



Gemeente Amsterdam
Dienst Onderzoek en Statistiek

Parkeergarage Frans Halsbuurt

Projectnummer: 9231

In opdracht van stadsdeel Oud-Zuid

drs. Idske de Jong
dr. Willem Bosveld
drs. Rogier van der Groep

Oudezijds Voorburgwal 300
1012 GL Amsterdam
Telefoon 020 251 10442
i.jong@os.amsterdam.nl

Postbus 658
1000 AR Amsterdam
Fax 020 251 0444
www.os.amsterdam.nl

Amsterdam, oktober 2009

Gemeente Amsterdam
Dienst Onderzoek en Statistiek

Parkeergarage Frans Halsbuurt

Samenvatting

Stadsdeel Oud-Zuid wil de openbare ruimte in de Frans Halsbuurt verbeteren en heeft daarom een plan opgesteld om het aantal parkeerplaatsen in de buurt op straat te verminderen en tegelijkertijd een ondergrondse parkeergarage te realiseren. Aan de circa 2.200 huishoudens en ondernemers in de buurt is gevraagd wat ze van dit plan vinden en of ze wellicht gebruik willen maken van de parkeergarage. In dit rapport worden de resultaten van deze meningspeiling gepresenteerd. In totaal hebben 154 mensen de vragenlijst ingevuld, dit komt neer op een respons van 7%. In vergelijking met andere meningspeilingen rond dergelijke 'beladen' onderwerpen is de respons relatief laag.

Draagvlak

Ruim de helft (56%) van de respondenten is het eens met het beoogde doel van het plan: verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte door de aanleg van een garage, 21% is hier tegen en 22% ziet zowel voor als nadelen. Vooral respondenten uit het gebied direct grenzend aan de beoogde locatie van de parkeergarage zijn het oneens met het plandoel. De mensen die alleen ondernemen in de buurt, respondenten *zonder* auto en respondenten *zonder* parkeervergunning zijn het relatief vaak eens met het doel van het plan.

De meningen over het voorgestelde aantal plekken dat in de garage moet komen (500) en het voorgestelde aantal plekken dat op straat moet verdwijnen (400 tot 450) lopen sterk uiteen. Vooral het laten verdwijnen van 400 tot 450 plekken op straat stuit op weerstand, met name onder de mensen die (deels) tegen het plan zijn. De mogelijkheid om te kunnen parkeren lijkt bij veel respondenten voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte te gaan.

Alles overwegend vindt 51% van de respondenten het een goed plan, 20% noemt het plan middelmatig en 27% vindt het een slecht plan. Twee procent heeft er geen mening over. Respondenten die achter het plandoel staan, vinden het plan zelf meestal goed.

Gebruik parkeergarage en parkeerdruk

Zeven op de tien respondenten met een auto willen de parkeergarage in de toekomst (misschien) gaan gebruiken. Vooral 55-plussers en bewoners van de Ruysdaelkade willen geen gebruik maken van de garage, zij zijn ook relatief vaak tegen het plan. Respondenten die het eens zijn met het plan en met het beoogde aantal plekken op straat en in de garage zijn relatief vaak van plan de garage te gaan gebruiken.

De parkeerdruk in de buurt wordt door 47% van de respondenten beschreven als zeer hoog, 36% vindt de parkeerdruk hoog en 16% vindt de parkeerdruk redelijk. Voorstanders van de parkeergarage vinden de parkeerdruk vaker zeer hoog dan tegenstanders van de garage.

Gemeente Amsterdam
Dienst Onderzoek en Statistiek

Parkeergarage Frans Halsbuurt

Inhoud

Inleiding	7
1 Oordeel plannen	11
1.1 Ruim de helft eens met beoogde doel van het plan	11
1.2 Meningen verdeeld over voorgestelde aantal plekken	13
1.3 Alles overwegend is 27% tegen het plan	16
2 Gebruik garage en parkeerdruk	19
2.1 Kwart autobezitters wil parkeergarage niet gebruiken	19
2.2 Voorstanders ervaren meer parkeerdruk dan tegenstanders	21
2.3 82% zeer betrokken bij onderwerp	22
Bijlage 1 Vragenlijst	25
Bijlage 2 Open antwoorden	29

Inleiding

Stadsdeel Oud-Zuid wil graag de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in de Pijp verbeteren, te beginnen met de Frans Halsbuurt. Hiervoor heeft het stadsdeel een plan opgesteld om het aantal parkeerplaatsen in deze buurt te verminderen en tegelijk een ondergrondse garage te realiseren. Op straat zouden er volgens dit plan 400 tot 450 parkeerplaatsen moeten verdwijnen, terwijl er onder de grond 500 bijkomen. Op straat blijven er dan 250 tot 300 parkeerplaatsen over.

Omdat dit voor de bewoners van de Frans Halsbuurt gevolgen heeft is er een inspraakprocedure gestart. Deze procedure liep van half augustus tot en met 22 september. Een van de onderdelen van deze procedure is een meningspeiling onder bewoners. Het stadsdeel heeft aan O+S gevraagd deze peiling uit te voeren.

Werkwijze

In samenwerking met het stadsdeel heeft O+S een online enquête opgesteld waarvoor alle 2.200 huishoudens en ondernemers middels een brief voor deelname zijn uitgenodigd. De vragenlijst van de online enquête richt zich niet alleen op de bouw van de garage maar op het gehele beleidsplan. Er is gevraagd naar de mening van bewoners over de plannen en er zijn specifieke onderdelen van de plannen voorgelegd waarbij bewoners hun ideeën kenbaar kunnen maken.

De bewoners konden de enquête online invullen tussen 1 september (de dag na de inspraakavond) en 22 september, via de website van het stadsdeel. Er kon worden ingelogd met een in de brief vermelde code. Uiteindelijk hebben 147 bewoners en ondernemers de vragenlijst online ingevuld. Bewoners die de enquête niet online wilden invullen konden contact opnemen met O+S om een afspraak te maken voor een telefonische enquête. Acht mensen hebben contact opgenomen met O+S, uiteindelijk zijn zeven mensen telefonisch ondervraagd.

Doelgroep

Voor deze peiling zijn circa alle 2.200 huishoudens benaderd in de Frans Halsbuurt, die begrensd wordt door de Ruysdaelkade, de Albert Cuypstraat, Ferdinand Bolstraat en Stadhouderskade, waarbij de overzijde van de straten niet is meegerekend (zie figuur).

Verspreidingsgebied enquête in Frans Halsbuurt en mogelijke locatie parkeergarage



Respons

Van de 2.200 bewoners en ondernemers hebben er uiteindelijk 154 gereageerd. Dit komt neer op een respons van 7%, wat vrij laag is voor een dergelijk enquête. De uitkomsten kunnen dan ook niet als representatief voor alle bewoners en ondernemers in de buurt worden beschouwd. Gewoonlijk is de respons voor dergelijke 'beladen' onderwerpen iets hoger (tussen de 10 en 20%). Het is mogelijk dat de lange introductiebrief van het stadsdeel en de uitvoerige inleiding op de website de respondenten iets hebben afgeschrikt. Ook konden de respondenten de enquête pas invullen na 1 september, terwijl zij de brief al eerder kregen.

Achtergrondkenmerken respondenten

Van de respondenten hebben er 137 hun postcode ingevuld. Hieruit blijkt dat 31 respondenten uit de Ruysdaelkade (buurtdeel 1) hebben meegedaan (20%), 58 uit buurtdeel 2 (38%) en 48 uit buurtdeel 3 (31%). Van de overige 17 respondenten is de postcode, en dus ook het buurtdeel niet bekend. Bewoners uit buurtdeel 1 zijn oververtegenwoordigd in de respons. Aangezien deze bewoners dicht bij de mogelijke locatie van de parkeergarage wonen is dit vrij logisch. Betrokkenheid neemt doorgaans af met de afstand, respondenten uit buurtdeel 3 zijn dan ook ondervertegenwoordigd in de respons.

Tabel 1 Respons naar buurtdeel

	aantal respons	% respons	% werkelijk
Buurtdeel 1 (Ruysdaelkade)	31	20	10
Buurtdeel 2 (Tussen Ruysdaelkade en Frans Halsstraat)	58	38	42
Buurtdeel 3 (Tussen Frans Halsstraat en Ferdinand Bolstraat)	48	31	48
onbekend	17	11	0
totaal	154	100	100

Zowel bewoners als ondernemers konden deelnemen aan het onderzoek. Van de 154 respondenten is 80% bewoner, 6% is ondernemer en 12% is zowel bewoner als ondernemer in deze buurt. Twee procent van de respondenten heeft geen antwoord gegeven op de vraag. De verdeling bewoners / ondernemers in de respons komt ongeveer overeen met de werkelijke verdeling in de buurt.

De bewoners wonen gemiddeld 18 jaar in deze buurt, 45% woont er korter dan 10 jaar en 55% 10 jaar of langer. Bewoners die langer dan 10 jaar in de buurt wonen hebben relatief vaak meegedaan aan de enquête en zijn oververtegenwoordigd in de respons. De meeste ondernemers zijn eveneens al lang actief in de buurt, gemiddeld 14 jaar. Hiervan is 37% korter dan 10 jaar actief in de buurt en 63% is al langer dan 10 jaar ondernemer in de Frans Halsbuurt.

Van de respondenten woont 37% alleen, 34% van de huishoudens bestaat uit twee volwassenen zonder kinderen en 20% uit twee volwassenen met kinderen. Vijf procent is een eenoudergezin en de overige respondenten hebben iets anders of niets aangegeven. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 46 jaar. Alle leeftijden zijn vertegenwoordigd in de respons, jongeren zijn echter wel ondervertegenwoordigd terwijl 55-plussers zijn oververtegenwoordigd in de respons.

Tabel 2 Leeftijd respondenten

	aantal respons	% respons	% werkelijk
24-34 jaar	28	18	40
35-44 jaar	42	27	26
45-54 jaar	26	17	16
55 jaar of ouder	43	28	18
onbekend	15	10	0
totaal	154	100	100

Autobezit

Zestig procent van de respondenten bezit zelf één auto, 8% heeft meerdere auto's en 5% gebruikt een deelauto. In totaal heeft 27% van de ondervraagden geen auto en gebruikt ook geen deelauto. In het onderzoek wordt telkens gekeken naar verschillen tussen autobezitters en niet- autobezitters. Autodelers zullen hierbij worden meegenomen onder de niet-autobezitters. Van de autobezitters heeft 92% een parkeervergunning. Volgens PCH-gegevens heeft circa 37% van alle adressen in de buurt een parkeervergunning (augustus 2008). Autobezitters zijn dus oververtegenwoordigd in de respons.

Tabel 3 Autobezit respondenten

	aantal	%
1 auto	92	60
meerdere auto's	13	8
autodelen	8	5
nee	41	27
totaal	154	100

De auto wordt door bijna alle ondervraagde autobezitters (99%) dagelijks gebruikt. Eén procent gebruikt de auto 2-5 keer per week.

1 Oordeel plannen

Het doel van het plan op de ondergrondse parkeergarage te bouwen is om de kwaliteit van de openbare ruimte in de buurt te verbeteren. De middelen hiertoe zijn de bouw van een parkeergarage en het opheffen van een deel van de parkeerplaatsen op straat. Hierdoor moet op straat meer ruimte ontstaan en neemt het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders iets toe. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de meningen van bewoners over dit plan.

1.1 Ruim de helft eens met beoogde doel van het plan

Van de respondenten is 56% het eens met het doel van het plan: verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte door de bouw van een parkeergarage. Tweeëntwintig procent is het hier maar voor een deel mee eens en 21% is hier tegen. Eén respondent heeft er geen mening over.

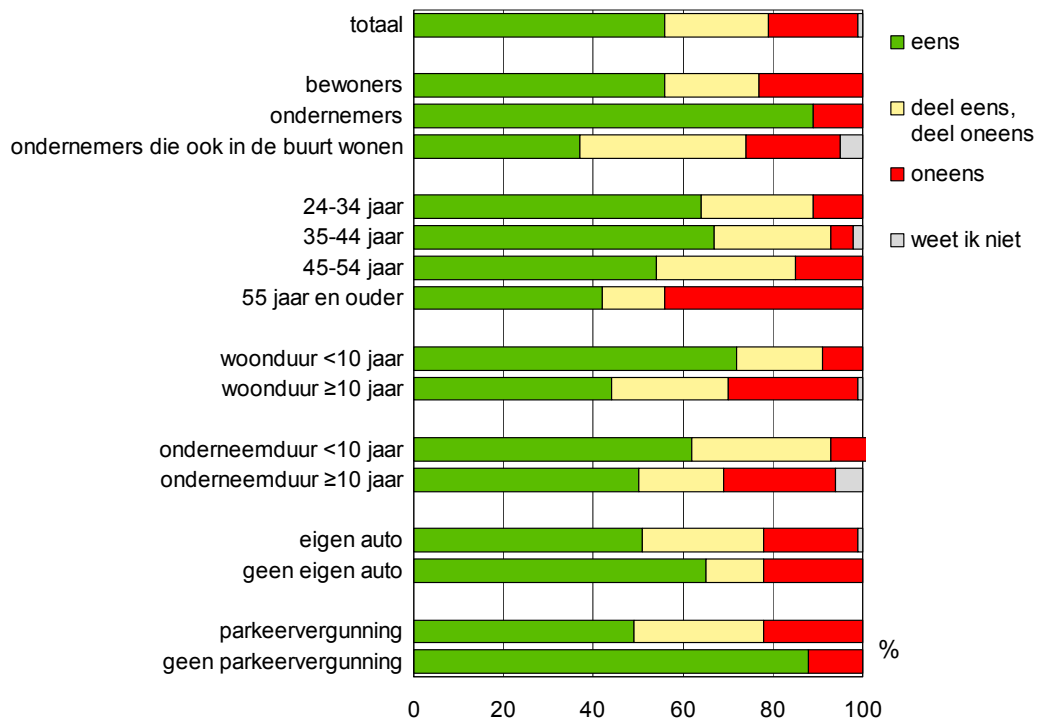
Bewoners die dichterbij de beoogde parkeergarage wonen zijn vaker tegen het plandoel dan bewoners die er verder vanaf wonen. Opvallend is dat de meeste voorstanders te vinden zijn in het buurtdeel aangrenzend aan de Ruysdaelkade.

Tabel 1.1 Mening over het plandoel naar buurtdeel (procenten)

	Ruysdaelkade	overig tussen Ruysdaelkade en Frans Halsstraat	tussen Frans Halsstraat en Ferdinand Bolstraat	onbekend	totaal
eens	29	76	54	41	56
gedeeltelijk eens, gedeeltelijk oneens	16	19	35	6	22
oneens	55	5	10	47	21
weet ik niet, geen mening	0	0	0	6	1
totaal	100	100	100	100	100

Er zijn verschillende groepen respondenten die het relatief vaker eens zijn met het doel van het plan: respondenten zonder auto (65% eens) en autobezitters zonder parkeervergunning (88% eens). Verder is 45% van de 55-plusser het niet eens met het beoogde doel en neemt de tegenstand toe naarmate men langer in de buurt woont en/of werkt. Opvallend is het verschil tussen ondernemers die ook in de buurt wonen (37% eens) en bewoners die er alleen ondernemen (89% eens).

Figuur 1.2 Mening over het plandoel naar achtergrondkenmerken respondenten (procenten)



Aan de respondenten is gevraagd hun mening toe te lichten. Respondenten die het eens zijn met het plan zien vooral een verbetering van het straatbeeld. Een deel van hen wil daarbij wel de garantie dat het aantal plekken op straat dan ook daadwerkelijk vermindert. Toch zijn er wel twijfels over het aantal plekken, sommige respondenten willen meer plekken onder de grond, anderen willen bestaande plekken niet opheffen. Verder maken respondenten zich zorgen om de kosten die gemoed gaan met de bouw en eventuele tariefverhogingen.

Respondenten die het deels eens zijn met de doelstelling hebben hier diverse redenen voor. Zo wil een deel dat er op straat nog veel plekken overblijven in verband met laden en lossen, auto's die niet in de garage passen en het laten uitstappen van ouderen en kleine kinderen. Een ander genoemd bezwaar is dat de Noord-Zuid lijn nu al voor veel overlast zorgt en dat bewoners niet op meer overlast zitten te wachten. Verder zijn er ook respondenten die de parkeerdruk zo hoog vinden dat ze de garage als toevoeging op het huidige aantal parkeerplaatsen zien en niet als vervanging.

Degenen die het niet eens zijn met het beoogde doel hebben als voornaamste bezwaren: de hoge kosten voor de bouw en voor parkeertarieven, de al goede openbare ruimte, de behoefte aan veel meer parkeerplaatsen en de angst dat meer ruimte ook meer fietsen en afval oplevert. Ook hier worden risico's en overlast van de bouw genoemd.

Alle gegeven antwoorden zijn terug te vinden in bijlage 2.

1.2 Meningen verdeeld over voorgestelde aantal plekken

In het plan wordt uitgegaan van 500 parkeerplekken in de parkeergarage zodat op straat 400 tot 450 plaatsen kunnen verdwijnen om meer ruimte te maken op straat. Hierdoor zal het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de buurt toenemen van circa 700 op staat nu naar 750 tot 800 plekken indien de garage er komt (op straat en in de garage samen). Op straat zullen 250 tot 300 plekken over blijven.

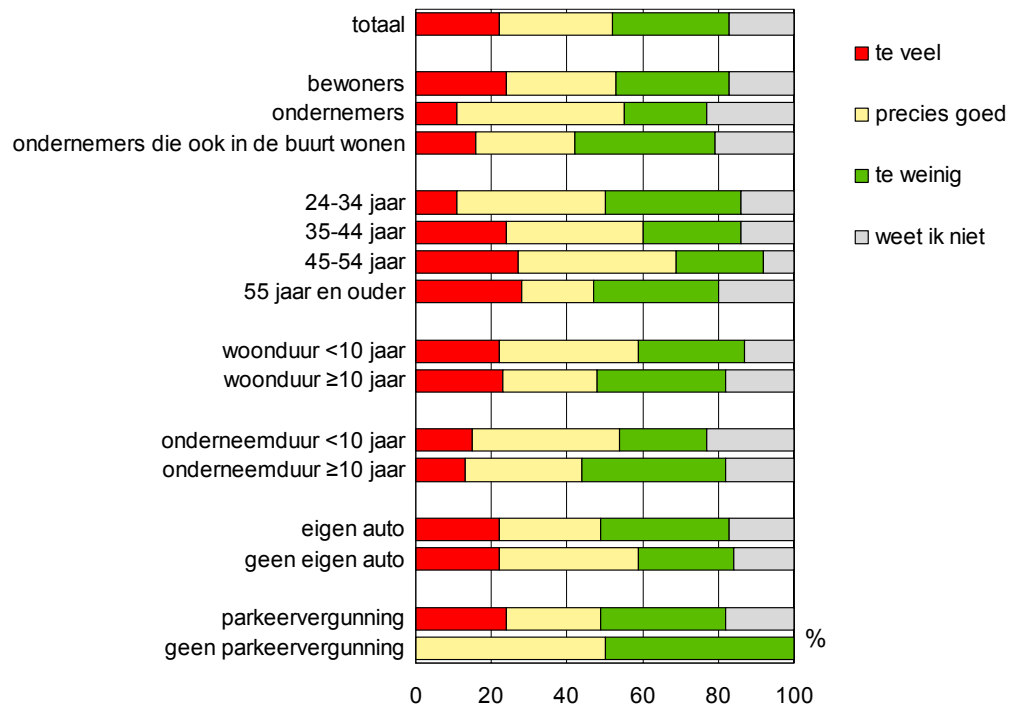
Het aantal van 500 plekken in de parkeergarage is volgens 31% van de respondenten te weinig, 22% vindt het aantal plekken te veel en 30% is van mening dat 500 plekken ondergronds precies goed is. Zeventien procent van de respondenten heeft er geen mening over. Vooral degenen die het oneens zijn met de doelstelling (de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte) vinden het voorgestelde aantal plekken in de garage te weinig.

