naar 60 uur per maand. Daarmee wordt de Prinses Irenebuurt gelijkgesteld met Buitenveldert. Het coalitieakkoord stelt het standaard kortingspercentage daarnaast op 50%. De parkeerduurbepaling wordt ingevoerd in het gebied waar momenteel het experiment met fiscaal belanghebbendenparkeren wordt gehouden. Dit heeft

als voordeel dat voor incidenteel bezoek dat langer wilt parkeren er parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de nabije omgeving. Voor mantelzorgers zijn er aanvullende regelingen beschikbaar. De bestaande bezoekersregelingen zijn door de voormalige stadsdeelbesturen ingevoerd en daarbij zijn destijds per stadsdeel verschillende afwegingen gemaakt. Daarom zit er een discrepantie met het regime in Buitenveldert Noord.

Wijziging: Geen.

I. Tijd- en duurbepanking

Kernpunten:

- Een aantal bewoners is niet overtuigd van de effectiviteit van de parkeerdurbeperking:
 - o Sommigen verwachten dat deze regeling "niet meer dan een vervelende bijkomstigheid is" en dat parkeerders na afloop van de parkeerdur het parkeerrecht gewoonweg vernieuwen;
 - o Een parkeerdurbeperking van drie uur zou (veel) te kort zijn.
- Verscheidene bewoners zouden de eindtijd van betaald parkeren liever op 19.00u in plaats van 21.00u stellen, want na 19.00u zou geen sprake zijn van parkeeroverlast (door niet-buurtgebonden parkeerders).

Reactie gemeente: Het voorgestelde regime zorgt ervoor dat buurtvreemde *langparkeerders* zoveel mogelijk worden geweerd; een verlenging van de parkeerdurbeperking zou daarom niet effectief zijn. Het huidige regime van belanghebbendenparkeren geldt op maandag tot en met zaterdag van 9 uur 's ochtends tot 19 uur 's avonds. Het betaald parkeren geldt op dezelfde dagen tot 21 uur. De fiscale parkeerdurbeperking is bedoeld om te voorkomen dat werknemers van de Zuidas massaal hun auto parkeren in de Prinses Irenebuurt (of Buitenveldert) en zo voor parkeeroverlast zorgen. In de avonduren is er weinig bezoek voor de Zuidas, hooguit parkeerders die bewoners van het Zuidasgebied willen bezoeken. Het college is in gesprek met de parkeerdienstverlener om er zeker van te zijn dat het (technisch) onmogelijk is om parkeerrechten achtereen te vernieuwen. De tussentijdse periode die in acht wordt genomen is twee uur.

Wijziging (zie ook A): Aanpassen parkeerdur naar 2 uur en Monitoren parkeerdruk en verkeerssituatie

J. Buurtstraatquote (BSQ) en Waardering onroerende zaken (WOZ)

Kernpunten:

- Bewoners hebben de angst dat het nieuwe parkeerregime een negatief effect zal hebben op de woningwaarde in de Prinses Irenebuurt; het huidige parkeerregime met een lage parkeerdruk draagt bij aan een groot woongenot dat zich zou hebben vertaald in een hoge buurtstraatquote.
- Een bewoner is van mening dat de buurt er niet voor heeft gekozen om één van de drukste delen van Amsterdam te worden, naast de Zuidas en treinstation Zuid met bijhorende activiteiten, en wil daarom daarvan 'niet de dupe zijn' door parkeerprivileges op te geven.

Reactie gemeente: Uit het scenario-onderzoek voor het nieuwe parkeerregime van de Prinses Irenebuurt blijkt dat de verwachte parkeerdruk 38% wordt. Dit is inclusief de parkeerdurbeperking van 3 uur. Zonder parkeerdurbeperking zou de parkeerdruk oplopen naar 62%. Beide getallen zijn nog ruim beneden de grens van 90% die we in Amsterdam hanteren als wenselijk maximum. De verwachting is

derhalve dat er inderdaad iets meer verkeer in de wijk komt, maar dat dat niet leidt tot een onaanvaardbaar slechte parkeersituatie. De parkeersituatie blijft nog steeds bijzonder aantrekkelijk voor een gebied dat zo dicht op een centrumlocatie ligt.

Wijziging: De gemeente zal de komende tijd de situatie rond de parkeerdruk en verkeerssituatie in de Prinses Irenebuurt monitoren om te bekijken of en hoe de regelgeving eventueel nog aangepast moet worden.

K. Onderzoek

Kernpunten:

- Verscheidene bewoners trekken de betrouwbaarheid in twijfel van het verrichte parkeeronderzoek dat aan het beleidsvoornemen ten grondslag ligt:
 - o De parkeerdrukmeting zou het aantal beschikbare parkeerplaatsen overschatten;
 - o De parkeerdrukmeting zou geen rekening houden met de (toekomstige) ontwikkelingen rondom de Zuidas, waaronder ook het verwachte bouwverkeer op relatief korte termijn;
 - o Sommige meetmomenten uit het onderzoeksrapport zouden niet overeenkomen met de werkelijke (parkeer)situatie op straat.

Reactie gemeente: De tellingen zijn gedaan op het maatgevende (drukste) moment van de week. Daarbij is ter plaatse bekeken waar auto's wel en niet konden parkeren. De voorgestelde maatregelen zijn nu juist bedoeld om de huidige en toekomstige ontwikkelingen op de Zuidas het hoofd te kunnen bieden. Na invoering zal de parkeerdruk geregeld gemonitord worden om de effecten te meten.

Wijziging:

Monitoren parkeerdruk en verkeerssituatie.

L. Handhaving

Kernpunten:

- Bewoners hebben de zorg dat bij onvoldoende toezicht en handhaving t.a.v. de voorgenomen parkeerdrukbeperking de leefbaarheid van de Prinses Irenebuurt vermindert door parkeeroverlast. Die overlast zou voornamelijk worden veroorzaakt door kantoorbezoekers, oftewel niet-buurtgebonden (lang)parkeerders.
- Wens om de handhavingsopbrengsten van niet-fiscale parkeerregulering ten gunste te laten komen van de gemeente in plaats van het Rijk.

Reactie gemeente: Juist door een fiscaal regime in te voeren, kan de handhaving een stuk effectiever plaatsvinden. Hiervoor wordt de scanauto ingezet. De verwachting is dat door deze effectieve vorm van handhaving de pakkans voor langparkeerders hoog is.

Wijziging: Geen.

M. Vergunninggebied

Kernpunten:

- Bewoners achten het voorgestelde vergunninggebied in de eigen woonbuurt te klein en zien liever een verruiming van het toegestane parkeergebied, meer in vergelijking met het nabijgelegen vergunninggebied Zuid-2.

Vergunninggebieden zijn bedoeld om ervoor te zorgen dat bewoners en bedrijven nabij de eigen woning of het eigen bedrijf kunnen parkeren. De omvang van vergunninggebied Zuid-5 (met ruim 1.400 parkeerplaatsen) maakt dit prima mogelijk. De gemeente ziet dan ook reden om het vergunninggebied uit te breiden. Te meer daar dit kan leiden tot meer autokilometers; hoe groter het gebied, hoe meer bestemmingen aantrekkelijk worden om per auto te bezoeken. Daarmee wordt geen maatschappelijk doel behartigd.

Wijziging: Geen.

N. Vergunning

Kernpunten:

- Bewoners hebben uiteenlopende visies op het voorstel om per bewoner van de Prinses Irenebuurt voor maximaal twee auto's een parkeervergunning te verlenen (verminderd met het aantal stallingsplaatsen waarover bewoners kunnen beschikken):
 - o Een deel van bewoners is hiervan voorstander, omdat er veel huishoudens zijn die over meerdere auto's beschikken;
 - o Een even groot deel van de bewoners vindt een tweede vergunning geen meerwaarde hebben vanwege milieuoverwegingen (hoe minder auto's, hoe beter);
 - o Een ander deel vindt het onredelijk dat alleen bewoners die een auto bezitten een parkeervergunning kunnen aanvragen.
- Er bestaan vragen over de precieze voorwaarden voor de parkeervergunning onder het nieuwe beleidsvoornemen.

Reactie gemeente: Het college is van mening dat het huidige voorstel aan zoveel mogelijk bewoners tegemoetkomt. Er wordt de mogelijkheid geboden twee bewonersparkeervergunningen per adres aan te vragen, omdat de parkeerdruk dit vooralsnog toelaat. Oude en vervuilende voertuigen komen bovendien niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Bewoners die zelf geen auto hebben kunnen wel een bezoekersvergunning aanvragen (waarmee het eigen bezoek tegen een korting van 50% kan parkeren). Bewoners die afhankelijk zijn van mantelzorg kunnen ook een mantelzorgvergunning aanvragen voor de mantelzorger.

Wijziging: Geen.

O. Overig

Kernpunten:

- De voorgestelde maatregelen zouden de invulling van de participatiemaatschappij ernstig beperken: verzorgers komen vaak van ver en kiezen de auto om zo snel en flexibel mogelijk te zijn, dit wordt flink lastiger in geval van beperking van het huidige parkeerregime in de wijk;
- Bewoners van de Prinses Irenebuurt zouden met hun parkeervergunning toegang moeten krijgen tot de parkeergarages van de Zuidas.

Reactie gemeente: Met de uitbreiding van de bezoekersregeling naar 60 uur wordt de ruimte voor het ontvangen van bezoek verder uitgebreid. Verzorgers wordt daarmee juist meer gelegenheid geboden

dan in de huidige situatie. Het faciliteren van vergunninghouders op de Zuidas lijkt geen meerwaarde te hebben: afgesproken is dat de Zuidas de eigen parkeerbehoefte opvangt. Toekomstige ontwikkelingen moeten dus ook deels hierin worden opgevangen. Daarnaast zijn de garages geen eigendom van de gemeente, waardoor de kosten voor de gemeente flink zullen oplopen. Gegeven de lage parkeerdruk in de Prinses Irenebuurt is voorts aannemelijk dat eventueel beschikbaar gestelde parkeerplaatsen in garages helemaal niet benut zullen worden. Ook is niet de verwachting dat er 24/7 onbenutte capaciteit in de garages op de Zuidas beschikbaar is.

Wijziging: Geen

c. Wijzigingen naar aanleiding van de inspraakprocedure

Voor het definitieve collegebesluit wordt in grote lijnen vastgehouden aan het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak. Op bepaalde punten wordt het parkeerregime, zoals in de voorgaande paragraaf is uiteengezet, aangescherpt en/of verruimd. Het college verwacht hiermee in voldoende mate de voornaamste zorgen uit de buurt te ondervangen. Samengevat:

Er wordt geen parkeerdurbeperking van 3 uur ingevoerd maar een parkeerdurbeperking van maximaal 2 uur (in het gebied waar momenteel een belanghebbendenregime van kracht is);

- de bezoekersregeling wordt uitgebreid van 30 naar 60 uur in het gebied met een parkeerdurbeperking (met deze bezoekersregeling kan het bezoek tegen 50% korting onbeperkt in de buurt parkeren. De parkeerdurbeperking is dus niet van kracht indien gebruik wordt gemaakt van de bezoekersvergunning);
- voorafgaand aan implementatie wordt met de buurt een gezamenlijke schouw uitgevoerd om eventuele aanvullende maatregelen te nemen;
- voorafgaand aan implementatie voert de gemeente een o-meting uit naar de verkeersbewegingen in de wijk; na zes maanden volgt nogmaals een meting.

Ten opzichte van het voorlopige collegebesluit dat is vrijgegeven voor inspraak blijft ongewijzigd:

- Invoeren regulier fiscaal parkeerregime met een tarief van € 3,00 per uur van maandag tot en met zaterdag van 09:00 uur tot 21:00 uur;
- Er wordt een parkeerdurbeperking ingevoerd in het gebied waar momenteel het experiment met fiscaal belanghebbendenparkeren wordt gehouden; De parkeerdurbeperking geldt gedurende de venstertijden van betaald parkeren. Er wordt de mogelijkheid geboden twee bewonersparkeervergunning(en) per adres aan te vragen omdat de parkeerdruk dit vooralsnog toelaat.
- Bij de invoering van een regulier fiscaal parkeerregime wordt ook de regelgeving van de Parkeerverordening van kracht. Hieronder valt ook artikel 9 lid 1 uit de parkeerverordening). In dit artikel is bepaald dat het aantal vergunningen waarop men recht heeft wordt verminderd met het aantal stallingsplaatsen waarover de bewoners kunnen beschikken;
- Parkeervergunningverlening en –tarief zijn hetzelfde als in het vergelijkbare vergunningengebied Zuid-2 (waar ook een maaiveldtarief van € 3,00 per uur geldt):
 - o Het tarief voor een eerste bewonersvergunning zal € 132,50- per zes maanden bedragen.
 - o Het tarief voor een tweede bewonersvergunning zal € 198,75 bedragen.
 - o Het tarief voor een bedrijfsvergunning zal € 212,50 bedragen.
 - o De tarieven gelden voor alle adressen in vergunningengebied Zuid-5. (ook die buiten het huidige experimentgebied, waar reeds een fiscale parkeerregeling van kracht is).
- De omgeving van de Fred Roeskestraat wordt losgekoppeld van vergunningengebied Zuid-5 en toegevoegd aan Zuid-2. De Fred Roeskestraat kent voor wegverkeer namelijk geen directe

verbinding waardoor parkeerdruk zich niet evenredig kan verspreiden over dit vergunningengebied. Parkeervergunningverlening en –tarief worden daarmee hetzelfde als in vergunningengebied Zuid-2. Uitzondering betreft het complex de Fred waar geen vergunningen worden verstrekt.

Bijlage 1: Beantwoording zienswijzen

Letter	Onderwerp / categorie	Letter	Onderwerp / categorie
A	Parkeer- en verkeersoverlast	J	Buurstraatquote (BSQ) en WOZ-waarde
B	Verkeersveiligheid	K	Parkeeronderzoek
C	Eerdere toezeggingen	L	Handhaving
D	Bouwontwikkelingen en station Zuid	M	Vergunninggebied Zuid-2
E	Besluitvormingstraject	N	Parkeervergunning
F	Lucht en klimaat	O	Overig
G	Garages		
H	Bezoekersregeling		
I	Tijd- en duurbepanking		

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
A	PARKEER- EN VERKEERSOVERLAST			
1.1.	ik verwacht grote overlast van zaterdagmiddag tot zondag avond, aangezien het vanaf zaterdagavond 21 uur vrij parkeren zou worden.	5	Het college verwacht weinig overlast. De directe omgeving van de Prinses Irenebuurt heeft al een parkeerregime waarbij het betaald parkeren tot 21.00 uur geldt zonder dat dit tot grote parkeeroverlast leidt. In	--

			Buitenveldert geldt dat het hele weekend geen betaald parkeren heeft zonder dat dit tot overlast leidt. Daarnaast is het op dit moment vrij parkeren na 19.00 in de Prinses Irenebuurt. Het is niet duidelijk waarom nu opeens grote problemen ontstaan op zaterdagavond en zondag.	
1.2.	het onderzoek houdt geen rekening met 'menselijk gedrag'. De reden dat er op dit moment zoveel capaciteit is in de Prinses Irenebuurt is juist dat er geen betaald parkeren is toegestaan. Zou betaald parkeren wel worden toegestaan dan zou die capaciteit volledig worden gecompenseerd door een simpele afweging; parkeren in Qpark op de Mahlerlaan voor ruim 6 euro per uur of parkeren in de prinses irenebuurt voor minder dan de helft? Het antwoord laat zich raden.	11	Het college van B&W begrijpt de zorgen die leven in de buurt. De drukte in en rond de buurt is een belangrijk aandachtspunt bij alle werkzaamheden die in en rond de Zuidas plaatsvinden. Het college is echter ook van mening dat de aangepaste parkeersituatie geen onaanvaardbare afbreuk doet aan de situatie in de wijk.	<u>Aanpassen parkeerduur naar 2 uur.</u> Kanttekening: een aantal bewoners heeft aangegeven de huidige parkeerduurbepanking juist te kort te vinden. De overweging hier is echter dat bewoners met een parkeervergunning en hun bezoekers (met een bezoekersvergunning) zonder parkeerduurbepanking kunnen parkeren.
1.3.	Het fiscaal belanghebbenden parkeren € 420,--/jaar zo laten. Systeem werk goed en ik zal me er volledig voor inzetten het zo te laten. De straat waar ik woon, direct naast de Rechtbank, zal overspoel worden met auto's in de periode dat de rechtbank open is.	4	In de scenariostudie voor de Prinses Irenebuurt is bekeken wat er gebeurt als er betaald parkeren wordt ingevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van bekende gegevens, zoals de effecten van betaald parkeren en de ervaringen uit de parkeerduurbepanking in Buitenveldert. Waar nodig zijn correcties toegepast op de cijfers (o.a. 10% extra parkeerders uit de	<u>Monitoren van de parkeerdruk en verkeerssituatie.</u>
1.4.	Los van evt. parkeeronderzoeken kan eenieder met wat ruimtelijk inzicht en verstand van parkeer- en vervoersbewegingen zien dat deze buurt totaal ongeschikt is voor het voorgestelde beleid. Deze buurt heeft een haast dorps karakter. De straat is al overvol met auto's als een buurtbewoner een borreltje organiseert. Deze situatie zouden wij dan voortdurend beleven. Een absolute verslechtering van het leefklimaat en de parkeermogelijkheden. In buurten waar auto's onlosmakelijk verbonden zijn met het straatbeeld - bijvoorbeeld in buurten met insteekvakken bij gestapelde woningen - is dit anders. Daar oogt het minder vol en heeft men de ruimte voor die aantallen. Hier is dat het tegenovergestelde.	19		
1.5.	Het is overduidelijk dat bij dit beleid de belangen van buurtbewoners moeten wijken voor belangen van personen buiten de buurt of zelfs buiten de stad. Het paradepaardje de Zuidas moet gefaciliteerd worden en daar moet het karakter van deze buurt voor ter ziele. In het huidige voorstel zouden buurtbewoners hun auto voor woon-werkverkeer niet meer kunnen gebruiken ten gunste van parkeerders van buiten de stad die op de Zuidas moeten zijn. De Amsterdammer moet dus kennelijk wijken voor de bezoeker van de Zuidas van buiten de stad. De buurt gaat ook fungeren als parkeerterrein voor gebruikers van Station Zuid die vanuit de stad zelf komen. Lijkt me ook ongewenst.	19		
1.6.	invoering openbaar parkeren trekt nieuw verkeer aan, buurt is al overbelast met doorgaand verkeer en al het bouwverkeer	24		

1.7.	Als 85 jarigen hebben mijn man en ik grote moeite met het nieuwe systeem wat dreigt ingevoerd te worden. Moet u zich voorstellen, op onze leeftijd : je komt thuis met de auto en alle parkeer ruimte is bezet. Waar moet je heen? Zoeken naar een plekje, wie weet hoe ver weg (als er al een plek is). Bij de Zuidas zijn de parkeergarages half bezet. Parkeren : € 7.00 per uur. In onze buurt € 3.00. Waar zou u parkeren? Natuurlijk in het buurtje waar de prijs minder dan de helft is. Begrijpt u wat er dus gebeurt? Voor ons geen plek in de buurt. Alles bezet, en dan? U mag de oplossing geven!	25, 26, 27, 29, 35, 38, 40, 102	bestaande garages en 5% extra parkeerders die voorheen met fiets/OV gingen). Op basis van deze input komt naar voren dat bij een tarief van 3 euro per uur en geen parkeerdruk op een maatgevende werkmiddag op 62% uit zou komen. Wordt een parkeerdruk beperking ingezet, dan loopt de parkeerdruk terug tot 38%. Bij deze scenariostudies is rekening gehouden met de parkeerdruk en de tarieven in de garages op de Zuidas en het beperkte aantal parkeerplaatsen op het maaiveld.
1.8.	Met de bestaande en geplande bebouwing van de Zuidas en de nieuwe rechtbank zullen nog veel meer klanten, toeleveranciers, bezoekers en derden graag gebruik maken van de parkeermogelijkheden in de Prinses Irenebuurt. In de kantoor- en wooncomplexen is speciaal het aantal toegekende parkeerplekken minimaal gehouden. Als nu de Prinses Irenebuurt worden opengesteld voor niet-bewoners kan het niet anders dan dat dit onacceptabele parkeerdruk oplevert; te weinig plekken voor bewoners, veel zoekverkeer veel verkeersgevaarlijk gedrag.	26, 29, 30	
1.9.	Parkeertarief is veel te laag, zo wordt het parkeren in deze buurt gestimuleerd. De gemeente moeten gebruik van de auto sowieso niet stimuleren, maar terugdringen. Prinses Irenestraat, Peter van Anrooystraat en Parnassusweg staan elke dag vol met auto's, busjes van bouwbedrijven. Bezoekers kunnen daar dus niet meer terecht. Buurt loopt compleet vast. Ook nog eens veel scholen aanwezig, dus veel fietsende kinderen. Dan niet nog meer verkeer wegens de mogelijkheid tot parkeren.	36	
1.10.	De beperking van betaald parkeren in de buurt tot maximaal drie uur aaneengesloten zal parkeren in onze buurt voor werknemers in de Zuidas weliswaar minder aantrekkelijk maken, maar voor vele bezoekers van de bedrijven en instellingen in de Zuidas (zoals ook de Rechtbank) zal onze buurt een aantrekkelijke parkeermogelijkheid worden : goedkoper dan de parkeergarages in de Zuidas zelf en op loopafstand gelegen. Dit zal een grotere parkeerdruk in de buurt gaan betekenen, alsmede veel meer verkeer van automobilisten die een parkeerplek zoeken. De gemeente denkt dat het met de parkeerdruk wel mee zal gaan vallen, wij als bewoners van de Prinses Irenebuurt zijn bang dat de parkeerdruk zeer hoog wordt, met alle bijkomende overlast.	42, 117, 126, 141, 186, 134, 85, 58	Dat er bezoekers uit omliggende kantoren en uit de rechtbank kunnen komen te staan, is niet ondenkbaar. Het voorgestelde regime zorgt er echter voor dat buurtvreemde langparkeerders zoveel mogelijk worden geweerd.
1.11.	Bezoekers van het centrum van Amsterdam, Arena, Ziggo Dome, RAI of Heineken Music Hall kunnen makkelijk en goedkoop parkeren en met het OV verder reizen. Alle activiteiten die 's-avonds plaats vinden en bereikbaar zijn per OV hebben geen last van de parkeerdruk beperking immers na 21uur is het vrij parkeren. Amsterdammers die met het OV verder willen, kunnen in de Irenebuurt makkelijk parkeren en dan met het OV verder reizen. Zeker met de Noord-Zuid lijn kan dat voor veel Amsterdammers een snelle verbinding vormen die makkelijker is dan andere opties.	45, 47, 54, 109, 138, 146, 183, 204, 56, 59, 71, 211, 199, 134, 139, 153, 154, 140, 145, 148, 151, 172, 173, 175, 176, 177, 180,	Hierbij is de stadsbrede voorwaarde dat de parkeerdruk niet stijgt boven de 90%, omdat dan het zoekverkeer onevenredig hard toeneemt. Doel daarbij is dat de parkeersituatie acceptabel blijft. Voor de Prinses Irenebuurt zal dit zeker het geval zijn, zelfs als de parkeerdruk nog 10 of 20 procentpunt hoger wordt dan in de studie is aangenomen.

