

**Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg
H. Bosmansstraat 53 1077 XG Amsterdam**

Aan Stadsdeel Zuideramstel
T.a.v mevr. A. Cannoo
Postbus 74019
1070 BA Amsterdam

Betreft: Parkeren in de Pr. Irenebuurt en de (concept) nota "Parkeren in Zuideramstel"

Datum: 3 februari 2003

Geachte mevrouw Cannoo,

Via een aankondiging in Het Stadsblad heeft u ons uitgenodigd om schriftelijk te reageren op de (concept) discussienota "Parkeren in Zuideramstel" die het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel onlangs publiceerde. U roept ons op mee te discussiëren over deze nota. Wij geven daar graag gevolg aan. Wij hopen ten zeerste dat deze reactie een door het Stadsdeel serieus genomen bijdrage zal zijn in de discussie rond dit onderwerp. Hoewel, wij hebben daar niet zoveel vertrouwen in. Want de archiefkasten van het Stadsdeel moeten inmiddels uitpuilen van de vele, vele honderden schriftelijke reacties van bewoners en bewonerorganisaties, waarmee helemaal niets is gebeurd; het lijkt allemaal aan dovemansoren gericht.

Want hoe bestaat 't dat het Dagelijks Bestuur van Zuideramstel maar blijft roepen niets te weten van gemaakte afspraken en afgegeven garanties t.a.v de parkeerregulering in de Pr. Irenebuurt? Terwijl dit toch totaal ongeloofwaardig is als je weet dat deze garanties en gemaakte afspraken stoelen op talloze bestuurlijke stukken, zowel van de Gemeente zelf als van hogere overheden en dat deze bestuurlijke stukken gewoon publiekelijk toegankelijk zijn in de archieven van uw eigen administratieve diensten.

En hoe bestaat 't dat het bestuur van Zuideramstel bezwaarprocedures over deze aangelegenheid al meer dan een jaar lang traineert, in weerwil van gerechtelijke sommaties?

En hoe bestaat 't dat het bestuur van Zuideramstel ieder overleg met bewoners of bewonersorganisaties mijdt als de pest, terwijl bewonersoverleg indertijd toch een expliciete voorwaarde is geweest bij de totstandkoming van het parkeerreguleringsysteem in de Pr. Irenebuurt?

En hoe bestaat 't dat het bestuur van Zuideramstel zich onttrekt aan haar bestuurlijke verantwoordelijkheid door almaar te roepen dat

men maar “naar de rechter moet gaan”, terwijl het bestuur zich klaarblijkelijk niet wenst te informeren bij, noch wil overleggen met de betrokkenen?

Of is deze oproep tot meediscussieren weer één van die obligate plichtplegingen die de wet nu eenmaal voorschrijft, maar waar het bestuur van ons Stadsdeel zich verder niets van aantrekt?

Ondanks onze scepsis, doen we - d.m.v van deze reactie - toch maar weer een poging het Stadsdeel te doen inzien dat er een fout beleid wordt gevoerd. **De leefbaarheid van de Pr. Irenebuurt staat immers op 't spel en dat is belangrijk genoeg om geen middel onbeproefd te laten.**

Over de achtergronden en geschiedenis van de parkeerregeling in de Pr. Irenebuurt zullen we het hier maar niet meer hebben, daar hebben we intussen genoeg over gezegd en geschreven. Wel zullen we het hier hebben over een aantal kennelijke misvattingen bij het bestuur en beleidsmedewerkers van het Stadsdeel over het parkeren in de Pr. Irenebuurt.

De Parkeerverordening 2002 van de Centrale Stad

Het Stadsdeel wil de bestaande regeling van belanghebbenden parkeren in de Pr. Irenebuurt afschaffen en een regime van fiscaal betaald parkeren invoeren om vervolgens, na een jaar, een experiment met belanghebbenden parkeren aan te vragen. Dit is de absurditeit ten top. Wat valt er nu te experimenteren met iets wat 15 jaar lang heeft bewezen perfect te werken en te voldoen aan alle gestelde voorwaarden?