Tabel 1.2 Mening over voorgestelde aantal plekken in parkeergarage naar mening over het plandoel (procenten)

	te veel	precies goed	te weinig	weet ik niet, geen mening	totaal
eens met plandoel	16	42	28	14	100
gedeeltelijk eens, gedeeltelijk oneens met plandoel	32	24	26	18	100
oneens met plandoel	27	3	45	24	100
totaal	22	30	31	17	100

Voorals mensen zonder parkeervergunning vinden het voorgestelde aantal plekken in de garage te weinig. Maar ook mensen die zowel wonen als ondernemen in de buurt vinden het voorgestelde aantal plekken relatief vaak te weinig.

Figuur 1.3 Mening over het aantal van 500 garageplekken naar achtergrondkenmerken respondenten (procenten)



Aan de respondenten is gevraagd toe te lichten waarom zij het voorgestelde aantal plekken van 500 wat in de garage moet komen teveel of te weinig vinden. De toelichtingen zijn zeer divers. Mensen vinden 500 plekken in de garage bijvoorbeeld teveel omdat: 'er dan teveel plekken op straat verdwijnen', 'de garage mogelijk zorgt voor een stijging van parkeertarieven', 'ze liever meer plekken op straat willen' en omdat ze 'het teveel vinden voor alleen een bewoners garage, dan moeten ook bezoekers er gebruik van kunnen maken'. Daarnaast zijn een aantal respondenten bang voor meer parkeerverkeer uit het Centrum als er meer parkeergelegenheid komt in het gebied.

Onder de respondenten die het voorgestelde aantal plekken in de garage te weinig vinden zijn twee groepen te onderscheiden: de eerste en grootste groep vindt de parkeerdruk in de buurt veel te hoog en wil meer plekken in de garage maar ook het huidige aantal plekken op straat behouden zodat de capaciteit toeneemt. De tweede groep wil meer plekken in de garage omdat er op straat dan meer plekken kunnen verdwijnen dan het nu voorgestelde aantal.

In bijlage 2 zijn alle gegeven antwoorden terug te vinden.

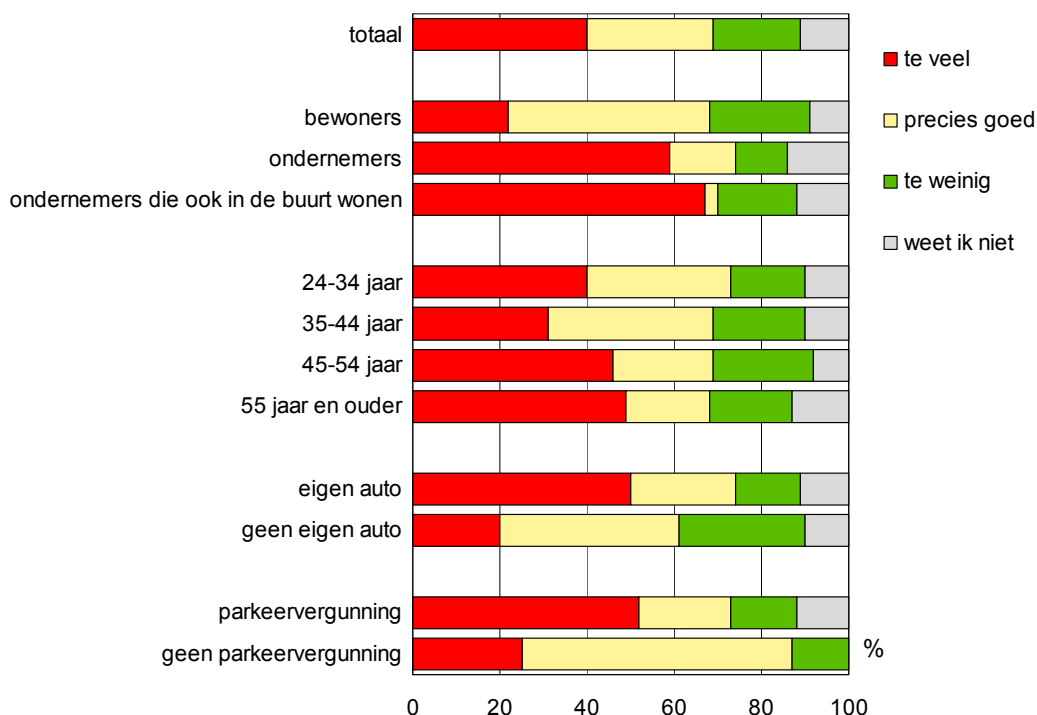
Over het voorgestelde aantal plekken dat op straat moet verdwijnen (400 tot 450) zijn bewoners uitgesprokener. Veertig procent vindt het verdwijnen van 400 tot 450 plekken te veel, 29% vindt het aantal precies goed en 20% vindt het aantal te weinig. Elf procent van de respondenten heeft er geen mening over. Vooral respondenten die het (deels) oneens zijn met het plandoel zijn van mening dat er teveel plekken op straat moeten verdwijnen.

Tabel 1.4 Mening over het voorgestelde aantal plekken dat op straat moet verdwijnen naar mening over het plandoel (procenten)

	te veel	precies goed	te weinig	weet ik niet, geen mening	totaal
eens met plandoel	22	45	23	9	100
gedeeltelijk eens, gedeeltelijk oneens met plandoel	59	15	12	15	100
oneens met plandoel	67	3	18	12	100
totaal	40	29	19	11	100

Er zijn grote verschillen in hoe verschillende groepen bewoners het voorgestelde aantal plekken op straat waarderen. Vooral ondernemers zijn van mening dat er volgens het plan teveel parkeerplekken op straat verdwijnen. Ook autobezitters (met parkeervergunning) vinden vaker dan niet autobezitters dat er teveel plekken op straat verdwijnen.

Figuur 1.5 Mening over het plan om 400 tot 450 plekken op straat te laten verdwijnen naar achtergrondkenmerken respondenten (procenten)



Respondenten die vinden dat er op straat teveel plekken verdwijnen in het huidige plan hebben relatief vaak aangegeven dat zij de parkeerdruk veel te hoog vinden en daarom eigenlijk liever zien dat alle plekken behouden blijven zodat de parkeerdruk mogelijk vermindert. Verder geven deze respondenten aan dat er 'meer rondjes gereden zullen worden', 'er ook plekken voor bezoekers moeten overblijven', 'de bereikbaarheid van winkels en horeca goed moet blijven' dat 'auto's nou eenmaal in het straatbeeld horen.

De meest genoemde reden waarom respondenten vinden dat er te weinig parkeerplaatsen op straat verdwijnen is omdat zij liever alle plekken op straat opgeheven zien.

In bijlage 2 zijn de toelichtingen te vinden die bewoners hebben gegeven op het voorgestelde aantal plekken in de parkeergarage.

1.3 Alles overwegend is 27% tegen het plan

Na de vragen over het toekomstige aantal parkeerplekken is gevraagd hoe mensen tegen de concrete uitwerking van het plan aankijken. Eenenvijftig procent vindt het alles overwegend een goed plan, 20% noemt het plan middelmatig en 27% vindt het een slecht plan. Twee procent had geen mening.

De meeste respondenten die het eens zijn met het plandoel, vinden het, na uitleg van de concrete uitwerking, een goed plan. Respondenten die het oneens zijn met het plandoel vinden het relatief vaak een slecht plan.

Tabel 1.6 Mening bewoners over het plandoel naar mening over het concrete plan (procenten)

	mening over het plan				totaal
	goed plan	middelmatig plan	slecht plan	ik weet het niet, geen mening	
eens met plandoel	45	6	3	1	56
gedeeltelijk eens, gedeeltelijk oneens met plandoel	6	12	3	1	22
oneens met plandoel	0	1	20	1	21
weet ik niet, geen mening over plandoel	0	1	0	0	1
totaal	51	20	27	2	100

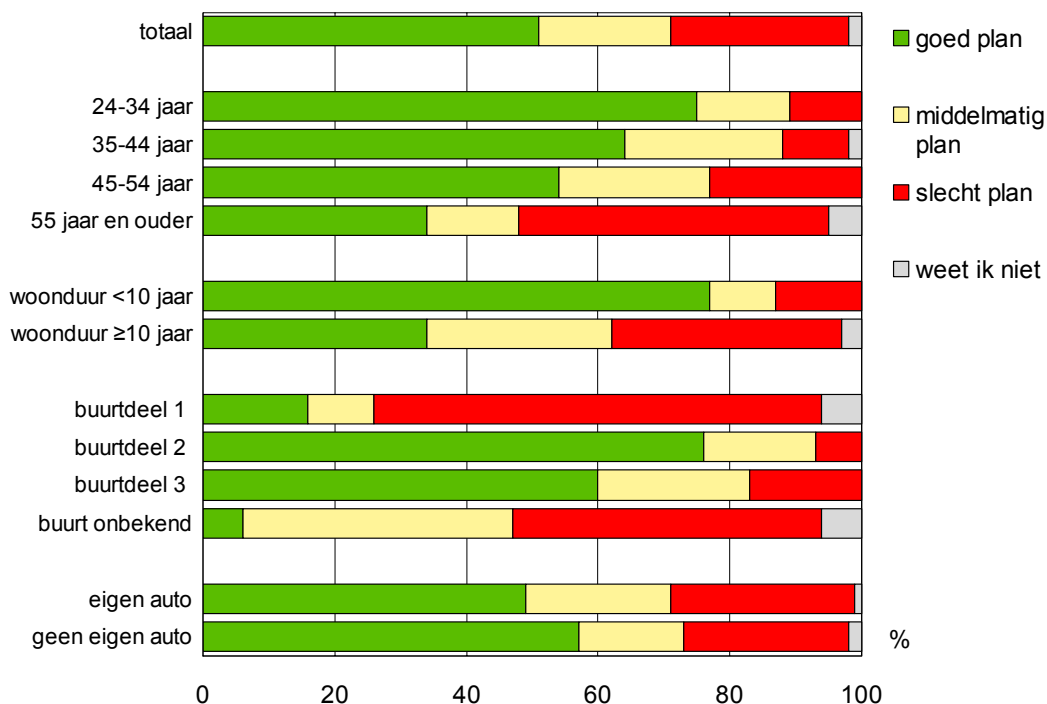
Respondenten die het plan slecht vinden noemen het aantal parkeerplaatsen dat in de parkeergarage komt vaak te weinig (37%) en het aantal parkeerplaatsen dat op straat moet verdwijnen te veel (56%). Respondenten die het een middelmatig plan vinden hebben aangegeven dat zij het voorgestelde aantal plekken voor de garage precies goed (32%) of te weinig vinden (32%) en het aantal plekken dat op straat moet verdwijnen te veel (61%).

Tabel 1.7 Mening bewoners over het plan naar mening over aantal plekken in parkeergarage en op straat (procenten)

		mening over het plan		
		goed plan	middelmatig plan	slecht plan
500 plekken komen in parkeergarage	te veel	22	19	27
	precies goed	42	32	5
	te weinig	27	32	37
	weet ik niet	10	16	32
	totaal	100	100	100
400 tot 450 plekken verdwijnen op straat	te veel	24	61	56
	precies goed	48	16	2
	te weinig	18	16	24
	weet ik niet	10	7	17
	totaal	100	100	100

Net als het plandoel, wordt ook het plan zelf vooral afgewezen door bewoners die dicht bij de toekomstige garage wonen (buurtdeel 1), 68% van de respondenten uit dit buurtdeel vindt het een slecht plan. Bewoners die korter dan 10 jaar in de buurt wonen vinden het vaker een goed plan dan bewoners die er langer dan 10 jaar wonen en jongeren vinden het plan vaker goed dan ouderen. Hoewel niet-autobezitters het vaker eens zijn met het plandoel dan autobezitters, verschillen zij vrijwel niet in hun mening over het plan zelf. Dit komt doordat niet-autobezitters die het eens zijn met het plandoel, het plan zelf regelmatig vinden.

Figuur 1.8 Mening over het plan naar achtergrondkenmerken respondenten (procenten)



De toelichtingen die bewoners hebben gegeven op hun mening over het plan komen grotendeels overeen met de toelichtingen die gegeven werden op het plandoel. Bewoners die het een zeer goed plan vinden hebben de volgende toelichtingen gegeven:

- *Goed, meer ruimte op straat,*
- *Goed, maar twijfel over de kosten,*
- *Goed, indien parkeerplaatsen op straat behouden blijven en*
- *Goed, indien alles ondergronds gaat.*

Ook bewoners die het plan middelmatig vinden hebben soortgelijke toelichtingen gegeven. Ook zij twijfelen over de kosten en willen meer plekken op straat. Verder willen deze bewoners dat verkeersstromen gekanaliseerd worden en dat de garage ook of alleen voor bezoekers wordt.

Bewoners die het plan slecht vinden gaven hiervoor de volgende redenen:

- *Te hoge kosten,*
- *Overlast tijdens de bouw, open straten,*
- *Garage moet voor bezoekers zijn, niet voor vergunninghouders,*
- *Parkeerdruk zal niet afnemen.*

In bijlage 2 zijn alle gegeven antwoorden terug te vinden.

2 Gebruik garage en parkeerdruk

In dit hoofdstuk komt het mogelijke toekomstige gebruik van de parkeergarage aan de orde en de ervaren parkeerdruk in de buurt. Het gebruik en de parkeerdruk worden vergeleken met de meningen van bewoners over de parkeergarage.

2.1 Kwart autobezitters wil parkeergarage niet gebruiken

Van de respondenten met een auto wil 43% de parkeergarage gaan gebruiken als die er komt en 27% zegt de parkeergarage misschien te gaan gebruiken. Bijna een kwart van de autobezitters heeft aangegeven dat zij de parkeergarage niet willen gebruiken (23%) en 7% weet het (nog) niet.

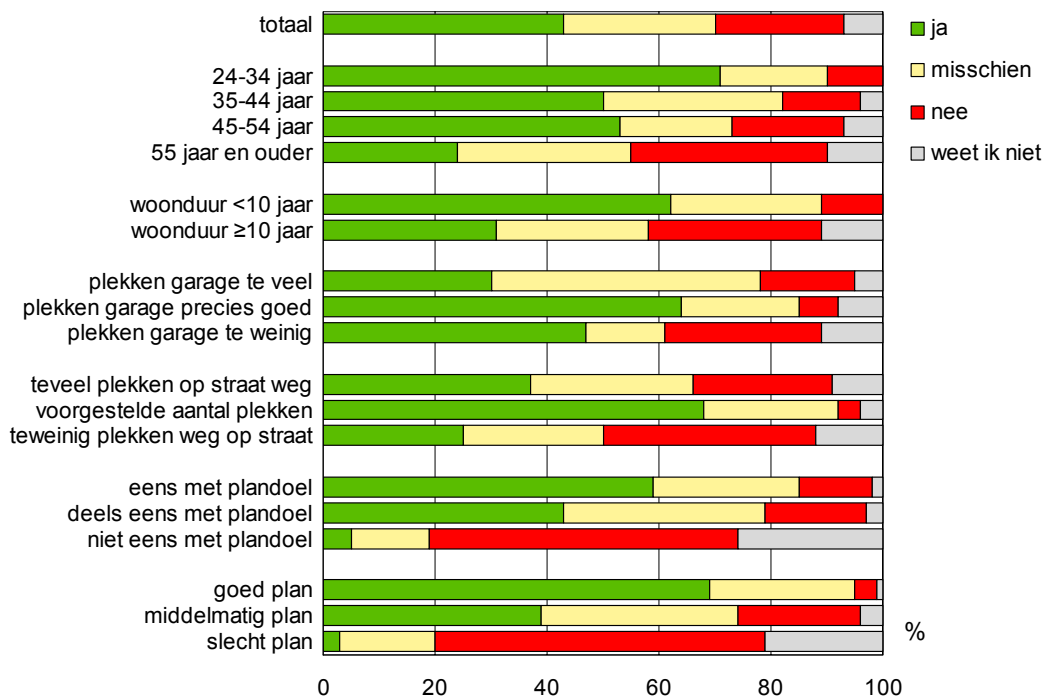
Respondenten die dicht bij de locatie van de toekomstige parkeergarage wonen zeggen vaker dan andere de garage niet te zullen gaan gebruiken (47%). Zij zijn echter ook relatief vaak oneens met het plandoel en vinden het plan relatief vaak een slecht idee. Ruim de helft van de autobezitters in de overige gebieden denkt de garage te gaan gebruiken als die er komt.

Tabel 2.1 Gebruik parkeergarage naar buurtdeel (procenten)

	Ruysdaelkade	overig tussen Ruysdaelkade en Frans Halsstraat	tussen Frans Halsstraat en Ferdinand Bolstraat	onbekend	totaal
ja	12	59	54	7	43
misschien	36	28	17	36	27
nee	47	8	26	29	23
weet ik niet, geen mening	6	5	3	29	7
totaal	100	100	100	100	100

Er zijn grote verschillen in het verwachte gebruik van de parkeergarage en enkele kenmerken van autobezitters. Zo willen relatief veel 55-plussers geen gebruik gaan maken van de garage. Zij zijn ook relatief vaak tegen de bouw van de garage. Vooral mensen die korter dan 10 jaar in de buurt wonen willen de garage zeker gaan gebruiken.

Figuur 2.2 Verwacht gebruik parkeergarage door autobezitters naar achtergrondkenmerken en meningen over het plandoel en plan (n=105, procenten)



Ook de meningen die autobezitters hebben over het plan zijn van invloed op het verwachte toekomstige gebruik van de garage. Bewoners die het eens zijn met de plannen en het voorgestelde aantal plekken in de garage en op straat, geven relatief vaak aan dat zij de garage willen gaan gebruiken.

De meest genoemde redenen om de garage (misschien) te willen gebruiken zijn:

- *Als het vol is op straat,*
- *Het zal wel moeten,*
- *Veilige plek en*
- *Altijd plek.*

Respondenten die de garage niet willen gebruiken noemen als argumenten:

- *Te ver weg / niet praktisch,*
- *Sta liever voor de deur (als die plekken er toch zijn),*
- *Auto past niet in de garage (bestelbus) en*
- *Techniek garage te kwetsbaar.*

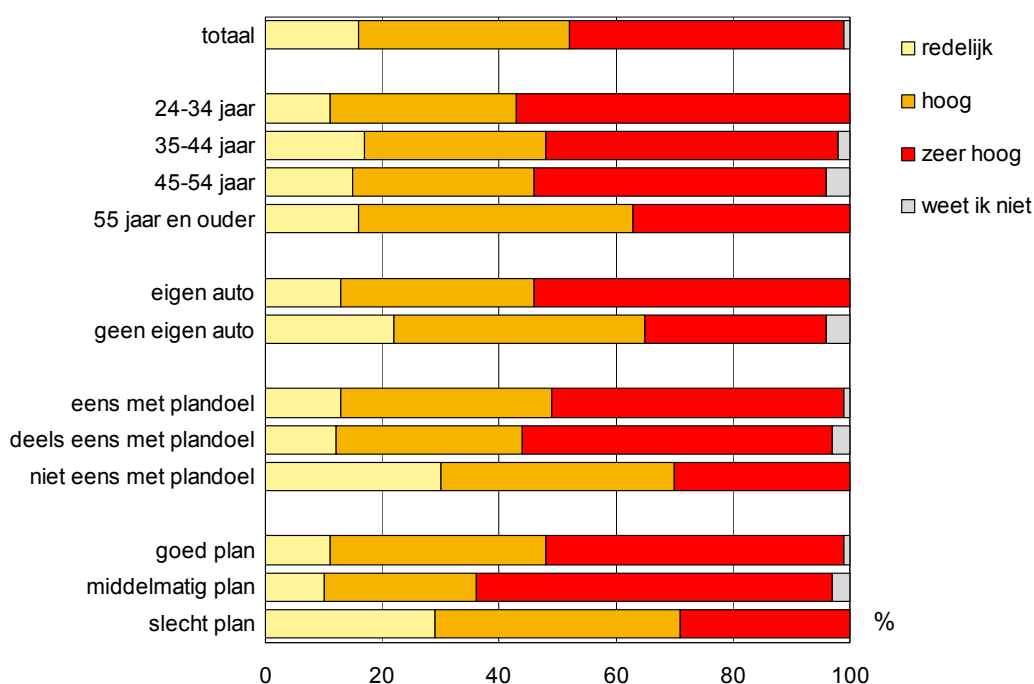
Alle antwoorden zijn terug te vinden in bijlage 2.