		<p>182, 184, 185, 188, 198, 202, 82, 105, 110, 112, 118, 73, 76, 97, 96, 125, 206, 207, 208</p> <p>Dat er in de avonduren geparkeerd gaat worden, is een effect dat ook nu al kan optreden. Het huidige regime van belanghebbendenparkeren geldt op maandag tot en met zaterdag van 9 uur 's ochtends tot 19 uur 's avonds. Het betaald parkeren geldt op dezelfde dagen tot 21 uur. Aandachtspunt hierbij is dat er vanaf 18 uur tot 21 uur geparkeerd kan worden door bezoekers, waarna het betaald parkeren is afgelopen.</p> <p>Gezien dit laatste punt en de door de bewoners geuite zorgen stelt het college voor de parkeerduurbepering van drie uur aan te passen naar een parkeerduurbepering van twee uur. Hiermee worden in ieder geval mogelijke P+R-situatie naar de rest van de stad beperkt en is parkeren alleen voor korte afspraken op de Zuidas aantrekkelijk. Ook kan in de avond pas vanaf 19 uur langer geparkeerd worden door bezoekers, net als nu al het geval is.</p> <p>Na invoering van de maatregel in de wijk zal het college in nauwe samenspraak met de bewoners de effecten evalueren. Hierbij zal</p>	
--	--	---	--

			gekeken worden naar het effect op de parkeerdruk en de verkeersdruk, maar zal ook gekeken worden of er verkeersonveilige situaties ontstaan. Mocht daartoe aanleiding zijn, dan kan ervoor gekozen worden het parkeertarief en/of de parkeerduur aan te passen.	
1.12.	<p>Verder wordt er niet rekening gehouden met het feit dat gasten van het CitizenM hotel veelvuldig in de directe omgeving parkeren; veelal betreft het gasten die de tekst op de borden aangaande de parkeerregels niet kunnen begrijpen omdat die slechts in het Nederlands zijn gesteld.</p> <p>Ook het gegeven dat in de Willem Landréstraat een aantal bedrijven is gevestigd, waar dagelijks veel bezoekers komen, wordt niet gewogen in de besluitvorming.</p>	52	De gasten van het CitizenM hotel kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de Prinses Irenestraat waar geen parkeerduurbepanking geldt. Wat de bebording betreft wordt het voorgestelde regime makkelijker te communiceren. Er geldt betaald parkeren waarbij de parkeerautomaat, in het Nederlands en Engels, de parkeerduurbepanking aangeeft. Deze parkeerduurbepanking geldt voor alle bezoekers (ook van die van bedrijven).	--
1.13.	de uurprijs van EUR 3,- een schijntje is met wat er in de commerciële garages wordt gevraagd (op het Stadionplein ligt een garage waar de uurprijs EUR 9,- per uur bedraagt). De mogelijkheid om de wagen 's-avonds in de buurt te stallen en 's-ochtends op te halen zal vele mensen lokken om onze buurt als "P+R" te gaan gebruiken. Hier rond 7uur parkeren, de tram pakken en 's-nachts of 's-ochtends terug.	62, 200, 121, 124, 167, 195, 198, 82, 100, 58, 76, 80, 157	De voorgestelde parkeerduurbepanking beperkt juist een mogelijke P+R-situatie naar de rest van de stad en maakt parkeren alleen (financieel) aantrekkelijk voor korte afspraken op de Zuidas. In de avond kan vanaf 19 uur langer geparkeerd worden door bezoekers, net als nu al het geval is. Het college acht het niet aannemelijk dat de buurt op zondag (als er geen betaald	<u>Aanpassen parkeerduur naar 2 uur.</u>
1.14.	Het parkeertarief van € 3,00 per uur is weliswaar gelijk aan dat wat men op straat betaald in het ZuidAs gebied, maar gezien het feit dat er nauwelijks parkeerplaatsen op straat zijn in het ZuidAs gebied is dit geen juiste vergelijking. Bezoekers van de ZuidAs zijn hierdoor gedwongen om in de parkeergarages te gaan staan. Dus moet het tarief van € 3,00 per uur vergeleken worden met de tarieven van de parkeergarages op de ZuidAs. Hier betaald men al gauw € 7,50 per uur. Hiermee is een tarief van € 3,00 per uur wel heel aantrekkelijk en een korte wandeling tussen onze woonwijk en de ZuidAs waard. Dit relatief lage tarief zal dan ook een aantrekkende werking hebben en de parkeerdruk veel sterker toenemen dan de gemeente ons	129		

	wil doen geloven.		<p>parkeren en parkeerduurbeperking van kracht is) vol komt te staan met niet-buurtgebonden parkeerders. Uit het scenario-onderzoek voor het nieuwe parkeerregime van de Prinses Irenebuurt blijkt dat de verwachte parkeerdruk 38% tot 62% wordt (afhankelijk van de aanwezigheid van een parkeerduurbeperking). Beide getallen zijn nog ruim beneden de grens van 90% die we in Amsterdam hanteren als wenselijk maximum.</p> <p>Het college is in gesprek met de parkeerdienstverlener om er zeker van te zijn dat het (technisch) onmogelijk is om parkeerrechten achtereen te vernieuwen. De tussentijdse periode die in acht wordt genomen is twee uur.</p>	
1.15.	<p>Zelf wil ik er nog aan toevoegen dat ik bewust geen auto heb vanwege milieu overwegingen. Het is dan ook meer dan onrechtvaardig dat ik belast ga worden met vervuilend zoekend veelal diesel verkeer van niet-buurtbewoners.</p> <p>Ik zou mijn plaats wel aan elektrische auto's van niet-buurtbewoners beschikbaar willen stellen.</p>	157	<p>Het college van B&W neemt kennis van deze zienswijze. Onze verwachting is niet een grote toename van zoekverkeer. Het regime dat van kracht wordt is te stringent om voor veel mensen aantrekkelijk te zijn.</p>	--
1.16.	<p>De huidige indeling van de straten, met name de straten waar tweerichtingsverkeer noodzakelijk is, is totaal niet berekend op parkeren aan beide zijden. Zonder dat hier goed naar gekeken is, zal het tot gevaarlijke situaties leiden. Er zijn weliswaar vakken met witte strepen aangegeven, maar als deze allen bezet zijn is het onmogelijk voor auto's om elkaar te passeren c.q. vóór te laten gaan. Juist deze "verbindingsstukken" zijn ook druk met fietsers. Zonder dat hier goed naar gekeken is, zal dit tot gevaarlijke situaties leiden. Ook op de Minervalaan is parkeren aan vier zijden (2x2) ongewenst omdat dit tevens een</p>	92, 95	<p>Zie de reactie onder zienswijze A.1.2 t/m A.1.11.</p>	--

	hoofdnet voor de fiets is.			
1.17.	<p>Bij de bouw van het WTC heeft de gemeente bepaalde toezeggingen gedaan om de buurtbewoners gerust te stellen over de impact van de bouw van het WTC op de Prinses Irenebuurt; inmiddels zijn we vele gebouwen en verkeer verder en is de impact van de Zuidas op de Prinses Irenebuurt elke dag voelbaar (verkeer, geluid, luchtverontreiniging (de buurt heeft al veel last van fijnstof), lichtreclame op gevels (bijv. ABN AMRO) die 's nachts de slaapkamer in schijnen!, opheffen vijfhoek als speelplek voor kinderen). Het parkeerbeleid is weliswaar aangepast in die zin dat de bewoners een aanzienlijke vergoeding voor de parkeervergunning betalen, maar tot nog toe lijkt dit slechts een van de punten waarop de Prinses Irenebuurt nog weinig hinder heeft ondervonden;</p>	200	<p>Met het voorgestelde regime worden de vergunningen goedkoper en krijgen de bewoners van de Prinses Irenebuurt de mogelijkheid om hun bezoek per maand 60 uur tegen 50% van het geldende straattarief te kunnen laten parkeren. Volgens onze inschatting zal het voorgestelde parkeerregime niet leiden tot een hoge parkeerdruk in de buurt.</p>	--

1.18.	<p>Al decennialang garandeerde de gemeente de bewoners in de Irenebuurt te beschermen tegen parkeerhinder en overlast door het plaatsen van borden aan de randen van de wijk waarop staat dat alleen vergunninghouders in de buurt mogen parkeren tussen 9:00 uur 's ochtends en 19:00 uur 's avonds. Dat systeem werkte uitstekend. Door een fout van de gemeente is in 2004 de aanwijzing van de Irenebuurt als gebied van belanghebbendenparkeren uit de regelgeving verdwenen. Daartegen zijn door de buurtvereniging bezwaarprocedures aanhangig gemaakt. In overleg en met instemming van de gemeente zijn die bezwaren niet behandeld, in afwachting van het alsnog formeel regelen van het belanghebbendenparkeren in de Irenebuurt.</p> <p>In Buitenveldert Noord ondervonden bewoners zeer veel parkeeroverlast van werknemers/bezoekers van de Zuidas. Daar wilde de gemeente een nieuw systeem invoeren in een vorm die in de gemeentelijke regelgeving toen niet kende: een fiscaal systeem van belanghebbendenparkeren gecombineerd met parkeerduurbepanking voor niet-bewoners. Er was sprake van om hetzelfde experiment te houden in de Irenebuurt. De vereniging Irenebuurt heeft daartegen geprotesteerd met dezelfde argumenten als in de tegen de gemeente gevoerde procedures al meerdere keren was aangevoerd.</p> <p>Het tot dan toe gevoerde beleid voor de Irenebuurt is in 2014 onder de noemer experiment voortgezet in samenhang met het experiment in Buitenveldert. Het experimenteel karakter bestond uitsluitend hierin dat van bewoners werd geëist, dat zij ongeveer het dubbele zouden gaan betalen van wat bewoners in andere wijken voor een parkeervergunning moesten betalen, met het argument van de gemeente dat de handhaving door bijzondere opsporingsambtenaren in het algemeen meer kosten met zich meebracht. Het experiment zou moeten uitwijzen of het systeem van belanghebbendenparkeren in de Irenebuurt de hinder en overlast van werknemers/bezoekers van de Zuidas zou blijven voorkomen. Gebleken was dat het overgrote deel van de leden van de buurtvereniging en ook de overige bewoners van de Irenebuurt bereid waren om ongeveer het dubbele te betalen voor de parkeervergunning. Dat de geschiedenis en het karakter van de Irenebuurt en Buitenveldert van volstrekt verschillende aard waren stond op dat moment reeds vast. Daarmee stond in feite ook de uitkomst van de experimenten al bij voorbaat vast. Derhalve kon er op worden gerekend dat aan het einde van de termijn voor het experiment de systemen zouden worden gereguleerd.</p> <p>In strijd met de gewekte verwachtingen wenst de gemeente thans het systeem van belanghebbendenparkeren in de Irenebuurt te beëindigen en hetzelfde systeem van parkeerduurbepanking als in Buitenveldert in de Parkeerverordening op te nemen, met uitsluitend als argument dat het belanghebbendenparkeren duurder is dan het systeem van parkeerduurbepanking.</p> <p>Het door de gemeente voeren van een experiment, terwijl blijkbaar al bij voorbaat vast stond dat voor de Irenebuurt geen uitzondering zou worden gemaakt op het reguliere systeem van fiscaal parkeren (zoals in Durgerdam en andere dorpskernen van Amsterdam) is onbehoorlijk, misleidend en in strijd met het beginsel dat bestuurlijk opgewekte verwachtingen dienen te worden gehonoreerd.</p>	166	<p>De gemeente heeft zich altijd ingespannen om ervoor te zorgen dat parkeeroverlast beperkt werd. Bij het houden van de twee verschillende experimenten (in de Prinses Irenebuurt én in Buitenveldert-Noord) was het doel van beide experimenten om parkeeroverlast te voorkomen. Beide experimenten hebben daarvoor gezorgd met in beide buurten een bescheiden parkeerdruk. In de evaluatie blijkt dat de uitvoeringskosten van het experiment in Buitenveldert-Noord lager liggen dan die van de Prinses Irenebuurt. Ook sluit het experiment met een fiscale parkeerduurbepanking beter aan bij het algehele stelsel van betaald parkeren. Om die redenen kiest het college ervoor om het experiment in de Prinses Irenebuurt te beëindigen en betaald parkeren met parkeerduurbepanking in te voeren.</p>	--
1.19.	<p>zolang in en rondom de Pr. Irenebuurt velerlei bouwactiviteiten plaatsvinden (vijfhoek, postcodeloterijgebouw, rechtbank, station Zuid, dokmodel, riolerings- en drainagewerkzaamheden etc etc). Het komt nu al voor dat vracht- en werkverkeer alleen met de groots mogelijke moeite kan manoeuvreren; wanneer het hier vol staat, of aanzienlijk drukker wordt, en wanneer straten openliggen i.v.m. rioleringswerkzaamheden, ontstaat er een chaos met voorspelbare schade aan</p>	83	<p>Helaas is het onvermijdelijk dat de bouwactiviteiten in de buurt voor overlast zorgen. Het is de verwachting van het college met</p>	--

	geparkeerde auto's en straatmeubilair (er is onlangs al een lantaarnpaal door een dieplader omver gereden).		het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen.	
1.20.	De huidige indeling van de straten, met name de straten waar tweerichtingsverkeer noodzakelijk is, is totaal niet berekend op parkeren aan beide zijden. Zonder dat hier goed naar gekeken is, zal het tot gevaarlijke situaties leiden. Er zijn weliswaar vakken met witte strepen aangegeven, maar als deze allen bezet zijn is het onmogelijk voor auto's om elkaar te passeren c.q. vóór te laten gaan. Juist deze "verbindingsstukken" zijn ook druk met fietsers. Zonder dat hier goed naar gekeken is, zal dit tot gevaarlijke situaties leiden. Ook op de Minervalaan is parkeren aan vier zijden (2x2) ongewenst omdat dit tevens een hoofdnet voor de fiets is.	111	Zie de reactie onder zienswijze A.1.2 t/m A.1.11.	--
1.21.	<ul style="list-style-type: none"> U past de bevindingen van een experiment in Buitenveldert toe op de Prinses Irenebuurt en stelt daaruit een beperking van een parkeerduur van 3 uur voor. Buitenveldert is niet zomaar vergelijkbaar met de Prinses Irenebuurt. Er heeft geen zorgvuldig onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van het invoeren van dit regime in de Prinses Irenebuurt. Zo is er veel meer fietsverkeer uit alle hoeken van Amsterdam en Amstelveen in de Prinses Irenebuurt vanwege de aanwezigheid van de kantoren in de Zuidas samen met het grote aantal middelbare scholen in en rondom de buurt. Extra autoverkeer door vrije parkeerplaatsen (voor veel bezoekers is het aantrekkelijker om hun auto voor een paar uur op straat te parkeren dan in een parkeergarage) maakt het er niet veel veiliger op in de nauwe straten van de Prinses Irenebuurt. Mijn voorstel zou zijn om reguliere vergunningen voor bewoners uit te geven (met als belangrijkste punt dat Citation de controles kan uitvoeren), maar dat parkeren op straat voor niet-bewoners, niet-bezoekers en laden/lossen niet wordt toegelaten. Vanuit verkeersveiligheid, milieu-overwegingen en gelijktrekken van het parkeerbeleid zou naar mijns inziens dit beleid in meerdere delen van de stad toegepast moeten worden, zeker in het Centrum. 	116	Zie de reactie onder zienswijze A.1.2 t/m A.1.11.	--
1.22.	Welnu, die 3 uur à raison van €3,-/uur is noch kort noch duur, een prima deal voor een vergadering op de Zuidas of een bezoek aan de binnenstad (met de metro op station Zuid in 10 à 15 minuten bereikbaar, men kan dus op zijn gemak 2½ uur winkelen, lunchen enz.). Voorts zal de groei van het station en bijbehorende horeca steeds meer automobilisten aantrekken die daar voor kortere of langere tijd moeten zijn Kortom de parkeerdruk in onze buurt zal in het door u voorgestane regime fors toenemen, terwijl u het aantal openbare parkeerplaatsen juist drastisch minimaliseerde.	58	Zie de reactie onder zienswijze A.1.13 t/m A.1.14.	

1.23.	<p>Bij de door de Gemeente op jl maandag georganiseerde info-avond zag ik samengevat staan dat er een nieuw parkeersysteem in onze buurt zou moeten komen.</p> <p>De nieuwe regeling voert een tarief van 3 euro per uur in van 09.00 uur tot 21,00 uur, met een beperking binnen die tijd tot maximaal 3 uur. (Maximering op zich mijnrzijs akkoord)</p> <p>Ik zag het direct helemaal voor me: In het oude deel van de Beethovenstraat is nauwelijks parkeerruimte 'voor de deur'. De bewoners die voor in de avond thuis komend van hun werk hebben dan niets aan hun bewonersvergunning, want ook de achterliggende straatjes staan dan al vol, dankzij een ruimhartig tweede vergunning beleid waar – zo werd mij uitdrukkelijk op de bijeenkomst gezegd, - geen wijziging in is te verwachten.</p> <p>De thuiscomers zullen bij een tarief van 3 euro/uur wel een plek willen kiezen vlak over de Stadionkade, mooi dichtbij en 'plek' tot de volgende morgen 9 uur. Zodat ik, wonend aan de overzijde van die Stadionkade die avond terug komen van kleinkinderen-oppas of andere visite buiten de stad, bij mij al veel parkeerder geparkeerd vind en met mijn bewonersvergunning maar moet zien verder in de buurt een plek te vinden. Ik voorzie dus vanuit het vooroorlogse Zuid, met veel twee autobezitters, een grote overflow, te wijten aan het ruime vergunningenbeleid van de Gemeente. Dat mag niet op de Irenebuurt kunnen worden afgewenteld.</p>	97	<p>Parkeervergunningen voor de Prinses Irenebuurt zijn niet geldig in de Apollobuurt en vice versa. In het huidige experiment geldt het belanghebbendenparkeren tot 19.00 uur. Bij het nieuwe regime geldt het betaald parkeren (met parkeerduurbepanking) tot 21.00 uur. Daarmee ligt het niet in de rede dat bewoners van de Apollobuurt in de Prinses Irenebuurt zullen gaan parkeren.</p>	--
1.24.	<p>De overlast in de naaste omgeving van het flatgebouw Beatrix duurt al meerdere jaren door opengebroken wegen, weken een grondboor voor de huisdeur, omleidingen, geparkeerde werknemersbusjes, kabels en leidingen + bomkap en-afvoer en recent nog vier weken een herprofilering spoor van lijn 5.</p> <p>Omdat de Beethovenventweg west bestemd was voor wachtende betonwagens met beton voor Goede doelen gebouw, kwam veel verkeer door de ventweg oost, die daarvoor te nauw is.</p> <p>Regelmatig zal in de komende 10 jaren de toegang tot de flat moeilijk te bereiken zijn en zullen er parkeerplaatsen tijdelijk worden opgeheven, waardoor de parkeerdruk zal toenemen. Vriendelijk verzoek het nieuwe regime uit te stellen tot in de Flank Beethoven meer duidelijkheid is over de parkeermogelijkheden en de ergste bouwoverlast achter de rug is.</p> <p>Het handhaven van het belanghebbendenparkeren, waardoor er in ieder geval een beschikbare parkeerplaats wacht, zou een pleister op de wonde zijn.</p>	149	<p>Helaas is het onvermijdelijk dat de bouwactiviteiten in de buurt voor overlast zorgen. Deze bouwactiviteiten zullen nog een aantal jaar doorgaan. Het is de verwachting van het college met het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen. Daarmee is er ook geen reden om te wachten met de invoering van het nieuwe parkeerregime.</p>	--
1.25.	<p>Dat overlast zal plaatsvinden lijkt mij zo duidelijk: er is de komende jaren nog erg veel werkverkeer, de nieuwe Google-parkeerapp zal naar parkeerplekken zoekende automobilisten informeren waar ze naartoe kunnen. De overlast betreft niet alleen het parkeren zelf. Wat denkt u van de overlast voor fietsers, die door de buurt fietsen naar hun bestemming, die in veel gevallen Station Zuid is?</p>		<p>Zie antwoord op zienswijze A1.24</p>	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
B	VERKEERSVEILIGHEID			
2.1	De wijk heeft maar 1 toegangsweg (Peter van Anrooystraat) waar fietsers van het Spinoza Lyceum en auto's van bewoners en bedrijven gebruik van maken. Ook vanwege de veiligheid kan de voorgestelde regeling niet ingevoerd worden. Het kruispunt met de Parnassusweg kan verkeer, zeker in de piekuren niet verwerken. Te smal en onverzichtelijk en te complex.	4	Helaas is het onvermijdelijk dat de bouwactiviteiten in de buurt voor overlast zorgen. Het is de verwachting van het college met het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen. Verder zal er, samen met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid.	--
2.2	De verkeersveiligheid is in het voornemen niet goed belicht. Anders dan in het voornemen opgenomen zijn veel straten in de wijk te smal om aan beide kanten te parkeren. Dit levert zo nauwelijks extra parkeerterruimte op en tweerichtingsverkeer met veel fietsers wordt erg gevaarlijk. Er liggen erg veel scholen in en om deze kinderrijke buurt wat het meer aan autoverkeer nog gevaarlijker maakt.	26, 29, 34, 117, 126, 141, 186, 46, 85, 200, 121	Er zal samen met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid.	--
2.3	Het feit dat de Minervalaan de drukste fietsroute van de stad aan het worden is, zeker als de fietskelder straks klaar is, maakt het onverteerbaar dat de gemeente tegelijkertijd zint op maatregelen om de verkeers- en parkeerdruk toe te laten nemen. Het toestaan van drie uur parkeren in onze buurt is zeker gezien de enorme stroom vrachtwagens die wij dagelijks te verduren krijgen sowieso onverantwoord en onbezonnen. Heeft u enig idee hoeveel mega grote projecten er momenteel op ons mini stukje Amsterdam tegelijkertijd uitgevoerd worden? 7 maar liefst en hierdoor hebben wij idioot en onverantwoordelijk veel last van het bouwverkeer en alle afzettingen en afsluitingen. Om over de geluidshinder en luchtvervuiling van die vrachtauto's nog maar niet te spreken.	30, 86, 200	Het is de verwachting van het college met het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen. Verder zal er, samen met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid	--
2.4	De straten in de buurt zijn ook te smal om autoverkeer in twee richtingen toe te laten als beide kanten van de straat vol staan met geparkeerde auto's. De gemeente zou daarom bijvoorbeeld een parkeerverbod in moeten stellen in de Peter van Anrooystraat tussen de Parnassusweg en de Willem Pijperstraat aan beide zijden van de straat (nu deels al het geval), alsook aan de westzijde van de Willem Pijperstraat tussen de Peter van Anrooystraat en de Brandts Buysstraat, aangezien dit een belangrijke route is voor autoverkeer om de buurt in en uit te gaan.	42	Het is de verwachting van het college met het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen. Verder zal er, samen met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten	--

			aanzien van de verkeersveiligheid	
2.5	<p>De kinderrijke prinses Irenebuurt herbergt namelijk 2,5x zo veel leerlingen als bewoners!</p> <p>Aan de westkant is het Spinoza Lyceum (1340+ leerlingen) te vinden, een Daltonschool voor mavo, havo, atheneum en gymnasium. Naast de Daltonschool aan de westkant ligt aan de oostkant aan de Beethovenstraat het Nicolaas Lyceum (1000+ leerlingen) en het Beatrixpark. Aan de Irenestraat is Amsterdam International Community School gevestigd (1070+ leerlingen). Al deze leerlingen moeten 2x per dag door de Irenebuurt om op school te komen. Aan de prinses Irenestraat is ook de kinderopvang Partou gevestigd. Dagelijks fietsen en lopen er dus honderden kinderen door de Prinses Irenebuurt van huis naar school, en terug.</p> <p>Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (schoolgaande) kinderen en ouderen profiteren van het belanghebbendenparkeren en de relatieve afwezigheid van autoverkeer als gevolg hiervan. Belanghebbendenparkeren is immers een ingewikkelde term voor het alleen toestaan van de daadwerkelijke bewoners om te parkeren in onze buurt. Als de Prinses Irenebuurt een parkeerterrein wordt voor alle bezoekers aan het Zuidas-gebied vrezen wij dat dit zeer negatieve consequenties zal hebben voor de verkeersveiligheid in onze buurt. Zeker autobestuurders van buiten de buurt, die op zoek zijn naar een plek om te parkeren, rijden op een andere manier in onze buurt rond. Zij verliezen hun focus op de weg, waar kinderen oversteken, en kijken vooral uit naar een beschikbare plek.</p>	44, 128, 147, 179, 56, 59, 46, 142, 55, 132, 136, 156, 173, 175, 180, 193, 198, 100, 105, 119, 123, 76, 80, 87, 96, 125, ,157, 206, 208	<p>Het college van B&W begrijpt de zorgen en is van mening dat een verkeersveilige wijk prioriteit heeft. Voorafgaand aan invoering van het regime zal met de bewoners worden geschouwd waar mogelijke aanvullende maatregelen nodig zullen zijn, zoals een parkeerverbod.</p> <p>Overeind blijft dat de hoeveelheid extra parkerende bezoekers in de wijk naar verwachting beperkt zal blijven en dat de wijk niet helemaal vol met auto's komt te staan. Benadrukt dient te worden dat een beperking van de parkeerduur van 2 uur voor heel veel mensen helemaal niet aantrekkelijk zal zijn. De verwachting is derhalve niet dat het verkeersaanbod in grote mate zal toenemen.</p> <p>Indien de verkeersveiligheid in het geding is dan zullen maatregelen getroffen moeten worden. Dat geldt ook voor de Minervalaan. Indien, wat niet wordt verwacht, de Minervalaan helemaal vol komt te staan met geparkeerde auto's en ten gevolge daarvan de verkeersveiligheid in het geding is, dan zullen maatregelen worden getroffen. Verder zal er, samen</p>	<u>Schouw met de buurt voorafgaand aan introductie van betaald parkeren.</u>
2.6	<p>De Irenebuurt is een relatief veilige, kind/scholier- en ouderenvriendelijke wijk. Dagelijks fietsen er zo'n 3500 scholieren via bijvoorbeeld de Beethovenstraat, de Minervalaan, de Irenestraat en de Parnassusweg, op en neer naar de vele scholen. De internationale school in de Irenestraat, het St. Nicolaaslyceum aan de Beethovenstraat, het Dalton Spinoza Lyceum aan de Peter van Anrooy straat en de verschillende scholen aan de Fred Roeskestraat zoals de Openluchtschool, de Geert Grote school en the British School of Amsterdam.</p> <p>Door de bovengenoemde ontwikkelingen komen er nieuwe verkeersstromen bovenop de reeds bestaande drukte. Grotere verkeersstromen en smallere straten door meer parkeergelegenheid in onze buurt is daarom, voor iedereen die een menselijke stad hoog in het vaandel heeft, waarin kinderen en ouderen zich veilig kunnen bewegen, uit den boze.</p>	55, 135, 132, 136, 193, 119, 123, 76, 80, 125		
2.7	Er dient een parkeerverbod te komen voor de middenberg Minervalaan	125		

			met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid	
2.8	de Prinses Irenebuurt - een piek in verkeersslachtoffers: onze buurt is niet gebouwd op veel verkeer en dubbel parkeren door vele mensen. Kom een keer kijken: o.a. in de Prinses Margrietstraat moet er half op de stoep worden geparkeerd om de weg enigszins bereikbaar te maken. Kinderen moeten uit huis langs de auto's en dit terwijl er in het krappe gedeelte van de weg binnenkort vele auto's gaan rijden (mede door de plannen mbt de Zuidas en Station Zuid). Dit wordt zeer gevaarlijk. Het verkeersplan is niet berekend op deze drukte. Vraag bijvoorbeeld eens aan iemand die daar kennis van heeft hoe de dynamiek was en is omtrent de AISC (de internationale school): parkeerwachten, ruziënde mensen, stilstaande auto's die niet toegeven wie voorrang heeft etc). De straten in de buurt worden niet breder terwijl het verkeer aanmerkelijk zal toenemen.	129, 119	Het is de verwachting van het college met het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen. Verder zal er, samen met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid Zie verder antwoord op reactie B2.7	
2.9	De veiligheid voor fietsers op het zuidelijk deel van de Minervalaan: in de spitsuren rijden hier nu al grote aantallen fietsers op weg naar of terugkomend van de Zuidas. Deze concentreren zich op de Minervalaan, omdat deze aansluit op de fietsbrug over het Zuidelijk Amstelkanaal het nu redelijk veilige fietspad over de Prinses Irenestraat heen naar en vanaf station Zuid: door naar parkeerplekken zoekende automobilisten zullen de autobewegingen op de Prinses Irenestraat zelf toenemen. Dit komt de veiligheid van fietsers zeker niet ten goede de aansluiting van de Prinses Irenestraat op de Beethovenstraat: deze aansluiting is en blijft een zorgenkindje, niet alleen voor automobilisten, maar ook voor fietsers, die de Beethovenstraat over willen steken. Auto's slaan links of rechtsaf, fietsers steken over naar het fietspad door het Beatrixpark en nu al zien we regelmatig problemen ontstaan. Met meer autoverkeer nemen die problemen toe.	197	Het is de verwachting van het college met het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen. Verder zal er, samen met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid Zie verder antwoord op reactie B2.7	
2.10) Invoering van het voorgestelde plan is onverantwoord als er geen bijbehorende verkeersmaatregelen worden genomen, zoals -bijvoorbeeld- een parkeerverbod aan één kant van de straat en (meer) eenrichtingsverkeerstraten. Zonder die aanvullende maatregelen worden de kruispunten onoverzichtelijker, zal het verkeer regelmatig vaststaan (met stationair draaiende motoren), en zullen met name de dagelijkse duizenden fietsers, waaronder zeer veel doorgaans breed over de straat zwierende schoolgaande kinderen, in het nauw geraken.	83	Het is de verwachting van het college met het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen. Verder zal er, samen met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid.	