Het Stadsdeel beweert dat het opheffen van het Pr. Irenebuurt systeem een verplichting is die wordt opgelegd door de Parkeerverordening 2002. Maar het argument dat de Parkeerverordening 2002 niet in de mogelijkheid van een dergelijk belanghebbenden systeem zoals in de Pr. Irenebuurt zou voorzien is niet valide. Op grond van deze Verordening is het bestuur van het Stadsdeel niet verplicht het hele grondgebied aan te wijzen als vergunningengebied. Het bestuur kan bepalen bepaalde gebieden buiten de aanwijzing als vergunningengebied te laten. Indien het bestuur de Pr. Irenebuurt buiten de aanwijzing als vergunningengebied laat, dan blijft de bestaande regeling die zijn grondslag vindt in het verkeersbesluit van 13-07-99 onverkort van kracht.

Artikel 16 van de Parkeerverordening 2002, dat het systeem van belanghebbenden parkeren regelt, staat een systeem zoals dat van de Pr. Irenebuurt niet in de weg. Wij lezen in lid 4: *“B&W stellen, gehoord de Stadsdelen, een lijst samen van de houders van motorrijtuigen en bedrijven en categorieën van houders van motorrijtuigen en categorieën van bedrijven die belanghebbende zijn in de zin van deze verordening”*. En in de toelichting van Art. 16 lid 4 staat: *“Het samenstellen van de lijst is een centrale bevoegdheid waarover de stadsdelen gehoord zullen worden. Deze bevoegdheid is opgenomen op aan de A-lijst, de bijlage van de Verordening van de*

stadsdelen. De belanghebbende die in ieder geval op de lijst worden opgenomen betreffen hulpverleners in de eerstelijns zorg (huisartsen en verloskundigen) en de autodeelorganisaties”.

Evenmin vormt Artikel 2, lid 2, van de verordening een beletsel voor het belanghebbenden parkeersysteem van de Pr. Irenebuurt. Daarin is bepaald dat indien tot enige vorm van regulering van het gebruik van parkeerplaatsen wordt besloten, dit dient te geschieden met inachtneming van het bepaalde in de verordening en krachtens de in deze verordening vastgestelde regelingen. Deze bepaling heeft betrekking op regulering die wordt vastgesteld **na** inwerkingtreding van de Parkeerverordening en heeft geen invloed op regulering, zoals de onderhavige parkeerregeling, die ten tijde van de inwerkingtreding reeds van kracht was. Dit is bovendien bevestigd in hetgeen in de toelichting op dit artikel is overwogen.

Op grond van deze artikelen kan dus niet worden geconcludeerd dat bestaande regelingen als die voor de Pr. Irenebuurt dienen te worden beëindigd.

In geval, om een of andere reden, het voorgaande anders zou zijn en de Verordening geen ruimte biedt voor handhaving van de bestaande regeling in de Pr. Irenebuurt, menen wij dat de Verordening onverbindend is, omdat zich geen onvoorziene omstandigheden hebben voorgedaan die zodanig zijn dat, naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid, ongewijzigde handhaving van de afgegeven garantie en de daaruit voortvloeiende parkeerregeling niet mag worden verwacht.

Vermeende fraudegevoeligheid en misbruik van belanghebbenden parkeren in Pr. Irenebuurt

Misbruik speelt in onze buurt nauwelijks een rol, omdat immers – juist ter bestijding van mogelijke fraude – indertijd werd bepaald dat de parkeerkaarten regelmatig (iedere 24 maanden) vernieuwd moesten worden. In dit opzicht is het onbegrijpelijk dat het Stadsdeel haar eigen anti-frauderegels overtreedt, namelijk door de parkeerkaarten sinds 1 maart 2002 niet meer te willen vernieuwen, ondanks de dringende verzoeken daartoe van bewoners en bewonerorganisaties.

Het bestuur van Zuideramstel zegt meerdere gevallen van fraude zelf te hebben geconstateerd. Als dit waar is, waarom doet het bestuur hiervan dan geen aangifte en waarom gaat het bestuur dan door met het overtreden van de eigen anti-frauderegels?