2.2 Voorstanders ervaren meer parkeerdruk dan tegenstanders

De parkeerdruk in de buurt wordt door 16% van de bewoners omschreven als 'redelijk', 36% vindt de parkeerdruk hoog en 47% vindt de parkeerdruk zeer hoog. Eén procent heeft er geen mening over.

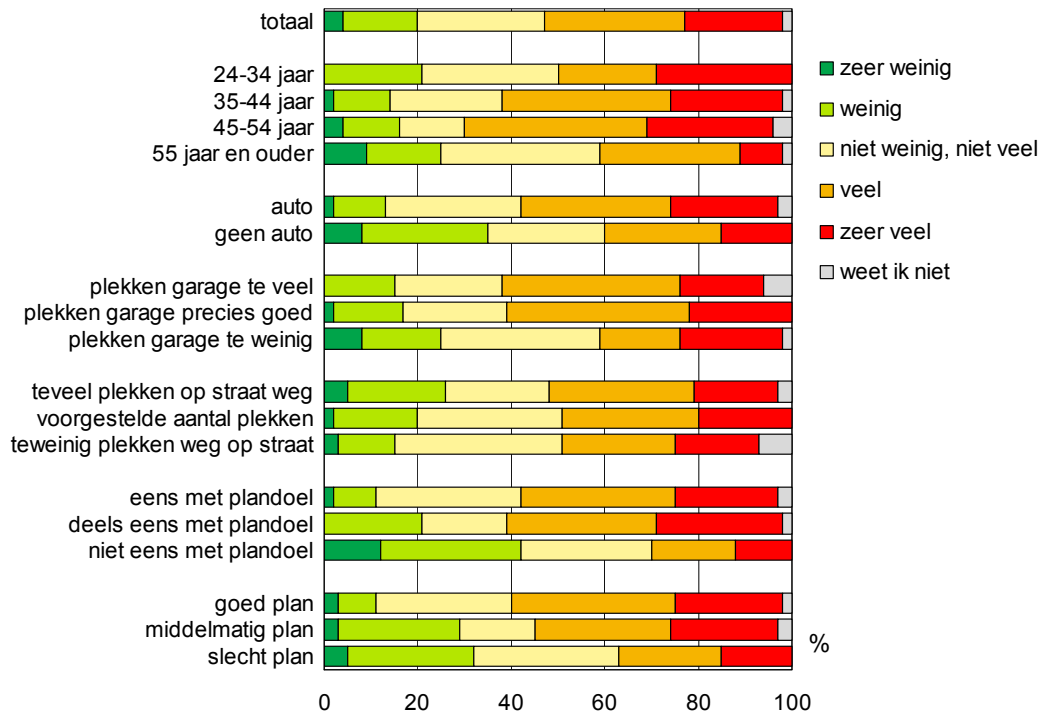
Autobezitters en bewoners tot en met 54 jaar vinden de parkeerdruk vaker 'zeer hoog' dan andere bewoners. Voorstanders van de parkeergarage vinden de parkeerdruk in de Frans Halsbuurt vaker zeer hoog dan tegenstanders van de parkeergarage.

Figuur 2.3 Ervaren parkeerdruk naar achtergrondkenmerken en mening over garage (procenten)



Als gevolg van de huidige parkeersituatie ervaart de helft van de respondenten (zeer) veel overlast, 27% ervaart niet veel maar ook niet weinig overlast en 20% ervaart (zeer) weinig overlast. Vooral autobezitters en bewoners jonger dan 55 jaar ervaren overlast door de huidige parkeersituatie. Degenen die het niet eens zijn met het plandoel ervaren minder parkeeroverlast dan degenen die het (gedeeltelijk) eens zijn met het plandoel.

Figuur 2.4 Ervaren parkeerverlast naar achtergrondkenmerken en mening over garage (procenten)

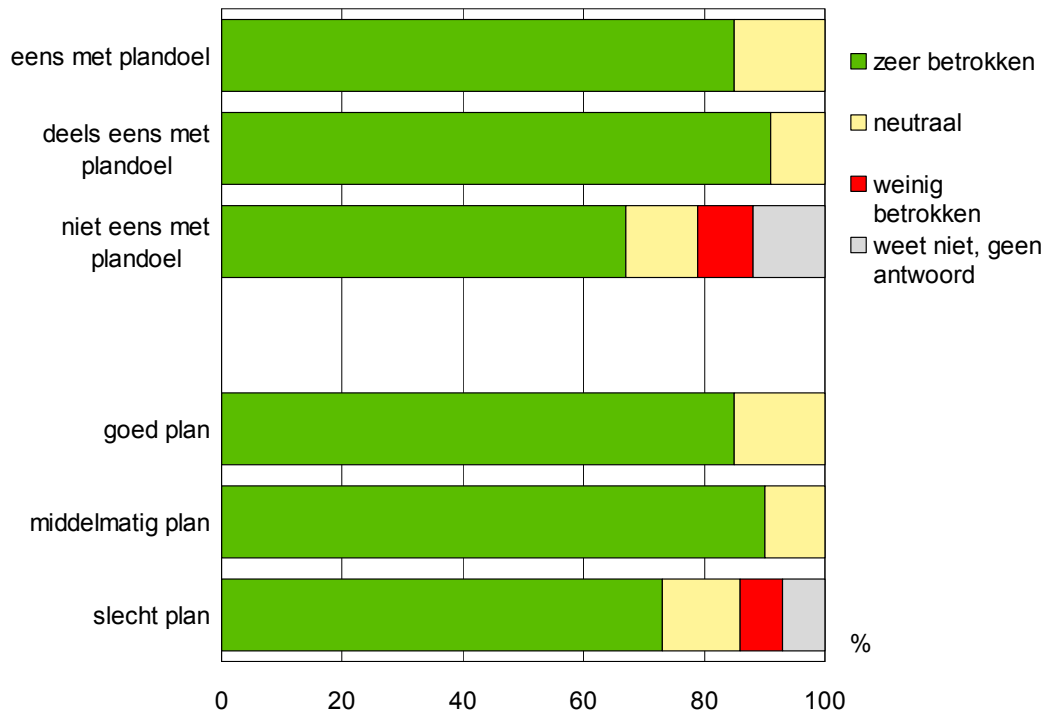


2.3 82% zeer betrokken bij onderwerp

Bij het onderwerp van de vragenlijst, het plan voor ondergrondse parkeergarages in de buurt, voelt 82% van de respondenten zich zeer betrokken, 13% is neutraal en 2% is weinig betrokken bij het onderwerp. Drie procent van de respondenten heeft er geen mening over.

Respondenten die het niet eens zijn met het plandoel en/of het plan slecht vinden zijn minder betrokken bij het onderwerp dan andere respondenten.

Figuur 2.5 Betrokkenheid bij onderwerp naar mening over het plandoel en plan (procenten)



Aan het einde van de vragenlijst konden respondenten vragen, suggesties en opmerkingen krijgen. Deze vragen, suggesties en opmerkingen zijn terug te vinden in bijlage 2.

Bijlage 1 Vragenlijst

Vragenlijst < titel >

Serial Serie nummer

--	--	--	--	--	--

v2 **DEEL I: Uw mening over het plan**

Het doel van het plan is om de kwaliteit van de openbare ruimte in de buurt te verbeteren. Middel hiertoe is de bouw van een parkeergarage en het opheffen van een deel van de parkeerplaatsen op straat. Hierdoor ontstaat meer ruimte op straat, terwijl het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen voor vergunninghouders toch nog wat toeneemt.

Bent u het eens of oneens met het doel van het plan om op deze manier de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren?

- 1 eens
- 2 gedeeltelijk eens, gedeeltelijk oneens
- 3 oneens
- 4 weet ik niet, geen mening

v3 **Uw toelichting:**

--

v4 In het plan wordt uitgegaan van een parkeergarage met 500 plaatsen. Op straat kunnen dan 400 tot 450 plaatsen verdwijnen om meer ruimte te maken op straat. Het totaal aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de buurt zal dan toenemen van nu ca. 700 (op straat) tot 750 à 800 plaatsen (in de garage en op straat samen).

Wat vindt u van het voorgestelde aantal van 500 parkeerplaatsen in de garage?

- 1 te veel
- 2 precies goed
- 3 te weinig
- 4 weet ik niet, geen mening

v5 **Uw toelichting:**

--

v6 **Wat vindt u van het voorgestelde aantal van 400 tot 450 parkeerplaatsen dat na de bouw van de ondergrondse garage op straat zal kunnen verdwijnen?**

- 1 te veel
- 2 precies goed
- 3 te weinig
- 4 weet ik niet, geen mening

v7 **Uw toelichting:**

--

v8 **Als u dit plan in zijn geheel overziet, vindt u het dan een goed plan of een slecht plan?**

- 1 goed plan
- 2 middelmatig plan
- 3 slecht plan
- 4 ik weet het niet, geen mening

Parkeergarage Frans Halsbuurt

v9 Kunt u dit antwoord toelichten? (de volgens u goede en/of slechte kanten aangeven)

v10 DEEL II - En dan volgen nu een aantal algemene vragen.

Beschikt u of iemand anders binnen uw huishouden over een auto, of een auto van de zaak?

- 1 ja, één auto
- 2 ja, meerdere auto's
- 3 ja, via autodelen → ga naar vraag v16
- 4 nee → ga naar vraag v16

v11 Beschikt u over een parkeervergunning die geldig is in uw buurt?

- 1 ja
- 2 nee
- 3 weet ik niet, geen mening

v12 Hoe vaak gebruikt u uw auto?

- 1 meer dan één keer per dag
- 2 ongeveer één keer per dag
- 3 2-5 keer per week
- 4 minder dan 2 keer per week
- 5 weet ik niet, geen mening

v13 Zou u gebruik maken van de garage aan de Ruysdaelkade als deze er komt?

- 1 ja → ga naar vraag v142
- 2 misschien → ga naar vraag v142
- 3 nee → ga naar vraag v15
- 4 weet ik niet, geen mening → ga naar vraag v16

v14 Kunt u aangeven waarom u wel van deze garage gebruik zou maken?

v15 Kunt u aangeven waarom u geen gebruik van deze garage zou maken?

v16 Wat vindt u van de parkeerdruk in uw buurt?

- 1 zeer laag
- 2 laag
- 3 gemiddeld
- 4 hoog
- 5 zeer hoog
- 6 weet ik niet, geen mening

v17 Ondervindt u veel of weinig overlast als gevolg van de huidige parkeersituatie in uw buurt?

- 1 zeer weinig
- 2 weinig
- 3 niet veel, maar ook niet weinig
- 4 veel
- 5 zeer veel
- 6 weet ik niet, geen mening

v18 TOT SLOT - Nog een paar achtergrondvragen.

Bent u bewoner of ondernemer in de Frans Halsbuurt?

- 1 bewoner → ga naar vraag v19
- 2 ondernemer → ga naar vraag v20
- 3 beiden → ga naar vraag v19
- 4 anders, namelijk → ga naar vraag v19_____

Parkeergarage Frans Halsbuurt

v19 Hoe lang woont u al in deze buurt? <i>Wilt u dit in jaren noteren?</i>

v20 Hoe lang bent u al in deze buurt als ondernemer gevestigd? <i>Wilt u dit in jaren noteren?</i>

v21 Hoe is uw huishouden samengesteld?

- 1 alleenstaand
- 2 twee volwassenen
- 3 één volwassene met kind(eren)
- 4 twee volwassenen met kind(eren)
- 5 anders, namelijk _____
- 6 weet ik niet, geen mening

v22 Wat is uw leeftijd?

v23 Wat is uw postcode? <i>Wilt u dit noteren als bijvoorbeeld 1068BG?</i>

v24 Kunt u aangeven hoe betrokken u zich voelt bij het onderwerp van deze vragenlijst (het plan voor een parkeergarage in uw buurt)?

- 1 zeer betrokken
- 2 neutraal
- 3 weinig betrokken
- 4 weet ik niet, geen mening

v25 Heeft u verder nog opmerkingen?

Bijlage 2 Open antwoorden

Toelichting op mening over het doel van het plan: verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte door de bouw van een parkeergarage.

Eens

- Alleen twijfel of de kosten voor parkeren gegarandeerd op hetzelfde niveau blijven als op "straat" parkeren".
- De kosten per ondergrondse parkeerplek zijn, wat ik heb begrepen" vreselijk hoog.
- Ben eens met het doel, maar weet niet of dit wel het juiste middel is.
- Ben het eens met het doel, maar niet met het middel. De kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren is altijd een nobel doel. Deze vraag vind ik enigszins vreemd.
- Dan ook meer fietsenstallingen graag!
- De openbare ruimte verbeter je niet met ondergrondse afvalcontainers. Juist omdat er zo weinig ruimte is is het zo fijn dat er meer ruimte komt. Die moet je dan niet weer volzetten met allerlei obstakels.
- De parkeergarage groot genoeg maken om alle bovengrondse parkeerplaatsen te kunnen opheffen.
- Dit plan is cruciaal. Er zijn te weinig parkeerplaatsen en door de bezetting van alle reeds bestaande plaatsen lijkt dit gedeelte van de stad op een grote parkeerplaats. Voor de bewoners en toeristen is dit zeer akelig.
- Eens mits er ook echt zwart op wit komt te staan het aantal parkeerplaatsen dan verdwijnt van de straat en mits de parkeergarage ook echt voor vergunninghouders wordt.
- Eens, maar ruimte voor bewoners parkeren hoeft m.i. niet toe te nemen. Amsterdam en zeker Oud Zuid moet met over enkele jaren zoveel goed OV om de hoek eindelijk eens gaan kiezen voor een koers naar minder automobilititeit.
- Er is meer ruimte nodig voor mensen en groen en minder voor auto's
- Geweldig idee! Het getuigt van een goede visie en vooruitziende blik. Hiermee wordt de buurt een toplocatie!
- Goede zaak. Meer parkeermogelijkheden en meer ruimte op straat.
- Hartstikke goed!
- Het is goed om parkeerplaatsen van straat te laten verdwijnen zodat er minder openbare ruimte besteed wordt aan auto's.
- Het is veel te druk op straat door alle auto's. Ik kan mijn fiets bijna niet meer kwijt. Stoepen zijn te smal etc.
- Het straatbeeld zal er inderdaad op vooruitgaan bij vermindering van het aantal op straat geparkeerde auto's.
- Het zou de leefbaarheid in de buurt zeker verbeteren. Wel denk ik dat er parkeerplaatsen moeten blijven bestaan voor bezoekers (liefst ook in de garage). Ook lijkt het me zaak dat er duidelijk gekeken wordt waar al jaren leuke horeca zit met name in de Frans Halsstraat zelf en men juist daar de stoepen verbreed. In de Frans Halsstraat is dat vnl de even kant vanaf de Stadhouderskade, met in het 2de blok (na de Jacob van Campen) ook de oneven kant en in het laatste blok (tegen de Albert Cuyp) alleen de oneven kant. Ik zelf zou het fantastisch vinden als de stoep aldaar verbreed werd.
- Ik ben het er volkomen mee eens. Goed dat het voor de bewoners is.
- Ik ben voor de grootst mogelijke parkeergarage onder de Boerenwetering zodra wordt voldaan aan de volgende voorwaarden: 1) het beloofd aantal parkeerplaatsen op straat gaat weg; 2) de openbare ruimte wordt daadwerkelijk verbeterd, dwz a) er worden geen ondergrondse vuilcontainers geplaatst direct voor woonhuizen - wel bijvoorbeeld dichtbij de Boerenwetering b) bomen in de Quellijnstraat worden aan de loop

Parkeergarage Frans Halsbuurt

trottoirkant (zie impressie Quellijnstraat in nieuwsbrief Frans Halsbuurt augustus 2009) geplaatst, niet aan de kant waar auto's nog mogen parkeren.

- Ik ben wel voor wat minder auto's op straat.
- Ik ben zeer tevreden over het plan, de noodzaak hiervan is groot en de gestelde oplossing is goed. Met name omdat deze voor bewoners veel voordeel oplevert.
- Kan dan eindelijk avonds weggaan met de auto en bij terugkomst niet eindeloos zoeken naar een parkeerplaats. Een zeer goed plan!
- Maar het mag zelfs verder gaan: alle auto's ondergronds!
- Met het doel ben ik helemaal eens. In dit geval heiligt het doel (meer ruimte door minder parkeerruimte op straat) de middel (parkeerplaatsen ondergronds), ondanks dat ik persoonlijk het liefst totaal auto's binnen de ring zie afnemen.
- Mijn probleem met dit plan is fundamenteel van aard met betrekking tot het soort garage. en de doelstelling. Er wordt namelijk niet geprobeerd om de soort parkeerstromen te reguleren. Alles blijft bij het oude. En het is te klein van omvang zodat en nauwelijks voetgangersgebied gecreëerd kan worden.
- Mits de prijzen niet verhogen, omdat de parkeergarage duurder uitviel dan begroot.
- Onder voorwaarde dat de garage is en blijft een bewonersgarage, de garage blijft betaalbaar, het beloofd aantal parkeerplaatsen op straat gaat weg, en de openbare ruimte wordt daadwerkelijk verbeterd.
- Op voorwaarde dat de parkeerplaatsen bovengronds daadwerkelijk worden ingeruild voor ondergronds, anders ben ik faliekant oneens.
- Parkeerplaatsen mogen niet verder toenemen, vrije openbare ruimte is aantrekkelijk maar niet gekocht met nog meer parkeerruimtes en vele inritten.

Gedeeltelijk mee eens

- Alle parkeerplaatsen op straat opheffen is niet wenselijk ivm met laden en lossen van boodschappen uit je auto en de logistiek met kleine kinderen van de auto naar binnen brengen wordt dan ook heel ingewikkeld. Daarom zijn een paar parkeerplaatsen voor de deur wel heel erg fijn!
- Als er maar ruimte overblijft voor auto's die niet in garage passen.
- Bewoners op straat, bezoekers onder de grond. In veel Europese steden gebruikelijk. Socialer. Vraagt om toegankelijker systeem dan liftstelsel. In en uitrit in Heinekengarage?
- De kwaliteit van de openbare ruimte wordt wel deels verbeterd door minder auto's op straat maar zou ook sterk kunnen verbeteren door het beter schoonhouden van de straten door de gemeente.
- De Noord-Pijp is al een fantastische en gewilde woonbuurt. Ik vind het leuk dat er wat aan de openbare ruimte wordt gedaan, maar 30 miljoen is erg veel geld - jammer dat het geormerkt geld is, je zou er veel goeds mee kunnen doen. Ik vind het problematisch van dat geld een parkeerkuil te graven in een leuke buurt, die al aan 1 kant op de schop zit van de Noord-Zuidlijn - nu ook de Boerenwetering - terwijl daar ooit al iets misging, met een damwand verwijderen en het Zuiderbad; een lekkage. Zolang de techniek het niet echt aan kan zitten de bewoners niet op nog zo'n experiment te wachten. Bovendien zijn de tekeningen om ons te verlokken niet realistisch; de fietsenrekken zijn van de trottoirs verdwenen, het zwerfvuil ook, zo toont u zichtlijnen die er niet echt zullen komen...dat brengt me in combinatie met het hoge bedrag aan het twijfelen; WAAROM wil men dit?
- De parkeerdruk is echt extreem hoog, ik zou pleiten voor een grotere toename van het aantal P-plaatsen. Het liefst door het vergoten van het aantal ondergrondse P-plaatsen en anders minder straat P-plaatsen laten verdwijnen.
- Dit is een geweldig plan, zolang er voor uitladen (boodschappen/aankopen etc) mogelijkheden blijven om de straten in te rijden voor alleen bewoners bijvoorbeeld.
- Eens, maar de laad/losplekken moeten wel onverkort gehandhaafd blijven. Anders kom ik helemaal niet meer met de auto in de buurt van mijn voordeur.