2.11	<p>Verder ben ik van mening dat de situatie in de Irenebuurt bij de twee toegangen met de kruisingen Pr. Irenestraat met de Beethovenstraat en Parnassusweg nog gevaarlijker dan bij CS, omdat er geen zebra's voor voetgangers mogelijk. Er zijn namelijk al te veel verkeerinrichtingen op te korte afstand (stoplichten, zebra's bij tramhaltes....) voor de 5 rijstroken: fietspaden, OV/Taxi banen en hoofdnet autorijbanen.</p>	120	<p>Het is de verwachting van het college met het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen. Verder zal er, samen met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid.</p>
2.12	<p>Tenslotte wordt er in de Prinses Irenestraat Noordzijde parkeren op het trottoir gepland in bestemmingsplannen. Vanuit mijn garage, Prinses Irenestraat 56 moet ik dan het trottoir blokkeren om op de weg te kunnen kijken. Dit kan ik niet veilig doen tussen lopende schoolkinderen en haastig parkerende moeders van de internationale school op de opritten van de belendende garages, als mijn oprit al vrij is.</p> <p>Overigens is de netto parkeeropbrengst laag vanwege de vele tuinopritten en garages in de woonerf buurt, waardoor er minder plaatsen zijn en meer (en oneduldig snel) rond gereden moet worden met gevaar en luchtvervuiling tot gevolg. De gemeente moet juist luchtvervuiling verminderen.</p>	120	<p>Het is de verwachting van het college met het voorgestelde parkeerregime de parkeerdruk niet sterk zal stijgen. Verder zal er, samen met de buurt een schouw gehouden worden om te kijken of er verbeteringen nodig zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid. Verder is parkeren op het trottoir niet toegestaan (mulderfeit).</p>

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
C	EERDERE TOEZEGGINGEN			
3.1	<p>Belanghebbende parkeren in de Prinses Irenebuurt bestaat al sinds de jaren 80 sinds begonnen is met de bouw van het WTC. Het was een toezegging van de gemeente destijds om de bewoners tegemoet te komen met de groeiende (parkeer)overlast die het WTC met zich zou brengen (welke inmiddels vele malen is overstegen met de voortdurende groei van het project aan de 'Zuid-as)</p>	11	<p>Het college is zich er van bewust dat het huidige regime volgt uit afspraken die zijn gemaakt bij de bouw van het WTC. Bij die afspraken ging het over een afdoende</p>	--
3.2	<p>Dat de gemeente binnen de ring nu een uniform parkeerbeleid wil invoeren, kan geen reden zijn om het bewonersvergunningenstel zoals dat hier in verschillende vormen al een jaar of 25 heeft gegolden, nu te willen beëindigen. De terug-geredeneerde consequentie is immers dat de bouwvergunning voor het WTC niet verleend had mogen worden omdat de parkeerdruk in de buur te groot zou worden. Andres gezegd: aan de bouwvergunning komt dan de rechtsgeldigheid te ontvallen. Afbreken maar? Dat leest u natuurlijk met een glimlach. Maar onwaar is het niet: er zou geen WTC zijn gekomen als het buurparkeerprobleem niet was opgelost. Deze historie is dus opzichzelf al een reden om het</p>	27	<p>parkeerreguleringsysteem. In de jaren van de bouw van het WTC bestond het fiscaal parkeren zoals dat in de huidige vorm bestaat</p>	

	beleidsvoornemen parkeerregime Prinses Irenebuurt niet tot positieve besluitvorming te laten komen.		nog niet. Daarnaast is de mogelijkheid voor het invoeren van een parkeerduurbeperking bij betaald parkeren in Amsterdam een nieuw fenomeen. Dit heeft er voor Amsterdam toe geleid dat de gemeente de situaties in Buitenveldert-Noord en de Prinses Irenebuurt gelijktijdig wilde beschouwen. Hierbij is geconstateerd dat beide systemen goed werken. Overwogen is echter dat het regime met betaald parkeren inclusief parkeerduurbeperking goedkoper kan worden uitgevoerd en in lijn is met het overal in Amsterdam geldende uitgangspunt van betaald parkeren. De gemeente meent daarmee dat er nog steeds wordt voldaan aan de eisen van een afdoende parkeerreguleringsstelsel.
3.3	Midden jaren '80 heeft de Gemeente Amsterdam een belofte gedaan aan de bewoners van de Prinses Irenebuurt om hen te beschermen tegen de drukte en overlast van de gebruikers van de ZuidAs kantoren en Station Zuid. Door het bewonersparkeren is de wijk vrij van overlast gebleven waar kinderen veilig op straat kunnen spelen en waar het prettig wonen is. Wij zijn hier 12 jaar geleden komen wonen en hebben op deze aspecten deze wijk gekozen en waren bereid hier extra voor te betalen.	29, 35, 38, 124, 96	
3.4	<p>In de woonstraten van de Prinses Irenebuurt geldt een regeling van belanghebbendenparkeren. Parkeren is op werk- en zaterdag tot 19.00 uur alleen mogelijk voor bewoners en hun bezoekers. Deze regeling is in 1986 tot stand gekomen om parkeeroverlast door het WTC zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>In december 1979 kondigden burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam aan dat zij voornemens waren medewerking te verlenen aan een bouwvergunning voor de bouw van het World Trade Center Amsterdam, een gebouw bestemd voor kantoren, winkels, restaurants, expositieruimte en parkeren op een terrein, gelegen aan de Strawinskylaan en het Zuidplein.</p> <p>De bewoners van de Prinses Irenebuurt hebben toen massaal blij gegeven van hun ernstige bezwaren tegen dit bouwplan. Hun voornaamste bezwaar was de te verwachten kolossale parkeeroverlast in hun woonwijk. De gemeente heeft toen 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 is wordt beperkt. Deze maatregelen zullen met gereedkoming van het centrum effectief zijn getroffen".</p> <p>Deze door de gemeente afgegeven garantie was voor de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland doorslaggevend om bij besluit van 1 juli 1980 de verklaring van geen bezwaar af te geven voor het oprichten van het WTC en de bezwaren door de buurtbewoners ongegrond te verklaren.</p> <p>De Afdeling rechtspraak van de Raad van State kwam in haar uitspraak van 29 april 1982 tot eenzelfde oordeel: "Van groot belang achten wij hier de toezegging van het gemeente- bestuur 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. (...)"</p> <p>De gemeente heeft toen dus de garantie afgegeven dat de parkeeroverlast in de Prinses Irenebuurt zoveel als mogelijk dient te worden beperkt. Deze garantie heeft ertoe geleid dat velen indertijd hebben afgezien van verzet tegen de komst van het WTC.</p> <p>De kantoorbebouwing rond de Zuidas is sinds de inwerkingtreding van de parkeerregeling aanzienlijk uitgebreid en de daardoor veroorzaakte parkeerdruk in de omgeving is daardoor aanzienlijk toegenomen. Uitsluitend dankzij het systeem van parkeren voor belanghebbenden is de Prinses Irenebuurt gevrijwaard gebleven van een onaanvaardbare parkeeroverlast.</p>	43, 68, 84, 88, 89, 107, 108, 143, 150, 158, 163, 169, 187, 99, 64, 79, 103, 115, 194, 198, 202, 105, 119, 120, 149	<p>Tijdens de experimentperiode is overigens wel gewoon gehandhaafd. De hogere tarieven voor de vergunning waren bedoeld om de hogere kosten van de handhaving door bijzonder opsporingsambtenaren te bekostigen. De opbrengsten van boetes die zij uitschrijven komen ten gunste van het Rijk.</p>

	<p>De historische toezegging van de gemeente om ervoor te zorgen dat de Prinses Irenebuurt geen parkeeroverlast zal ondervinden als gevolg van de ontwikkeling van het WTC in het Zuidasgebied geldt nog steeds! Zeker nu er zulke grootse plannen voor doorontwikkelingen van het Zuidasgebied opgesteld worden.</p> <p>Herbevestiging van de garantie: geen parkeeroverlast Op verschillende momenten is deze garantie door gemeentelijke besluitvorming herbevestigd.</p> <p>In 1997 is namens bewoners van de Prinses Irenebuurt overleg gevoerd met het bestuur van het toenmalige stadsdeel Zuid, waarbij is herbevestigd dat de regeling noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat de woonbuurt geen parkeerterrein wordt voor het werkgebied in de directe omgeving. De bewoners hebben er toen mee ingestemd dat er in de straten van de buurt die geen directe woonfunctie hebben betaald parkeren werd ingevoerd. Namens het dagelijks bestuur van het stadsdeel is bijvoorbeeld ter vergadering van 26 februari 1997 nogmaals bevestigd dat de oorspronkelijke doelstelling, namelijk dat parkeerdruk als gevolg van het WTC niet ten laste moet komen van de woonbuurten, gehandhaafd blijft.</p> <p>De gemeenteraad heeft in het Masterplan Zuidas en in het kader van de besluitvorming en de beraadslagingen daarover expliciet bevestigd dat de onderhavige buurt behouden dient te blijven als rustige woonbuurt.</p> <p>In de procedures op grond van de Wro of de Woningwet die zijn gevoerd om nadere kantoorbebouwing rond de Zuidas mogelijk te maken is steeds uitgegaan van de geldigheid van de gegeven garantie en van het bestaan van de parkeerregeling, zodat in die procedures de te verwachten parkeeroverlast in de Prinses Irenebuurt geen issue was. Ook op deze wijze is van gemeentewege de parkeerregeling herbevestigd.</p>			
3-5	<p>Het tot dan toe gevoerde beleid voor de Irenebuurt is in 2014 onder de noemer experiment voortgezet in samenhang met het experiment in Buitenveldert. Het experimenteel karakter bestond uitsluitend hierin dat van bewoners werd geëist dat zij ongeveer het dubbele zouden gaan betalen van wat bewoners in andere wijken voor een parkeervergunning moesten betalen, met het argument van de gemeente dat de handhaving door bijzondere opsporingsambtenaren in het algemeen meer kosten met zich meebracht. Het experiment zou moeten uitwijzen of het systeem van belanghebbendenparkeren in de Irenebuurt de hinder en overlast van werknemers/bezoekers van de Zuidas zou blijven voorkomen. Gebleken was dat het overgrote deel van de leden van de buurtvereniging en ook de overige bewoners van de Irenebuurt bereid waren om ongeveer het dubbele te betalen voor de parkeervergunning. Dat de geschiedenis en het karakter van de Irenebuurt en Buitenveldert van volstrekt verschillende aard waren stond op dat moment reeds vast. Daarmee stond in feite ook de uitkomst van de experimenten al bij voorbaat vast. Derhalve kon er op worden gerekend dat aan het einde van de termijn voor het experiment de systemen zouden worden gereguleerd.</p> <p>In strijd met de opgewekte verwachtingen wenst de gemeente thans het systeem van belanghebbendenparkeren in de Irenebuurt te beëindigen en hetzelfde systeem van parkeerdurbeperking als in Buitenveldert in de Parkeerverordening op te nemen, met uitsluitend als argument dat het belanghebbendenparkeren duurder is dan het systeem van parkeerdurbeperking.</p>	48,50, 157		

3.6	<p>Graag roep ik in herinnering de brief van de gemeente Amsterdam met datum 3 februari 2014 en met kenmerk Z-14-0733355, ondertekend door M.Kreuger, Portefeuillehouder Verkeer en Parkeren.</p> <p>Daarin wordt omstandig uitgelegd waarom het toen bestaande parkeerbeleid niet meer zou voldoen; op 1 maart 2014 is formeel het zogenaamde experiment fiscaal belanghebbendenparkeren gestart.</p> <p>Dit voor de duur van tenminste 1 jaar. Aan het eind van die periode zal Stadsdeel Zuid evalueren of de regeling voldoet aan de verwachtingen.</p> <p>Helaas hebben wij nooit enig bericht over het resultaat van een evaluatie, berustend op te verantwoorden methodieken en met vermelding van de parameters die er bij betrokken zijn, ontvangen.</p> <p>Wel hebben we moeten constateren dat er in die experiment-periode niet gehandhaafd is, maar wel het tarief, € 210.00 per half jaar, is geïnd van alle "vergunninghouders". Achteraf moeten we constateren dat dit volkomen onacceptabel is.</p> <p>Er wordt overwogen om het betaalde parkeertarief terug te eisen nu deze feiten bekend zijn geworden.</p> <p>Op de voorlichtingsbijeenkomst van dinsdag j.l. in de Thomaskerk werd tot onze verbijstering gepresenteerd dat de conclusie, dat onze buurt "parkeerluw" is bevonden, op basis van één parkeerinventarisatie in de buurt, op één, niet nader gespecificeerde, dinsdagochtend in 2016.</p>	52	Op basis van de parkeerdrukmeting door een onafhankelijk onderzoeksbureau is naar voren gekomen dat de parkeerdruk op verschillende meetmomenten laag is.	--
3.7	<p>Dezer dagen blijkt de gemeente een wolf in schaapskleren, een geldwolf.</p> <p>De onbetrouwbare overheid maakt met verkeerde argumenten en foute aannames een overloop parkeerterrein van deze autoluwe buurt zonder oog te hebben voor de gevaren en onmogelijkheden (bv aan twee kanten parkeren in veelal te smalle straten; bewoners auto's die niet in de garages passen vanwege het toegenomen volume van de huidige auto).</p>	67	Het college van B&W neemt kennis van deze zienswijze.	--
3.8	<p>Het door de gemeente voeren van een experiment, terwijl blijkbaar al bij voorbaat vast stond dat voor de Irenebuurt geen uitzondering zou worden gemaakt op het reguliere systeem van fiscaal parkeren (zoals in Durgerdam en andere dorpskernen van Amsterdam) is onbehoorlijk, misleidend en in strijd met het beginsel dat bestuurlijk opgewekte verwachtingen dienen te worden gehonoreerd.</p>	70, 71, 74	Het college van B&W is van oordeel dat een reguliere fiscaal regime, zoals in grote delen van de stad, een effectieve vorm van parkeerregulering is. Vanwege het bijzondere karakter van de Prinses Irenebuurt is aanvullend besloten een parkeerdurbeperking in te voeren. Zodoende worden langparkerende niet-buurtgebonden parkeerders geweerd uit de buurt. Een belangrijk aspect van fiscaal parkeren is dat veel krachtiger kan worden gehandhaafd (veel vaker, veel efficiënter, veel sneller en veel goedkoper).	--
3.9	<p>Sinds jaren tachtig (...) geniet ik van twee gereserveerde parkeerhavens voor de patienten van mijn tandartspraktijk. Kunt u</p>	32	Specifiek kwesties zullen nader worden besproken met de	--

	mij geruststellen omtrent mijn gereserveerde parkeerhavens?		belanghebbende.	
3.10	<p>Bij de nieuwbouw van de RAI (Europaplein / Diepenbrockstraat e.o.) moesten de omwonenden eerst massaal in opstand komen alvorens de gemeente bereid was iets te doen aan het lawaai, de bevoorrading, de parkeeroverlast enz. Het heeft jaren geduurd eer de gemeente überhaupt bereid was om die problemen te erkennen en vervolgens de nodige maatregelen te nemen -weet u nog wel? De Pr. Irenebuurt was dus gewaarschuwd. Haar bewoners, inclusief mijzelf, kwamen dan ook massaal in opstand toen B&W in 1979 meldden voornemens te zijn een bouwvergunning te verlenen voor het World Trade Center Amsterdam hoek Beethovenstraat / Strawinskylaan (verder te noemen: WTC). Opstand, ook al omdat het toenmalige gemeentebestuur vol overtuiging een vergaand restrictief (soms ad absurdum) parkeergaragebeleid voerde: bewoners, werknemers en bezoekers moesten zich vooral te voet, op de fiets of met het OV verplaatsen -niemand die zich daaraan hield overigens. De Pr. Irenebuurt was dan ook zeer beducht dat de buurt overspoeld zou worden met auto's van de werknemers / bezoekers van het WTC.</p> <p>De geprognosticeerde / verwachtte ontwikkeling van de Zuidas inclusief het station Amsterdam Zuid bevestigde onze angst. Dat geldt helemaal nu het Zuidasdok en de grootscheepse uitbreiding van het station dreigen door te gaan en elke m2 op de Zuidas en directe omgeving (inclusief delen van het Beatrixpark) in hoge dichtheden wordt volgebouwd, openbare parkeerplaatsen zijn of worden opgeheven enz.</p> <p>Het toenmalige college heeft aansluitend in haar verzoek aan Gedeputeerde Staten, in het kader van de art. 19 WRO procedure voor de bouw van het WTC, het provinciebestuur laten weten:</p> <p>"voor de aangrenzende woonwijken zodanige parkeermaatregelen voor te bereiden dat de garantie bestaat dat de parkeeroverlast in deze buurt zoveel als mogelijk is wordt beperkt."</p> <p>Die (schriftelijke!) garantie leidde tot een belanghebbenden parkeerregiem in onze buurt. Dat regiem is tot op de dag van heden overeind gebleven, zij het met heel veel moeite en procederen onzerzijds en de laatste jaren tegen hoge kosten. Onze buurt is door genoemd parkeerregiem afgelopen periode tot op zekere hoogte leefbaar gebleven. Pro memorie en om uw geheugen op te frissen: waarom namen de kosten voor de bewoners van de Pr. Irenebuurt recent zo draconisch toe, namelijk van €15/jaar naar €420/jaar/auto? Omdat de gemeente geld wilde zien van de buurtparkeerders in ruil voor het zogenaamd gederfde inkomen uit parkeermeters. Hoe verzin je het, zo meteen moeten we betalen om over de stoep te lopen -ook dat kan 'gederfd inkomen' worden. En dat terwijl Amsterdam de hoogste uitkering krijgt uit het gemeentefonds van alle Nederlandse gemeenten, namelijk €10.000,-/inwoner/jaar! De gemeente was kennelijk helemaal vergeten dat zij in het kader van voornoemde artikel 19 WRO en bestemmingsplanprocedure WTC, schriftelijk had toegezegd (!) dat het 'gederfde parkeerinkomen' niet ten laste van de bewoners van de Pr. Irenebuurt zou komen, maar uit een andere gemeentepot zou worden betaald. Genoemd werden indertijd de inkomsten uit erfpacht van het WTC.</p> <p>Nog een geheugensteuntje: begin tachtiger jaren (1983) keurden Gedeputeerde Staten het bestemmingsplan voor het WTC e.o. goed, waarbij zij expliciet meldden de toezegging van het gemeentebestuur van Amsterdam van groot belang te achten: "... dat bij het gereedkomen van het Wereldhandelscentrum voor de woonwijk van reclamanten een parkeerreguleringsstelsel effectief zal zijn, zodat de mogelijk optredende parkeerdruk zich niet in de woonwijk van reclamanten zal kunnen manifesteren." Dat laat aan duidelijkheid niets te wensen over. De gemeente heeft zich daartegen niet verweerd, dus 'afspraak = afspraak' lijkt me -of niet soms in bestuurlijk Amsterdam? Nadat het gemeentebestuur in de vorige eeuw 'moeizaam bevallen' was van het idee dat er naast de historische binnenstad een tweede centrum zou ontstaan ter plaatse van de huidige Zuidas / station Zuid, ontstond er een ongekende</p>	58	<ul style="list-style-type: none"> - Het college is van oordeel dat ook met een zeer stringent parkeerregime (parkeerduurbeperking van 2 uur én een uurtarief van €3,-) geheel voldoet aan de door u aangehaalde toezegging. - Het tarief van de belanghebbende vergunning is gebaseerd op de kosten van de handhaving. De fiscale bewonersvergunning zal goedkoper zijn. - Er is geen verband met het gemeentefonds. Inkomsten komen ten goede aan het mobiliteitsfonds. - Amsterdam heeft als uitgangspunt dat bij parkeerregulering binnen de Ring-A10 en/of binnen reeds gefiscaliseerde gebieden er in principe alleen een fiscaal parkeerregime wordt ingevoerd 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. Daarnaast zijn in Amsterdam de handhaving op Mulderfeiten 	--