Fiscaal betaald parkeren in en om de Pr. Irenebuurt

De Pr. Irenebuurt moet worden beschermd tegen parkeeroverlast van WTC, Zuid station en Zuidas. Dat heeft de gemeente Amsterdam gegarandeerd en dat is vastgelegd in tientallen besluiten, rapporten en rechtspraak van hogere bestuursorganen. Het huidige belanghebbenden parkeersysteem, dat in gezamenlijk overleg tussen bewoners en gemeente tot stand kwam en dat 16 jaar lang naar ieders tevredenheid functioneerde, voldoet aan deze voorwaarde. Een regime van fiscaal betaald parkeren voldoet daaraan niet.

Enkele jaren geleden werd er in sommige aan - en afvoer staten van de Pr. Irenebuurt betaald parkeren ingevoerd. Nu al, zijn deze staten overdag voor nagenoeg 100 % bezet met betaald parkerend werkverkeer en dan staan we nog maar aan het begin van een megalomane ontwikkeling van Zuidas, Zuid station, WTC, en andere kantoorprojecten.

Nu al, puilen de private parkeerterreinen van bedrijven in de Pr. Irenebuurt uit, zodat meerdere bedrijven dag – en maandkaarten aanschaffen t.b.v hun parkerende werknemers, klanten en bezoekers.

Nu al, heeft de Pr. Irenebuurt te maken met een verhouding werknemer/bewoner van 7:1 en, gezien alle te verwachten Zuidas ontwikkelingen, zal deze verhouding nog verder scheefgetrokken worden. Uitsluitend dankzij het systeem van belanghebbenden parkeren bleef de buurt totnogtoe gevrijwaard van onaanvaardbare overlast.

Ontelbare bedrijfsvergunningen zullen worden aangevraagd door de honderden nieuwe bedrijven die zich – als gevolg van Zuidas ontwikkelingen - in en om de Pr. Irenebuurt gaan vestigen en de vele tienduizenden werknemers, bezoekers, NS klanten, toeleveranciers, enzovoort zullen straks vechten om de weinige parkeerplaatsen in de woonstraatjes van de Pr. Irenebuurt, mede als gevolg van het restrictieve parkeerbeleid in de Zuidas. De wachtlijsten voor het aanvragen van een vergunning zullen eindeloos lang zijn.

Waar moeten straks de bewoners en hun gasten hun auto dan laten? De noodzaak een parkeerregeling te hebben die voldoende bescherming biedt, geldt daarom nu nog meer dan ooit.

In dit kader is de bagatelliserende mening van een van de beleidsmedewerkers van het Stadsdeel wel heel erg cynisch als hij publiekelijk durft te beweren dat er aan westelijke kant van de Pr. Irenebuurt heus nog wel een paar vrije, betaald parkeerplaatsen te vinden zijn. Ja geen wonder, daar heeft de Gemeente immers een parkje plus openbaar groen vernietigd t.b.v de bouw van een afgesloten parkeerterrein van zo'n 300 auto's om zodoende tegemoet te komen aan de (gratis) parkeerbehoefte van de bedrijven ter plaatse. Zo'n truc kan de gemeente niet nogmaals uithalen, want al het openbaar groen van de buurt is op.

Verworven rechten van het WTC

In de Nota "Parkeernormen in de Zuidas" d.d 15 januari 2001 lezen wij dat het WTC is uitgezonderd van de nieuwe parkeernormen in de Zuidas. Hier acht de overheid "... zich gebonden aan een gevestigd recht, waaraan in redelijkheid niet getornd kan worden, zodat de bestaande situatie gehandhaafd blijft". Zo bevestigde ook de Raad van State.

De goedkeuringen van de bestemmingsplannen van WTC/Zuidas/Zuidplein zijn onlosmakelijk gekoppeld aan de parkeerregulering in de Pr. Irenebuurt. Het is daarom uiterst curieus dat de Gemeente niet uitgaat van een zelfde gebondenheid aan de

garantie die aan de bewoners van de Pr. Irenebuurt werd afgegeven.

Kosten van handhaving van belanghebbende parkeren in de Pr. Irenebuurt

Er werd indertijd bepaald dat “... de kosten van de parkeerregulering niet op de bewoners afgewenteld zouden mogen worden, omdat de oorzaak van de overlast immers buiten hun verantwoordelijkheid ligt”. Op 15 maart 1983 besluit B & W van Amsterdam om deze kosten (begroot op ca € 38.000 per jaar) te financieren uit de grondexploitatie van het WTC. Onlangs berichtte een van uw medewerkers ons echter dat een dergelijke financiering slechts één keer heeft plaatsgevonden, namelijk in 1986. Daarna zijn de kosten uit de belastingopbrengsten betaald. **Dit lijkt ons een onrechtmatig gebruik van belastinggelden.** Anderzijds zou het WTC de teveel betaalde erfpacht van 17 x € 38.000 wel eens terug kunnen vorderen. Hoe dan ook het geld moet terug naar waar het hoort, namelijk ter bekostiging van de parkeerregulering.