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Er ontstaat niet meer ruimte op straat: die blijft hetzelfde. De ruimte die vrijkomt door het vervallen van parkeerplaatsen zal worden ingenomen door geparkeerde fietsen.
- Gedeeltelijk eens omdat het zeker een verbetering kan zijn voor de openbare ruimte
- Gedeeltelijk oneens omdat het STDZ plan geen garanties biedt voor de bewoners voor het beloofde; noch tastbaar, noch financieel. Ook uw toelichting op de vraag is al onvolledig en onjuist: U meldt dat 'terwijl het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen voor vergunninghouders toch nog wat toeneemt.' Dit is slechts in een enkel variant van het plan het geval....
- Geen auto vrije straat in de Frans Halsstraat, eerder, 25 jaar geleden, heeft dat reeds voor veel problemen gezorgd. Het wordt geen speel-ruimte voor kleine kinderen, maar Hangplek voor "opgeschoten" jeugd, zeker in de avonden. Kijk naar het Hercules Zegher plein.
- Goed idee om de straten leefbaarder te maken, als dat dan ook daadwerkelijk gebeurt en er niet meer terrassen gebouwd worden, maar meer groen. verder lijkt het mij van groot belang pas te beginnen met de bouw, als er bovengronds geen overlast meer is van de aanleg van de noord-zuid lijn!!
- Hangt af van hoe echt makkelijker parkeren wordt en waar ergens op de Ruysdaelkade de parkeergarage komt (helemaal bij de Ceintuurbaan of bij het Museumplein is het een eind lopen).
- Het doel op zich, om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, is natuurlijk een mooi streven. Ook op de manier zoals dit hier wordt voorgesteld. Wij weten echter dat de Gemeente Amsterdam wel vaker mooie plannen heeft maar waarna vervolgens blijkt dat wij als inwoners er niet van meeprofiten zoals in de eerste instantie was voorgesteld, terwijl wij wel de lasten dragen.
- Het idee is leuk, maar ik houd zelf helemaal niet van dit soort technische hoogstandjes. De kans dat je op een cruciaal moment niet weg kunt met je auto omdat de techniek het laat afweten is mijns inziens niet denkbeeldig.
- Het is een goed streven de openbare ruimte te verbeteren, een deel hiervan kan mijns inziens door minder zichtbare parkeerplekken, maar opgeruimdheid, verwijderen van graffiti, meer geveltuintjes en bankjes hebben een zeker zo grote en ruimte effectieve bijdrage. De parkeerdruk in deze buurt is zodanig hoog dat het zeer vaak zeer moeizaam is een parkeerplek te vinden, hetgeen de buurt daardoor minder aantrekkelijk maakt. Het aantal parkeerplaatsen moet denk ik dus niet wat toenemen maar fors toenemen. Prima als dit ondergronds is.
- Het is voor de ondernemers belangrijk dat er ook parkeerplaatsen overblijven voor de klanten, en zo blijft er altijd een probleem.
- Het verbeteren van de kwaliteit van de buurt is een goed idee, maar niet door de bouw van een parkeergarage onder de boerenwetering. De buurt zit niet op een mega bouwproject te wachten, terwijl de aanleg van de NoordZuid nog zeker tot 2017 voor enorme overlast zorgt in de buurt. Zoek andere oplossingen, bijv. leegstaande parkeergarages als de garage onder de voormalige Hogeschool op de Stadhouderskade.
- Ik vind dat er veel beter een parkeergarage onder de Singelgracht kan komen samen met Stadsdeel Centrum of zo. Iedereen heeft daar minder last van incl. de aan- en afrij routes.
- Ik vind het nu ook wel mooi geweest om de Pijp iedere keer overhoop te halen, dit is nu al jaren aan de gang.
- Ik vindt dat er meer parkeerplaatsen moeten komen in de buurt door de bouw van een ondergrondse parkeergarage. (minder plekken van straat verdwijnen).
- In openingszin mist dat dit specifiek voor bewoners moet gelden. Een toeloop van horeca-bezoekende 'toeristen' draagt hier niet toe bij. Parkeergarage enkel voor bewoners, bezoekers op straat.
- It's ok to build garages but leave the parking places on the street because there are not enough.
- Mee eens, alleen indien de parkeergarage uitsluitend voor bewoners van de Frans Halsbuurt beschikbaar zal zijn, het beloofde aantal parkeerplaatsen op straat ook echt verdwijnen, de openbare ruimte daadwerkelijk wordt verbeterd en de garage betaalbaar blijft.

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Meer parkeerplaatsen, geeft meer auto's en is niet bevorderlijk voor het milieu. Luchtkwaliteit. Daarnaast is er geen enkele zekerheid dat de garage uitsluitend voor bewoners is. Noch is er zekerheid dat de verbetering in de buurt daadwerkelijk wordt uitgevoerd.
- Meer ruimte op straat OK; maar past een bestelbus in de parkeergarage??
- Mensen uit de buurt moeten voorrang krijgen op parkeerplaatsen op straat.
- Minder auto's op straat is beter, maar de parkeergarage bestemmen uitsluitend voor bewoners, en niet voor bezoekers is een absolute blunder! Door het om te draaien, bezoekers alleen in de garage, voorkom je veel verkeersbewegingen in de buurt. De straat kan worden gereserveerd voor vergunninghouders. Deze strategie wordt overal elders gevolgd, dus waarom niet bij ons?
- Parkeergarage en meer ruimte op straat is goed, maar er worden te veel parkeerplaatsen (in de straten) geschrapt. Er moeten in totaal veel meer parkeerplaatsen komen.
- Plan gaat niet ver genoeg - alle parkeerplaatsen op straat in de buurt moeten worden opgeheven, wat mij betreft zonder vervanging in parkeergarages. In ieder geval is deze halfslachtig plan niet goed genoeg om hiervoor te kiezen.
- Verzakkingen?? ben een beetje ongerust ivm n-z zijn
- Waar is meer parkeerplaatsen voor gasten klanten etc. wij zijn een handelsbuurt en dat komt niet terug in de plannen.
- Wel eens met meer parkeergelegenheid zowel voor meer vergunninghouders als voor bezoekers.

Oneens

- 1. Kwaliteit openbare ruimte wordt niet alleen bepaald door aantal geparkeerde auto's maar ook uit fietsenrekken (waar ook een enorme behoefte aan is) en rondjes rijden om parkeerplek te vinden. Behoeftes aan fietsenrekken verandert niet en rondjes rijden ook niet omdat de parkeerdruk in de buurt blijft bestaan in het voorgenomen plan (zelfs zal toenemen met de verwachte toename van auto's over tien jaar).
- Bouw geeft enorme overlast in een buurt die al lange tijd overlast heeft van bouw v.d. noord-zuidlijn en gaat qua kosten ook weer uit de hand lopen, waarbij het beoogde doel niet wordt gegarandeerd.
- De kosten voor bewoners met een parkeervergunning zijn nu al te hoog en zullen nog meer worden verhoogd, hetgeen onacceptabel is, zeker omdat er niet gekeken wordt naar inkomensverschillen.
- Daardoor wordt de openbare ruimte meer gebruikt voor het stallen fietsers/brommers. Zie vd Helstplein, hoek Quellijnstraat/F. Bolstraat, zeker in de avonduren, en geïnformeerd te hebben bij de afdeling HOR is het weghalen van fout geparkeerde fietsen geen prioriteit, ik ben geen voorstander dus.
- De kwaliteit van de openbare ruimte in deze buurt is al goed.
- De openbare ruimte is uitstekend zoals die nu is: de Frans Halsbuurt is de meest gewilde buurt van de Pijp, een ideale mix van allerlei bedrijvigheid en verschillende bewoners.
- De openbare ruimte op de Ruysdaelkade is prima. De meeste bewoners zijn meer gebaat bij meer parkeerplaatsen dan nutteloze lege stoepen. Het idee dat aan lege stoepen behoefte is is belachelijk. Om miljoenen (door de burgers opgebracht) de spenderen om te zorgen dat mensen geen auto zien is een schande.
- De openbare ruimte is goed zo. In ieder geval vind ik de dure aanleg van een parkeergarage niet in verhouding staan tot wat het oplevert.
- Denk niet dat de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd. Ruimte op straat ontstaat door de fietswreken aan te pakken, maak maar een fietsgarage.
- Dit is een veel te ingrijpende en dure onderneming. We zitten al jaren in de verbouwingssellende met de Noord-Zuidlijn. Alle projecten blijken altijd veelduurder te zijn dan gepland.
- Door heel Amsterdam is de garage duurder dan op straat parkeren.
- Een megaproject als dit(parkeergarage onder de boerenwetering)is onnodig om een paar honderd parkeerplaatsen te realiseren. In de Parkeergarage's bijv. onder het Museumplein en onder de voormalige

Parkeergarage Frans Halsbuurt

Hogeschool aan de Stadhouderskade zijn plaatsen te huur. Er zijn nog meer garages in de Pijp waar plaats is.

- Een parkeergarage onder de Boerenwetering is helemaal niet nodig, er zijn voldoende parkeerplaatsen o.a. in de leegstaande parkeergarage aan de Stadhouderskade, en onder het Museumplein is ook nog ruimte over.
- Er is volstrekt geen probleem ten aanzien van de openbare ruimte dat dermate groot is dat het de bouw van een parkeergarage rechtvaardigt.
- Er zijn voldoende parkeerplaatsen op dit moment.
- Geen garantie dat meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn
- Het aantal parkeerplaatsen neemt nauwelijks toe. Eerst minder vergunningen uitgeven en dan net doen of er meer plekken komen. Er is nog altijd een wachtlijst. De paar plekken die overblijven zullen gauw opgevuld worden door bezoekers en bewoners uit omliggende straten.
- Het doel kan niet zo bereikt worden. Het verkeer in de buurt gaat niet afnemen omdat de parkeerplaatsen die worden opgeheven onder de grond komen in parkeergarage en het verkeer buiten op straat dus niet zal afnemen. Waarom een parkeergarage voor vergunninghouders en niet voor de bezoekers zoals in vele zo niet alle grote Europese steden.
- Hoe meer wandelruimte er komt, hoe meer drukte en lawaai van toeristen en kinderen. Dan VEEL liever een straat vol stille, geparkeerde auto's waar je als bewoners totaal geen last van hebt.
- Ik ervaar als bewoner van de Frans Hals straat geen overlast, ik vind de buurt heerlijk in balans, auto's horen er bij. Sinds PCM een aantal jaren geleden het heeft overgenomen vind ik iedere avond vrij gemakkelijk een plekje, dus ervaar zelf geen noodzaak voor meer parkeerplaatsen. Daarnaast ben ik bang dat de openbare ruimte wordt ingenomen door niet buurtbewoners, dus nog meer terrassen, nog meer drukte op straat waardoor slapen met een open raam niet meer mogelijk is.
- Ik geloof helemaal niet in het plan. Ik heb de beschrijving gezien en heb daar geen vertrouwen in. Bij de Noord-Zuidlijn en het Museumplein is het ook fout gegaan. Dit soort plannen zijn onverantwoord! Daarnaast blijft er niets over van de schoonheid van straten.
- Ik vrees dat we opgezadeld worden met een parkeergarage die veel te veel heeft gekost (betaald van publiek geld, dus ook door mij), afhankelijk zal zijn van de waan van de dag. Ik krijg er alleen paar stukjes straat voor terug met aan de ene kant geen geparkeerde auto's. Dat maakt nou bitter weinig uit. De Jacob van Campen Allee is een verzinsel en troetelkind van het stadsdeel, absoluut geen behoefte uit de buurt. Als je boodschappen gaat doen loop je naar de markt of naar het 'Hema'deelte van de Ferdinand Bol en die route gaat voor bijna niemand door de Jacob van Campenstraat de meest excentrische straat van de Frans Halsbuurt als je naar de Albert Cuyp/'Hema'gedeelte Ferdinand Bol loopt.
- Ik zou liever een inspanning zien om minder auto's per hoofd van de bevolking te hebben
- In plaats van auto's zijn het straks een soort keten die het aanzicht van de kade ontsieren en de bewoners het uitzicht ontnemen. Er wordt geen enkel inzicht gegeven in de risico's bij de bouw zoals verzakkingen van de funderingen. Wij wensen geen tweede Noord-Zuidlijn voor de deur.
- Je moet toch voor de deur kunnen parkeren.
- Niet nodig.
- Plannen zijn niet haalbaar.
- Te kostbaar. Amsterdam is nu al de stad met de hoogste parkeertarieven ter wereld. Wat betekent een dergelijk verkwistend project voor de tarieven in de toekomst. Wat zijn de garanties bij calamiteiten, zoals bijvoorbeeld brand etc.
- Verbeteren van de kwaliteit onderzoeken d.m.v. een aantal vragen. Komt het probleem door de openbare ruimte alleen door de geparkeerde auto's? Nee, ook vuilniszakken en gewoon rotzooi (heel veel) en verpakkingsmateriaal dat op straat ligt (alle dagen). Veelvuldig (gedurende de hele dag) laden en lossen van vrachtverkeer, puinbakken en heel veel auto's die in onze buurt parkeren om hier uit (eten) te gaan Dat wordt niet opgelost met een parkeergarage. Meer handhaving en ervoor zorgen dat de straat schoon en

begaanbaar blijft lijkt mij een goede optie. En het parkeergebied voor vergunninghouders uitbreiden naar de straten aan de overkant van de Boerenwetering, daar is 's avonds voldoende parkeerruimte beschikbaar. Vergunninghouders van de Franshalsbuurt kunnen nu als zij 's avonds van hun werk komen geen plek meer vinden omdat de horecabezoekers zoveel parkeerruimte bezetten. Er zijn ook achterlijk veel restaurants in deze buurt. Daar is schijnbaar ook geen beleid voor.

- Minder auto's in de buurt wil nog niet zeggen dat de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd. Kijk naar bv. Groningen, s'avonds en s'nachts een enge lege spookstad.

Toelichting op oordeel over 500 plekken in parkeergarage

Te veel

- 500 ondergrondse parkeerplaatsen betekent een enorme aanslag op publieke fondsen, die door de parkeertarieven opgebracht zullen moeten worden, terwijl de parkeertarieven in Amsterdam al zee hoog zijn. Bovendien zijn voor 500 parkeerplaatsen tien inrijhuisjes nodig, die de beoogde ruimte op straat verstoren.
- Aantallen zeggen me niets. Maar als dit het getal is dat het project mogelijk maakt, huppakee dan!
- Als het voor bewoners is, is het te veel. Er staat nu een hoog percentage bedrijfsauto's (de ondernemers in de buurt, denk aan ondernemers van onder andere Albert Cuyp) op straat. Deze kunnen (qua hoogte) geen gebruik maken van de parkeergarage. Als de parkeergarage voor bezoekers wordt, is het aantal goed.
- Bovenstaande te vaag omschreven, waar wordt afgeleid dat er meer parkeerplaatsen voor vergunninghouders nodig zijn? Daar lijkt issue niet te liggen, ligt meer in feit dat er veel externe bezoekers parkeren voor de aanwezige horeca. 2. zijn de parkeerplekken enkel voor bewoners of voor bezoekers?
- Dat is in ieder geval meer dan de helft dat van straat gaat.
- Een paar honderd parkeerplaatsen is genoeg om de straten rondom de Frans Halsstraat wat vriendelijker te maken. Er moet wat meer aan de fietsen gedaan worden, volgens mij inmiddels een veel groter probleem dan de auto's.
- Een toename van ca. 50 plaatsen is geen oplossing omdat het probleem niet door de vergunninghouders wordt veroorzaakt. Bovendien kan niet gesproken worden van parkeerplaatsen voor vergunninghouders want juist degenen die geen vergunning hebben zorgen voor het probleem. Voor mijn deur op de Ruysdaelkade staan in het vakantie seizoen parkeerbussen en campers gewoon dwars over 3 parkeerplaatsen aan de kade. Daar verblijven ze gewoon een paar dagen en niemand die daar wat aan doet. Hoe meer plaatsen, hoe meer ellende.
- Er is geen goede keus voor mij hierboven. Uit mijn optiek dienen alle parkeerplaatsen op straat te verdwijnen zonder vervanging, derhalve heb ik "te veel" aangestipt. Indien ik de logica van het stadsdeel zou willen volgen zou ik echter "te weinig" moeten aankruisen, omdat in mijn visie alle parkeerplaatsen wegmoeten (700 plaatsen) en het stadsdeel wil vasthouden aan geen verlies van parkeerplaatsen. Voor mij is zo'n plan alleen bespreekbaar als een autovrije buurt de winst is...
- Er is geen reden om uiteindelijk het totaal aan parkeerplaatsen te vermeerderen : dat kan je net zo goed zeggen ..neemt u toch vooral de auto . ik ben voor 700 om 700.
- Er moet helemaal geen parkeergarage worden gebouwd op deze plaats en in deze vorm (te dure oplossing om onder de Boerenwetering te gaan bouwen).
- Hoe meer hoe beter.
- Ik vraag mij af waarom er zoveel extra plaatsen moeten komen. Het gaat toch in de eerste instantie om het vervangen van het aantal huidige parkeerplaatsen. Bij deze hoeveelheid ben ik bang dat het geen bewonersgarage zal worden maar eveneens een ander bestemmingsplan zal krijgen.
- Ik zou liever meer mogelijkheden houden om op straat te parkeren. Via variant 2 (schuin inparkeren, dat is ook het makkelijkste)
- Meer parkeerplaatsen zal overloop uit de rest van de omgeving betekenen, mensen die in het centrum willen parkeren zullen er ook gebruik van maken. Daarnaast hou ik persoonlijk niet van garage maar word

Parkeergarage Frans Halsbuurt

ik verplicht er gebruik van te maken. Tijds technisch ga ik erop achteruit, het duurt langer om een plekje op straat te vinden en dan alsnog naar een garage.

- Nog een argument: over brug 79 (of was het 97? Boerenwetering / 1e J.v.Campenstraat) kunnen niet in een half uurtje 500 auto's 's ochtends, ook niet de helft. Er is geen plek voor wachtende auto's. Verder nog: we wonen hier schitterend, mensen betalen 3 ton voor een etage, maar het is ERG gehorig, we horen al de verbouwing van het Rijksmuseum. Ik zou er niet aan beginnen voor de N-Z-lijn af is, stel dat de halve Pijp verzakt, de ellende is niet te overzien dan! Als er geld bij is wat snel uitgegeven moet worden, maak dan een kunstlint in de 1e J.v.Campenstraat, tussen Heinekenplein (tramhalte) en Museumplein. Ik woon daar, help bijna iedere dag verdwaalde toeristen. Maal duidelijke en vrolijk - artistiek uitzienende richtingwijzers voor de grote musea, Albert Cuyp-markt, Heinekenmuseum, met gekleurde tegels? Muurschilderingen? Objecten als op G. Douplein? Maar iets leuk voor de buurt ipv. weer een ondergronds gat op onze ondergrondse meren.....die van alle fantastische bedoelingen drijfzand maken...
- Te veel omdat er dan te veel plaatsen op straat verdwijnen. Het is volledig onzeker of de plaatsen in de garage in de toekomst wel uitsluitend voor de bewoners bestemd zijn en of de tarieven niet toch zullen stijgen. Deze visie is gebaseerd op onvoldoende vertrouwen in de integriteit van het STDZ bestuur.