	<p>bouwwoede, met alleen een deel van de crisistijd als kort intermezzo. Het ene kantoor na het andere verschijnt, bestaande panden ondergaan een metamorfose en verdubbelen / verdriedubbelen qua vloeroppervlakte, en ten leste worden er ook nog honderden woningen gebouwd. Dat alles overigens ten koste van de fraaie door prof. Van Eesteren en mej. Mulder ontworpen groene bufferzone tussen Zuid en Buitenveldert.</p> <p>Terzijde, het moet mij van het hart: er was (en is) van gemeentezijde helaas weinig oog voor de nu al merkbare klimaatverandering. Openbaar groen kan de toekomstige urban heat stress intomen, resp. datzelfde groen is een probaat middel om de effecten van steeds zwaardere regenbuien te mitigeren / op te vangen. Het verlies van voornoemde groene bufferzone wordt op de korte en zeker op de lange termijn voelbaar -een enkele wadi of minimaal stukje Zuidasdok'park' (het verdient die naam nauwelijks) lost dat niet op! Die Zuidas ontwikkeling kan de gemeente geen financiële windeieren hebben gelegd. Dus die theoretisch 'gederfde parkeerinkomsten' hadden daar makkelijk uit betaald kunnen worden, mocht de erfpacht van het WTC niet toerijkend zijn Maar kennelijk kwamen noch de opbrengst van de erfpacht van het WTC (zie besluit B&W 15.3.1983), noch de inkomsten uit de giga ontwikkeling van de Zuidas daarvoor vrij. Wellicht konden ze de concurrentie met andere gemeentelijke claims niet aan, bijvoorbeeld de kostbare Stopera, de alsmaar duurder wordende N-Z lijn en andere 'tekorten'. Uw eerdere toezegging dat het 'gederfde parkeerinkomen niet ten laste van de bewoners van de Pr. Irenebuurt zou komen' deed u niet gestand. Weshalve wij, buurtbewoners, na tig jaren procederen en in weerwil van alle eerdere zwart -op - wit toezeggingen van uw gemeentebestuur aan zowel het provinciaal bestuur (!) als ons, sinds enkele jaren dat gefingeerde 'ontstane tekort' betalen i.e. €420/jaar/auto -gelukkig tot op heden met behoud van het belanghebbenden parkeren.</p> <p>NB., daarmee zijn de gedachte inkomsten uit betaald parkeren gedekt met 100% zekerheid en een minimum aan kosten -tel uit je winst! Pro memorie: in 1997 is door het toenmaals daartoe gemachtigde stadsdeel Zuid nogmaals bevestigd dat de regeling (belanghebbenden parkeren) in stand zou blijven. Alleen in straten in de buurt die geen directe woonfunctie hebben (bijvoorbeeld de Pr. Irenestraat), werd een zeer beperkt contingent 'betaald parkeren' ingevoerd. En als laatste geheugensteunen: nut en noodzaak van dat belanghebbenden parkeren is door u opnieuw bevestigd in het 'Masterplan Zuidas' -loud & clear! Ook in de Nota van Beantwoording van die visie nam u dat standpunt in. Maar opnieuw dreigt u zich niet aan uw eigen woord te houden. Want die meermalen bevestigde gemeentelijke toezeggingen worden, als het aan u ligt, opnieuw genegeerd op basis van allerlei ongefundeerde en kortzichtige argumenten. Waarschijnlijk terug te voeren op uw adagium 'de bewoners van de Pr. Irenebuurt mogen in geen geval een uitzonderingspositie innemen'. Dat de gemeente tegelijkertijd elders in de stad overweegt belanghebbenden parkeren in te voeren is kennelijk een non issue -misschien mogen wij dat niet eens weten ...kunnen we als inwoners van Amsterdam weer mooi tegen elkaar worden uitgespeeld (zie de erfpacht en de veel lagere BSQ in grote delen van de stad ...). Een van uw argumenten is dat de huidige parkeerdruk in de Pr. Irenebuurt veel ruimte overlaat om ook derden in onze buurt te laten parkeren. Tja, voor zover er plaatsen niet bezet zijn is dat een logisch gevolg van het tot nog toe geldende parkeerregiem waarvoor de buurt de rekening betaalt van die €420/jaar/auto. Ook de buurbewoner is niet altijd thuis en laat zijn parkeerplek open. U hanteert dus op zijn zachtst gezegd een vreemde cirkelredenering op zoek naar uw eigen gelijk.'Uw redenering faalt' zou de Raad van State zeggen</p>		<p>(handhaving door Bijzonder Opsporingsambtenaren, BOA's) en de handhaving op fiscale (betaald) parkeerregimes (handhaving door Egis Parking Services) losgekoppeld, waardoor het niet mogelijk is in een gebied met belanghebbendenparkeren te handhaven met een efficiënte scanauto. Met de invoering van een fiscaal parkeerregime kan derhalve veel efficiënter en krachtiger worden gehandhaafd. Het college acht dit in het belang van de bewoners die zich zorgen maken over niet.buurtgebonden langparkeerders.</p>	
--	--	--	--	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
D	BOUWONTWIKKELINGEN EN STATION ZUID			
4.1	<p>Ik ben voorstander van het handhaven van belanghebbenden parkeren. Dit systeem bestaat al heel lang en komt de leefbaarheid zeer ten goede. Wij hebben al vreselijk veel overlast van de bouwwerkzaamheden op de zuidas, met name geluidshinder en talrijke wegafsluitingen. Daarom ben ik tegen het beschikbaar stellen van de parkeerplaatsen in de Prinses Irenebuurt ten gunste van de zuidas bezoekers. Zorg voor voldoende parkeerplaatsen op de zuidas. De Prinses Irenebuurt is een woonbuurt, en geen overloop parkeerplaats voor de zuidas. Wij kunnen nu altijd voor onze eigen deur parkeren, en dan stelt u voor dat we bovenop alle bouwherrie en wegafsluitingen ook nog eens een flink stuk kunnen lopen naar onze parkeerplaats. Het voorstel alleen al is een ernstige verontachtzaming van de belangen van de bewoners van de Prinses Irenebuurt. De gemeente zou deze belangen juist dienen te beschermen.</p>	12, 13	<p>Amsterdam heeft als uitgangspunt dat bij parkeerregulering binnen de Ring-A10 en/of binnen reeds gefiscaliseerde gebieden er in principe alleen een fiscaal parkeerregime wordt ingevoerd 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. Daarnaast zijn in Amsterdam de handhaving op Mulderfeiten (handhaving door Bijzonder Opsporingsambtenaren, BOA's) en de handhaving op fiscale (betaald) parkeerregimes (handhaving door Egis Parking Services) losgekoppeld, waardoor het niet mogelijk is in een gebied met belanghebbendenparkeren te</p>	--

			handhaven met een efficiënte scanauto.	
4.2	Momenteel valt niet te overzien hoe groot de parkeerdruk (+ verkeersbewgingen en veiligheidsaspecten) na het gereed komen van diverse gebouwen aan de noordzijde van de Zuidas zal worden. Ik stel voor deze te verwachten druk in uw plan mee te nemen.	23, 46	Het college beseft dat de wijk aan één van de drukste centra van het land ligt. Het regime dat wordt voorgesteld houdt hier ook rekening mee. De Prinses Irenebuurt wordt niet gezien als een overloopgebied van de Zuidas. Desondanks is het ook niet zo dat een kleine toename van bezoekers tot grote problemen gaat leiden. Het college is wel gevoelig voor het argument dat bezoekers aan de Zuidas met een parkeerdruk van drie uur makkelijker hun weg vinden naar de wijk. Om die reden past het college de parkeerdrukbeperking aan van drie uur aan tot maximaal twee uur. Ook zal het college in samenspraak met de buurt de ontwikkelingen blijven monitoren.	Aanpassen parkeerdruk naar 2 uur. Monitoren verkeerssituatie.
4.3	Het is de bedoeling dat Station Zuid het grootste station van Nederland wordt. Het kan niet anders dan dat dit veel extra parkeerdruk geeft. Voor de waterberging van de ZuidAs wordt ruimte gemaakt in de Prinses Irenestraat. Hiervoor worden circa 70 parkeerplekken in de Prinses Ireneaan opgeheven. De parkeerdruk van alleen al deze plekken zal zich verplaatsen naar de rest van de Prinses Irenebuurt. Veel Amsterdamse bewoners zullen gebruik maken van de mogelijkheid om in de avond 3 uur te parkeren en daarna de rest van de avond om vanaf Station Zuid op pad te gaan. Bezoekers van buiten Amsterdam zullen de wijk gebruiken om hier te parkeren en zo makkelijk 3 uur en de hele avond de stad in te gaan met de metro, tram of bus.	26, 29, 86, 200, 124, 132, 137, 145, 148, 151, 73, 76, 80		
4.4	300.000+ m2 ERBIJ In de periode tot 2024 zal de gebiedsontwikkeling Zuidas worden doorgezet. Het gaat daarbij om de ontwikkeling van een gemengd gebied voor wonen, werken en infrastructurele voorzieningen. Meer mensen is meer auto's	117, 126, 141, 186, 53, 57, 60, 55, 121, 174, 180, 182, 184, 185, 189, 192, 194, 195, 198, 82, 101, 102, 106, 110, 118, 119, 80, 87, 96, 157		
4.5	Formeel zou er sprake zijn van een proef periode. Een echte evaluatie daarvan ontbreekt. (De door de foto's hierboven getoonde ontwikkeling wordt niet gerapporteerd), en wat er licht aan rapporten is meer dan een jaar oud (!). En dat terwijl er nadat de beschikbare rapportage werd opgesteld, belangrijke kantoren gereed zijn gekomen en nog moeten komen (waaronder AKZO en Stibbe). Zou de ZuidAs niet eerst moeten zijn afgebouwd (denk aan hoofdkantoor Postcodeloterij) voordat er een aanpassing van het bewoensparkeeren wordt voorgesteld en ingevoerd? De consequenties van al die nieuwbouw laten zich nu niet overzien, en bewijs van overloop en overlast is er nu al! Gewoon te vroeg dus	27, 28, 36, 41, 141, 53, 63, 67, 75, 154, 55, 198, 132, 136, 140, 145, 148, 151, 198, 82,	Er heeft een uitgebreide parkeerdrukmeting plaatsgevonden en er is een scenariostudio verricht. Dat heeft uitgewezen dat een aanpassing van het parkeerregime niet tot grote nadelige gevolgen voor de buurt zal leiden. Voor ruimtelijke ontwikkeling geldt in het	--

		101, 118, 119, 76, 80, 207	algemeen dat de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgevangen. Hiervoor is onlangs de Nota Parkeernormen opgesteld. Onze opvatting is derhalve dat het onnodig om af te wachten tot de hele zuidas is afgebouwd alvorens maatregelen getroffen kunnen worden in de nabijgelegen buurt.	
4.6	In het verlengde daarvan heeft de gemeente in haar wijsheid besloten dat zowel het Zuidplein als het Gustav Mahlerplein zodanig geschikt zijn voor het houden van evenementen dat dit op beide locaties elf keer per jaar toegestaan kan worden. Weliswaar zullen veel bezoekers met het OV of de fiets komen maar er zijn ongetwijfeld mensen die de voorkeur aan de auto geven. Want in de Prinses Irenebuurt, om de hoek van de festiviteiten, is het 's avonds gratis parkeren!	69, 140	Om niet-buurtgebonden langparkeerders te weren, wordt een parkeerduurbeperving voorgesteld. Deze regeling beperkt een mogelijke P+R-functie naar de rest van de stad en maakt parkeren alleen (financieel) aantrekkelijk voor korte afspraken op de Zuidas. In de avond kan vanaf 19 uur inderdaad langer geparkeerd worden door bezoekers. Op dit moment kan men echter van 19.00 gratis parkeren in de buurt. Het is derhalve onduidelijk waarom in de nieuwe opeens problemen zouden ontstaan. In de avonduren verandert feitelijk niets (muv dat parkeerregulering doorloopt tot 21.00 ipv 19.00)	
4.7	Een solide verkeersplan voor de Prinses Irenebuurt ontbreekt en is noodzakelijk voordat beslissingen over het parkeerbeleid daadwerkelijk genomen kunnen worden.	75	Het uitgangspunt is dat de parkeerdruk in de buurt nauwelijks wijzigt. Het opstellen van een verkeersplan is wellicht nuttig, maar staat los van de parkeerregulering.	--

4.8	Het is al veel drukker en het wordt nog veel drukker		Het college van B&W neemt kennis van deze zienswijze.	--
4.9	<p>Nergens in Nederland ligt een station van een dergelijke omvang pal naast een woonwijk zonder een passend parkeerregime. Het voorstel van de gemeente schiet dan ook ernstig tekort. Immers, de ligging van het station nodigt ertoe uit om vanaf een uur of zes 's avonds de auto in de Prinses Irenebuurt te parkeren, te betalen tot 21.00 uur om vervolgens het OV te gebruiken voor een bezoek aan de stad, of het bijwonen van een evenement in bijv. de Ziggo Dome of de Johan Cruijff Arena. Dat is veel goedkoper dan parkeren ter plekke! En de auto kan hier zelfs tot de volgende ochtend blijven staan.</p> <p>In het verlengde daarvan heeft de gemeente in haar wijsheid besloten dat zowel het Zuidplein als het Gustav Mahlerplein zodanig geschikt zijn voor het houden van evenementen dat dit op beide locaties elf keer per jaar toegestaan kan worden. Weliswaar zullen veel bezoekers met het OV of de fiets komen maar er zijn ongetwijfeld mensen die de voorkeur aan de auto geven. Want in de Prinses Irenebuurt, om de hoek van de festiviteiten, is het 's avonds gratis parkeren!</p> <p>Het zou de gemeente sieren als zij invoering van het nieuwe regime zou willen uitstellen totdat de ergste bouwoverlast achter de rug is. Ook zou het wenselijk zijn parkeertarief, parkeerduur en parkeertijden zodanig vast te stellen dat het onaantrekkelijk wordt om de buurt als alternatief voor parkeergarages en andere parkeervoorzieningen te gebruiken.</p>	55, 86	Het is nu 's avonds ook al gratis parkeren in de Prinses Irenebuurt (al vanaf 19.00).	--
4.10	De gemeente staat – om de begrijpelijke reden om auto's zoveel mogelijk uit de stad te weren - de bouw van parkeerruimte onder nieuwe gebouwen (geldt voor kantoren, maar ook voor woningen/appartementen) maar zeer beperkt toe; er is een veel grotere parkeerbehoefte dan dat er parkeerplaatsen zijn; deze discrepantie neemt in de toekomst verder toe.	200	Dat is mogelijk, maar benadrukt dient te worden bij nieuwbouwtontwikkelingen geen parkeervergunningen meer worden verleend. Er wordt standaard een zogenaamd o-plafond ingesteld. Indien sprake is van een hogere parkeerbehoefte dan de vigerende minimumparkeernormen dan is onwaarschijnlijk dat deze wordt afgewenteld op de Prinses Irenebuurt	--
4.11	Door toe te staan dat de Prinses Irenebuurt ook wordt opengesteld voor niet-bewoners of bezoekers van de bewoners, zullen de mensen die niet terecht kunnen (mede door het beleid van de gemeente ten aanzien van de bouw van parkeergarages) hun auto parkeren in de Prinses Irenebuurt;	200	Dat is inderdaad denkbaar, zij het dat de parkeerdurbeperking van 2 uur langparkeerders uit de buurt weert. Overigens was de buurt al 'opengesteld' voor bezoekers van bewoners. Veel bewoners hechten daar ook sterk aan (en niet ten	--

			onrechte).	
4.12	<p>Het aangekondigde parkeerbeleid houdt geen rekening met het feit dat de prinses Irenebuurt tegen een station aanligt dat nu al veel reizigers verwerkt, maar in de toekomst nog veel meer; in de nabijheid van station Amsterdam Centraal is het evenmin mogelijk voor bezoekers om te parkeren; waarom wel bij station Zuid WTC en dan nota bene in een woonwijk; de combinatie van een groot station en zoveel hoogwaardige kantoren is uniek en heeft een sterk aanzuigende werking; daar moet rekening mee worden gehouden in het parkeerbeleid. Daarbij moet worden bedacht dat station Amsterdam Centraal lang niet zoveel kantoren en zakelijke bezoekers kent als de Zuidas. Dit heeft impact op de parkeerdruk. De combinatie van de Zuidas als grote kantorenlocatie en het station heeft een sterk aantrekkende werking</p>	200	<p>Het aangekondigde parkeerbeleid houdt juist wél rekening met het NS station dat om de hoek ligt en de grote kantoorfuncties. Om deze reden is de keuze gemaakt om een parkeerduurbepanking in te stellen. Forensen die met de auto dicht bij het station willen zijn om daarna verder te reizen met de te trein maken in de Prinses Irenebuurt helemaal geen kans. Men mag immers slechts maximaal 2 uur parkeren. In de nabijheid van Amsterdam Centraal is het in principe wel mogelijk voor bezoekers om te parkeren (In het hart van de stad geldt géén parkeerduurbepanking). In die zin wordt een zwaarder regime in de Prinses Irenebuurt ingesteld. Zodoende wordt voorkomen dat in grote mate overlast wordt ondervonden van niet-buurtgebonden parkeerders.</p>	--
4.13	<p>"De twee van de zes locaties met geschikte geluidsprofielen liggen in of nabij onze buurt. Een paar voorbeelden. In de naaste omgeving van onze buurt vinden op het Zuidplein in de Zuidas maximaal 18 kleine, middelgrote of grote evenementen per jaar plaats met een geluidsbelasting variërend van zwaar, via middelzwaar tot licht (75 – 85 dB (C) op de gevels). Er zijn overigens meer geschikt bevonden pleinen in de Zuidas waar soms nog veel meer dB's toelaatbaar zijn. Dan hebben we ook nog te maken met de evenementen in de RAI en als extraatje het jaarlijkse Kingsland, de (onbedoelde) geluidsoverlast van evenementen in het Olympisch Stadion, Olympiaplein, het Amsterdamse Bos, het Museumplein en de parade in het Maarten Luther Kingpark en ook de diverse activiteiten van horecaondernemingen zoals Strand Zuid, De Blauwe Engel et cetera en natuurlijk ook de uitzonderingen die er gemaakt worden voor weer een evenement naast het toegestane met een grote rol en beslissingsbevoegdheid van de burgemeester. Vervolgens is er overal en altijd ergens in de buurt een bouwactiviteit (vaak ook meerdere) met de nodige geluidsproductie aan de gang. En vergeet ook niet de enorme toename van het verkeer. U begrijpt het misschien al: cumulatie van geluid producerende ondernemingen, evenementen en (zwaar) verkeer komen</p>	162	<p>Naar onze inschatting zal de parkeersituatie in de buurt niet of nauwelijks wijzigen als van een belanghebbendenregime naar een normaal fiscaal regime wordt overgestapt (met parkeerduurbepanking van 2 uur). Dit staat verder ook los van evenementen.</p>	--

	regelmatig bij elkaar en maken het niet makkelijk voor de bewoners van de wijken rondom de grote evenementenlocaties.			
--	---	--	--	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
E	BESLUITVORMINGSTRAJECT			
5.1	Allereerst zouden de beleidsmakers met de bewoners dienen te inventariseren wat de voor- en/of nadelen zijn van het wijzigen van het huidige systeem. Nodig hen graag uit een week lang, overdag, te komen kijken hoe het hier in deze buurt er aan toe gaat en dan nog eens te overwegen welk beleid hier het beste past zolang deze buurt zwaar onder druk ligt wegens de vele werkzaamheden op de Zuidas, Fred Roeskestraat en Parnassustoren.	3	Het college geeft de bewoners geen ongelijk bij de constatering dat de evaluatie van het experiment lang heeft geduurd. Het juridische en bestuurlijke traject bleek complexer dan aanvankelijk was ingeschat. Wel zijn tijdens het experiment en tijdens de inspraak bewoners meermalen op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen van het experiment en de te zetten stappen. Met een inloopavond en ruim verspreiding van bewonersbrieven is ervoor gezorgd dat alle belanghebbenden kennis hebben kunnen nemen van de situatie en in hebben kunnen spreken op het beleidsvoornemen.	
5.2	Ik zou de suggestie willen doen dat de gemeente en met name de wethouder die hiervoor verantwoordelijk is eens de moeite neemt om met de bewoners rond de tafel te gaan, in elk geval eens komt kijken op de drukke kruispunten op de drukke tijden en op zijn minst te wachten iets te besluiten totdat de stroom vrachtauto's die ons dagelijks teistert uit de buurt verdwenen is. En als u van mening bent dat wij het Transferium van het Centrum en Adam ZuidOost moeten worden zult u de ontsluiting van de buurt echt moeten aanpassen want die laat verdere toename van het fiets- en autoverkeer absoluut niet toe.	30	Wat betreft de handhaving: er is in het gebied wel degelijk gehandhaafd. Dit was een verbetering ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het experiment, omdat er in die periode nauwelijks tot geen handhaving plaatsvond. Dit was terug te zien in de parkeerdrucijfers: voor het experiment was deze 52% in de middag, na invoering van het experiment 36%. Dit was destijds dan ook een van de redenen voor stadsdeel Zuid en het college om aan de hand van het experiment de regels juridisch juist in te voeren en daarmee ook te zorgen voor een adequate handhaving.	--
5.3	Indien toch blijkt dat wijziging zorgt voor parkeeroverlast, onveilige situaties en bewoners die hun auto niet meer voor hun woning kwijt kunnen, het na een proefperiode van maximaal 6 maanden wordt teruggedraaid en er weer een vorm van bescherming komt voor bewoners. De scenarios voor na na 6 maanden moeten reeds volledig worden uitgewerkt. Een vaag : dat zullen we dan wel zien is onacceptabel. Ik wijs u er op dat de huidige regeling na 1 jaar zou worden geëvalueerd. We zijn nu bijna 4 jaar verder. Dat is een blamage voor de Gemeente Amsterdam.	159		
5.4	Twee jaar geleden is gestart met een experiment belanghebbenden parkeren Prinses Irenebuurt. Aangezien ik een van de belanghebbenden ben, namelijk bewoner van de Prinses Irenebuurt sinds 28 jaren, had ik gehoord willen worden over mijn ervaring met het huidige experiment. Dat is niet gebeurd. Hoe kan de gemeente dan zelf beslissen of het experiment een succes is geweest?	144	Het invoeren van betaald parkeren is daarnaast een bewezen effectief instrument tegen te hoge parkeerdruk en voor het voeren van een autoluw beleid. Ten opzichte van het belanghebbendenparkeren is wel de verwachting dat het aantal	

5.5	<p>Het experiment was geslaagd op drie puntjes na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De prijs van een bewonersvergunning was hoger dan elders in de stad omdat extra handhaving plaats zou vinden. Deze belofte is men echter niet nagekomen. Heel vaak parkeren onbekenden bij ons voor de deur om met hun koffer naar Zuid WTC te lopen en vanaf daar met de trein naar Schiphol te gaan voor vakantie. Die auto staat dan een of twee weken voor onze deur zonder bekeuring. 2. De duur van de bezoekersvergunning van drie uur is te kort. Als bij voorbeeld de loodgieter komt moet hij zo lang kunnen parkeren als noodzakelijk. 3. Het inbellen/mbv DigiD aanmelden van een bezoeker was zo slecht, dat wij de bezoekers vergunning hebben afgeschafte en bezoekers gebruik laten maken van ons garagepad. 	144, 170, 96	voertuigen zal toenemen. Uit de scenariostudie komt naar voren dat dit niet om te grote hoeveelheden zal gaan: op ongeveer 10% van de vakken zal een bezoeker staan in de maatgevende middagperiode (ongeveer 25% van het aantal voertuigen). Dit gaat om nog geen 90 voertuigen. De parkeerdruk en de kwaliteit van de buurt blijven met voorliggend voorstel gewaarborgd.	
5.6	<p>Wat wel duidelijk is dat de burgers niet gehoord worden. Inspraak, zo hebben wij ervaren, is een wassen neus, en dat weet u zelf ook wel .Een voor u pro forma politiek fenomeen, waar u niet omheen kan. Helaas voor u noodzakelijk . tijdrovend en irritant , voor u staat immers het resultaat van te voren al vast , u weet al wat de uitkomst is ; met de inspraak wordt niets gedaan. Voor de burgers een wanhopig gevoel van kafkaiaanse onmacht.</p> <p>Iedereen alle Amsterdammers, jong en oud moet door de Irene buurt en niet te vergeten ook Buitenveldert, om school, opleiding, werk en openbaar vervoer te kunnen bereiken. Het welzijn en veiligheid , zoals hiervoor aangetoond , en nogmaals ik spreek hier niet alleen namens de buurtbewoner, maar namens Alle Amsterdammers worden direct en indirect door uw beleid, oa wat betreft parkeerbeheer veronachtzaamt. Onze veiligheid wordt bedreigd.</p>	175, 181		
5.7	<p>Verder verzoek ik u vriendelijk om met betrekking tot bovenstaande advies in te winnen van de Fietzersbond, brandweer en hulpdiensten. Ik kan me niet anders voorstellen dan dat zij mijn inschatting en zorgen zullen ondersteunen. Een solide verkeersplan voor de Prinses Irenebuurt ontbreekt en is noodzakelijk voordat beslissingen over het parkeerbeleid daadwerkelijk genomen kunnen worden.</p>	92	Een opstellen van een verkeersplan kan inderdaad nuttig zijn, maar niet persé in relatie tot het parkeerregime.	--
5.8	<p>Ik geniet 24uur zorg. Verplaats mij per rolstoel. Mis een been en heb de nodige mankementen. Verpleegkundigen komen (meestal) per auto. Plaatsing op de oprit. Deze parkeernoodzaak is cruciaal om om mijn verpleeghulp te kunnen voortzetten.</p>	181	Indien wordt voldaan aan de voorwaarden komt uw hulp mogelijk in aanmerking voor een hulpverlenersvergunning. Met de hulpverlenersvergunning kan in heel Amsterdam (alle fiscale gebieden) onbepert worden geparkeerd. Meer informatie, zie: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B309AA481-3B74-4CE8-9A8D-88854AA5EE2B%7D#case_%7BAF11326B-4F9C-4BFE-8FA6-741E76F77610%7D	--
5.9	<p>De alles overheersende vraag is : welk probleem denkt de gemeente met de voorgestelde wijzigingen op te lossen ? De toelichting in het beleidsplan onder het kopje "waarom deze maatregelen" is allermint overtuigend -eerder een gotspe. Gesteld wordt dat het er om gaat de parkeeroverlast terug te dringen. Dat wordt natuurlijk niet bereikt door het voor eenieder</p>	83	Het invoeren van betaald parkeren is een bewezen effectief instrument tegen te hoge parkeerdruk en voor het voeren van een autoluw beleid. Ten opzichte van het belanghebbendenparkeren is wel de verwachting dat het aantal voertuigen zal toenemen. Uit de	--