De (concept) discussienota “Parkeren in Zuideramstel”

De nota noemt de volgende regionale, stedelijke en stadsdeel doelstellingen:

- Verbeteren van de *leefbaarheid*
 - Verbeteren van de *bereikbaarheid*
 - Bescherming tegen *parkeeroverlast*
 - Terugdringen van de *automobiliteit*
 - Verbetering van de *openbare ruimte*
- Invoering van fiscaal betaald parkeren in de Pr. Irenebuurt zal geen enkele van de hierboven opgesomde doelstellingen naderbij brengen.
- De *leefbaarheid gaat achteruit* t.g.v milieu overlast, gevaar van toegenomen werkverkeer en door parkerende auto's ingenomen leef – en recreatieruimte
 - *Verslechtering* van de *bereikbaarheid* door vermeerderde aanvoer van naar parkeerplaatsen zoekend werkverkeer
 - Woonstraatjes staan *vol geparkeerd* met auto's van bedrijfsvergunninghouders en woon/werkverkeer met maand - en dagkaarten, terwijl de bewoners zelf hun auto niet meer kwijt kunnen
 - De extra parkeerruimte die invoering van fiscaal betaald parkeren in de Pr. Irenebuurt verschaft, zal *de automobiliteit juist vergroten*, omdat immers (*nog*) *meer woon/werk verkeer* wordt aangetrokken
 - De *openbare ruimte verloedert* en het rustige en kleinschalige karakter van de Pr. Irenebuurt gaat ten onder aan de massaliteit van woon/werkverkeer

De door meerdere (hogere) overheden afgegeven garantie dat “... er zich in de woonwijk ten noorden van de Pr. Irenestraat geen parkeeroverlast als gevolg van de bouw van WTC en Zuidas zal mogen voordoen”, is door het Stadsdeel met zoveel woorden bevestigd door als doelstelling op te nemen om de bewoners in de omliggende buurten van de Zuidas te beschermen tegen parkeeroverlast: zie pagina 2 onderaan. De maatregelen om deze doelstelling ook daadwerkelijk te verwezenlijken ontbreken echter in

deze (concept) Nota.

De in de (concept) nota verwoorde sterkte/zwakte analyse heeft totaal geen raakpunten met de situatie in de Pr. Irenebuurt.

Wel een juiste analyse is:

· **Zwakke punten in geval van fiscaal betaald parkeren:**

1. Geen plaats meer voor bewoners en hun gasten, want die is ingenomen door de auto's van werknemers en bezoekers van de Zuidas
2. Bereikbaarheid afgenomen (ook van hulpdiensten), want de smalle woonstraatjes staan overdag geblokkeerd door werkverkeer
3. Niet langer kostendekkend, want de vergoeding van de handhavingkosten die nu wordt betaald uit de grondexploitatie van het WTC zal wegvallen
4. Nadelige effecten op locatiebeleid, want de gewenste beperking van woon/werkverkeer wordt niet gerealiseerd

· **Sterke punten in geval van voortzetting van belanghebbenden parkeren**

1. Irenebuurt systeem is juist weinig fraude gevoelig, want de parkeerkaarten worden regelmatig vernieuwd
2. Meerdere bezoekers tegelijk zijn juist wel mogelijk
3. Service monteurs kunnen wel parkeren
4. Het systeem is wel kostendekkend, want het wordt betaald uit de erfpacht van het WTC
5. Afdoende bescherming van bewoners tegen oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte
6. De door de Gemeente afgegeven garantie van bescherming tegen ernstige parkeeroverlast blijft overeind

Tot zover onze bijdrage om “mee te mogen discussiëren”.

Uw reactie zien wij met grote belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

T. Ernstman (bestuurslid)
(bestuurslid)

J.D.M. Meurs