Precies goed

- Als meer haalbaar is, is dat nog beter.
- Exclusief voor vergunninghouders?
- Het grootste deel van het parkeren is dan ondergronds. Op straat is dan plek voor kort parkeren.
- Hoe meer hoe beter.
- It's fine with me as far as they are in addition to the existing parking places on the street.
- Klinkt op papier heel mooi, maar volgens mij is het dan wel zo dat het aantal verkeersbewegingen op de Ruysdaelkade enorm zal toenemen omdat dat de enige plek is waar men auto's kwijt kan - in dat opzicht zou een kleinere garage misschien beter zijn...
- Mits vergunninghouders voorrang hebben op bezoekers
- Nog meer mag natuurlijk altijd maar dan worden de bouwkosten waarschijnlijk te hoog.
- Of mijn antwoord is: te veel! Want ik vind 500 parkeerplaatsen in de garage een goed plan maar ik zou op straat niet in de lengterichting laten parkeren doch dwars (aan één kant dus); lees: ik ben voor variant 2! Als jullie dan vinden dat er in totaal teveel parkeerplaatsen komen (500 + 340) dan zou ik óf die 340 verminderen door meer groen óf 140 plaatsen voor vrij parkeren (anderen dan bewoners en ondernemers) aanwenden (extra inkomsten)
- Parkeerplaatsen komen.
- Parkeerruimte onder de grond vind ik een prima oplossing.
- Voorwaarde: alleen voor vergunninghouders/bewoners!

Te weinig

- Alle 700 honderd bovengrondse parkeerplaatsen ondergronds in de garage.
- Als er meer plaatsen in de parkeergarage kunnen komen is dat uitstekend. Dat geeft meer parkeerruimte voor vergunninghouders.
- Als er toch wordt gebouwd dan is het relatief goedkoop om een maximaal aantal parkeerplaatsen te realiseren waarvan de kosten toch op minimaal 50 tot 100 jaar kunnen worden afgeschreven en dit zich vele malen zal terugbetalen.
- De parkeer garage zal een grote aantrekkingskracht hebben op de hele buurt, zowel Zuid, Museum en Pijp.
- De vraag naar parkeerplaatsen blijft toenemen. 50 extra plaatsen voor de buurt zal, lijkt me, al snel te weinig zijn om alle parkeerproblemen in de avonduren op te lossen. Het is een duur project, waar het maximaal rendement uit gehaald moet worden.

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Dit is de verkeerde vraag. Er moeten geen plaatsen in de straat opgeheven worden. De garage kan alleen dienen voor extra plaatsen voor bezoekers.
- Dit plan riekt naar een politiek compromis. Doe het nou toch eens in een keer goed, alstublieft!
- Er is nu al een wachttijd van +/- 8 maanden, met 500 extra plekken ga je dat niet redden.
- Er is veel te weinig parkeergelegenheid in dit gebied. de parkeergarage zou dus zo veel mogelijk parkeerplekken moeten bieden.
- Er wordt erg krap geparkeerd in deze buurt en dus zijn er feitelijk meer auto's geparkeerd dan de officiële telling van ca. 700 aangeeft. In de P-garage treedt dit effect niet op. Het plan levert per saldo dus niet meer plekken op en de parkeerdruk blijft ontoelaatbaar hoog.
- Gegeven het feit dat het altijd zoeken is naar een parkeerplek, met name als de buurt 'thuis' is, is het evident dat het aantal parkeerplaatsen bepaald krap is, zodat een toename met 50 niet veel soelaas biedt. Omdat het ook niet in de rede ligt, dat het aantal voertuigen (inclusief motorfietsen; houd u met dit ook particuliere (mijn) belang a.u.b. rekening ? zijn tevens veel smallere plaatsen!) zal afnemen, maar eerder stijgen, zou ik voor het grote gebaar pleiten, zodat wij een tijdje vooruit kunnen, ergo, enkele honderden plaatsen erbij. Nogmaals: vergeet niet de parkeerplaatsen voor motorfietsen, die veel goedkoper per stuk zijn dan die voor auto's!
- Gemiste kans. Inrijgarage met meer plaatsen is beter.
- Gezien de hoge parkeerdruk is het denk ik zinvol zeer ruim in te zetten op het aantal parkeerplaatsen in de buurt. Nu doe je een grote investering, later plaatsen erbij krijgen lijkt me moeizaam.
- Het is een kans om het parkeerprobleem niet alleen te verplaatsen maar ook te verkleinen door aanzienlijk meer plekken te realiseren in de garage dan er nu op straat aanwezig zijn. In het gestelde plan worden veel problemen opgelost alleen wordt er voorbij gegaan aan de kans om de krapte in parkeerplaatsen op te lossen.
- Het is mogelijk om een garage van minimaal 800 auto's te maken. Dan kunnen alle auto's van straat af. Dat zou mijn voorkeur hebben.
- Het wordt duurder dan op straat.
- Het zou goed zijn als ook bezoekers aldaar konden parkeren. Wat mij betreft mag het helemaal parkeervrij worden met uitzondering van gerichte laden en lossen plekken voor leveranciers.
- Hoe meer parkeergelegenheid, hoe aantrekkelijker de buurt wordt.
- Hoe vrijer de straten hoe beter.
- Ik ben tegen de bouw van de parkeergarage. De enquête dwingt tot het aankruisen van antwoorden die niet in overeenstemming zijn met mijn mening. Ik heb dus een willekeurig antwoord aangekruist, aangezien ik anders niet kan doorgaan met het invullen van de enquête. Deze is dus sturend.
- Ik heb hier niet de keuze, want ik wil geen parkeergarage! Omdat ik niet door kan met de enquête als ik hier niets invul, heb ik maar "te weinig" ingevuld. Ik wil hier dus niets invullen want ik wil geen parkeergarage.
- Ik wijs het hele plan sowieso af dus daarom ben ik het met dit voorstel ook oneens.
- Ik wil geen spelende kinderen voor de deur of ander lawaai.
- In het plan is het enige stukje dat afgesloten wordt een heel klein stukje Frans Hals. Voor de rest blijft alles te weinig.
- Je moet anticiperen aan een toenemende parkeerdruk in de toekomst. Zowel van bewoners als bezoekers.
- Meer parkeerplaatsen creëren in de garage nu dat kan.
- Meer parkeerplaatsen gewenst, ook voor tweeverdieners die nu maar 1 vergunning kunnen krijgen. Noodgedwongen wijken die met de auto nu uit naar parkeergarages zoals Museumplein of Heinekenplein. Fijn als hiervoor capaciteit in de buurt is. Als je allebei bv een adviesbaan hebt ontcom je niet aan 2 auto's helaas.
- Nog meer mensen met auto's. Zucht, en dat is een plan van groen links?
- Te klein moet veel groter.

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Te weinig. Als je het dan toch per se wilt doen, doe het dan met het oog op de toekomst en maak dan een enorme garage waardoor het hele parkeerprobleem in de buurt de komende 50 jaar is opgelost.
- U stelt voor om 50-100 extra parkeerplaatsen te creëren. Op de voorlichtings ("inspreek") -avond heb ik vernomen dat dat minimaal EUR 35.000.000,00 gaat kosten. Het kost dus EUR 700.000 - EUR 350.000 per parkeerplaats. Vroeg of laat zullen deze belachelijke kosten op de bewoners verhaald worden.
- Wat mij betreft mogen alle plekken, met uitzondering van een aantal laad en losplekken en plekken voor gehandicapten, op straat verdwijnen.
- Zolang dat leidt tot mindert auto's op straat. Juist in De Pijp waar hoeveelheid openbare ruimte per inwoner een van laagste is in dit land. Het is schrijnend hoe weinig je betaalt voor elke m2 voor je auto in vergelijking met een m2 voor elke andere vorm van ruimtegebruik en dat terwijl al die auto's de buurt ontsieren, zorgen voor gevaar, schade en hinder en een van de grootste belemmeringen vormen op weg naar een duurzame stad.
- Zonder de financiële gevolgen in te kunnen schatten, opteer ik voor een stuk meer plaatsen. Als we dan toch bezig gaan, dan maar meteen lekker veel plaatsen. Ook met het oog op de toekomst. Wellicht een paar honderd plaatsen voor PIJP-bezoekers.

Weet ik niet

- Als men over een auto beschikt, zal men deze toch het liefst zo dicht mogelijk bij zijn woning willen parkeren. Dit betekent nog meer parkeerbewegingen.
- De afweging voor de precieze aantallen parkeerplaatsen in de garage en op straat kan ik niet maken. Ik ben voor de parkeergarage en voor een vermindering van parkeerplaatsen op straat; in welke verhouding dat precies is, vind ik minder belangrijk.
- De kosten voor deze 500 plaatsen zijn buitensporig hoog: ik ben tegen een parkeergarage.
- Er mogen geen plekken meer bijkomen, er moeten plekken af.
- Het is veel prettiger om op straat te parkeren.
- Hoe lang duurt het om auto in parkeergarage te zetten vs. gemiddeld zoeken naar plek nu?
- Hoe meer auto's van de straat verdwijnen naar de parkeergarage, hoe beter.
- Ik ben geen autobezitter.
- Ik ben tegen het plan om een parkeergarage te maken.
- Ik vind het ondergronds parkeren gebruikmaken van techniek die mij niet zint.
- Op zich is 500 plaatsen een mooi getal, maar ik weet niet wat voor consequenties het heeft om meer plaatsen te bouwen. Hoe meer hoe beter, lijkt me.
- Prima voor bezoekers.
- Tegen de garage.
- Zie eerdere opmerking. Genoeg om externe toestroom op te vangen.

Toelichting op aantal parkeerplaatsen op straat dat moet verdwijnen (400-450)

Te veel

- 250-300 plekken weg op straat lijkt mij voldoende. Er moet wel wat overblijven voor bezoekers etc.
- 250 lijkt mij realistischer.
- 350 minder lijkt me ook niet gek. Rijdt nu al vaak veel rondjes om de auto kwijt te kunnen.
- Als het werkt is het prima, maar hoe krijg je ze erin en eruit in onze smalle straatjes? Nu zijn 10 auto's al veel...
- Als nu aan slechts 1 kant van de straat parkeerplaatsen behouden blijven, zou het aantal neerkomen op 350 uitkomen, niet?
- Auto's horen ook bij het straatbeeld.
- De geparkeerde auto's zijn niemand tot last. Wij snappen werkelijk niet waar dat idee vandaan komt en waarom ze weg zouden moeten. Auto's horen bij het straatbeeld, daar is iedereen aan gewend, dus

Parkeergarage Frans Halsbuurt

waarom zoveel geld uitgeven om ze ondergronds weg te werken? Help voor dat geld liever wat minima of vluchtelingen, of zet een bloemenservice op voor zieke Amsterdammers.

- De oplossing die de gemeente voorstelt, voor een probleem dat, grootstedelijk gezien, triviaal is, staat in geen verhouding tot kosten en consequenties. In tegendeel, dit uitzinnig dure project zal zelf het probleem worden. Door van een ouderwetse stadswijk een soort woonerf te maken wordt er op onvoorspelbare wijze gegoocheld met menselijk geluk. Praktisch gesproken is het idioot te verwachten dat automobilisten, van wie velen al de grootste moeite hebben om achteruit in te parkeren, de lange smalle doodlopende straten achteruitrijdend kunnen verlaten.
- De verkeersdruk zal in buurt niet afnemen als de garage wordt gebouwd voor bewoners/ondernemers (die er niet in kunnen). De verkeersdruk zal waarschijnlijk zelfs toenemen (meer rondjes rijden).
- Die garages komen allemaal aan de Ruysdaelkade. Al die auto's moeten dus langs de Ruysdaelkade om bij die garages te komen, op hun beurt te wachten en dat alles met de motor aan. Een ongelooflijke luchtvervuiling. Nu verspreiden ze zich nog door de straten om een plekje te zoeken. Binnen het voorstel zitten de mensen die op de Ruysdaelkade wonen met alle overlast en stank. Zij krijgen de ellende van de hele buurt op hun bordje. Ik vind dit een hele slechte zaak.
- Er blijven altijd mensen die maar even naar de buurt komen, die gaan niet in een garage.
- Er is nu al een GROOT parkeerprobleem. Enerzijds voor de bewoners: tweeverdieners kunnen niet 2 parkeerplekken krijgen. (dus zullen ergens anders gaan wonen). Tevens duurt het soms wel 30 minuten voordat je een parkeerplek kan vinden. (irritant en milieu onvriendelijk). Anderzijds voor bezoekers. Het is zeer moeilijk om bezoek te ontvangen ivm de parkeerproblemen en kosten. Onvriendelijk en ook voor Horeca en het MKB slechte zaak. Daarom wil ik zo veel mogelijk parkeerplekken. Dat is pas een oplossing van het huidige probleem.
- Er is voor bewoners nu al te weinig parkeergelegenheid.
- Er mag geen parkeerplaats op straat verdwijnen.
- Er moet meer ruimte zijn voor vergunningen en bezoekers.
- Er moeten op straat zo min mogelijk parkeerplekken verdwijnen gezien het grote tekort aan parkeergelegenheid.
- Er moeten zo veel mogelijk parkeerplaatsen behouden blijven!!!! Als er 450 parkeerplaatsen verdwijnen en de parkeergarage heeft 450 plaatsen dan heeft zo,n garage totaal geen zin.
- Er zullen veel mensen kort willen parkeren markt en winkels.
- Er zullen veel parkeerplaatsen voor de bewoners zelf moeten blijven, ook voor de bezoekers van de bewoners, leveranciers etc.
- Hangt ook samen met de wachtlijst die er op dit moment is. Met 50 extra plaatsen haal je die niet weg.
- Het aantal bezoekers met auto neemt toe. De parkeerdruk zal hierdoor toenemen. De grootste overlast op straat wordt nu veroorzaakt door vrachtwagens van de markt. Deze vrachtwagen zullen wel niet in de garage passen en blijven dus gewoon de hele dag voor de deuren staan. Nu staan ze gelukkig vaak aan de Ruysdaelkade geparkeerd. In het plan kan dit niet meer en zullen ze allemaal in de zijstraten staan waar ze het licht in de benedenwoningen ontnemen.
- Het is veel prettiger op straat te parkeren.
- Ik ben voor extra "leefruimte" toch heb je niet altijd tijd om naar de garage te rijden en wil je ook voor de deur of in de straat/buurt parkeren
- Ik denk dat de verhouding iets anders kan, bijv 300 plaatsen op straat weg.
- Ik vind nog altijd dat de bewoners minder gedupeerd moeten worden dan de bezoekers zonder vergunning. Met een dusdanig aantal is het voor de mensen die ver van de garage wonen een nadeel dat er zoveel plaatsen verdwijnen.
- Ik vindt dat de buurt best ruimer mag worden in gedeeld, maar niet dat er zoveel plaatsen verdwijnen, de buurt heeft al een tekort aan parkeerplaatsen, dit kan door de komst van een garage juist worden verholpen.

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Ik zou liever meer mogelijkheden houden om op straat te parkeren. Via variant 2 (schuin inparkeren, dat is ook het makkelijkste).
- Ik zou niet te veel parkeerplaatsen op straat weghalen ivm praktisch woongenot en we moeten van de buurt geen openluchtmuseum maken.
- Lijkt erg veel.
- Maak in alle straten eenrichtingsverkeer en schuin inparkeren mogelijk. Aan de andere kant een brede stoep en voor laden en lossen parkeren op de stoep, zodat je niet eindeloos hoeft te wachten.
- Mensen moeten een winkelgebied nou eenmaal kunnen blijven bereiken.
- Misschien wat veel. Wat als de garage vol is, en een vergunninghouder daar niet terecht kan. Voordat dan weer een plek op straat vrij is kan dan vrij lang duren...
- Onnodig.
- Parkeren in een garage wordt duurder dan op straat.
- Soms wil je gewoon voor je deur, in je straat kunnen parkeren, die kans moet er ook nog zijn, maar die verdwijnt nu.
- Tegen de garage.
- This neighbourhood needs more parking places. You cannot take away 400 places.
- Wil een aantal parkeerplaatsen behouden voor 'laden en lossen'.

Precies goed

- 400 lijkt me realistisch. ivm overbezetting van huidige capaciteit en de verandering van soort buurtbewoner is het prettig een marge van 20/25% te hebben.
- Belangrijk dat er in ieder geval geen plaatsen voor bewoners verdwijnen.
- Dan kan de ondergrondse garage kleiner worden -- minder bouwoverlast voor de toch al zwaar op de proef gestelde bewoners van de buurt.
- Goed, mits er eeb goed plan wordt ontwikkeld (en gehandhaafd) om de fietsen ordelijk en netjes te kunnen parkeren. Op het moment is het aanzien in de straten verschrikkelijk door de (te) veel nooit gebruikte fietsen. De geparkeerde auto's camoufleren dit nu nog, maar dadelijk zie je dan alleen fietswrakken.
- Hoe meer auto's uit het straatbeeld van de Pijp -met het zeer krappe straatprofiel- verdwijnen hoe beter.
- Minimaal 400 auto's weg wat ongeveer 2.160 km2 oplevert? Doen!
- Moet zwart op wit komen te staan, zodat men niet later nog denkt extra geld te kunnen gaan verdienen aan extra plaatsen op straat.
- Wanneer het aantal d.m.v. de garage wordt opgevangen, lijkt het een goed plan.

Te weinig

- Alle bovengrondse parkeerplaatsen opheffen.
- Als er toch gebouwd wordt, moet 100% van de aantallen parkeerplaatsen bovengronds vervallen.
- Als het aantal ondergrondse parkeerplaatsen groter wordt dan de nu voorgestelde 500, dan kan vanzelfsprekend het aantal bovengrondse parkeerplaatsen nog verder terug, want blik blijft lelijk en meer ruimte voor kinderen en wandelaars is een prima zaak.
- Als men de parkeerdruk wil verminderen, zorg er dan eerst voor dat mensen met leaseauto's hun wagen bij het bedrijf laten staan en de metro, bus of tram naar huis nemen en maak voor bedrijfswagens (bestelbussen en kleine vrachtwagens) dezelfde regels. Weer dit soort auto's uit de buurt!
- De helft van de auto's uit het straatbeeld, dat ziet er mooi uit. Van mij mag het nog wel meer. Maar ook hier: een afweging van de kosten van de bouw tegenover het aantal parkeerplaatsen kan het stadsdeel beter maken dan ik.
- Het rijdend verkeer neemt hierdoor toch weer toe. Luchtvervuiling etc. neemt niets af, integendeel.
- Idem. Kinderen op straat, auto's d'r onder

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Ik ben tegen de bouw van de parkeergarage. De enquête dwingt tot het aankruisen van antwoorden die niet in overeenstemming zijn met mijn mening. Ik heb dus een willekeurig antwoord aangekruist, aangezien ik anders niet kan doorgaan met het invullen van de enquête. Deze is dus sturend.
- Ik schat dat er zeker 200 plekken bij zouden moeten komen totaal om aan een redelijke parkeergelegenheid te komen.
- Ik vind dat het gebruik van auto's in de stad ontmoedigd dient te worden.
- Ja, minder auto's maar niet middels ondergronds parkeren.
- Meer parkeerplaatsen creëren in de garage maar ook op straat voldoende plaatsen houden zo dat er meer plaatsen komen.
- Nu heb je de kans om het goed te doen en dan wordt er weer gekozen voor half werk
- Te weinig, omdat als je nu eenmaal iets aanpakt je het in een keer goed moet doen. Als die te kleine garage er eenmaal ligt kun je het niet zo makkelijk meer uitbreiden.
- Vél te weinig, want hoe meer auto's van de straat hoe beter. Nogmaals, het kan niet genoeg herhaald worden: juist in De Pijp waar hoeveelheid openbare ruimte per inwoner een van laagste is in dit land. Het is schrijnend hoe weinig je betaalt voor elke m2 voor je auto in vergelijking met een m2 voor elke andere vorm van ruimtegebruik en dat terwijl al die auto's de buurt ontsieren, zorgen voor gevaar, schade en hinder en een van de grootste belemmeringen vormen op weg naar een duurzame stad. Bovendien gaat al die auto's ten koste van de leefbaarheid voor o.a. kinderen, die veilig, met voldoende ruimte en plezier op straat moeten kunnen spelen. De Pijp steekt in dit opzicht zelfs schril af to.v. het centrum!
- Waarom niet alle auto's van straat in een echte garage, ipv die stomme liftjes waar heen busjes in kunnen. Waar moeten al die auto's van de markt blijven die hier altijd staan. Die passen daar niet in. Bij ieder blok wel gewoon een laad- en los strook voor bewoners en leveranciers. Ben je eindelijk af van dat van die rondcrossende auto's op zoek naar een plek die er niet is.
- Wat mij betreft mogen er meer verdwijnen, want hoe meer ruimte op straat hoe beter.
- Zoals boven vermeld, alle parkeerplaatsen op straat dienen te verdwijnen wil dit plan om mijn goedkeuring rekenen.