	<p>mogelijk te maken (al is het overdag voor beperkte duur) z'n auto hier neer te zetten. En waarom wordt er niet voor gekozen het nu in de Pr. Irenebuurt geldend systeem door te voeren in Buitenveldert, in plaats van het omgekeerde? Sinds jaar en dag roeptoetert de gemeente c.q. de politiek dat de auto moet worden teruggedrongen en dat de stad autoluw(er) moet worden (zie o.m. het concept-verkiezingsprogramma van Groen Links). En nu hebben we in de Prinses Irenebuurt, een letterlijk en figuurlijk apart, klein wijkje, bijna een dorpje op zich, een fantastisch autoluw parkeerregiem, en dat moet dan om zeep worden geholpen. Waarom?</p>		<p>scenariostudie komt naar voren dat dit niet om te grote hoeveelheden zal gaan: op ongeveer 10% van de vakken zal een bezoeker staan in de maatgevende middagperiode (ongeveer 25% van het aantal voertuigen). Dit gaat om nog geen 90 voertuigen. De parkeerdruk en de kwaliteit van de buurt blijven met voorliggend voorstel gewaarborgd.</p>	
5.10	<p>het belanghebbendenparkeren is wat mij als prinses Irenebuurtbewoner een succes. Wel duur. Behoort tot de duurste vergunningen van de stad. Maar prettig dat de overlast van het zuid-as verkeer beperkt wordt. Met thema's als "drukke stad" begrijp ik niet waarom dit zeer geslaagde experiment verder uitgebreid wordt naar andere delen van de stad zoals bijvoorbeeld het centrum of de pijp. Ook deze buurten zouden veel baat hebben bij het weren van overtollige auto's en parkeerplaatszoekende verkeersbewegingen. Zowel qua veiligheid, gevoel van drukte als luchtkwaliteit. Voorstel: belanghebbende parkeren niet afschaffen in de prinses Irenebuurt maar juist invoeren in andere delen van de stad zoals centrum</p>	112	<p>Het invoeren van betaald parkeren is een bewezen effectief instrument tegen te hoge parkeerdruk en voor het voeren van een autoluw beleid. Ten opzichte van het belanghebbendenparkeren is wel de verwachting dat het aantal voertuigen zal toenemen. Uit de scenariostudie komt naar voren dat dit niet om te grote hoeveelheden zal gaan: op ongeveer 10% van de vakken zal een bezoeker staan in de maatgevende middagperiode (ongeveer 25% van het aantal voertuigen). Dit gaat om nog geen 90 voertuigen. De parkeerdruk en de kwaliteit van de buurt blijven met voorliggend voorstel gewaarborgd.</p>	--
5.11	<p>Hiermee heb ik nog maar één aspect genoemd. Als ik wat meer van een afstand de zaak bekijk, rijst bij mij de vraag welke ZIENSWIJZE er eigenlijk bij de Gemeente heerst.</p> <p>Het toestaan van de aanleg van het WTC in deze woonbuurt blijkt achteraf nog maar een begin. Het intussen toestaan van de steeds verdergaande functie van het Station ZUID tot wat nu wordt genoemd "het grootste station van Nederland in de toekomst" is wel heel wat anders dan het toestaan van het oorspronkelijke stationnetje WTC. Zo'n "halte" ten behoeve van een buurtbelang is landelijk niet iets bijzonders, maar wat zich inmiddels aan de Zuid-as afspeelt en nog op d rol staat is wel heel wat anders.</p> <p>Grote stads stations liggen meestal in een enigszins industrieel gebied; en niet in een na-oorlogse uitbreiding van het luxueuze vooroorlogse Beethovenstraat gebied.</p> <p>Welke zienswijze, welke visie is het geweest om wat er nu aan de Zuid-As gekomen is, in ontwikkeling is en met fanfare wordt gepland (Valley-project als recentste maar niet laatste) toe te staan?</p>	97	<p>Het college neemt kennis van deze zienswijze, maar acht deze niet direct verbandhebbend met het voornemen om een fiscaal parkeerregime in te voeren met parkeerdurbeperking.</p>	--
5.12	<p>Voor de relevante verantwoordelijke politici: dit plan zal naar mijn inschatting – als het doorgang vindt – 'afgereageerd' worden via verkiezingsuitslagen worden bij de naderende gemeenteraadsverkiezingen in maart 2018 op de politiek voor dit plan verantwoordelijke</p>	208	<p>Het college van B&W neemt kennis van deze zienswijze</p>	--

	partijen. Het plan heeft in onze week geen draagvlak en 'weegt zwaar'.			
--	--	--	--	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
F	LUCHT EN KLIMAAT			
6.1	Komt nog bij de verder verslechterende luchtkwaliteit die hier dicht bij de A10 al zeer slecht is. Continue naar parkeerplekken zoekende en optrekkende auto's dragen daar niet aan bij.	19	Het ligt in de lijn de verwachting dat er meer autobewegingen in de Prinses Irenebuurt komen. De aantallen zullen naar verwachting nog steeds laag zijn: in de maatgevende middagperiode gaat het naar schatting om zo'n 90 voertuigen die in de buurt staan. Omdat er een wisselend bestand aan bezoekers is, zal het aantal in- en uitrijbewegingen hoger liggen. Dit aantal ligt overigens nog steeds lager dan in andere wijken, omdat lang parkeren in de wijk niet aantrekkelijk is. Daarbij kan er vanuit worden gegaan dat de voertuigen die in deze wijk terecht komen elders niet meer rijden en daarom de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert.	
6.2	<p>Door de verandering van verkeersregime 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 de extra kantoren en woningen en het toegenomen verkeer door de extra drukte van het Station. Als de gemeente de plannen voor betaald parkeren voortzet in de Prinses Irenebuurt verwachten wij zeer veel geluidsoverlast. In het bijzonder aan de randen van de dag, in de vroege ochtend en het einde van de werkdag zullen de auto's in groten getale binnenstromen om een parkeerplek te zoeken in onze buurt. Dat betekent startende en optrekkende auto's. Vanwege koude motoren gaat dit een hoop lawaai opleveren en een hoop uitstoot van smerige uitlaatgassen in onze woonwijk. Door de voorgenomen verandering van parkeerregime zal het aantal geparkeerde auto's minimaal verdubbelen. Hierdoor neemt het verkeer in de Prinses Irenebuurt door rondrijdende auto's op zoek naar een parkeerplaats in de buurt en vertrekkende auto's op zoek naar een van de drie schaarse uitgangen uit de wijk fors toe. In het bijzonder aan de randen van de dag, zoals in de (vroege) ochtend zullen auto's in groten getale binnenstromen om een parkeerplek te zoeken in Prinses Irenebuurt. Dit zorgt voor een extra geluidsbelasting voor de Irenebuurt BOVENOP de extra geluidsbelasting door de vele bouwprojecten met het daarmee samenhangende bouwverkeer in de buurt.</p> <p>Daarnaast zal betaald parkeren in de Prinses Irenebuurt vele negatieve milieugevolgen met zich mee brengen. De grote toestroom aan auto's in onze woonwijk zal gepaard gaan met veel uitstoot van fijnstof. Zeker aangezien de auto's rondjes rijden op zoek naar een parkeerplaats zal er extra veel geremd worden, is er sprake van startende en optrekkende auto's en van koude benzinemotoren die aangezwengeld moeten worden. De afgelopen jaren is veel geschreven over onderzoeken en publicaties over fijnstof en de negatieve effecten op de volksgezondheid. Daarom maken wij ons zorgen over de gezondheidseffecten voor de bewoners van onze kinderrijke buurt als gevolg van fijnstof door de explosieve toename van auto's in onze wijk.</p>	190, 198, 177, 198, 81, 96, 208	<p>Het ligt in de lijn de verwachting dat er meer autobewegingen in de Prinses Irenebuurt komen. De aantallen zullen naar verwachting nog steeds laag zijn: in de maatgevende middagperiode gaat het naar schatting om zo'n 90 voertuigen die in de buurt staan. Omdat er een wisselend bestand aan bezoekers is, zal het aantal in- en uitrijbewegingen hoger liggen. Dit aantal ligt overigens nog steeds lager dan in andere wijken, omdat lang parkeren in de wijk niet aantrekkelijk is. Daarbij kan er vanuit worden gegaan dat de voertuigen die in deze wijk terecht komen elders niet meer rijden en daarom de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert.</p> <p>De gemeente zal in overleg met de bewoners de verkeerssituatie na invoering van het nieuwe regime monitoren en bepalen of er wijzigingen nodig zijn.</p>	<u>Verkeerssituatie monitoren.</u>

6.3	<p>Wat betreft het experiment: er is naar mijn weten geen onderzoek gedaan naar de milieu-effecten van het voorgestelde beleid. Naar verwachting zal het autoverkeer toenemen in de buurt, terwijl de luchtkwaliteit en fijnstof zo dicht bij de A10 al te wensen overlaat. Een zorgvuldig en redelijk onderzoek zou deze effecten meenemen, zeker gezien de recente uitspraak van de rechter in de zaak die Milieudefensie had aangespannen dat de overheid luchtknelpunten zo snel mogelijk moet wegwerken en dus geen nieuwe mag creëren of bestaande mag verergeren. Mijn voorstel zou zijn om hier een onafhankelijk bureau onderzoek naar te laten doen op de effecten van fijnstof, niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de grote hoeveelheden fietsers en voetgangers van en naar de Zuidas en scholen.</p>	116, 94	<p>Het ligt in de lijn de verwachting dat er meer autobewegingen in de Prinses Irenebuurt komen. De aantallen zullen naar verwachting nog steeds laag zijn: in de maatgevende middagperiode gaat het naar schatting om zo'n 90 voertuigen die in de buurt staan. Omdat er een wisselend bestand aan bezoekers is, zal het aantal in- en uitrijbewegingen hoger liggen. Dit aantal ligt overigens nog steeds lager dan in andere wijken, omdat lang parkeren in de wijk niet aantrekkelijk is. Daarbij kan er vanuit worden gegaan dat de voertuigen die in deze wijk terecht komen elders niet meer rijden en daarom de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert.</p>	--
6.4	<p>Recent is het GGD rapport 'Luchtverontreiniging Amsterdam 2016' gepubliceerd. Een rapport waarnaar door de Pr. Irenebuurt reikhalzend is uitgekeken in het kader van de discussie rond het Zuidasdok. Maar, zo antwoordde de GGD ons vorig najaar: die gegevens mogen op last van het gemeentebestuur niet aangereikt worden ...</p> <p>Dat rapport bevestigt wat iedereen weet, namelijk dat het op veel punten in de stad slecht gesteld is met de lucht die we inademen, zeker wanneer die vergeleken wordt met de gezondheidsnormen van de World Health Organisation (WHO). Zie bijvoorbeeld Tabel 1.1 op blz. 12 (Gemeten componenten per station) die een ontluisterend beeld geeft van de (gemeten) probleemsituaties.²</p> <p>Het zal u niet ontgaan zijn dat Milieudefensie recent dezelfde problematiek (landsbreed) aan de orde stelde en door de Raad van State in het gelijk is gesteld!</p> <p>Die uitspraak heeft ook consequenties voor u als stadsbestuur. Welnu, de Beethovenstraat is naast de S108 en S109 een van de belangrijke in- en uitvalsroutes vanaf en naar de Ring Zuid en van en naar Buitenveldert. Al het verkeer van en naar de Zuidas, Oud Zuid en het centrum perst zich in de ochtenden avondspits door deze straat, wat elke dag met veel opstoppingen en lange files gepaard gaat cum stationair draaiende auto's die continu vergif uitstoten wat wij</p>	58	<p>Het ligt in de lijn de verwachting dat er meer autobewegingen in de Prinses Irenebuurt komen. De aantallen zullen naar verwachting nog steeds laag zijn: in de maatgevende middagperiode gaat het naar schatting om zo'n 90 voertuigen die in de buurt staan. Omdat er een wisselend bestand aan bezoekers is, zal het aantal in- en uitrijbewegingen hoger liggen. Dit aantal ligt overigens nog steeds lager dan in andere wijken, omdat lang parkeren in de wijk niet aantrekkelijk is. Daarbij kan er vanuit worden gegaan dat de voertuigen die in deze wijk terecht</p>	--

	<p>'mogen' inademen. Om maar te zwijgen van het sluipverkeer. Dat is de laatste tijd alleen maar erger geworden door het vele bouwverkeer en de wegoopbrekingen die aan de orde van de dag zijn. Als daar ook nog eens 'parkeerplek-zoekende werkers / bezoekers' bij komen ontstaat een situatie die mij als COPD patiënt alleen maar vaker naar adem doet snakken.</p> <p>Onze buurtwegen zijn overigens te smal (in vaktaal: smal gedimensioneerd) om dat parkeerplek - zoekende, rondjes-rijdende verkeer op te vangen, laat staan en fatsoenlijke plek te bieden. Wat dat betreft gaat elke vergelijking met Buitenveldert mank. In de Pr. Irenebuurt kunnen tegemoetkomende auto's elkaar nu al niet of moeilijk passeren wat vreemde en gevaarlijke manoeuvres creëert. Dat wordt met het door u voorgestelde parkeerregiem alleen maar erger, idem de luchtvervuiling. Ik voorzie ook een verdergaand parkeren op of half op het trottoir. Moeten we daarmee dan maar de politie lastig vallen?</p> <p>In dit</p>		<p>komen elders niet meer rijden en daarom de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert.</p>	
6.5	<p>Zou het niet veel verstandiger zijn als de gemeente het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets stimuleert. Werknemers en bezoekers van de Zuidas kunnen beter met de tram, trein, bus, metro of fiets komen.</p> <p>Daarom dienen er een Milieu Effect Rapportage en een Bewoners Effect Rapportage gemaakt te worden met betrekking tot de voorgestelde verandering van het parkeerregime in de Prinses Irenebuurt.</p>	81	<p>Het aantal fietskilometers in de stad groeit significant. Hiervoor worden enorme investeringen gedaan (fietsstraten, stallingen, vrijliggende fietspaden etc). Verder komen heel veel werknemers van de Zuidas met de trein of het openbaar vervoer. Dat verklaart de noodzakelijkheid om het station uit te breiden.</p>	--
6.6	<p>Als bewoner van een appartement aan de Henri Zagwijnstraat ben ik verbaasd en bezorgd aangaande het parkeerbeleid in Amsterdam in combinatie met het milieubeleid. Onze VvE, Parnassus 1, aan de Henri Zagwijnstraat, heeft recent een energieadviesrapportage laten uitvoeren door mevrouw Aleida Verheus. Dit is betaald door de gemeente Amsterdam. Niets dan hulde voor dit gemeentebesluit. Hierin wordt advies gegeven omtrent het installeren van zonnepanelen op ons 1.100m² grote dak, het aansluiten van verwarming op het stadswarmtenet en de mogelijkheid om uiteindelijk volledig gasloos te verwarmen en te koken. Uitstekende initiatieven om de uitstoot van CO₂ en andere emissies te verlagen en onze huizen duurzaam te verwarmen en van elektriciteit te voorzien.</p> <p>De bewoners staan achter deze initiatieven, die deel geld kosten (stadsverwarmingsnet) en willen dit alleen al vanwege de CO₂ reductie.</p>	205	<p>Het college neemt kennis van deze zienswijze, maar ziet geen verband met het beleidsvoornemen om een fiscaal regime in te voeren met een parkeerduurbepaling</p>	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
G	GARAGES			
7.1	Geldt de regel (artikel 9 lid 1 uit de parkeerverordening) dat het recht op vergunningen wordt verminderd met het aantal stallingsplaatsen waarover de bewoners kunnen beschikken ook voor Garages die (om wat voor reden dan ook) niet meer te gebruiken zijn als stallingsplaatsen?	10, 11, 26, 29, 30, 48, 59, 17, 152, 200, 149	Ja, in principe wel. Indien geen 2 ^e vergunning wordt verleend dan heeft u de mogelijkheid een bezwaarschrift in te dienen. Dat geeft de verplichting om nader uw specifieke situatie in ogenschouw te nemen. Mogelijk dat de bezwaarschriftencommissie tot het oordeel komt dat de hardheidsclausule moet worden toegepast (op grond van artikel 40 van de Parkeerverordening).	--
7.2	Gegeven de beperkte opslagmogelijkheden in deze huizen zijn de garages inderdaad vaak zelf in gebruik als externe opslag die nodig is om de ruimtebehoefte van een modern gezin te dekken. Als de auto's er al in passen, kunnen de deuren niet meer geopend worden om in en uit te stappen.	19, 38, 208	Artikel 9 lid 1 van de parkeerverordening wordt stadsbreed toegepast en gaat uit van de parkeerfunctie van de aanwezige bewonersgarages, conform bestemmingsplannen. Wanneer toepassing van het artikel leidt tot een bijzondere hardheid, kan ten gunste van de aanvrager worden afgeweken (op basis van artikel 40 van de parkeerverordening).	--
7.3	Mijn vrouw en ik zijn in 2015 in deze buurt gaan wonen vanwege de rust op straat en de parkeermogelijkheden voor de bewoners. Mijn vrouw heeft een invalidenparkeerkaart, omdat ze slecht ter been is en daarom is een parkeerplek vlakbij het huis erg belangrijk. Ook beschikken wij over een garage, deze staat echter op grote afstand van onze woning, en is daarom niet geschikt voor mijn vrouw als parkeerplek. Ik heb voor mijn werk (buiten de stad) ook meerdere keren per week een auto nodig en kan dus gebruik maken van onze eigen garage. Graag willen wij dus dat de huidige parkeermogelijkheden (belanghebbende) gehandhaafd blijft. Wij zijn anders bang dat de huidige vrije parkeerplekken voor ons huis bezet zullen worden door de bezoekers aan het station of de Zuid-As.	79	Artikel 9 lid 1 van de parkeerverordening wordt stadsbreed toegepast en gaat uit van de parkeerfunctie van de aanwezige bewonersgarages, conform bestemmingsplannen. Wanneer toepassing van het artikel leidt tot een bijzondere hardheid, kan ten gunste van de aanvrager worden afgeweken (op basis van artikel 40 van de parkeerverordening).	--
7.4	Ik maak bezwaar tegen het mogelijk moeten inleveren van onze tweede parkeervergunning. In het beleidsvoornemen staat het voornemen dat bewoners 2 straatvergunningen krijgen. Bewoners met een eigen oprit of garage krijgen een vergunning minder. Ik maak bezwaar tegen deze het mogelijk moeten inleveren van een tweede gemeente. Wij hebben een gehandicapte zoon. Zijn door de gemeente verstrekte driewieler en de tandem die we veel gebruiken staan in de garage, Dat past helemaal niet samen. Onze parkeergarage is te klein voor het huidige formaat auto. Toen wij ons huis kochten kregen wij 3 vergunningen. Op basis van dit erkende gebruiksrecht hebben wij nu 2 auto's die we ook allebei nodig hebben.	26	Artikel 9 lid 1 van de parkeerverordening wordt stadsbreed toegepast en gaat uit van de parkeerfunctie van de aanwezige bewonersgarages, conform bestemmingsplannen. Wanneer toepassing van het artikel leidt tot een bijzondere hardheid, kan ten gunste van de aanvrager worden afgeweken (op basis van artikel 40 van de parkeerverordening).	--

7.5	Met klem wil ik u dus adviseren de in de jaren 50 gebouwde garages of garage met garagepad niet mee te laten wegen in uw beslissing.	201	Zie antwoord op zienswijze G7.1	--
7.6	: wij hebben een huis dat is verbouwd met vergunning en waarbij de garage is omgebouwd tot woongedeelte. Al voordat wij het kochten. In theorie kunnen we een auto op ons erf zetten (als de oprit niet wordt geblokkeerd door een onverlaat die de stad in wil of snel op het werk moet zijn). Maar daar hebben wij (en met ons velen) ons huis niet voor gekocht: wij hebben betaald voor ruimte en voor relatieve rust (lichtoverlast Zuidas, geluidsoverlast A10 en vliegverkeer is er ook in onze buurt). Een 2e vergunning ook voor mensen met een theoretische mogelijkheid tot parkeren op eigen erf zou er in ieder geval dus moeten komen als er ook maar iets van het voornemen door zou gaan.	129, 132, 144, 146, 170, 171, 178, 181, 202, 100, 105, 112, 116, 123, 96, 149, 161, 208, 209	Zie antwoord op zienswijze G7.1	--
7.7	Ten aanzien van de voorgenomen wijziging parkeerbeleid willen wij graag het volgende onder uw aandacht brengen. De Princesseflat is gebouwd in 1961 en is in 2014 aangewezen als Rijksmonument. De flat is 9 etages hoog en is voorzien van 2 kleine liften, ieder met een vloeroppervlak van 1 vierkante meter en een maximum laadvermogen van 300 kilo. De liften zijn kwetsbaar. Goederentransport via de liften is niet toegestaan, dit is ook zo vermeld in het Huishoudelijk Reglement van onze vereniging. Goederentransporten dienen buitenlangs plaats te vinden. Hiertoe wordt dan een kraan of ladderlift geplaatst in de doorgang naar de garages op het binnenterrein van onze flat. Dit betekent dat de garages aan het binnenterrein met huisnummers Beethovenstraat 171, 175, 177, 179, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193 regelmatig gedurende een dag of dagdeel niet voor auto's toegankelijk zijn. Dit wordt tot nu toe naar tevredenheid in overleg opgelost door transporten tijdig aan te kondigen. De garagebezitters parkeren dan hun auto zo nodig op straat. Naar wij hebben begrepen zal dit in het nieuwe parkeerregime niet meer mogelijk zijn, wat tot een onwerkbaar situatie voor onze flat zal leiden. Wij verzoeken u derhalve voor de eigenaren van garages op het binnenterrein van de Princesseflat een parkeervergunning op straat toe te staan. Voorts verzoeken wij u de toegangen tot de garages van de Princesseflat duidelijk en ruim op de straat te markeren zodat deze niet geblokkeerd wordt door fout-parkeerders. Wanneer auto's te dicht op de inrit van het binnenterrein geparkeerd staan kan de bocht niet gemaakt worden naar de smalle ventweg.	203	Zie antwoord op zienswijze G7.1	--
7.8	De bepaling dat er weliswaar twee vergunningen per adres kunnen worden verstrekt, maar dat het aantal vergunningen wordt verminderd met het aantal stallingsplaatsen, met als consequentie dat een bewoner met één auto en een garage, zoals ik, geen vergunning kan	83	Wanneer toepassing van artikel 9 van de parkeerverordening leidt tot een bijzondere hardheid, kan ten gunste van de aanvrager worden afgeweken (op basis van artikel 40 van de parkeerverordening). In	--

	<p>krijgen, zal in veel gevallen onredelijk uitpakken. Het is moeilijk te verdedigen dat een 'buitenstaander' voor een luttele € 3 p/u (of na 21.00 uur zelfs gratis) z'n auto voor mijn deur kan zetten, terwijl mij dat onmogelijk wordt gemaakt, al ben ik bereid (gebleken) daar een fors bedrag voor te betalen.</p> <p>Ik heb onze garage vanaf de aankoop (samen met de woning) in 1989 als bergruimte ingericht voor o.a. mijn archief. Daar kan geen auto meer bij. Het voorschrift dwingt mij mijn garage anders te gebruiken dan ik zelf wil, en dat is een inbreuk op mijn eigendomsrechten.</p> <p>Onredelijk is dat bij bewoners die hun garage bij het huis hebben getrokken (en doorgaans hun auto in de tuin parkeren, weliswaar verboden, maar door de Gemeente al jaar en dag gedoogd) geen "aftrek" wordt toegepast, maar bij mij (één auto, een garage) wel. Ongerijmd is dat er blijkbaar wel ruimte -letterlijk en figuurlijk- is om per adres twee vergunningen af te geven, maar dat iemand die een garage en één auto heeft geen enkele vergunning wordt verstrekt. Dus iemand die zijn garage bij het huis heeft getrokken om als televisiekamer te dienen kan twee vergunningen krijgen en twee auto's op straat parkeren en ik geen omdat ik mijn garage als bergruimte gebruik. Redelijker zou zijn alleen dan een aftrek toe te passen als iemand twee auto's heeft én stallingsruimte.</p> <p>Daar komt bij dat mijn garage, zoals de meeste garages in de buurt, gebouwd is omstreeks 1953, en is berekend op de toenmalige veel kleinere auto's dan heden ten dage normaal is, auto's zonder (bijvoorbeeld) luidsprekers en airbags in de voorportieren. Enig meet- en rekenwerk leert dat als ik mijn auto (een Citroën C5) in de garage zet, ik me uit de auto moet wurmen door een opening van ca 25 cm breed. Dat gaat me met mijn niet meer zo lenige 70-jarige lijf niet lukken.</p>		deze Nota van Beantwoording kan niet worden ingegaan op specifieke individuele gevallen.	
7.9	Ook meen ik dat de regel ingevoerd zou moeten worden dat degene met 4 of meer personen thuis woont altijd recht heeft op twee parkeervergunningen. Er moet niet 'geteld' worden per woning en doch (ook) worden gelet op het aantal bewoners.	208	Huishoudens van de Prinses Irenebuurt komen in aanmerking voor twee bewonersvergunning, ongeacht de grootte van het huishouden.	--
7.10	<p>Onder voorbehoud van de volgende voorwaarden, gaan we akkoord met bovenstaande punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prinses Irene buurt is Zuid 5. Deze grenst aan Zuid 7 en op de Zuidas zijn diverse parkeergarages gebouwd. Voorwaarde is dat het uurtarief niet lager wordt (ook niet in de verdere toekomst) dan het aangrenzende parkeergebied Zuid 7 en de parkeergarages in de Zuidas. - Plaats van de parkeermeters niet ten kosten laten gaan van een parkeerplaats. Voor het gebied ten oosten van de Beethovenstraat zou een goede plaats zijn naast de rode brievenbus op de oostelijke ventweg van de Beethovenstraat. Dit ligt centraal, en esthetisch is het beter om installaties te combineren. Dan blijft het parkachtige karakter van deze buurt beter te behouden. - Verandering van auto/kenmerken moet makkelijker kunnen, bijvoorbeeld als je een leenauto hebt ivm auto onderhoud. Dit zou via internet moeten kunnen, en degenen die controleren. 	210	<p>Zuid 5 grenst aan Zuid 6 (Zuidas). Het voorgesteld uurtarief in de Prinses Irenebuurt ligt gelijk aan het uurtarief van Buitenveldert. Het ligt niet voor de hand dat in de toekomst het tarief in Buitenveldert hoger is dan in de Prinses Irenebuurt.</p> <p>De plaatsing van parkeerautomaten moet nog uitgedacht worden. Uitgangspunt is dat wordt voorkomen wordt dat plaatsing van een automaat ten koste gaat van een parkeerplaats.</p> <p>Indien u tijdelijk een andere auto heeft dan kunt u het nieuwe kenteken doorgeven. Dat kan via het internet. Zie: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7BDB2374C6-37F4-45D3-9879-C44FB8072C75%7D</p>	--

--	--	--	--	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
H	BEZOEKERSREGELING			
8.1	waarom niet zoals in Buitenveldert 30 uur gratis parkeren per maand???	1, 17	Voor de Prinses Irenebuurt is gekozen om de bezoekersregeling te verruimen van 30 uur naar 60 uur parkeren per maand tegen 50% korting. Hiervoor is gekozen omdat veel bewoners zich zorgen maken over een toename van de verkeersdrukte.	--
8.2	Hoe wilt u aan bezoekers 1.50 Euro berekenen????	1	Zie: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B5EC85C45-9E25-4E75-B8B6-98F1620F0194%7D	--
8.3	Op zich geen problemen zolang ik als bewoner in mijn straat kan parkeren Echter voor een lager tarief. en een oplossing voor ouderen zoals ondergetekende dat mijn bezoek niet hoeft te betalen	1	Na 21.00 geldt gratis parkeren. Tot 21.00 kunt u uw bezoek aanmelden met de bezoekersvergunning. Daarmee kan tegen 50% korting worden geparkeerd.	--
8.4	Wij houden kantoor met ongeveer 50 medewerkers aan de Amstelveenseweg 760 en een deel van ons personeel heeft de mogelijkheid nodig om per auto te komen waarvoor ons kantoor zelf geen parkeerruimte kan aanbieden. Het raakt onze bedrijfsvoering indien er opeens een restrictie komt qua parkeren. Is het mogelijk om een bedrijfsmatige parkeervergunning aan te vragen?	7	Bedrijven komen in aanmerking voor een bedrijfsvergunning. Het aantal vergunningen waarvoor men in aanmerking komt is afhankelijk van het aantal fte dat in dienst is. Zie voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B415E7338-53D6-493C-9B9B-5E97CBF76973%7D	
8.5	Waarom zijn de Bezoekersregelingen van Buitenveldert Noord (60 uur) en van de Irenebuurt (30 uur) verschillend? 30 uur is te kort. Ik vindt dat dit uren-budget veel groter moet zijn (ten minste 16 uur per week) en tegelijk gebruikt moet kunnen worden voor ten minste twee auto's.	10, 31, 34, 38, 39	Het aantal beschikbare bezoekersuren wordt, ten opzichte van het voorlopige besluit dat is vrijgegeven voor inspraak verruimd van maximaal 30 uur per maand naar 60 uur. Het coalitieakkoord stelt het standaard kortingspercentage op 50%. De parkeerduurbepanking wordt ingevoerd in het gebied waar momenteel het experiment met fiscaal belanghebbendenparkeren wordt gehouden. Dit heeft als voordeel dat voor incidenteel bezoek dat langer wilt parkeren er parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de nabije omgeving. Voor	--

			mantelzorgers zijn er aanvullende regelingen beschikbaar. De bestaande bezoekersregelingen zijn door de voormalige stadsdeelbesturen ingevoerd en daarbij zijn destijds per stadsdeel verschillende afwegingen gemaakt. Daarom zit er een discrepantie met het regime in Buitenveldert Noord.	
8.6	Zijn er kosten verbonden aan de Bezoekersregeling? Zo ja welke?	10	Nee, de bezoekersvergunning is gratis.	--
8.7	Wat gebeurt er bij het niet afmelden van een bezoeker, die al wel vertrokken is?	10	Bij het niet afmelden van uw bezoek dan loopt de parkeertijd door tot 21.00 (einde betaald parkeren).	--
8.8	Wat gebeurt er als die bezoeker een uur later wel terug komt? Denk aan een begrafenis, het verzamelen in de PI buurt, na een kort verblijf, rijden naar de begraafplaats en na afloop terugkeren.	10	In dat geval kan aan de parkeerautomaat een parkeerticket worden verworven.	--
8.9	<ul style="list-style-type: none"> • Is de Bezoekersregeling bekend die in Rotterdam Centrum geldt? zie:https://www.rotterdam.nl/loket/bezoekersparkeervergunning/ o De bezoekersparkeervergunning zelf is gratis aan te vragen. o U kunt hiermee 500 uur parkeren per kalenderjaar. o U betaalt in 2017 per gebruikte eenheid van tien minuten € 0,05. o Als alle eenheden zijn verbruikt, is het niet mogelijk om eenheden bij te kopen. o Alle kosten die met de bezoekersparkeervergunning worden gemaakt, worden achteraf per 3 maanden automatisch afgeschreven van het rekeningnummer van de vergunninghouder. o U kunt de kosten van een andere rekening laten afschrijven door dit schriftelijk door te geven via het formulier machtiging (pdf) betaling. o Het verbruik van uw bezoekersparkeervergunning bekijkt u via de Parkeerhistorie op uw persoonlijke pagina. Uw betalingsoverzicht vindt u in Mijn Loket Garages 	10	Ja het college is bekend met de bezoekersregeling zoals die van kracht is in Rotterdam. In grote mate komt deze overeen met de bezoekersregeling van Amsterdam.	--
8.10	Met betrekking tot het voorstel voor bezoekers moet nog het volgende worden gezegd, De Prinses Irenebuurt kent voornamelijk gezinnen met (zeer) jonge kinderen en oudere bewoners. Niet valt in te zien hoe met een parkeerduur van 30 uur (NB tegen een bijzonder hoog tarief, 45 euro per maand (30 uur maal 1,50) oftewel een tarief dat twee keer zo hoog is als het voorgestelde bewonerstarief), tegemoet kan worden gekomen aan de noodzaak bezoek laagdrempelig te houden. In mijn eigen situatie heb ik iedere dinsdag een oppas aan huis, met 30 uur per week bezoek zou ik de laatste twee dinsdagen van de maand vol tarief moeten betalen. Dat is niet vol te houden.	11	In het definitieve besluit wordt de bezoekersregeling verruimd van 30 uur per maand tegen 50% parkeren naar 60 uur per maand. Hiermee wordt naar verwachting het bezwaar in voldoende mate ondervangen.	--
8.11	juist vanwege het huidige regime naar deze buurt verhuisd ben. In de huidige regeling kan ik met mijn bezoekersvergunning mijn bezoekers laten parkeren, met voor mij overzienbare kosten. Zo kan ik mensen uitnodigen van 4 uur 's middags tot laat in de avond of overdag gedurende 3	13	Ook bij een wijziging van het parkeerregime kunnen uw bezoekers parkeren in de buurt. Indien u uw bezoekers aanmeldt met de bezoekersvergunning dan kan men zonder beperking in de	--

	uur. Verandering betekent een ernstige beperking van mijn sociale en maatschappelijke leven. Dat geldt voor veel ouderen in deze buurt, die door de nieuwe voorstellen ernstig gedupeerd worden. NIET DOEN, dus		parkeerduur parkeren in de buurt. Met andere woorden: de parkeerduurbeperking geldt niet indien u uw bezoekers aanmeldt met de bezoekersvergunning.	
8.12	De bezoekersvergunning is ontoereikend en al helemaal als het wordt beperkt tot tot maximaal 3 uur! Daarbij kan het simpel worden opgelost door de vergunninghouder op het moment van parkeren het kenteken te laten invoeren zoals nu bij de bezoekersvergunning.	15	Indien u uw bezoek aanmeldt met via de bezoekersvergunning dan is uw bezoek niet beperkt in parkeerduur.	--
8.13	ALLE Bewoners horen het recht te hebben op tenminste 1 parkeerplaats. Rondom de flat waar ik woon wordt momenteel slechts 1/3 tot de helft van de parkeerruimte gebruikt, de bewoners worden onnodig beperkt en gedupeerd en de maximale duur van 3 uur heel vervelend en nadelig voor de bewoners.	15	Op dit moment is sprake van een heel lage parkeerdruk. Er zijn dus relatief veel parkeerplaatsen beschikbaar ten opzichte van de vraag naar parkeerruimte. Ook met een wijziging van belanghebbenden parkeren naar een regulier fiscaal parkeerregime inclusief parkeerduurbeperking van 2 uur is de verwachting dat de parkeerdruk bijzonder laag zal zijn. Bewoners met een vergunning kunnen onbeperkt in het vergunninggebied parkeren. Dat geldt ook voor de bezoekers die zijn aangemeld met de bezoekersvergunning.	--
8.14	Wij zijn (...) nog steeds niet blij met de voorgestelde bezoekersregeling. Aan 30 uren komen we dik tekort. Wij parkeren van ca 09:00 tot ca 19:00, dus na 3 keer oppassen zit onze tijd erop. En dan? Iedere maand heeft 4 dinsdagen en soms 5, zoals bijvoorbeeld deze maand augustus. Dat zijn 50 uren. Wij verzoeken u derhalve de duur van de bezoekersregeling nader te overwegen en uit te breiden naar minimaal 50 uren. Wij denken dat meer bezoekers van familie en vrienden in de Prinses Irenebuurt daarmee enorm geholpen zouden zijn, neem bijvoorbeeld de groep bezoekers die oppast of mantelzorg verleent.	18, 19, 17	Er is een aantal bewoners die heeft aangegeven dat 30 uur te kort is. Om die reden wordt de bezoekersregeling verruimd van 30 uur per maand naar 60 uur. Dit zal naar verwachting voor de meeste bewoners (meer dan) voldoende zijn.	--
8.15	Een betere oplossing voor mensen die beroepsmatig hier moet zijn (o.a werklui) dan wel voor mensen die zorgplicht vervullen. Dus een betere mogelijk om langer te parkeren. 30 uur per maand is voor deze groepen gewoon veel te kort.	20	Mensen die beroepsmatig een bestemming hebben in de buurt (bijvoorbeeld aannemers / klusbedrijven) kunnen ook worden aangemeld met de bezoekersvergunning. In dat geval kan men onbeperkt in de buurt parkeren. De bezoekersregeling wordt verruimd van 30 uur per maand naar 60 uur per maand (50% korting).	--
8.16	Ik kan instemmen met de maximale parkeertijd van 3 uur, maar ik zou het toejuichen voor de "30 uur" bezoekersregeling deze beperking van 3 uur niet te doen gelden.	23	Hieraan wordt voldaan. Voor bezoekers die zijn aangemeld met de bezoekersregeling geldt geen beperking in de maximale parkeerduur.	--
8.17	Bovendien kunnen er ook niet meer bezoekers tegelijkertijd komen. Voorheen (enkele jaren geleden) hadden we 3 (toen nog gratis) bezoekerskaarten per huis. Hiermee kon bezoek gedurende de hele avond blijven staan (feitelijk onbeperkt).	31	U kunt maximaal vijf parkeersessies tegelijk starten of plannen. Dit betekent dat u maximaal vijf auto's tegelijk kunt laten parkeren. Als u meerdere bezoekers tegelijkertijd aanmeldt, moet u per bezoeker een eindtijd aangeven. Bij online klikt u op start later om de verschillende kentekens door te geven.	--

8.18	Ik begrijp, dat dit in het nieuwe systeem niet meer mogelijk is, omdat het maximum van 3 uur dan per kenteken geldt. Na 3 uur moet ik mijn bezoekers dus de deur uit bonjournen.	127	Indien u uw bezoek aanmeld via de bezoekersvergunning dan hoeft u uw bezoek niet na 3 uur (of eigenlijk nu 2 uur) de deur te wijzen. Aangemelde bezoekers via de bezoekersregeling kunnen onbeperkt in de buurt parkeren.	--
8.19	Het voorgenomen parkeerbeleid waarin gasten niet meer dan 3 uur kunnen parkeren op zaterdagen is een aanslag op ons sociale leven, omdat gasten dan niet meer voor een avondeten kunnen komen of een middag gezellig bij ons zijn. Dit is een beperking van onze basale rechten. Deze beperking van het gast parkeren in de weekeinden is niet acceptabel.	131	Uw bezoek kan veel langer dan 3 uur parkeren in de buurt indien u hen aanmeld via de bezoekersvergunning. Er geldt geen beperking in de parkeerduur indien gebruik wordt gemaakt van een parkeervergunning. Hieronder valt de bewoners- en bedrijfsvergunning, maar ook de bezoekersvergunning.	--
8.20	De bezoekersregeling niet onder de beperking van 3 uur per keer (met 2 uur pauze) valt en het aantal uren voor bezoekers wordt verhoogd naar 45 of 60 uur per maand. De grootste gruwel van de huidige regeling is het omslachtige en bijzonder onvriendelijke na 3 uur "oprotten" element. Menig klusjesman en mantelzorgster heeft deze regeling vervloekt en vele met hen. Ik heb voor invoering al bij Marco Krueger vurig gepleit voor een strippenkaart-achtig systeem voor bezoekers. Ik ben blij dat deze suggestie deels wordt overgenomen maar 30 uur is te weinig en het mag absoluut niet beperkt worden tot 3 uur per keer. Een mantelzorgster, zonnepaneleninstructeur of familielid moet gewoon een hele dag op bezoek kunnen zijn zonder tussendoor 2 uur weg te worden gejaagd. Het moet ook mogelijk zijn om de volledige 60 uur achter elkaar op te maken.	159, 181, 149, 161	De regeling zoals nu is voorgesteld komt volledig overeen met uw wensen: de bezoekersvergunning wordt verruimd van 30 naar 60 uur en aangemeld bezoek wordt niet beperkt in de parkeerduur. Benadrukt dient te worden door voor mantelzorgers een aparte parkeervergunning beschikbaar is (de mantelzorgvergunning). Mantelzorgers met een mantelzorgvergunning kunnen onbeperkt in de buurt parkeren.	--
8.21	De plannen gaan nu uit van een maximum aantal uren dat bezoekers van de bewoners gratis kunnen parkeren. De voorgestelde 30 uur per adres is niet toereikend voor de hulp die we hebben in de vorm van oppas (professioneel maar ook de grootouders die inmiddels op leeftijd zijn), maar denk bijv. ook aan de schilder, tuinman, etc.	200, 149	De bezoekersregeling wordt verruimd van 30 uur naar 60 uur per maand (50% korting). Aangemeld bezoek kan onbeperkt in de buurt parkeren.	--
8.22	Invoeren van een bezoekersregeling: 30 uur parkeren voor bezoekers met 50% korting op het geldende parkeertarief. Wat wordt bedoeld ? 30 uur per maand? per week? per half jaar?	83, 112, 116,96	Er wordt bedoeld: per maand. En in het definitieve regime wordt het aantal uur van 30 uur verruimd naar 60 uur per maand.	--
8.23	Bezoekersparkeren max 30 uur per maand met korting is een veel betere oplossing dan maximaal 3 uur per dag. Want het komt wel eens voor dat iemand 4 uur blijft of een annemer is 6 uur bezig. We vinden het dus een goed voorstel als bezoekers er af en toe langer dan 3 uur op een dag kunnen staan. Wel is hierbij een voorwaarde dat het praktischer (klantvriendelijker) werkt dan voorheen. Inloggen op internet werkt namelijk niet ideaal (afgezien van de storingen). Als men vantevoren (week/dag/uur en een regelmaat) kan aanmelden via internet zou het wel handig zijn. Dan kan je bijv. de thuiszorg elke week vantevoren laten instellen. Afmelden moet ook makkelijk gaan. Inloggen/afmelden niet met je DigiD, maar met een apart wachtwoord. Als de loodgieter komt wil je niet dat hij meekijkt en je DigiD ziet of ziet waar je deze hebt opgeschreven. Tip: wel via Digid het wachtwoord aanvragen, zodat het bezoekersparkeren niet met korting kan vanuit iemand die	210	U kunt uw bezoek ook aan en afmelden telefonisch. Kijk voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?caseid=%7B09E7CCF4-2863-4606-A8F5-68E77B90F9FC%7D	--

	niet woord in de P irenebuurt. Andere tip: een korte lijn houden met enkele bewoners die het vaak gebruiken en de werking vh systeem kunnen evalueren. Ik wil me daarvoor wel opgeven.			
--	--	--	--	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
I	TIJD EN DUURBEPERKING			
9.1	Waarom in de Prinses Irenebuurt ook op zaterdag betaald parkeren?	6	Dit sluit in grote mate aan bij het huidige (belanghebbenden)regime. Dat is immers ook van kracht op zaterdag.	--
9.2	Die drie uur lijkt mij te kort. Ik begrijp dat het niet de duur zou moeten zijn van een normale werkdag, zeg 8 uur. Zou een tussenoplossing 6 uur kunnen zijn? Vooral op zaterdagen bij familiebezoek is dat veel handiger.	21	Het voorgestelde regime zorgt ervoor dat buurtvreemde <i>langparkeeders</i> zoveel mogelijk worden geweerd; een verlenging van de parkeerduurbepanking zou daarom niet effectief zijn. Het huidige regime van belanghebbendenparkeren geldt op maandag tot en met zaterdag van 9 uur 's ochtends tot 19 uur 's avonds. Het betaald parkeren geldt op dezelfde dagen tot 21 uur. Aandachtspunt hierbij is dat er vanaf 18 uur tot 21 uur geparkeerd kan worden door bezoekers, waarna het betaald parkeren is afgelopen. Gezien dit laatste punt en de door de bewoners geuite zorgen stelt het college voor de parkeerduurbepanking van drie uur aan te passen naar een parkeerduurbepanking van twee uur. Hiermee worden in ieder geval mogelijke P+R-situatie naar de rest van de stad beperkt en is parkeren alleen voor korte afspraken op de Zuidas aantrekkelijk. In de avond kan vanaf 19 uur langer geparkeerd worden door bezoekers, net als nu al het geval is.	Het college van B&W stelt voor de parkeerduurbepanking van drie uur aan te passen naar een parkeerduurbepanking van twee uur. Hiermee worden in ieder geval mogelijke P+R-situatie naar de rest van de stad beperkt en is parkeren alleen voor korte afspraken op de Zuidas aantrekkelijk. Ook kan in de avond pas vanaf 19 uur langer geparkeerd worden door
9.3	Ik zie graag dat: Het langsparkeren in de Prinses Irenestraat, aan de noordkant, zo snel mogelijk wordt verboden om te zorgen dat het verkeer veel overzichtelijker en dus veiliger wordt. Nu zet men de boel maar vol en is er geen ruimte voor de fietsers in twee richtingen in combinatie met ook maar een rijdende auto. Vooral in de spits leidt dat tot chaotische toestanden. Het parkeren in de Prinses Irenestraat is =overdag= nagenoeg 100% ten bate van de Zuidas en/of het station, de buurt heeft daar niets aan. Het staat altijd vol en er is geen ruimte voor onze gasten. Dit is zwaar in tegenspraak met de toezegging aan de buurt dat we geen parkeer-overlast	48	Het college is in gesprek met de parkeerdienstverlener om er zeker van te zijn dat het (technisch) onmogelijk is om parkeerrechten	

	van het WTC en Zuidas zouden hebben.		achtereen te vernieuwen. De tussentijdse periode die in acht wordt genomen is twee uur.	bezoekers, net als nu al het geval is.
9.4	Het invoeren van parkeerduurbepering tot 3 uur is niet effectief, te lang en leidt tot overmatige belasting van onze parkeermogelijkheden.	115		De gemeente zal bovendien de komende tijd de situatie rond de parkeerdruk en verkeerssituatie in de Prinses Irenebuur
9.5	: De parkeerduurbepering van drie uur zal door vele parkeerders niet meer dan een vervelende bijkomstigheid zijn. Ze lopen of in de middagpauze langs (en doen gelijk even de wagen van een aantal collega's) of sturen een assistent om de volgende parkeerbetaling te doen. Indien de parkeerduurbepering per 24 uur zou gelden "op nummerbord" zou het a iets beter zijn maar dat is vooralsnog niet het geval. De parkeerdruk wordt al maar groter vanwege de parkeerquota die voor nieuwe kantoorgebouwen geldt. In wezen omzeilt de gemeente de parkeerquote (en de achterliggende gedachte ervan) door personen de mogelijkheid te geven hun wagen in onze buurt te stallen.	129, 132		monitoren om te bekijken of en hoe de regelgeving eventueel nog aangepast moet worden.
9.5	Blijkens de beleidsvoornemens geldt als uitgangspunt dat de parkeerduurbepering niet van toepassing is op houders van een parkeervergunning. In dit kader wordt verwezen naar bewoners-, bedrijfs- en mantelzorgvergunningen. Voorts blijkt dat in sommige gebieden een bezoekersregeling geldt en/of zal gelden, op grond waarvan bezoek van bewoners voor een nader te bepalen tijd in het desbetreffende woongebied kan parkeren voor 100% korting. Blijkens de toelichting in de beleidsvoornemens poogt men hiermee een oplossing te bieden voor aannemers die werkzaamheden moeten verrichten en andere vormen van werk en hulp. Uitzonderingen op de ogenschijnlijk vrij strikte parkeerduurbeperingen zijn kennelijk mogelijk. Uit vorengaande blijkt steeds de noodzaak voor VodafoneZiggo om niet onverkort te vallen onder de parkeerduurbepering, althans dat wordt voorzien in de mogelijkheid om zonder belemmering, overtreding van de regels en navenante boetes gedurende de uitvoering van haar werkzaamheden te kunnen parkeren. De beleidsvoornemens zoals deze thans	90	Indien VodafoneZiggo een bedrijfsvergunning heeft dan kan onbeperkt in het vergunninggebied geparkeerd worden. Verder kan met de aanpassing naar een fiscaal regime met parkeerduurbepering de maximale parkeerduur van 2 uur worden geparkeerd (dat is meer dan nu het geval is). Bedrijven die aan de infrastructuur werken komen in veel gevallen in aanmerking voor een RVV ontheffing. Meer informatie hierover: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7BE4341B52-1FC0-4E17-AB68-2B3AFE15160A%7D Voorts geldt niet in de gehele Prinses Irenebuurt een parkeerduurbepering. In de Prinses Irenestraat, Beethovenstraat en Parnassusweg kan men, net als nu, onbeperkt parkeren (betaald parkeren). Bij werkzaamheden bij iemand thuis dan kan gebruik	--