Weet ik niet

- Deze enquête stelt de verkeerde vragen! Ik hou mijn buurt graag precies zoals het nu is en heb geen behoefte aan dit schandalige plan.
- Er moeten genoeg plaatsen op straat blijven voor de bewoners. Plus wat laden en ossen plekken. Rest elders of onder de grond.
- Geen idee hoeveel er eigenlijk nu zijn.
- Het is hier altijd vol. Misschien niet genoeg.
- Hoe meer auto's van de straat verdwijnen naar de parkeergarage, hoe beter.
- Idem vorige vraag.
- Ik geloof niet dat deze parkeerplaatsen gaan verdwijnen.
- Ik zou terug gaan tot de behoefte van in en uitladen + eventueel te reserveren bezoekersplaatsen. wat wel belangrijk is dat er wordt nagedacht over toerisme/dagjes mensen/zakenlunchen etc. lijkt me niet dat de pijp erbij opschiet dat die mensen worden weggejaagd. Dus daar zal een oplossing voor gevonden moeten worden.
- Moet worden afgewacht. Toen in 1995 betaald parkeren werd ingevoerd, was de situatie aanvankelijk verbeterd. Totdat de Gemeente tientallen plaatsen weghaalde en alles weer hetzelfde werd. Ik zou u dus willen adviseren de beslissing uit te stellen tot na de bouw van de garage.

V8 Alles bij elkaar genomen: wat vindt u van het plan?

Goed plan

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Alle parkeerplaatsen in de buurt zouden moeten verdwijnen en degene die er zijn zouden ondergronds moeten gaan.
- Alleen maar voordelen maar dan wel met zo veel mogelijk plaatsen.
- Alles goed, inclusief het proces (dat ik op afstand volg). Twijfel over de disproportionele kosten: daar mag m.i. best een iets hogere bijdrage van bewoners voor gebouwd parkeren tegenover staan. Als dat politiek enigszins te doen zou zijn. Verder ben ik benieuwd naar plannen over uiteindelijke beheer van de vernieuwde openbare ruimte: dat krijgt op dit moment nogal armoedig de aandacht: het ziet er m.i. vies, scheef en versleten uit. Nogmaals: steek eens een licht op bij de collega's van stadsdeel centrum, waar schoon, heel en veilig in bv. Haarlemmerbuurt fantastisch wordt nageleefd. Bewoners gaan zich dan ook heel anders gedragen, bv. qua huisvuil.
- Buurt wordt mooier en aantrekkelijk voor bewoning leuke kleine winkels en toeristen.
- De goede kant is minder parkeerplaatsen op straat en meer groen. De slechte kant zou kunnen zijn dat er in de zijstraten van de Frans Halsstraat ondergrondse vuilcontainers worden geplaatst. Wie de situatie van deze containers op het Marie Heinekenplein kent, weet dat die containers grote overlast bezorgen. Ze maken veel lawaai (zeer storend voor bewoners), ze zitten geregeld verstopt en het vuil ligt er bijna altijd naast (ook in het weekend. Bovendien is er geen enkele handhaving. Verder kan het negatief zijn als, zoals op de Impressie Quellijnstraat (Nieuwsbrief Frans Halsbuurt augustus 2009) is te zien, bomen in de Quellijnstraat aan de kant waar auto's parkeren worden neergezet. Die bomen moeten natuurlijk daar staan waar de mensen lopen, dus aan de andere zijde van de straat. Verder moeten - net zo min als vuilcontainers - speelplaatsen voor kinderen in de straten zelf worden gemaakt, maar op de hoeken van de straten, dus daar waar ruimte is en de overlast het geringst zal zijn.
- De hoofdlijnen van het plan zijn goed. Ik ben erg benieuwd naar de uitwerking en de praktische oplossingen.
- De toekomst van Amsterdam vraagt om oplossingen buiten de gewone kaders. Ruimte onder de grond gebruiken nooit een verkeerd plan. Overigens, als burger, ben ik helaas niet in staat 'het gehele plan' en de gevolgen te overzien.
- De verdeling moet wat beter. Meer plaatsen op straat overhouden.
- Doel is duidelijk, uitwerking kan nog beter. Denk bijv. aan de grote mate van onderhoudsgevoeligheid van een volautomatische parkeergarage itt. een parkeergarage waar men zelf parkeert.
- Een plan met lef maar mag nog iets verder gaan (zie voorgaande toelichtingen. Wel moet rekening gehouden worden met verschillende situaties. Laden en lossen (Ondernemers maar ook voor particulieren bijv AH bezorgdienst of mensen die op vakantie gaan en hun auto moeten volladen), invaliden en oudere mensen.
- Een uitstekend plan. Meer ruimte op straat. Als dan nog de fietsen op een nette manier geplaatst worden krijgen we een ordelijke buurt.
- Goed plan, mits extreem goed voorbereid en er effectief gebouwd worden zonder jarenlange overlast voor de buurt. verder moet er alles aan gedaan worden dat het eerste deel van de Frans Halsstraat, grenzend aan de stadhouderskade verkeersluw wordt gemaakt, omdat het gevaar bestaat dat gedeelte van de Frans Halsstraat drukker gaat worden dan voorheen
- Goed: inrichting Hemonystraat tussen 2e Jan Steenstraat en 2e Jan vd Heijdenstraat ziet er fantastisch uit!
- Goed: parkeerruimte vergroot. Negatief. nog meer auto's in de straat. Wat gebeurt er als de buurt op straat en de bezoekers in de parkeergarage parkeren.
- Heel erg goed plan! Wij kunnen niet wachten tot 2014.....
- Het is wel afhankelijk van waar de parkeerplaatsen blijven bestaan en of dat er voldoende zijn voor alle bezoekers van de buurt.
- Ik vind het een goed plan omdat het geen doen is wanneer je na 6en probeert te parkeren in de buurt. De parkeergarage zorgt ervoor dat de straten rustiger en veiliger worden. Wat ik belangrijk vind is dat de

Parkeergarage Frans Halsbuurt

bewoners niet gedupeerd worden, dit is het geval wanneer zij moeilijker kunnen parkeren in de omgeving van hun huis.

- Ik vindt het een goed plan, mits er duidelijk meer plaatsen voor de buurt komen. En eventuele bezoekers van de buurt.
- Indien de straatbeeldverandering gepaard kan gaan met wat meer groen, extra vluchtheuvels (snelheidbeperking) en lantaarnpalen, dan is het een uitmuntend plan.
- Je gebruikt loze ruimte (ondergronds) waardoor het aanzicht van de buurt verbeterd en er meer parkeerruimte ontstaat.
- Meer groen, meer fietsplekken, gelijk doen, maar wel rekening blijven houden met de buurtbehoefte..
- Meer ruimte voor voetgangers, groen en spelen is van groot belang in deze smalle straten.
- Met de beperkingen die ik eerder aangaf . en de garantie dat buurtbewoners voorrang krijgen bij de vergunningen ! zo niet , dan is het een slecht plan.
- Met de kanttekening, dat ik het aantal parkeerplaatsen bovengronds nog verder zou willen terugdringen en ondergronds verder verruimen - weer: houd rekening met de motorfietsen -, zodat het totaal aantal parkeerplaatsen met een paar honderd toeneemt.
- Mits de indeling op straat ten goede komt aan de bewoners.
- Nuttig gebruik van de openbare ruimte (onder water).
- Vanwege het eerder genoemde krappe straatprofiel komt het de leefbaarheid ten goede auto's uit het straatbeeld te halen en groen en speelruimte erin. De stoepen zijn momenteel erg smal, het verbreden hiervan is niet alleen plezierig maar ook functioneel. Wat ik tevens aanmoedig is het feit dat de garage alleen voor bewoners toegankelijk is.
- Veel rustiger en mooier straatblik. Plus een mooie wandelroute naar het eveneens aan te pakken Museumplein (nu rommelig en vind ik: weg met Radio 538 op Koninginnedag) en Vondelpark.
- Vooral de aanpak van de van Campenstraat (looproute naar museum) als de Frans Halsstraat (hoofdstraat van de buurt) spreekt erg tot mijn verbeelding. De andere straten zouden wat mij betreft niet of minder rigoureus aangepakt hoeven worden.
- Zie voorgaand commentaar.
- Zo wordt de openbare ruimte op straat verbeterd door minder parkeerplaatsen, meer groen en meer speelruimte voor kinderen.

Middelmatig plan

- 1 het plan is pas goed als er garantie is op een plaats in de garage voor parkeerkaarthouders van die bewoners die hun straatplaats kwijtraken. 2 en als de garage/parkeerkosten gelijk blijven aan de straatkosten.
- Aangezien het parkeerprobleem hetzelfde blijft, laat boven de grond meer parkeerplaatsen over.
- Alles blijft hetzelfde, want er wordt niks gereguleerd. Dus op straat een plek vinden wordt nog moeilijker voor hen die een hogere auto hebben (Zelfstandigen die hier wonen!).
- Ben bang dat het te duur is.
- Er moeten hardere garanties komen voor de bewoners. Zij moeten altijd betaalbaar kunnen parkeren. Ook op de lange termijn. De garage mag geen melkkoe worden ten koste van de bewoners. Het moet ervoor zorgen dat bewoners niet meer urenlang rondjes door de buurt moeten rijden in de hoop dat er ergens parkeerplek vrij komt. Dat is namelijk zéér nadelig voor het milieu en het woongenot van de buurt.
- Er wordt geen poging gedaan de parkeerstromen te kanaliseren. Bewoners zijn net mensen, als er een parkeerplaats op straat is laat je de auto liever op straat dan hem in de garage te zetten. Zeker als het maar één keer gebeurt dat een garage hapert en je auto niet terug geeft. Statistisch gezien met tien van die liften moet dat gebeuren, dan gaat dat als een lopend vuurtje door de buurt en wil iedereen die zijn auto dagelijks nodig heeft liever niet ondergronds. Deze problemen ondervang je met een klassieke inrij garage. Bovendien heeft die als voordeel dat ook hoge auto's en minibusjes er ook in passen. Er veel in deze buurt

Parkeergarage Frans Halsbuurt

zijn, (omdat er relatief veel bewoners / ondernemers in de Frans Halsbuurt die dat soort auto's gewoon nodig hebben). Zij kunnen niet parkeren in die lift-garages. Deze zijn dus gedwongen te concurreren op minder plaatsen met evenveel bezoekers als voorheen. Per saldo zijn zij dus slechter af.

- Er wordt in dit plan weer geen rekening gehouden met de mogelijkheid van de Albert Cuypstraat vanaf vroeger dan 20:00 beschikbaar te stellen als parkeergelegenheid voor de bezoeker van de horecagelegenheden in de buurt. naar mijn mening is en blijft dat een gemiste mogelijkheid om de parkeerdruk in het gebied in de avonden te verlichten.
- Goed is dat er door de parkeergarage parkeerplaatsen bijkomen, slecht dat er zoveel op straat verdwijnen.
- Goed om garage onder boerenwetering te maken (hadden ze met de NZ-lijn ook moeten doen!) - maar houd rekening met auto's die niet in garage passen!
- Goede: parkeergarage onder de grond. Slechte: check of er geen lange wachttijden ontstaan einde en begin dag bij de parkeergarage. Nu ben je met je auto in 1 tel weg uit de straat. Slechte: nul parkeerplaatsen op straat is niet wenselijk.
- Het is soms nodig de auto in de buurt van je woning te parkeren (en dus niet in de garage). De vrijgekomen ruimte zal in gebruik worden genomen door fietsen met als gevolg een belemmerde doorgang en een rommelig aanzien. De fietsen mis ik ook op de impressies.
- Ik ben er meer voor om op andere manieren de druk op de buurt niet af te laten nemen en vooral niet toe te laten nemen. Het idee dat het Museumplein een miljoen mensen extra moet aantrekken vind ik bijna beangstigend. Waarom moet iedereen hiernaartoe? Spreid attracties over de stad en het land. Dat voorkomt een hoop narigheid en de noodzaak van hele dure installaties (zoals deze parkeergarages).
- Ik waardeer de behoefte om iets voor de buurt te doen, maar er zijn buurten die het harder nodig hebben, of sectoren zoals onderwijs en zorg, ik krijg van de politici het idee dat ze 30 miljoen voor zichtlijnen willen uitgeven, die er toch niet gaan komen (er wonen VEEL fietsers in de buurt, die rekken moeten minimaal blijven, of uitgebreid worden - bovendien zijn er ook steeds meer scooters op de stoepen) en trekt al die brede stoepen geen horeca aan, waardoor wij in onze gehorige huizen het niet meer uithouden?
- Ik woon op de Ruysdaelkade en ben bang voor verzakking van mijn huis. Kunnen dit soort risico's, verantwoordelijkheden en kosten ook in het plan worden opgenomen?
- Is de garage ook toegankelijk voor niet-vergunninghouders? en kan er eindelijk ook eens een regeling getroffen worden voor bezoekers...
- Nogmaals: Er is nu al een GROOT parkeerprobleem. De enige manier om het parkeerprobleem op te lossen is door VEEL meer parkeerplekken te creëren. Ruimte creëren op straat is mooi en fijn, maar lost geen probleem op.
- Technisch en inhoudelijk aantrekkelijk, maar ten aanzien van de beloften aan de bewoners geldt voor mij: eerst zien en dan geloven.
- Zie boven en daaraan toegevoegd de financiële dekking. Wat als het duurder wordt? Wordt dan weer de burger de dupe van bestuurlijke onbenul of bent u, politici, dan eens oprecht een besluit tot afstel?
- Zie eerdere toelichting!! De Franshals buurt niet opofferen aan de verbinding Heineken-Museumplein!!!
- Zie ook toelichting vorige vraag. Dit plan doet alles half. Voert wel de hobby's van het Stadsdeel uit (1e Jacob van Campenroute) en is geen krachtige oplossing voor de buurt. Bovendien laat het teveel open. Zo is er geen garantie dat op straat alle vernederingen straks worden uitgevoerd. Straks kan ook een nieuwe Raad besluiten dat de garage vooral voor bezoekers wordt. Ik wil de zekerheid dat tenminste 10 jaar lang de garage een bewonersgarage is. Elders in de stad is die zekerheid wel aan bewoners gegeven.
- Zie vorig antwoord.
- Zie vorige opmerkingen. En hangt er ook vanaf hoeveel dit alles vergunninghouders gaat kosten.
- Zoals al gemeld bij punt 1 ben ik sceptisch. Ik ben bang dat het mooier wordt voorgesteld dan het uiteindelijk voor ons buurtbewoners zal zijn. Ik denk dat er niet in de eerste instantie op onze behoefte wordt ingespeeld maar dat er een andere gedachte achterzit en dat hiervoor de parkeergarage eigenlijk

nodig is. Daarbij ontstaat de vraag wat voor consequenties het heeft voor de prijs van onze parkeervergunningen.

Slecht plan

- 50 miljoen besteden om de groene geesten te bevredigen is absurd.
- De automobilist is de melkkoe.
- De Boerenwetering moet blijven zoals hij nu is en niet opgeofferd worden aan het belang van autobezitters.
- De buurt zit niet te wachten op een tweede megaproject terwijl het eerste nog niet eens af dwz. de Noordzuidlijn, die in nog geen jaren af zal zijn. Eerst die maar eens afmaken. De buurt heeft enorme overlast van al dit bouwen, nog afgezien van de kosten.
- De oplossing die de gemeente voorstelt, voor een probleem dat, grootstedelijk gezien, triviaal is, staat in geen verhouding tot kosten en consequenties. In tegendeel, dit uitzinnig dure project zal zelf het probleem worden. De oostkant van de Frans Halsbuurt wordt namelijk al belast door de bouw van de Metro, daar komt nu belasting van de westkant bij. Daartussen worden alle straten binnen de buurt opengebrouwen. Daaronder ligt slecht verkende moerasgrond, die op onvoorspelbare wijze blijkt te reageren op drukveranderingen. De kennis bij het stadsdeel is te gering om zo'n complexe operatie kunnen uitvoeren - op de voorlichtingsavond bleken de ambtenaren niet eens op de hoogte te zijn van de grondproblematiek rond het Zuiderbad.
- De overlast, milieu-aspecten en kosten van het bouwen, staan niet in verhouding tot wat het oplevert.
- Dat de kosten v.h. bouwen niet uit de algemene middelen worden gehaald, maar via een verhoging v.d. parkeergelden (+vergunningen) weer op de nek v.d. automobilist neer komt, is een grof schandaal, omdat nl. iedereen zou meeprofiteren van minder auto's op straat.
- De parkeergarage wordt alleen voor vergunninghouders, ik vind dat de parkeergarage voor vergunninghouders en ALLEEN voor bezoekers moet zijn. Parkeerplaatsen op de openbare ruimte alleen voor vergunninghouders.
- Er wordt geen enkel inzicht gegeven in de risico's bij de bouw zoals verzakkingen van de funderingen. Wij wensen geen tweede Noord-Zuidlijn voor de deur.
- Er wordt geen poging gedaan de verschillende doelgroepen parkeerders te scheiden. In deze volautomatische parkeergarage passen geen hoge voertuigen, waardoor veel bewoners en ondernemers hier toch op straat moeten blijven. Zij blijven dus concurreren met de bezoekers maar voor hen met een per saldo dus minder plaatsen. Het is beter de buurt voor alleen vergunninghouders te bestemmen en de parkeergarage voor bezoekers.
- Er zijn te weinig parkeerplaatsen op straat voor de bewoners. Zet de bezoekers in de parkeergarage.
- Herinrichting is goed maar ik ben er erg tegen dat straten autovrij zouden moeten worden, zoals het plan voor de 1e Jacob van Campenstraat, je zou dan nooit meer met de auto bij je huis kunnen komen. Bovendien is het onzin dat er ruimte zou komen voor kinderen om te spelen, de groepen en drommen toeristen zouden nog groter worden, er is een plan om er een doorgaande route /verbinding te maken. Dat brengt helemaal geen rust en ruimte voor de bewoners.
- Het allerergste vind ik de kosten, die opgebracht worden door de huidige autobezitters. Ik kan mij nu met moeite de auto die ik van mijn vader geërfd heb veroorloven. Doordat de parkeervergunning steeds maar duurder wordt, al jaren voordat de garage er is, moet ik straks vast en zeker mijn auto wegdoen voordat de bouw voltooid is. Ik betaal dus momenteel mee aan het wegpesten van mijn auto uit de buurt. Jullie 'pakken' met dit plan de sociaal zwakkeren, die krom liggen voor de vrijheid die een auto hen verschaft. Jullie pakken de mensen die best een normaal tarief voor het parkeren op straat willen betalen, maar die straks toch moeten afhaken als het parkeren in januari alweer duurder wordt. Had de situatie en de tarieven toch gelaten zoals ze waren! Ik stem nooit meer Groen Links, ik vind het zo erg.

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Het is onverantwoord om dit soort plannen in een stad als Amsterdam uit te voeren terwijl er zoveel gaande is. Verder ik denk dat het onhaalbaar is en de risico's die met de bouw gepaard gaan (onder water) niet tegen de voordelen op kunnen.
- Het is weggooien van geld (zeker in crisistijd) aan een luxe die niemand nodig heeft.
- Ik wil geen negatieve Amsterdammer zijn, maar los svp eerst de noord zuid lijn op, straks woon ik tussen 2 bouwputten en helaas is er weinig vertrouwen in de bouwprojecten van de gemeente Amsterdam. Zie tevens overige tegenargumenten.
- Kost veel geld, vergunningen worden alsmaar duurder.
- Naast de veel te hoge kosten veroorzaakt dit plan ook een groot risico voor de bodemgesteldheid; naast de chaos veroorzaakt door de metro komen dan ook de lasten van de bouw van de parkeergarage en de herprofilering van alle straten...help! wanneer kunnen we hier gewoon wonen en werken zonder al die ellende!
- Niet haalbaar.
- Omdat niet alle bovengrondse parkeerplaatsen worden opgeheven.
- Omdat verkeersdrukke niet zal afnemen. Van geparkeerde auto's van bewoners uit de buurt hebben we geen last. Er is wel veel overlast van rondrijdende bezoekers op zoek naar een plek. Als de geparkeerde auto's met hun parkeerplaats onder de grond verdwijnen, verandert er feitelijk niets.
- Onvoldoende winst voor de openbare ruimte - de matige verbetering van de openbare ruimte weegt niet op tegen de overlast tijdens de bouw van de garage en de kosten ervan. Ik geef nu een toelichting op een van de volgende vragen, aangezien niet iedere vraag dat toelaat: ik heb aangevinkt dat ik "veel" overlast ondervind van de huidige parkeersituatie in mijn buurt. De toelichting hierop is dat ik er genoeg van heb auto's overall in de openbare ruimte te moeten zien en soms overheen te moeten klimmen wil ik op straat lopen.
- Oplossing is de oorzaak van het probleem oplossen. Als de huidige parkeerplaatsen ook feitelijk door bewoners kunnen worden gebruikt is er geen probleem. Als men de bezoekers van deze buurt ook een parkeerplek wil bezorgen moet er naar een alternatieve oplossing worden gezocht. Zie mijn toelichting op de vorige vragen.
- Te kostbaar, Wat zijn de garanties bij calamiteiten, zoals bijvoorbeeld brand etc.
- Teveel inritten, verstoord hele vrije ruimte (waarom het was begonnen!) er gaat te weinig weg bovengronds. Het is niet gegarandeerd, waar, wanneer bovengronds parkeren verdwijnt
- Underground excavation always causes problems to the surrounding structures in my experience.
- Verkeerde uitgangspunten, verkeerde oplossing. Bewonersplekken dicht bij huis, verminderd juist het gebruik van de auto. Teveel gemak voor bezoekers vermeerderd het gebruik van de auto. Think again.
- Waar komt het idee vandaan dat de bewoners van deze buurt behoefte hebben aan een parkeergarage? Wacht nou even 10 jaar de ontwikkelingen om ons heen af. Probeer niet zelf te scoren als bestuurder, maar luister naar de kiezers. Beter nog, wacht de verkiezingen af.
- Weer de hele straat open.
- Zie de boven vermelde redenen.
- Zie toelichting eerste vraag.
- zie toelichtingen vorige vragen, bovendien zit de buurt niet te wachten op weer een megaproject, de Metro aanleg hebben we nog dagelijks last van en gaat nog jaren duren. Men kan een klein gebied als de Pijp niet op dit moment hiermee belasten, eerst de metro afmaken.
- Zie vorig antwoorden.
- Zie vorige toelichtingen.
- Zitten we niet op te wachten.

Weet ik niet

- Als het maar niet bij voor de deur is.

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Ik heb niet voldoende zicht op veiligheid, bereikbaarheid en consequenties. Het klinkt helemaal oke maar hoe gaat het in de praktijk uitwerken. Hoe ver moet ik lopen? hoe veilig is de garage? hoe zeker ga ik zijn van parkeerplekken. Momenteel worden er plekken aan fietsbedrijven gegeven. Bizar vind ik dat. Dus ik weet niet goed of dit plan wat goed klinkt, ook goed gaat zijn.
- Ik heb onvoldoende overzicht op dit moment over het plan. Het gaat alleen werken met gegarandeerde vrije plaatsen voor de vergunninghouders en als de loop afstand niet te ver is. Max 200 meter.

Toekomstig gebruik van parkeergarage

Misschien of ja

- 1 het straatbeeld zonder auto's is mooier, 2 de leefbaarheid neemt toe
- Afhankelijk hoe snel ik de auto kan parkeren in de straat. Als het daar vol is, dan kies ik waarschijnlijk voor de 2e optie: de parkeergarage. De parkeergarage moet dus sneller en makkelijker zijn om te parkeren, hoewel ik dit betwijfel.
- Als dat de enige plek is die er over blijft, zal ik wel moeten!
- Als de garage er is moet ik daar wel gebruik van maken, want dan is er bovengronds niet genoeg ruimte. Maar het lijkt me prima, de auto staat veilig. Alleen het instappen met 2 kinderen en alle bagage (fietsjes, luiertassen) is makkelijker als de auto voor de deur staat.
- Als de garage er komt ben je zeker van een vaste plek en dat betekent dat er geen 'rondjes' meer gereden moeten worden om een vrije parkeerplaats te vinden. Dit is meestal een tijdrovend karwei. Verder zou ik alleen van de parkeergarage gebruik maken als de huidige vergunning geldig blijft en niet enorm duurder wordt.
- Als deze garage is er, zullen er minder plaatsen op straat zijn en bestaat de garantie dat er in de garage altijd plek is voor vergunninghouders. Dan is de keuze snel gemaakt.
- Als er bovengronds geen parkeerplaatsen meer zijn.
- Als er daar plaats is ipv vlak bij mijn huisadres.
- Als er geen andere optie is.
- Als er geen plek op straat is.
- Als er geen ruimte op straat is of als je verwacht de auto lang niet te gebruiken.
- Als er parkeerplaatsen verdwijnen dan zal ik gebruik van de garage moeten maken.
- Als het vol is op straat.
- Als ik dicht genoeg bij mijn huis is en er een gegarandeerde plaats is.
- Als ik daardoor verzekerd ben van een plek.
- Als ondernemer is het prettig dat je geen uur voor een plekje hoeft rond te rijden.
- Altijd parkeerplek, auto van de straat, in de nabijheid van mijn huis, leuk!
- Auto staat veilig. Geen vandalisme of inbraak.
- Bij voorkeur parkeren we nog steeds 1 auto voor de deur, en 1 auto in deze garage ipv de museumpleingarage waar we nu abonnement hebben.
- Droog, [relatief] veilig maar vooral: nooit meer [wel honderduizend op het slechtste moment] rondjes hoeven rijden.
- Ducht bij en makkelijk. Hoeft niet naar een plek te zoeken en wordt automatisch voor je geparkeerd!
- Er is plaats (als het goed is), het is alleen voor bewoners, het is vlakbij, de auto staat droog en veilig, en om een bijdrage te leveren aan het "veel blik in de straat probleem".
- Er is te weinig parkeerruimte in de Frans Halsbuurt, dus als er dan plek is in de garage dan is dat een oplossing.
- Er vanuit gaand dat de parkeergarage alleen voor bewoners wordt en er parkeerplaatsen op straat verdwijnen zal ik geen keuze hebben en verplicht worden van deze garage gebruik te maken om mijn auto te kunnen parkeren.
- Geen gezocht naar vrije plek op straat en auto is beschermd tegen het weer en 'vandalen'

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Handig.
- Het is in de buurt en ik ben verzekerd van een plek.
- Het lijkt me erg handig, het is nu vaak moeilijk een plek te vinden.
- Het realiseren van vaste parkeerplaatsen voor de bewoners is een goede zaak, op dit moment betalen we steeds meer voor de parkeervergunning voor steeds minder plaats in de buurt.
- Hoe minder auto's op straat hoe beter; geeft een fraaier straatbeeld. Ik gebruik mijn auto alleen als ik iets moet transporteren dat niet met de fiets kan. Dit is hoogstens 1x per week, maar meestal 1x per 2 weken. Wel heb ik voor mijn bedrijf verschillende leveranciers die moeten kunnen lossen. Verder ben ik alleen maar voor zoveel mogelijk groen en brede stoepen, en zou ik het heel fijn vinden als ik zo'n brede stoep voor mijn restaurant zou hebben.
- Hopelijk sneller vinden van een parkeerplek.
- Ik draad bij aan een nettere buurt. Schade aan de auto door vernieling is niet mogelijk.
- Ik ga er alleen gebruik van maken als het voor bewoners niet duurder is dan op straat parkeren en mits er plaats is in de garage.
- Ik ga ervan uit dat er voor bewoners altijd plek is.
- Ik gebruik mijn auto weinig. Hij hoeft dus niet in de weg te staan op straat.
- Ik zou er zeker gebruik van maken indien ik zeker weet dat de auto goed en veilig kan staan en dit niet substantieel meer gaat kosten dan de huidige vergunningskosten.
- Indien geen extra kosten, dan wel.
- Indien plek beschikbaar dichterbij huis dan de te bouwen parkeergarage, dan zal ik daar parkeren.
- Maakt mij niet uit waar dat vervoermiddel staat (tenzij het Rotterdam wordt) en ik vind zoals reeds eerder gezegd de (leefbaarheid van de) buurt er gigantisch op vooruit gaan! Hulde voor de bedenker!
- Mocht er geen parkeerplaats zijn op de openbare weg zal ik wel moeten.
- Moet nu 's avonds erg vaak rondjes reiden voor een parkeerplaats.
- Momenteel is het parkeren drama. Hopelijk kost het minder tijd om het straks in de garage te parkeren dan momenteel een plek op straat vinden.
- Noodzakelijk als er minder parkeerplaatsen op straat zijn, waar ik overigens een voorstander van ben.
- Om de auto te parkeren in de buurt. Als de wachttijd voor de parkeerhuisjes niet te lang is, kan dit tijd schelen. Ik hoef dan geen rondjes meer te rijden op zoek naar een plek.
- Om de buurt leefbaarder te maken en de kans op diefstal/beschadiging tot een minimum terug te brengen.
- Om te kunnen parkeren en niet oeverloos te hoeven zoeken naar een vrije plaats.
- Omdat dit sneller is dan uren rondrijden op zoek naar een parkeerplek.
- Omdat ik in de Gerard Doustraat woon en als er geen plaats op straat is aangewezen ben op de parkeergarage.
- Omdat: - er meer openbare ruimte voor andere leukere dingen beschikbaar komt- onze auto dan naar verwachting veiliger zou kunnen staan voor vandalen dan op straat. Overigens gebruiken wij de auto niet veel omdat - we alles per fiets of te voet doen en- ingeval we de auto gebruiken de ervaring is dat wij bij thuiskomst gemiddeld ongeveer 0,5 tot 1 uur moeten rondrijden of dubbelparkeerder voor een parkeerplek. Indien de parkeergarage niet uitsluitend voor bewoners wordt bestemd zal hierin geen verbetering optreden.
- Om zo dichtbij mogelijk te parkeren en 100% zeker te zijn van een parkeerplaats!
- Overdekt, voelt beter beveiligd aan voor als je hem een dag of meer niet gebruikt
- Prima alternatief voor parkeren op straat. Voorkomt ook veel zoektijd voor jezelf + verminderd zoekverkeer (auto's die straten afrijden op zoek naar parkeerplek).
- Scheelt veel rondjes rijden.
- Staat je auto lekker veilig opgeborgen en heb je op straat weer lekker de ruimte.
- Te vaak (3-4 x p/wk), te lang (>15 min.) zoeken naar parkeerplek.

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Uitgaande van het feit dat de doorlopende parkeerkosten voor bewoners niet hoger worden, en het gemakkelijk wordt gemaakt voor bewoners om te parkeren, kan ik mij voorstellen dat ik er gebruik van ga maken. wel pleit ik voor het doorlopend vrijwillig kunnen kiezen voor binnen of buiten parkeren.
- Voor iemand als ik, die de auto weinig gebruikt, is een parkeergarage een prima oplossing, maar niet onder de boerenwetering, er zijn voldoende alternatieven.
- Wanneer de parkeerplaatsen op straat verdwijnen zie ik mij genoodzaakt van de parkeergarage gebruik te maken.
- Wanneer er plek is in mijn eigen straat zet ik de auto liefst voor de deur.
- Woon werk verkeer.
- Zal wel moeten als er te weinig plekken op straat zijn.

Nee

- Afstand tot aan huis ver.
- Akelig. Laat de bezoekers er maar gebruik van maken.
- Als er toch parkeerplaatsen voor mijn deur zijn, dan zet ik de auto liever daar neer.
- Als het duurder is als op straat parkeren en als je heel lang moet wachten op een plaats.
- Als het onveilig, vies, donker is en niet zeker van een plek en ver lopen vanaf huis.
- Als het te lang duurt voor de auto erin kan of eruit komt.
- Als i te ver weg is, te duur is, er onvoldoende plaats is.
- Als ik dichterbij huis op straat kan parkeren.
- Auto past niet.
- Auto past niet!
- Auto te groot voor die lift
- De garage bestaat uit een klein aantal computergestuurde units, die per ingang de mechanische distributie over zo'n 80 parkeerplaatsen beheren. De daarvoor benodigde complexe techniek is zowel in zijn hardware als in zijn software kwetsbaar. De praktijk leert dat zulke techniek frequent faalt, ook buiten kantooruren, tenzij er intensief onderhoud en beheer is. Het stadsdeel kan alleen ten koste van hoge extra uitgaven garanderen dat het systeem 24 uur per dag 365 dagen per jaar 100% functioneert. Ook deze verzwegen kosten zullen onvermijdelijk op de buurtbewoners worden verhaald. Ik zet m'n auto liever gewoon op straat.
- Die lelijke gebouwtjes die totaal niet in de buurt passen en waar bovendien met liften wordt gewerkt. Nee ik vind het helemaal niks. Een ander aspect is dat de kosten voor de parkeervergunning de laatste jaren wel heel erg gestegen zijn. Volgens jaar komt er een nieuwe prijsverhoging. Wij betalen al jaren voor het potje van de parkeergarages. Als de bouwkosten tegenvallen draaien de vergunninghouders er weer voor op. Als de exploitant de opbrengst wil verhogen (wat in de lijn van de verwachting ligt als we kijken de kosten van parkeergarages elders in de stad) zijn veervergunninghouders weer de klos. Wij wonen hier en kunnen niet buiten het vergunningsgebied parkeren. De Tourist en horecabezoeker wel. Ik ga niet parkeren in de parkeergarage, ik boycot deze parkeerplekken en zal iedereen in mijn omgeving aanraden dat ook te doen.
- Duurt te lang.
- Hangt van de technische en praktische uitwerking af: veiligheidsaspecten, onfeilbare techniek, wel of geen kans op opstoppingen e.d.
- Ik ben erg benieuwd naar de veiligheid. De afstand van huis naar garage speelt een belangrijke rol in mijn overweging.
- Ik ben tegen de bouw van de parkeergarage.
- Ik heb bijna altijd spullen bij mij. Bovendien heb ik weinig vertrouwen in deze techniek, vooral als ik er afhankelijk van ben. Daarnaast verwacht ik wachttijden bij vertrek en terugkeer.
- Ik heb een bedrijfsauto die niet in de garage past.
- Ik houd niet van ondergrondse garages en hij staat prima voor de deur

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Ik vind het een ongemakkelijk systeem. Lijkt me ook heel duur en kwetsbaar. Beter garage en normale toegang en bezoekers onder de grond. Ook kritisch over bouwkundige betrouwbaarheid. We zijn ook al bedonderd over de betrouwbaarheid van de NoordZuidlijn. Ik hoor het wethouder Bakker nog zo zeggen: Als u ons niet meer vertrouwt, houdt alles op. Terwijl hij de boel stond de bedonderen.
- Ik vind het systeem van niet zelf kunnen parkeren niet handig.
- In de ochtend moet ik verder lopen, wachten, mijn auto naar boven laten komen, dat is kostbare tijd.
- Indien extra kosten of ingangen te ver van huis.
- Lange wachttijden om de auto te krijgen, dubbele kosten in vergelijking met nu.
- Liever heb ik mijn auto vlak bij me. Voor mijn werk ben ik genoodzaakt veel spullen mee te nemen. Normaal til ik dat vanuit huis direct de auto in. Het is te ver om naar de Ruysdaalkade te sjouwen. Eerst de auto ophalen is omslachtig. Daarom prefereer ik de auto voor mijn deur te parkeren. Ik werk immers van huis uit.
- Liever op straat.
- Met een klein kind is het handig om met spullen etc voor de deur of in de buurt te kunnen instappen, ook lijkt het met niet handig om een kind in zo'n glazen huisje dan in een autostoeltje te moeten zetten, onrustig, anderen moeten wachten, gevaarlijk etc.
- Mijn auto (bestelbus) is te hoog voor garage.
- Mijn auto is te hoog voor een garage.
- Mogelijk geen gebruik van de garage omdat: - Tarieven niet op beloofde niveau blijven- ingeval de parkeergarage niet uitsluitend voor bewoners wordt bestemd de parkeerdruk groot en wachttijden lang zullen zijn- ingeval het systeem storingsgevoelig blijkt te zijn.
- Omdat die garage op de verkeerde plaats komt!
- Omdat het te ver lopen is voor mij, dat red ik niet.
- Omdat ik echt tegen deze garage ben. Ik loop liever langer en zoek liever langer naar een plek. In de hoop dat dat ding leegstaat!
- Omdat ik m'n auto nu al parkeer in een garage.
- Omdat ik mijn auto kan parkeren bij mijn werkgever.
- Omdat ik, zoals gezegd, het idee heb dat het toch wel eens zal gebeuren dat de techniek het op cruciale momenten laat afweten.
- Omdat mij auto niet in de garage zou passen (bestelbus).
- Ongemak, duurt te lang, zeker als er meerdere mensen tegelijk hun auto halen. is verder weg. Gebruik alleen als ik gedwongen wordt.
- Op straat parkeren is makkelijker, garages zijn vaak zo'n gedoe.
- Te veel gedoe om je auto eruit te krijgen.
- Te ver vanuit thuis.
- Wij rijden in een bestelauto die te hoog is voor een parkeergarage.
- Wij wonen aan de Stadhouderskade en kunnen vaak voor de deur parkeren. De Ruijsdaelkade is verder lopen.
- Zeer onpraktisch.

Overige vragen en opmerkingen

- 1) Tot aan de Ceintuurbaan heeft de ijstijd gelegen. Daar dient dus bodemonderzoek gedaan te worden. Waar ik woon liggen de huizen in een soort kom en lopen de huizen scheuren op ivm lichte aardbevingen. Hiertoe dient dus ook bodemonderzoek gedaan te worden.
- Behalve parkeer plaatsen, moet de buurt ook beter laad en losmogelijkheden krijgen, dit bevordert de doorstroom binnen de buurt. Wat ook een beter woon/werk omgeving geeft
- Behoed ons voor weer een geldverslindend, veel overlast gevend project in De Pijp.
- Ben bang dat net als alle andere projecten in de stad de bouw prijs uit de hand loopt en dat de burger/gebruiker die zal gaan betalen. Er is dan geen keuze meer.