	<p>voorliggen voorzien niet in een daartoe strekkende mogelijkheid. VodafoneZiggo vraag het bevoegd gezag daarom middels deze brief nadrukkelijk een dergelijke uitzondering op te nemen.</p> <p>Op grond van vorengaande blijkt de noodzaak voor een nadere regelgeving ten aanzien van VodafoneZiggo, en andere infrastructuur ondernemers en/of service verleners, in het voorgestelde parkeerbeleid. Daarom verzoekt VodafoneZiggo u bij dezen dringend om de beleidsvoornemens te herzien, en/of samen met haar een concrete en werkbare oplossing te zoeken voor de in deze zienswijze geschetste praktische problemen. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan het verlenen van een ontheffing of vergunning, of een gedoogbeleid ten aanzien van benadeelde ondernemingen.</p>		worden gemaakt van de bezoekersvergunning. Daarmee parkeert men tegen 50% van het uurtarief en er kan onbeperkt geparkeerd worden (geen parkeerduurbepanking).	
9.6	<p>Als eindtijd van het betaald parkeren wordt 21.00 voorgesteld. Het belanghebbendenparkeren geldt nu tot 19.00 uur. Dat bevalt prima. Tussen 19.00 en 21.00 is volstrekt geen sprake van parkeeroverlast. Voor verlenging met 2 uur is m.i. geen reden. Voor bewoners is de verlenging nadelig omdat avondbezoek ineens moet gaan betalen, terwijl het nu vanaf 19.00 vrij parkeren is. Daarom verzoek ik u om de eindtijd te vervroegen, naar in elk geval 19.00 uur, of eventueel 18.00 uur.</p>	9, 20, 23, 17, 159, 96	<p>Veel bewoners maken zich zorgen over een toename van de verkeersdruk. Indien betaald parkeren zou aflopen op 19.00 dan kunnen bezoekers feitelijk vanaf 17.00 in de buurt parkeren. De parkeerduurbepanking van 2 uur loopt immers af als er geen fiscaal parkeren meer geldt. Verder wordt met venstertijden tot 21.00 aangesloten bij het regime dat van kracht is in zuid 2. Zo wordt voorkomen dat eventuele bezoekers van Zuid 2 in de vroege avond in zuid 5 parkeren.</p>	--
9.7	<ul style="list-style-type: none"> In Buitenveldert Noord geldt van maandag t/m vrijdag van 09.00 uur-19.00 uur, in de Irenebuurt geldt maandag tot en met zaterdag van 09:00 uur tot en met 21:00 uur. Op de borden die het de zone vergunningshouders aanduiden staat de tijdsduur van 09.00 - 19.00h aangegeven. Kan die tijdsduur zo blijven? 	10		
9.8	<p>Er wordt gesproken van een tijdsduurbepanking van 09.00 – 21.00 u i.p.v. tot 19.00 u. zoals momenteel geldt. Na 19.00 u komen er GEEN langparkeerders/niet-bewoners meer, en dat zou toch ZEKER voldoende moeten zijn ! Heel graag tot 19.00 u, wat ook gunstig is voor onze avondbezoekers zoals dat toch ook geldt voor het gebied Buitenveldert Noord.</p>	171		
9.9	<p>Bij mij schuin aan de overkant, de Stadionkade, mogen bewoners vrij parkeren tot bijna de P.C. Hoofstraat. Waarom is die mogelijkheid voor o.a. de C. Dopperkade niet gecreëerd.</p>	20		
9.10	<p>Tijdsduur van 09.00 uur-21.00 uur.</p> <p>Bij nu geldende regeling is de tijdsduur van maandag t/m vrijdag van 09.00 uur-19.00 uur. Ook in Buitenveldert Noord geldt dezelfde tijdsduur.</p> <p>Ik vind dat die periode voldoende bescherming biedt in onze buurt en dat de periode slechts om reden van gelijkvormigheid binnen de ring niet langer moet worden.</p>	149		

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
J	BUURTSTRAATQUOTE (BSQ) EN WOZ-WAARDE			
10.1	Als dit achterlijke voornemen doorgevoerd wordt dan wel in combinatie met een flinke verlaging van de BSQ vanwege een gigantische verslechtering van het leefklimaat. Daarbij krijgen we al genoeg overlast door het toch uitvoeren van het achterhaalde Zuidasdok plan. De gemeente beweert 10 jaar maar we weten allemaal hoe vaardig Amsterdam met het uitvoeren van grote infra projecten is. Die metro zou ook al 10 jaar klaar zijn. Dus dit is wel de druppel.	19	Uit het scenario-onderzoek voor het nieuwe parkeerregime van de Prinses Irenebuurt blijkt dat de verwachte parkeerdruk 38% wordt. Dit is inclusief de parkeerdruurbepanking van 3 uur. Zonder parkeerdruurbepanking zou de parkeerdruk oplopen naar 62%. Beide waarden zijn nog ruim beneden de grens van 90% die we in Amsterdam hanteren als wenselijk maximum. De verwachting is derhalve dat er inderdaad iets meer verkeer in de wijk komt, maar dat dat niet leidt tot een onaanvaardbaar slechte parkeersituatie. De parkeersituatie blijft nog steeds bijzonder aantrekkelijk voor een gebied dat zo dicht op een centrumlocatie ligt.	De gemeente zal de komende tijd de situatie rond de parkeerdruk en verkeerssituatie in de Prinses Irenebuurt monitoren om te bekijken of en hoe de regelgeving eventueel nog aangepast moet worden.
10.2	De hoge parkeerdruk heeft zonder meer invloed op het woongenot en zal dus ook tot uiting moeten komen in de BSQ waarde die nu gehanteerd wordt voor het nieuwe erfpachtstelsel. Ik heb niet de indruk dat de gemeente dit heeft meegenomen bij het erfpacht onderwerp.	23, 72		
10.3	Midden jaren '80 heeft de Gemeente Amsterdam een belofte gedaan aan de bewoners van de Prinses Irenebuurt om hen te beschermen tegen de drukte en overlast van de gebruikers van de ZuidAs kantoren en Station Zuid. Door het bewonersparkeren is de wijk vrij van overlast gebleven waar kinderen veilig op straat kunnen spelen en waar het prettig wonen is. Wij zijn hier 10 jaar geleden komen wonen en hebben op deze aspecten deze wijk gekozen en waren bereid hier extra voor te betalen. Het woongenot vertaalt zich in hogere woningprijzen en de hoogste BSQ (BuurtStraatQuote) van Amsterdam. Het zou getuigen van een zeer onbetrouwbare overheid als de gedane toezegging nu wordt gebroken. Als de Gemeente haar belofte nu breekt zal de huizenwaarde dalen en zullen WOZ en BSQ met terugwerkende kracht moeten worden herzien.	26, 29, 34, 196, 38, 50, 72, 168, 19, 23, 133, 160, 198, 119, 77, 78		
10.4	Dat de huizenprijzen zo hoog zijn in deze buurt valt mede toe te schrijven aan het bestaande parkeerbeleid. Het is een belangrijke pré bij de verkoop van een huis zoals uit elke verkooptekst op Funda blijkt: 1. "De ontsluiting en het feit dat hier alleen maar kan worden geparkeerd door de bewoners of met een bezoekersvergunning dragen mede bij aan de bijna serene rust". (tekst bij verkoop Prinses Margrietstraat 10) 2. "De parkeervergunningen zijn uitsluitend voor bewoners van de Prinses Irenebuurt waardoor er altijd ruimschoots parkeerruimte is". (tekst bij verkoop Henriëtte Bosmanstraat 10)	29, 164, 191, 65, 91, 99, 130, 191, 69, 50, 53, 198, 77	De aanname dat de woningwaarde daalt als het parkeerregime wijzigt sluit niet aan bij de daadwerkelijke ontwikkelingen van vastgoed in Amsterdam en in de Prinses Irenebuurt. In veel gebieden in	
10.5	Het is overduidelijk dat het nieuwe parkeerregime een negatief effect zal hebben op de waarde van de huizen in de Prinses Irenebuurt. Dat is extra zuur nu de gemeente zojuist de kosten voor de eeuwigdurende erfpacht vastgesteld heeft op basis van een BSQ waarin de voordelen van het bestaande parkeerbeleid ten volle zijn meegeteld. Dat de gemeente de aantrekkelijkheid	198		

	<p>van de buurt ook onderkent blijkt wel uit de BSQ-waardes die zijn vastgesteld; zij zijn de hoogste van Amsterdam.</p> <p>In feite worden de bewoners door het voorgestelde beleid dan ook drie keer gepakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De invoering van het nieuwe parkeerregime verandert het karakter van de buurt ingrijpend. De rustige straatjes zullen het domein worden van forenzen op zoek naar een parkeerplek. Vooral tijdens de spitsuren zal dat in combinatie met de honderden fietsers die de buurt dan doorkruisen tot gevaarlijke situaties leiden. - De invoering van het nieuwe parkeerregime zal leiden tot een waardedaling van de huizen. Een belangrijk voordeel van het wonen in deze buurt valt immers weg. - Dit is des te kwalijker nu de gemeente de BSQ voor deze buurt bepaald heeft op basis van de situatie waarin nog wél sprake was van belanghebbenden parkeren. 		<p>Amsterdam, ook in gebieden waar een veel strenger parkeerbeleid geldt, is nauwelijks correlatie tussen de WOZ waarde het parkeerbeleid.</p> <p>Meerdere bewoners hebben hun ongenoegen geuit ten aanzien het beleid Grondwaardebepaling (met daarin de BSQ) en de Overstapregeling naar</p>	
10.6	<p>: Prinses Irenebuurt - Kop van Jut: onze buurt wordt min of meer het meest getroffen door de erfpachtplannen. En nu wordt ook het al jaren lang bestaande parkeerbeleid gewijzigd. Dat kan echt niet. De waarde van huizen wordt opnieuw aangetast wanneer deze plannen er komen. Het getuigd van onbehoorlijk beleid en onbetrouwbaar bestuur wanneer deze plannen worden ingevoerd. In dit kader lijkt de bijzondere positie die onze buurt heeft glad te worden vergeten: onze buurt ligt tegen het binnenkort drukste deel van Amsterdam aan: Station Zuid en de Zuidas. De gemeente heeft gekozen om op die plekken allerlei activiteit te laten plaatsvinden. De buurt heeft daar niet voor gekozen. Laat de buurt daar niet de dupe van zijn.</p>	129	<p>eeuwigdurende erfpacht tijdens de inspraakperiode over eeuwigdurende erfpacht en bij raads(commis­sie)vergaderingen. Voor een deel heeft dit geleid tot aanpassingen. Maar niet aan alle bezwaren is gehoor gegeven. Het beleid Grondwaardebepaling en de Overstapregeling zijn inmiddels vastgesteld en dat betekent dat de BSQ's niet meer kunnen wijzigen, ook niet met terugwerkende kracht.</p> <p>Verder is er geen directe relatie tussen erfpachtbeleid en parkeerbeleid. De voorwaarden die gelden voor een overstap naar eeuwigdurende erfpacht zijn tot 2020 vastgelegd en zullen niet meer veranderen. Gemeentelijk handelen op andere aspecten (in dit geval parkeren) hebben daarmee niet hun weerslag op reeds vastgesteld beleid.</p> <p>Overigens: de tekst bij de verkooptekst op Funda mbt P. Margrietstraat 1 wordt niets</p>	

			gezegd over het parkeerbeleid. Wel over openbaar vervoer: <i>Ideale ligging ten opzichte van het openbaar vervoer (tram 5, 24, bus 15), Station-Zuid WTC (met de trein naar Schiphol).</i> <i>Diverse snelle verbindingen naar de Ring Amsterdam.</i>
--	--	--	---

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
K	PARKEER- EN VERKEERSONDERZOEK			
11.1	<p>Nog afgezien van het volledige terzijde schuiven van gemaakte toezeggingen zonder objectieve rechtvaardiging (hetgeen ontegenzeggelijk in strijd is met de beginselen van behoorlijke bestuur), leunt het hele voorstel op een onderzoek van Trajan (hierna het "Onderzoek"), waaruit zou blijken dat het wel ontzettend moet meevallen met de parkeeroverlast die zou worden veroorzaakt door het invoeren van betaald parkeren in de Prinses Irenebuurt. De resultaten van het Onderzoek kunnen niet dienen als onderbouwing voor het voorstel. Ten eerste, het onderzoek houdt geen rekening met 'menselijk gedrag'. De reden dat er op dit moment zoveel capaciteit is in de Prinses Irenebuurt is juist dat er geen betaald parkeren is toegestaan. Zou betaald parkeren wel worden toegestaan dan zou die capaciteit volledig worden gecompenseerd door een simpele afweging; parkeren in Qpark op de Mahlerlaan voor ruim 6 euro per uur of parkeren in de prinses irenebuurt voor minder dan de helft? Het antwoord laat zich raden. Ten tweede, het onderzoek heeft 'gunstige tijden' gebruikt om te meten. Zou er om 9 uur in de ochtend zijn gemeten dan zou direct het effect van het verkeer en de parkeerdruk kunnen zijn waargenomen. Verkeer en parkeeroverlast ivm scholen en begin van de werkdag zijn vanzelfsprekend in de Prinses Irenebuurt. Meten op zaterdag, terwijl er geen winkels in de buurt zijn die open zijn is evenmin blijk geven van enige realiteitszin. Ten derde, het onderzoek houdt op geen enkele wijze rekening met de bouwplannen van de gemeente om het aantal bewoners in de Prinses Irenebuurt (met name in de Prinses Irenestraat) substantieel te verhogen zonder het aantal parkeerplaatsen in belangrijke mate te verhogen. Immers, zo redeneert de gemeente er is al meer dan genoeg onbenutte parkeercapaciteit in de Prinses Irenebuurt.</p>	11	<p>De tellingen zijn gedaan op het maatgevende (drukste) moment van de week. Daarbij is ter plaatse bekeken waar auto's wel en niet konden parkeren. De voorgestelde maatregelen zijn nu juist bedoeld om de huidige en toekomstige ontwikkelingen op de Zuidas het hoofd te bieden. Na invoering zal de parkeerdruk geregeld gemonitord worden om de effecten te meten.</p>	<p>De gemeente zal de komende tijd de parkeerdruk en de verkeerssituatie monitoren om de effecten op straat te meten.</p>
11.2	<p>Het feit dat NB een gemeenteraadslid al twittert van genoeg over het feit dat ons beschermd parkeersysteem eraan moet gaan geeft duidelijk aan dat men er alles aan gelegen is om ons woongenot nog verder af te laten nemen, men niet op de hoogte is van de historie achter dit parkeersysteem en de afspraken die hierover gemaakt zijn met de</p>	30		

	<p>gemeente. Dat dit berichtje een volksvertegenwoordiger onwaardig is spreekt voor zich maar geeft ook de vooringenomenheid van dit raadslid aan. Wij snappen heel goed dat de Zuidas voor de stad belangrijk is maar het is niet onredelijk te vragen dat wij als bewoners niet categorisch genegeerd worden. Deze maatregelen zijn de zoveelste verrassing van de gemeente om naar het lijkt de bewoners van de Irenebuurt te bewegen de stad maar te verlaten</p>			
11.3	<p>De gebruikte parkeerdrukmeting houdt geen rekening met de ontwikkelingen rond de Zuidas, waaronder het Zuidasdok en station Amsterdam Zuid. De bezettingsgraad van de kantoren in de directe omgeving van de prinses Irenebuurt zal de komende tijd ook stevig groeien. Ook dat betekent extra mensen die een plek zoeken om hun auto te parkeren.</p> <p>In de buurt staan grote werkzaamheden gepland op het gebied van de riolering. Ook is het de ambitie van Amsterdam Zuid om het grootste NS-station van Nederland te worden. Zoals het ernaar uit ziet wordt Amsterdam Zuid de komende jaren een grote bouwput, met alle gevolgen van dien op het gebied van zwaar vrachtvervoer voor bouwwerkzaamheden en parkeren. Al deze ontwikkelingen worden niet adequaat meegenomen in de analyse van de toekomstige parkeerdruk. Deze wordt volgens ons dus ernstig onderschat.</p> <p>Al deze activiteiten trekken grote verkeersstromen aan; verkeer dat op dit moment nog niet in de Irenebuurt kan parkeren. Als het nieuwe beleid wordt ingevoerd, 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 zijn daarvan de dupe.</p> <p>Wij verzoeken u daarom vriendelijk om nogmaals kritisch naar deze meting te kijken en bij voorkeur een ander bureau een herhaling van deze analyse te laten uitvoeren (second opinion), waarbij alle ontwikkelingen en bouwplannen voor de korte termijn meegenomen worden. Als gevolg van deze plannen is onze inschatting dat de parkeerdruk zal exploderen in onze buurt. Dat kan niet de bedoeling zijn van de gemeente.</p>	61, 55, 86		
11.4	<p>De strook Beethovenstraat t/h/v nrs 182 e.v. is donker groen gemarkeerd met een parkeerdruk van minder dan 25%. Als je de gehanteerde kleur groen als 'licht' zou aanmerken, dan nog zou de parkeerdruk minder dan 50% zijn. De meting zou zijn verricht op een dinsdagochtend, tijdens kantooruren. De werkelijkheid is evenwel zeer anders. De eerste volgende twee foto's werden deze dinsdagochtend gemaakt. Maar: om ca 8.15. Zie o.a. de fietsende scholieren. Afgezien van enige bestelbusjes (werkmensen op de naburige bouw??) geen parkeerdruk van betekenis. Zeker minder dan 25%. Dit moment van de dag is echter niet het moment waarop de rapportage hiervoor genoemd is gebaseerd. Die getoonde rapportage zou namelijk zijn van een dinsdagochtend tussen 10.00 en 12.00. Zie hier de foto's van heden dinsdagochtend op eenzelfde tijdstip. Het is - evenals op voorgaande werkdagen, zie mijn eerdere foto's - namelijk zo vol geparkeerd, dat wederom ter hoogte van het wachtverbod auto's staan. Een parkeerdruk van méér dan 100%. Dat is wel even anders dan wat gisteravond werd getoond. De burger wordt met de getoonde rapportage</p>	40	<p>De tellingen zijn gedaan op het maatgevende (drukste) moment van de week. Daarbij is ter plaatse bekeken waar auto's wel en niet konden parkeren. De voorgestelde maatregelen zijn nu juist bedoeld om de huidige en toekomstige ontwikkelingen op de Zuidas het hoofd te kunnen bieden. Na invoering zal de parkeerdruk geregeld gemonitord worden om de effecten te meten. Verder dient benadrukt te worden dat het regime in de</p>	<p>De gemeente zal de komende tijd de parkeerdruk en de verkeerssituatie monitoren om de effecten op straat te meten.</p>

	een rad voor ogen gedraaid. Helder geformuleerd. En waar. Alle redenen om te voorgenomen besluitvorming te herzien!		Beethovenstraat ongewijzigd blijft. Wel geldt dat vergunninghouders van de Beethovenstraat straks ook in de rest van de Prinses Irenebuurt kunnen parkeren. In de aankomende periode zullen parkeerdrukmetingen worden verricht om de effecten van het parkeerregime te monitoren. Ook de Beethovenstraat zal hierin worden meegenomen.	
11.5	<p>Het document waarin de resultaten van de evaluatie van het experiment van de afgelopen 2 jaar wordt toegelicht is uiterst vaag en komt niet met duidelijke argumenten waardoor je de conclusie zou kunnen trekken dat het experiment van belanghebbenden parkeren als mislukt kan worden beschouwd. Des te vreemder daar de bewoners overwegend positief hebben gereageerd op de evaluatie. Het enige punt van kritiek betrof de relatieve kort parkeertijd voor bezoekers.</p> <p>Wie heeft dan de input gegeven waarop de conclusie gebaseerd is dat het experiment mislukt is?</p>	62, 137	<p>Het experiment met belanghebbenden parkeerregime in de Prinses Irenebuurt heeft opgeleverd dat het juridische mogelijk is om met een verkeersbesluit de verkeersmaatregel "parkeren voor vergunninghouders" toe te passen. Het is tevens mogelijk om de belanghebbendenparkeervergunning als een fiscale parkeervergunning uit te geven. Fiscale handhaving is echter niet mogelijk; de handhaving van een verkeersmaatregel op basis van het reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) "parkeren voor vergunninghouders" is alleen mogelijk door Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's). Hoewel de regeling effectief was, was het niet efficiënt en het past niet binnen de vigerende beleidskaders waarbij het uitgangspunt is dat binnen de ring in eerste instantie het parkeren gereguleerd wordt via fiscaal betaald parkeren.</p>	De gemeente zal de komende tijd de parkeerdruk en de verkeerssituatie monitoren om de effecten op straat te meten.
11.6	Er valt veel aan te merken op de berekende parkeercapaciteit in het Tarjan parkeer onderzoek en daarmee de prognose van het effect op de parkeerdruk. Op veel plaatsen in de Prinses Irenebuurt is de straat niet breed genoeg om (zonder deels op de stoep te parkeren) auto's aan beide kanten van de weg te parkeren. Dit geldt in ieder geval voor de Prinses Margrietstraat nr 5 t/m 15. Echter op het kaartje in het Tarjan rapport op pagina 3 staan groene lijnen (parkeerplekken) aan weerszijde van elke straat. Dit suggereert een overschatting van de beschikbare capaciteit met	17, 55, 86, 145, 148, 151, 165, 170	De tellingen zijn gedaan op het maatgevende (drukste) moment van de week. Daarbij is ter plaatse bekeken waar auto's wel en niet konden parkeren. De voorgestelde maatregelen zijn nu juist	De gemeente zal de komende tijd de parkeerdruk en de

	<p>een factor 2. Het argument dat de parkeerdruk momenteel dus erg laag is, is dus met een factor 2 onderschat, en de prognose van de parkeerdruk die 62% gaat worden, moet met dus eigenlijk als 114% lezen, en dat gaan niet passen. Als test zou ik de gemeente uitnodigen eens met 875 auto's naar het belanghebbende gebied te komen en te constateren dat dit niet gaat passen. De huidige conclusies uit het Tarjan onderzoeksrapport zijn dus niet correct en in mijn ogen geen valide argument om het belanghebbende parkeren aan te passen</p>		<p>bedoeld om de huidige en toekomstige ontwikkelingen op de Zuidas het hoofd te kunnen bieden. Na invoering zal de parkeerdruk geregeld gemonitord worden om de effecten te meten. Verder dient benadrukt te worden dat het regime in de Beethovenstraat ongewijzigd blijft. Wel geldt dat vergunninghouders van de Beethovenstraat straks ook in de rest van de Prinses irenebuurt kunnen parkeren. In de aankomende periode zullen parkeerdrukmetingen worden verricht om de effecten van het parkeerregime te monitoren. Er is voorts geen onderzoek gedaan naar eventueel toename van fijnstof ten gevolge van de aanpassing van het parkeerregime. Mocht er al sprake zijn van een verkeerstoename, dan zal deze zeer marginaal zijn. De luchtkwaliteit zal hierdoor niet significant wijzigen. Te meer daar het voorgestelde regime geen <i>extra</i> verkeer zal genereren.</p>	<p>verkeerssituatie monitoren om de effecten op straat te meten.</p>
11.7	<p>Vraag is of de parkeerdrukmeting een goede weergave is en zal zijn onder andere gezien de voorgenomen bouwontwikkelingen langs de prinses Irenestraat. De parkeerdruk is in de praktijk nu al hoger dan uit de parkeerdrukonderzoek blijkt. Bij de parkeerdrukmeting wordt ervan uitgegaan dat er aan beiden kanten van alle straten geparkeerd kan worden. Dit is helaas niet het geval. De parkeerdrukmeting overschat het aantal beschikbare parkeerplaatsen en onderschat daarom ook de echte parkeerdruk. Daar komt nog bij dat de parkeerdrukmeting toekomstige ontwikkelingen zoals de bouw van woningen/kantoren op de Prinses Irenestraat en parkeer en verkeersdruk als gevolg hiervan plus het nodige aan bouwverkeer. Vooralnog is nog voldaan het het zorgvuldigheidsbeginsel om te waarborgen dat de uit 1981 gemaakte toezeggingen toezegging mbt overlast voldaan wordt. Wij bewoners zouden erop moeten kunnen vertrouwen dat zekergesteld wordt dat deze afspraken nageleefd worden. Bovendien: is er ook onderzocht is wat de effecten zullen zijn op de fijnstof in de lucht met het toevoegen van/verplaatsen van kortbezoek vanuit de parkeergarages van de zuid-as naar de straten van de prinses Irenebuurt? De luchtkwaliteit laat sowieso wel te wensen over zo dicht bij de A10 en de vraag is of deze de norm nog wel zal halen met de toegenomen "naar parkeerplaatszoekende bewegingen" van auto's. Er is dus een second opinion nodig om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. Ik verzoek u daarom ook vriendelijke onderzoek laten uitvoeren naar de effecten van fijnstof en de algemene luchtkwaliteit naar aanleiding van het toelaten van meer autoverkeer in de buurt en een gedegen second opinion op de parkeerdrukmeting te laten doen inclusief toekomstige ontwikkelingen.</p>	112, 116, 73		
11.8	<p>Metingen. Op pagina 32 van het meet- en rekenprotocol lezen we dat de meetresultaten worden opgeslagen in de geluidmeter en ten minste vier weken worden bewaard. De vraag is of het niet goed zou zijn om deze te bewaren ten behoeve van jaaronderzoek per type evenement, bij voorkeur in relatie tot ander omgevingsgeluid (de overlappende bronnen van diverse aard zoals hierboven bedoeld). De Zuidas maakt al kalenders van de bouwactiviteiten per maand, een half jaar vooruit. Daarmee kunnen in principe de bouwactiviteiten en de evenementenkalenders over elkaar gelegd worden om vergunningen te beperken en om meer gegevens te verkrijgen over de cumulatieve belasting van verschillende bronnen.</p> <p>Een interactieve geluidkaart voor ondernemers, bouwers, vergunningverleners, de regietafel die de vergunningverlener ondersteunt in zijn besluiten en de aansturing (in BLVC-kader, door bestuurders) van aannemers en horecagelegenheden lijkt mij hierbij een nuttig en nastrevenswaard instrument. Het lijkt nu misschien een stip op de horizon, maar zonder die neer te leggen, metingen te verrichten en te evalueren wat de gevolgen zijn van de technische en organisatorische maatregelen, zullen we niet collectief leren. Een leefbare stad willen we allemaal.</p>	162	<p>Het college heeft het beleidsvoornemen vrijgegeven voor inspraak om het parkeerregime in de Prinses Irenebuurt volledig fiscaal te maken. Dit staat verder los van evenementenbeleid, geluidsprofielen, meet- en rekenprotocollen en geluidskarten.</p>	
11.9	<p>.1. In 1986 is een regeling getroffen door de stad Amsterdam met het WTC Amsterdam (op Zuidas gelegen) "belanghebbenden parkeren in de Prinses Irenebuurt, om de verwachte parkeeroverlast in dat gebied door niet-bewoners tegen te gaan. Daar is toen een aanzienlijke prijs voor betaald en er wordt nog steeds voor betaald. Die regeling is na langdurig en intensief overleg</p>	171	<p>Handhaving op fiscaal parkeren komt ten goede van het centraal mobiliteitsfonds. Het betreft immers naheffingsaanslagen. Bij een regime van belanghebbendenparkeren is</p>	--

<p>vanuit de buurt tot stand gekomen. Er werden toen aan bewoners vier kaarten verstrekt.</p> <p>.2. Pas veel later werd op verzoek van stadsdeel Zuid een experiment fiscaal belanghebbenden parkeren (FBHP) in dat gebied ingevoerd. Geen 4 kaarten meer, maar controle op auto kentekenbewijs ten gerieve o.a. van betere controle. Geen kaarten meer maar per bewoner voor één auto. Kosten hoger !</p> <p>.3. In het gemeentelijk beleidsvoorstel wordt vermeld, dat de parkeergelden niet naar de gemeente A'dam, maar naar het Rijk gaan. VREEMDE ZAAK !</p> <p>Dat zou komen, omdat de fiscale controle door CITION (boetes kwamen via Parkeerbelasting bij A'dam) overgenomen werd door BOA's (boetes komen via RVV aan het Rijk toe). In het beleidsvoornemen schrijft men, dat pakkans veel lager ligt dan bij de CITION controles. Is het niet mogelijk, dat die gelden WEL naar A'dam gaan (waar ze m.i. toch thuis horen). Een belangrijke zaak voor onze gemeenteraad om daar aan te werken. Moet juridisch toch een oplossing voor te vinden zijn !!! Derhalve : een dringend verzoek mijnerzijds als onderdeel van mijn inspraak in deze.</p> <p>.4. In uw stuk BVPB schrijft U toch duidelijk dat de parkeerdruk VEEL LAGER in de buurt is bij handhaving van fBP dan bij opheffen van FBHP !</p> <p>En daar was het toch om te doen bij de regeling van 1986 en ook bij experiment .</p> <p>Bovendien is fBHP in andere (grote) steden geheel niet ongebruikbaar, en JUIST een middel om parkeerdruk te VERLAGEN. !!</p> <p>.5. In het nieuwe beleidsvoornemen wordt per bewoner Pr. Ir. buurt voor één auto een vergunning verstrekt. In dit gebied zijn zeer vele huishoudens met twee auto's. Is het niet mogelijk dat men voor 2 auto's vergunning kan krijgen, de eerste goedkopere vergunning, en de 2e. mag desnoods (veel ?) duurder zijn.</p> <p>.6. Er wordt gesproken van het feit dat bewoners met een eigen garage GEEN vergunning zouden kunnen krijgen. WAAROM NIET? Sommige bewoners gebruiken hun garages voor andere doeleinden (opslag meubelen , wasmachine e.d.. Moet toch kunnen ! Die bewoners moeten toch beslist één of zo mogelijk twee vergunningen kunnen krijgen !!</p> <p>.7. Er wordt gesproken van een tijdsduurbepanking van 09.00 – 21.00 u i.p.v. tot 19.00 u. zoals momenteel geldt. Na 19.00 u komen er GEEN langparkeerders/niet-bewoners meer, en dat zou toch ZEKER voldoende moeten zijn ! Heel graag tot 19.00 u, wat ook gunstig is voor onze avondbezoekers zoals dat toch ook geldt voor het gebied Buitenveldert Noord.</p> <p>.8. Op pag.19 schrijft U dat de gemeenteraad op 9 juni 2015 om "juridische gronden" BOA's te laten inzetten , waardoor alle Parkeerboetes naar het Rijk gingen i.p.v. in Amsterdam bleven !! Het ware toen beter geweest om zich nogmaals over die "juridische aspecten" te buigen, zodat CITION wel haar werk zou kunnen voortzetten, en de parkeerboetes toch in Amsterdam konden blijven. DAT KAN N U TOCH NOG STEEDS UITGEZOCHT EN ALSNOG GEREGLD WORDEN.</p> <p>Voorts schrijft U op pag.20 dat de parkeerdruk na het experiment de parkeerdruk c.q. overlast door NIET buurtgebonden parkeerders NIHIL is. Allemaal dus door de goede en efficiënte controle door CITION. EN HET GELD BLIJT IN AMSTERDAM !! WAT WILLEN WE NU NOG MEER</p> <p>.9. Op pag. 21 schrijft U over het DRAAGVLAK onder de bewoners : 43 % is POSITIEF en 33% NEGATIEF , maar ook dat het NEGATIEVE zit hoofdzakelijk in de te KORTE duur van de bezoekersvergunningen. Per Saldo DUS een ruime</p>	<p>sprake van een mulderfeit indien zonder vergunning wordt geparkeerd (handhaving op mulderfeiten komen niet ten goede aan het centraal mobiliteitsfonds van de gemeente Amsterdam).</p> <p>Het is inderdaad mogelijk dat bewoners twee vergunning kunnen aanvragen. De tweede vergunning is duurder dan de eerste.</p> <p>Op grond van artikel 9 lid 1 van de Parkeerverordening komen bewoners niet in aanmerking voor een parkeervergunning indien met de beschikking heeft over een stallingsplaats. Dit is beleid dat voor heel Amsterdam geldt. Sterker, in nieuwbouwwijken worden appartementen gerealiseerd zonder parkeervervoorziening en zonder parkeervergunning.</p> <p>Venstertijden: zie antwoorden op de zienswijze onder "I" <i>tijd en duurbepanking.</i></p>	
---	--	--

	meerderheid POSITIEF !!			
--	-------------------------	--	--	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
L	HANDHAVING			
12.1	Hoe vindt de handhaving plaats?	10	Zoals in alle andere buurten in de stad waar een fiscaal parkeerregime geldt: via scanauto's van EPS.	--
12.2	<p>In de tijd voor het experiment belanghebbenden parkeren Prinses Irene buurt en tijdens deze laatste periode hebben we helaas moeten constateren dat de handhaving schromelijk tekort is geschoten. In beide perioden was het aantal foutparkeerders relatief groot zeker op de "koppen" van de straten bij de Prinses Irenestraat. M.a.w. de stukken straat welke het dichtst bij de ZuidAs zijn gelegen.</p> <p>En dit ondanks het feit dat de kosten per vergunning tijdens het Experiment Belanghebbenden Parkeren behoorlijk hoog waren. De reden hiervoor, zo werd ons verteld door de gemeente bij de introductie van het experiment, was om de intensieve handhaving te kunnen betalen. Dat heeft dus niet gewerkt.</p> <p>Hoe denkt de gemeente dan nu de parkeerduur beperking van 3 uur te kunnen handhaven? Als het al niet lukte tijdens het experiment, met een relatief lage parkeerdruk, zal het zeker niet gaan lukken als de hele buurt vol staat met auto's.</p>	62	Handhaving in een fiscaal regime zal veel efficiënter plaatsvinden dan de handhaving met BOA's (buitengewoon opsporingsambtenaren). Auto's de langer dan 2 uur staan geparkeerd worden snel opgemerkt door de scanauto's. Na twee uur heeft men immers geen parkeerrechten meer.	--
12.3	<p>Toezicht en handhaving zijn van groot belang. De rol van de stadsdelen en overige spelers aan de kant van gemeentelijk bestuur en overheid kan niet helder genoeg gemaakt worden. Bijbehorende middelen en bevoegdheden spreken voor zich. Als dat nu eens zou gaan lukken.</p> <p>De versterking van de stedelijke regie-organisatie, de herijking van de locatieprofielen en innovaties zorgen er hopelijk voor dat we een stap in de goede richting zetten.</p> <p>Spreiding en sturen aan de voorkant".</p>	162	Juist door een fiscaal regime in te voeren, kan de handhaving een stuk effectiever plaatsvinden. Hiervoor wordt de scanauto ingezet. De verwachting is dat door deze effectieve vorm van handhaving de pakkans voor langparkeerders hoog is. Bovendien komen de opbrengsten	--
12.4	<p>In het gemeentelijk beleidsvoorstel wordt vermeld, dat de parkeergelden niet naar de gemeente A'dam, maar naar het Rijk gaan. VREEMDE ZAAK !</p> <p>Dat zou komen, omdat de fiscale controle door CITION (boetes kwamen via Parkeerbelasting bij A'dam) overgenomen werd</p>	171		

	door BOA's (boetes komen via RVV aan het Rijk toe). In het beleidsvoornemen schrijft men, dat pakkans veel lager ligt dan bij de CITION controles. Is het niet mogelijk, dat die gelden WEL naar A'dam gaan (waar ze m.i. toch thuis horen). Een belangrijke zaak voor onze gemeenteraad om daar aan te werken. Moet juridisch toch een oplossing voor te vinden zijn !!! Derhalve : een dringend verzoek mijnerzijds als onderdeel van mijn inspraak in deze.		van fiscale parkeerregulering ten gunste van de gemeente (in plaats van ten gunste aan het Rijk, zoals het geval is bij handhaving van niet-fiscale parkeerregulering door bijzonder opsporingsambtenaren, BOA's).	
12.5	Rijk gingen i.p.v. in Amsterdam bleven !! Het ware toen beter geweest om zich nogmaals over die "juridische aspecten" te buigen, zodat CITION wel haar werk zou kunnen voortzetten, en de parkeerboetes toch in Amsterdam konden blijven. DAT KAN N U TOCH NOG STEEDS UITGEZOCHT EN ALSNOG GEREGELD WORDEN. Voorts schrijft U op pag.20 dat de parkeerdruk na het experiment de parkeerdruk c.q. overlast door NIET buurtgebonden parkeerders NIHIL is. Allemaal dus door de goede en efficiënte controle door CITION. EN HET GELD BLIJT IN AMSTERDAM !! WAT WILLEN WE NU NOG MEER	171		
12.6	En wel om de volgende reden: het voorgestelde systeem houdt een toekomstige chaos in, er zal net als nu niet of onvoldoende gehandhaafd worden, financieel biedt het geen oplossing (wellicht zelfs het tegendeel) en al met al tast het de leefbaarheid van de Pr. Irenebuurt aan.	58		
12.7	Daarnaast vrees ik dat u niet bestand bent tegen de druk t.z.t. vanuit de kantorenwereld om wat minder boetes uit te delen. De ervaring van afgelopen jaren leert dat u kantoren in veel opzichten voorrang geeft boven burgers.	58	Alle auto's die staan geparkeerd in de Prinses Irenebuurt, Buitenveldert, of andere delen van de stad wordt zonder uitzondering gescand en gecontroleerd met de parkeerrechtendatabase. Indien een voertuig zonder parkeerrecht staat geparkeerd dan wordt een naheffingsaanslag uitgeschreven.	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
M	VERGUNNINGGEBIED ZUID-2			
13.1	Tot slot is onduidelijk waarom de Prinses Irenebuurt wel het zelfde bewonerstarief als Zuid 2 zou moeten betalen, maar slechts toegang zou hebben tot de eigen buurt (terwijl bewoners van Zuid 2 in heel Zuid 2 'gratis' kunnen parkeren voor een boodschap of bezoek).	11, 98		
13.2	Ik wil vragen om de mogelijkheid een strook van bijv. 150 m aan weerszijden van het Zuideramstelkanaal in te stellen waar bewoners van de andere zijde van het kanaal kunnen parkeren met hun bestaande vergunning. Voor de Pr.Irenebuurt geeft dat ontlasting tijdens de kantooruren (de noordzijde is dan minder druk); voor de noordzijde geeft dat ontlasting tijdens drukke winkeltijden (zaterdag en koopavond), dan is het minder druk in de Pr.Irenebuurt.	33	Vergunninggebieden zijn bedoeld om ervoor te zorgen dat bewoners en bedrijven nabij de eigen woning of het eigen bedrijf kunnen parkeren. De omvang van vergunninggebied Zuid-5 (met ruim 1.400 parkeerplaatsen) maakt dit prima mogelijk.	
13.3	Ik ben net verhuisd naar de Prinses Margrietstraat, na 3 jaren in de Emmastraat en 10 jaren in de Lomanstraat. Beide vorige adressen waren in de gebied Zuid 2, en ik had altijd hetzelfde soort van vergunning, en het was geldig in Oud Zuid en Zuid, in de Vondelpark area, tot van Baerlestraat, in the Apollolaan area, in de Beethovenstraat area etc. dus ik was gewent aan kleine boodschappen doen ook met de auto, met 3 kinderen, en vaak de regen, ik bewogde in de Zuid 5 makkelijk. Nu ben ik in de Prinses Irenebuurt en wij betalen een parkeervergunning die is geldig alleen voor gebruik bij onze huis. De rest van de gebied is zo klein dat jij gebruikt niet de auto voor so'n kleine stukje. En ook zijn er geen winkelen of andere praktijken, restaurants etc, alleen huizen. Dus het niet een parkeervergunning voor een area, maar alleen voor de huis. Het is iets compleet anders van de andere vergunning die hebben wel een area waar jij kan parkeren. Misschien zijn er mensen die zijn ok met dat, maar anderen (en ik weet dat zijn er heel veel meer dan ik) vinden dat wij ook zijn een deel van Zuid, we zitten naast de Amsterdam Zuid station, zijn wij niet Zuid???? Dus, waarom niet doen 2 mogelijkheden om de vergunning hebben, met of zonder de area Zuid 2, due de prijs 132 voor 6 maanden is zonder de Zuid 2, en een andere bedrag, bij voorbeeld 40-50 euro meer forfait om ook mogelijkheden on de Area Zuid 2 hebben? Is dat een idee? Wij zijn deel van Zuid ook ! En een vergunning ook in de rest van Amsterdam, is altijd voor een grotere gebied (Jordaan, Centrum, West, Zuid 2 etc.), niet alleen tegenover de huis, zoals voor ons.	37, 51, 16	Het vergoten van het vergunninggebied leidt mogelijk tot meer autokilometers in de stad (zoals de zienswijzen feitelijk aangeven, bijv. voor het winkelen). Hiermee wordt geen maatschappelijk doel behartigd.	--
13.4	En dan nog dit: uw beleidsvoornemen geeft mij geen duidelijkheid waar ik straks 'vrij' mag parkeren, naast de Pr. Irenebuurt in sensu stricto. De andere inwoners van Zuid bezuiden de lijn Ceintuurbaan / Z. Amstelkanaal tot aan de Ring Zuid, mogen in principe ook in naastgelegen gebieden parkeren. Hun jaarkosten zijn ook lager dan de kosten die ons straks worden doorberekend (2 x €138,-/jaar). Tenzij ik uw concept niet goed lees vrees ik met grote vrees dat wij qua	58	Vergunninggebieden zijn bedoeld om ervoor te zorgen dat bewoners en bedrijven nabij de eigen woning of het eigen bedrijf kunnen parkeren. De omvang van vergunninggebied Zuid-5 (met	--

	<p>parkeermogelijkheden beperkt blijven tot de huidige kleine Pr. Irenebuurt met zijn 3 uur regime enz. Dus gaan we dan verhoudingsgewijze wederom meer betalen (een soort parkeer- BSQ?).</p> <p>Is mijn observatie juist? Zo ja, dan is er geen sprake van 'gelijke monniken, gelijke kappen' -het gebruikelijke gelijkheidsprincipe is kennelijk niet van toepassing op de Pr. Irenebuur</p>		<p>ruim 1.400 parkeerplaatsen) maakt dit prima mogelijk. In de Prinses Irenebuurt gaat verder een veel strenger regime gelden dan in het vergunninggebied Zuid 2 (namelijk: parkeerduurbepanking van 2 uur). Bewoners zijn hierdoor beter 'beschermd' tegen niet-buurtgebonden langparkeerders dan bewoners elders in Zuid (m.uv Buitenveldert), Centrum, West of Oost.</p>	
--	---	--	---	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
N	PARKEERVERGUNNING			
14.1	<p>Voor zover ik het begrijp worden er diverse maatregelen voorgesteld. Het is niet helemaal duidelijk of al deze voorwaarden NAAST ELKAAR gaan bestaan. Dus en/ en en niet of/ of? Krijgen de bewoners die nu geen parkeervergunning hebben de mogelijkheid er nu wel een te krijgen of geldt deze vergunning alleen voor reeds betaalde vergunninghouders in de Prinses Irene buurt? Als ik alles goed begrijp ziet er er hoopvol uit!</p>	2	<p>Bewoners die voldoen aan de voorwaarden zoals opgenomen in de Parkeerverordening komen in aanmerking voor een parkeervergunning. Met deze parkeervergunning kan in heel De Prinses Irenebuurt worden geparkeerd. Bewoners die nu in het belanghebbendengebied wonen kunnen straks ook parkeren in de Beethovenstraat en Prinses Irenestraat (daar waar al een fiscaal regime van kracht is) en bewoners van de Beethovenstraat en Prinses Irenestraat kunnen straks ook in de rest van de Prinses Irenebuurt</p>	--

			parkeren.	
14.2	2) ik heb een parkeervergunning voor een old-timer (DS 1972 op LPG); ik verwacht problemen met het omzetten van mijn huidige vergunning naar een nieuwe voorgestelde vergunning ivm beleid oldtimers Gemeente 3. Wat is/zijn uw opmerking(en)/vra(a)g(en) over het beleidsvoornemen? 1) ik verwacht grote overlast van zaterdagmiddag tot zondag avond, aangezien het vanaf zaterdagavond 21 uur vrij parkeren zou worden.	5	Het college van B&W is van mening dat het huidige voorstel aan zoveel mogelijk bewoners tegemoetkomt. Er wordt de mogelijkheid geboden twee bewonersparkeervergunningen per adres aan te vragen (mits wordt voldaan aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de Parkeerverordening), omdat de parkeerdruk dit vooralsnog toelaat. Oude en vervuilende voertuigen komen bovendien niet in aanmerking voor een nieuwe parkeervergunning.	--
14.3	Niet duidelijk is of een bewonersvergunning uitsluitend kan worden aangevraagd op een vast kenteken, zoals nu het geval is. Dat moet veranderen: immers betekent het dat alleen bewoners die een auto bezitten de vergunning kunnen aanvragen dat is oneerlijk en onredelijk!.	15		
14.4	Een tweede parkeervergunning vind ik daarnaast geen meerwaarde. Zeker niet met het oog op de milieuvriendelijkheid. Daarbij denk ik ook dat de meeste bewoners hiervan geen gebruik zullen maken.	22		
14.5	Zou er toch voor worden gekozen om het huidige stelsel zoals dat in de buurt nu geldt, te 'fiscaliseren', dan zou dat gekoppeld moeten worden aan een beperking tot de bewoners en hun bezoekers. Een hybride model, dus. (Er is geen reden te bedenken, mede met het oog op nieuwe handhavingsmethodieken, waarom dit niet mogelijk zou zijn!).	155		
14.6	In het nieuwe beleidsvoornemen wordt per bewoner Pr. Ir. buurt voor één auto een vergunning verstrekt. In dit gebied zijn zeer vele huishoudens met twee auto's. Is het niet mogelijk dat men voor 2 auto's vergunning kan krijgen, de eerste goedkopere vergunning, en de 2e. mag desnoods (veel?) duurder zijn.	171	De tweede vergunning is inderdaad duurder dan de eerste. De bezoekersregeling voor bewoners is voor zowel autobezitters als niet-autobezitters beschikbaar.	
14.7	De prijs van een bewonersvergunning was hoger dan elders in de stad omdat extra handhaving zou plaatsvinden. Deze toezegging is niet nagekomen.	181	Tijdens de experimentperiode is gewoon gehandhaafd. De hogere tarieven voor de vergunning waren bedoeld om de hogere kosten van de handhaving door bijzonder opsporingsambtenaren te bekostigen. Benadrukt dient te worden dat de handhaving met	--

			BOA's veel minder efficiënt is dan fiscale handhaving met scanauto's. Daardoor is de handhaving van een fiscaal regime goedkoper.	
--	--	--	---	--

	Inspraakreactie	Reacties op nr.	Antwoord B&W voorstel	Wijzigingen
O	OVERIG			
15.1	De voorgestelde maatregelen geven ons als bewoners meer ruimte en flexibiliteit t.a.v. parkeren in de buurt en minder verkeersoverlast.	14	Het college van B&W neemt kennis van deze zienswijze.	--
15.2	<p>Nu is het niet zo dat er in de gemeente geen eigen uitzonderingen zijn gemaakt op het algemene karakter van het vergunningstelsel binnen de ring. Als markant voorbeeld van een afwijking mogen de nieuwbouw gelden in West, rondom het Hallen complex (Omgeving Bilderdijkkade). Daar is het zo dat er is afgedwongen dat bewoners die aanspraak maken op een reguliere parkeervergunning, tegen het tarief dáárvan, ook in - een zelfs afgescheiden - gedeelte van de nieuwe parkeergarage onder dat complex - met hun bewonersvergunning - mogen parkeren. Dat is een belangrijk gegeven.</p> <p>In vergelijking zou je dus moeten regelen dat de bewoners uit de Irenebuurt met hun gewone parkeervergunning toegang zouden krijgen tot een afgescheiden bewoners gedeelte in de diverse parkeergarages aan de ZuidAs, zoals die onder het WTC. De gemeente zal daar vermoedelijk tegenin willen brengen dat dat achteraf niet kan worden geregeld op grond van privaatrechtelijke afspraken. Op soortgelijke wijze heeft de gemeente - juridisch minder strak, maar moreel niet minder - een pact gesloten met de buurt: in ruil voor het niet tegenhouden van de massieve bebouwing aan de ZuidAs, beschermen wij jou, burger, door je ervan te verzekeren dat je als bewoner over voldoende parkeerterrein zult kunnen blijven beschikken!</p>	27	Met de uitbreiding van de bezoekersregeling naar 60 uur wordt de ruimte voor het ontvangen van bezoek verder uitgebreid. Het faciliteren van vergunninghouders op de Zuidas lijkt geen meerwaarde te hebben: afgesproken is dat de Zuidas de eigen parkeerbehoefte opvangt. Toekomstige ontwikkelingen moeten dus ook deels hierin worden opgevangen. Daarnaast zijn de garages geen eigendom van de gemeente, waardoor de kosten voor de gemeente flink zullen oplopen. Bovendien ligt het niet in de lijn der verwachting dat er 24/7 onbenutte capaciteit in de garages is, die door de gemeente benut kan worden.	Uitbreiding bezoekersregeling van 30 uur per maand naar 60 uur
15.3	<p>Graag wijs ik u er op dat er vele gezinnen in onze buurt wonen waarvan beide ouders werken. Dat moet ook wel, omdat zij de hoge woonlasten zullen moeten dragen, waaronder belastingen en op termijn de torenhoge erfpacht. Aangezien de inkomens daardoor tegelijkertijd te hoog zijn om een substantiële bijdrage in de kosten van kinderopvang te kunnen ontvangen, maken ook wij dankbaar gebruik van oma's en opa's die iedere week komen oppassen. Uiteraard is dit ook goed voor de familieband. Zij komen van ver en reizen per auto om niet te lang onderweg te zijn, maar ook om zo flexibel mogelijk te zijn. Deze prachtige invulling van de participatiemaatschappij wordt ons met de nu voorliggende plannen om betaald parkeren in onze buurt in te voeren ontnomen.</p> <p>Ik verzoek u dan ook ongeacht welk parkeerregime er straks in ons buurt zal gelden, hier ruimhartig mee om te gaan,</p>	93		

	bijvoorbeeld door boven beschreven situatie aan te merken als mantelzorg.			
15.4	<p>Sinds de jaren tachtig, bij de invoer van de parkeer regeling prinses Irene buurt, geniet ik van twee gereserveerde parkeer havens voor de patiënten van mijn tandarts praktijk.</p> <p>Deze plekken zijn met iedere verandering van de regelgeving van de gemeente van kracht gebleven. Deze plekken hebben mij geholpen om de praktijk naar behoren te kunnen uitvoeren.</p> <p>Als ik terug denk aan de parkeer chaos van de pre regelingen era, toen er nog veel minder auto bezit was, en geen drukte van de "Zuidas" weet ik niet hoe dit nou zou moeten.</p>	32	<p>Bij de nadere schouw worden alle gereserveerde parkeerplaatsen onder de loep genomen. Indien wijzigingen plaatsvinden dan zal contact worden opgenomen met de instelling waarvoor de parkeerplaatsen zijn aangelegd.</p>	--