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- Beste Politici, Is dit urgent? Is het nodig 30 miljoen in de grond te stoppen? Wie garandeert dat het betaalbaar blijft? Als het geld opraakt aan verzakkings- of ander ellende, komen er dan toch nog verbeteringen? Dit alles is NIET bedoeld om uw plannen te torpederen, maar zijn vragen omdat de plannen soms wel lijken ingegeven door een zak geld afkomstig van parkeergelden, maar niet door een realistische onderbouwing. Het spijt me. De N-Z-lijn leek ook meer ingegeven door bravoure en elan, dan door grondig rekenwerk. Maak van onze fantastische wijk geen permanente bouwput! Dank voor uw aandacht!
- Beter plan dan voorgesteld lijkt mij dat alleen bewoners op straat kunnen blijven parkeren en gasten in de parkeergarages parkeren.
- Brede stoepen waar horeca ondernemingen zitten. In de Frans Hals zit alleen rustige horeca waar ook de buurt veelvuldig gebruikt van maakt. Terrassen geven een heel gezellig straat beeld wat ook door bewoners beaamd wordt. Wel moet elke horeca gelegenheid eenzelfde bedeling krijgen, opdat mensen die al jaren hard aan het werk zijn niet lijden onder dit opzicht fantastische plan.
- De doelstelling is goed, de voorgestelde uitwerking slecht. Ook zie ik nergens garanties dat er op termijn toch plaatsen in de garage aan derden worden verhuurd, of dat de tarieven meer stijgen dan nu al.
- De Frans Halsbuurt is een fijne buurt. Het zou fijn zijn wanneer er meer ruimte voor o.a. kinderen zou komen. Het plan lijkt in de eerste instantie heel geschikt. Ik hoop dat de belangen van ons buurtbewoners ook echt voorop staan.
- De garage moet een bewonersgarage blijven- het beloofde aantal straatplaatsen moeten opgeheven worden - garage/parkeerkosten niet hoger dan straatparkeerkosten.
- De pijp heeft kleine straatjes met benauwde doorgang voor fietsers, voetgangers en speelplekken. Geparkeerde auto's (auto's die niet in gebruik zijn!) krijgen alle ruimte. Neem ruimte af van deze metalen beesten en geef het terug aan de bewoners, bezoekers, fietsers, toeristen, recreatie, speelplekken, terrassen, etc. Daarom is een ondergronds parkeren een geweldig idee zolang het bouwkundig mogelijk is, en.... de gebruiker moet het betalen!
- De plannen gaan niet uit van de behoefte in de buurt maar worden bepaald door politieke doctrines.
- De plannen zien er goed uit, maar als bewoner wil ik graag een garantie dat de parkeergarage uitsluitend voor bewoners van de Frans Halsbuurt beschikbaar zal zijn, het beloofde aantal parkeerplaatsen op straat ook echt verdwijnen, de openbare ruimte daadwerkelijk wordt verbeterd en de garage betaalbaar blijft.
- De reden van de hoge parkeerdruk in de Frans Halsbuurt, heeft ook te maken met het feit dat de kosten v.h. parkeren in het aangrenzende centrum van Amsterdam nog hoger zijn en dat er wordt toegestaan dat men de leaseauto en bedrijfswagen hier in de buurt parkeren mag en dat het openbaar vervoer niet gratis is en te vroeg stopt.
- De vraag "Ondervindt u veel of weinig overlast als gevolg ...?" kan op 2 manieren worden uitgelegd. 1- Als bewoner last van geparkeerde auto's. Antw: NEE, alleen vrachtwagens. 2- Als parkeerder geen plek vinden. Antw: JA. Heel veel, vooral 'savonds en in het weekend geen plek. Zolang er nog aan de NZ lijn wordt gewerkt komt de buurt in een wurggreep:- overlast van bouwverkeer en open straten- onbereikbaarheid- nog minder parkeerplaatsen door bouwactiviteiten. Er zijn harde garanties vereist:- Bouwtermijn en budget.- Calamiteiten door ondergronds bouwen.- oplossing parkeerdruk door bouw - vaste lage kosten voor bewoners. Opmerking: De buurt zit al 11 jaar in de troep. Eerst 3 jaar het riool van de Ruysdealkade en alle zijstraten, aansluitend de NZ lijn en straks misschien de garage. Dit is zeer belastend voor de buurt en is mede oorzaak van het parkeerprobleem. Ik denk dat de buurt nu eerst recht heeft op rust en niet nog meer bouw ellende !!.
- De vraag over overlast is niet duidelijk over wat voor overlast de vraag gaat over
- Deze enquête is niet goed opgesteld.
- Dit is de meest succesvolle hoek van de hele Pijp. Er is dus niks mis mee, en zeker geen probleem dat opgelost moet worden ten koste van EUR 35.000.000,00. Laat deze buurt daarom met rust: "if it ain't broken, don't fix it". De Frans Halsbuurt is nota bene het enige deel van de Pijp waar vroegere bestemmingsplannen wegens aangetoonde ondeugdelijkheid zijn afgeketst. Het is zorgwekkend dat de

Parkeergarage Frans Halsbuurt

Deelraad nu opnieuw met een overbodig plan komt om een gelukkige en succesvolle buurt - die toch al onder druk ligt van de metrobouw - zogenaamd te verbeteren. Het roept om onderzoek naar mogelijke connecties van de deelraad met de bouw- en vastgoedelementen, die behoren tot de weinigen die echt belang kunnen hebben bij zulke loze projecten. Dat is veel goedkoper en eindeloos veel beter voor de leefbaarheid van niet alleen de Pijp, maar voor geheel Amsterdam Zuid.

- Een garage lijkt me een goed plan maar de vrijgekomen ruimte zal goed ingedeeld moeten worden dusdanig dat het geen gebied wordt van niet gebruikte fietswrakken en zwerfvuil wat door het "wegvallen" van de auto's veel beter zichtbaar wordt. Ook dient er dan veel strenger gehandhaafd te worden m.b.t. voortijdig geplaatst huisvuil want ook dit wordt dan veel beter zichtbaar. Daarnaast dient er een garantie gegeven te worden dat de betaalbaarheid gelijkwaardig blijft in vergelijking met de huidige vergunningen en dient ook de betrouwbaarheid van deze toch mechanisch onderhoudsgevoelige garages te worden gewaarborgd.
- Er is geen variant waarbij de 1e Jacob van Campenstraat doorgankelijk blijft of dat er in geparkeerd kan worden, daardoor ben ik tegen alle varianten. Op zich ben ik niet tegen een parkeergarage maar ik zie niet waarom vooral de bewoners daar moeten parkeren en bezoekers op straat, andersom lijkt me logischer.
- Er moeten meer fietsrekken komen.
- Er wordt m.i. teveel uitgegaan van de vanzelfsprekende aanwezigheid van auto's
- Er zijn dus betere plannen denkbaar. Zoals een bezoekersgarage met normale oprit via. Bijvoorbeeld Heineken Garage of anderszins. Bouwkundige betrouwbaarheid wel essentieel.
- Er wordt al genoeg gekrukt in de stad.
- Erg fijn dat deze enquête mogelijk is gemaakt. Ik ben benieuwd naar de veiligheid van het parkeren in de garage. Ook wil ik graag informatie waar de plekken verdwijnen.
- Fantastisch plan! Tips; zorg voor meer fietsstallings plaatsen en voor aanzienlijk meer parkeerplaatsen dan er nu zijn.
- Garagehuisjes: geen goed idee. Beter 1 ingang en 1 uitgang. En als ze er komen, maak ze niet van glas maar van beton. Glas gaat te snel kapot.
- Gezien het tragische lot van de Noord-Zuidlijn getuigt het van een onvoorstelbare hoogmoed van het stadsdeel bestuur zich in een dergelijk kostbaar avontuur te storten zonder enige zekerheid of garanties te kunnen bieden t.a.v. de eventuele negatieve consequenties, zoals schade aan de huizen door de bouw en toekomstige verhoging van tarieven. U kunt zich voorstellen dat elke toezegging dienaangaande niet serieus genomen kan worden.
- Gezien het tragische lot van de Noord-Zuidlijn getuigt het van een onvoorstelbare hoogmoed van het stadsdeel bestuur zich in een dergelijk kostbaar avontuur te storten zonder enige zekerheid of garanties te kunnen bieden t.a.v. de eventuele negatieve consequenties, zoals schade aan de huizen door de bouw en toekomstige verhoging van tarieven. U kunt zich voorstellen dat elke toezegging dienaangaande niet serieus genomen kan worden.
- Go for it!
- Goed plan maar slecht uitgewerkt. Wie garandeert dat alles voor bewoners niet veel duurder wordt terwijl het nog steeds niet makkelijker wordt voor een deel van hen om een plek te vinden. U bent al begonnen de tarieven te verhogen, dat wel. Een vergunning gebied voor bewoners is een veel duidelijkere optie - ook voor bezoekers!
- Goeie enquête, succes met de plannen.
- Graag stoppen met dit heilloos plan, wat kennelijk even politiek heel populair is. Niemand wordt hier gelukkig van, het kost veel publiek geld en het is absoluut geen oplossing voor het probleem.
- Heb alles al bij voorgaande vragen gezegd ...
- Het is op zich een aantrekkelijk plan, als de beloften werkelijk worden waargemaakt en ook worden gecontinueerd. Door onze jarenlange ervaring in deze buurt zijn we zeer sceptisch over beloften van het

Parkeergarage Frans Halsbuurt

STDZ. Overigens stel ik u voor dat ingevulde vragenlijsten ook door de invuller kan worden afgedrukt voor later. Misschien kan zoiets in de toekomst worden ingebouwd in uw systeem.

- Het opknappen van de buurt is een goed plan. Helemaal als dat gepaard kan gaan met oplossen van het parkeer probleem.
- Het plan van een grote ondergrondse parkeergarage vind ik ok, maar 1) er moeten dan veel minder parkeerplaatsen op straat komen; 2) geen ondergrondse vuilcontainers in de zijstraten van de Frans Hals voor woonhuizen, maar op 'stille' plekken met ruimte, dus bij de Boerenwetering; 3) speelplaatsen voor kinderen op de hoeken, niet in de straten; 4) boomaanplant op het looptrottoir in de Quellijnstraat, niet waar de auto's nog mogen parkeren.
- Het wil graag meer informatie over het uiterlijk van de toegang van de garage, de plaatsing van de toegangen, de duur van de enz.
- Hoe gaat u voorkomen dat het een tranentrekkend Noordzuidlijn verhaal wordt? - zeer grote vertragingen en daardoor overlast voor de buurt - overschrijdingen van financiële begrotingen - risico's voor funderingen. Reden voor deze opmerking: Amsterdam lijkt de risico's niet goed contractueel vast te kunnen leggen en als ze goed worden vastgelegd gaat ze akkoord met een plof BV constructie zonder medeaansprakelijkheid van de echte bouwondernemingen. U kunt beter goede afspraken tegen iets hogere prijs dan een contract met grote risico's met een partij die de financiële risico's/ garanties ook echt kan nakomen.
- Houd rekening met voertuigen die niet in garage passen.
- Houdt de buurt leefbaar, het bezoek moet hier tenslotte ook terecht kunnen op een normale manier.
- Ik ben noch 'zeer betrokken' maar ook niet 'neutraal'. Laten we zeggen dat ik 'betrokken' ben.
- Ik ben van mening dat de inspraak vanuit het Stadsdeel allerbelabberdst is geweest.
- Ik deel mijn auto met een vriend en die woont niet in De Pijp. Dit zou veel meer gestimuleerd moeten worden door de overheid. Bijvoorbeeld door het verstrekken van twee (gratis) Vergunningen, zodat wij in beide parkeergebieden kunnen parkeren en derhalve gem. maar een halve plek bezetten!
- ik hoop dat het nuttig is en dat er werk van gemaakt wordt.
- ik hoop dat het stadsdeel naast het maken van allerlei mooie toekomstplannen ook aandacht blijft houden voor de staat van de buurt tot aan het gereed raken van de nieuwe situatie en dat als alles klaar is er wel genoeg wordt gedaan om de buurt mooi te houden. Vaak wordt tot aan en na de verwezenlijking van dit soort projecten de boel de boel gelaten.
- Ik smee om ons een ramp te besparen en de garage niet voor bewoners maar voor bezoekers te bouwen.
- Ik sta nu op de lijst voor een parkeervergunning, ik hoop dat met dit plan het wat vlotter verloopt! Succes!
- ik vind het echt vervelend dat bezoekers zo enorm veel moeten betalen wanneer ze een dagje/uurtje op visite komen - daar zou eens over nagedacht moeten worden als er toch meer plaatsen beschikbaar komen.
- Ik vind het een erg goed plan.
- Ik vind het een goed plan maar vrees voor de overlast die de bouw met zich meebrengt. Vooral gezien de gigantische overlast in de F.Bol door de aanleg van de financiële ramp de NZlijn.
- Kan A'dam eigenlijk wel grote projecten aan? Museumplein inrichting door een demente bejaarde Deense architect, Stedelijk en Rijks museum. Dus mbt de Boerenwetering garage: goed plannen, goeie en reële kostenraming, opleveringsdatum vastleggen en bij overschrijding bijv. 10000 euro boete voor aannemers per dag. En verder de optie van stoppen echt als optie zien bij grote malaise. Iets wat de Gemeente raad nav. het rapport Veerman mbt. de NZlijn helaas niet kon, maar de Amsterdammer in feite opzadelde met 500 miljoen extra kosten zonder enige garantie dat het daarbij blijft en nog hoeveel jaren overlast. De bouwduur wordt ieder jaar met een jaar verlengd. Je hoeft geen raketgeleerde te zijn om hieruit te concluderen dat de lijn nooit af komt. Hopelijk stort de beurs in en wordt de megalomane ramp alsnog gestopt. met vr. gr.
- Ik vind het heel erg dat ik nu al jaren voordat de garage er is zo veel extra parkeergeld moet betalen. Het tarief is in zeer korte tijd al verdubbeld, en nu komt er begin volgend jaar nog een verhoging. En dan

Parkeergarage Frans Halsbuurt

zeggen jullie in de info-brochure dat parkeren in de garage straks niet meer zal kosten dan parkeren op straat. Ja, dat dankt je de koekoek. Het kost straks niet meer, het kost nu, jaren van tevoren, al meer. Zeg dan eerlijk dat er aan binnen parkeren een enorme prijskaart hangt, waarvoor de bewoners nu al (te grote) offers moeten brengen. En breng het niet alleen gunst dat het tarief voor binnen parkeren straks niet hoger is.

- Ik vind het parkeren eigenlijk prima gaan nu. We hebben altijd plek in de buurt en hoeven nooit lang te wachten. Vind de auto's op straat ook helemaal geen probleem. Van mij kan de gemeente het geld beter ergens anders aan spenderen (meer kinderdagverblijven in de buurt bijvoorbeeld:). Leuk zo'n garage maar we hebben eigenlijk helemaal geen parkeerprobleem als bewoner en het horecapubliek is inmiddels wel gewend dat ze naar de Pijp op de fiets komen of met de tram ipv met de auto (wat ook veel verstandiger is na een borrel op). Zonde van het geld dus.
- Ik vind het uitermate belangrijk dat de parkeergarage alleen voor bewoners beschikbaar zal zijn. eventueel met de mogelijkheid voor bewoners om b.v. door middel van een "strippenkaart" een x aantal uren parkeren in de garage aan bezoekers beschikbaar te stellen.
- Ik vind het, ondanks de kanttekening, een prima plan. Stel je toch eens voor hoe veel fraaier de stad zou zijn zonder het al het blik, nu ja, al het geparkeerde blik en hoeveel kostbare ruimte hiermee zou vrijvallen voor veel betere doeleinden. Prima prima prima!
- Ik vind wel dat het stadsdeel moet garanderen dat de garage exclusief voor de bewoners is. Daarnaast moet het stadsdeel garanderen dat als de garage er eenmaal is, de parkeerplaatsen op straat ook daadwerkelijk verdwijnen. Niet dat straks de garage er is en de parkeerplaatsen op straat toch ineens blijven.
- Ik voel mij in die zin betrokken bij het onderwerp parkeergarage dat ik wil voorkomen dat deze plannen worden gerealiseerd. Waarom is in al mijn toelichtingen duidelijk meen ik.
- Ik waardeer het zeer dat het stadsdeel streeft naar een optimaal gebruik van de openbare ruimte.
- Mijn angst is dat de 1e Jacob van Campenstraat langzamerhand ook een uitgaansstraat wordt. Dat valt ongetwijfeld te organiseren. Maar het is ook te voorkomen. In het centrum wonen is leuk, maar laat de Frans Halsstraat ook een woonbuurt blijven. Wat mij betreft mag er flink gesnoeid in de terrassen van café's en restaurants en hoeven er echt niet nog meer horecagelegenheden bij. Tot slot: postcode + gezinssamenstelling + aantal jaar dat ik hier woon = opheffing anonimiteit. Gelukkig vind ik dat geen beangstigend idee.
- Ik word doodziek van weer een politicus die onnodig zijn stempel wil zetten wat jarenlange ellende met zich meebrengt. 20 jaar geleden wilde een politicus van de Boerenwetering een snelweg maken. Laat ons met rust. Het is goed zo.
- Ik zag ook plannen dat er een BOOM voor mijn deur komt in de Quellijnstraat, zal er alles aan doen dat die boom daar niet komt.
- Indien een plan komt voor algehele opheffing voor alle parkeerplaatsen in de buurt, zou ik eventueel mijn steun kunnen geven aan een plan voor een parkeergarage - alhoewel ik van mening ben dat als men ervoor kiest om in deze buurt te wonen men afstand dient te doen van een eigen auto.
- Is the disruption really worth it.
- Keuze onderhoudsgevoelige vol-automatische parkeergarage is erg onlogisch. Indien - als voorgesteld - parkeergarage vnl. voor bewoners is dan kan een parkeergarage waar men zelf inrijdt er 1 van lagere kosten en hoger genot voor bewoners(wat als je iets uit je auto nodig hebt of bent vergeten, de wachtrijen voor de poortjes etc.).
- Komt er wel een mogelijkheid om te laden en lossen in de Eerste Jacob van Campenstraat?
- Maak het mogelijk dat fietsen behoorlijk in rekken geplaatst kunnen worden en haal niet in rekken geplaatste fietsen weg.
- Om de buurt leefbaarder te maken lijkt het mij prima om deze parkeergarage te bouwen en de auto's van de straat te halen. Een tweede punt is; wat te doen met de ontstane ruimte? Vooral een nieuwe bestrating

Parkeergarage Frans Halsbuurt

kan de straten mooier maken. De vaak kapotte geasfalteerde straten zien er nu niet uit. Het plaatsen van nog meer fietsenrekken of afvaldepots lijkt mij geen verbetering. Let hierbij op het smerige gezicht van deze depots op het Marie Heinekenplein. Nog meer fietsen maakt de buurt er natuurlijk ook niet mooier op. Pas ook op dat er geen hangplekken worden gecreëerd!

- Op dit moment niet in het bezit van een auto maar. Ben van plan over twee jaar wel een auto aan te schaffen met vergunning.
- Op zich zijn er redelijk en bijna genoeg parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de buurt, ware het niet dat het overdag en 's avonds heel moeilijk parkeren is vanwege AlbertCuyp bezoekers en 's avond restaurantbezoekers, kunnen die niet naar de parkeergarage? Hoe gaat die verdeling plaatsvinden? Heeft de parkeergarage vaste plekken voor vergunninghouders, anders blijft het probleem bestaan.
- Over de technische uitvoering van het plan is veel onduidelijkheid; na het debakel van de NZ lijn is het vertrouwen niet gegroeid.... harde garantie bleken lucht. dus enige terughoudendheid lijkt me op zijn plaats. waarom niet de gehele garage onder de boerenwetering ipv gedeeltelijk onder de kade? minder overlast tijdens de werkzaamheden en een betere bereikbaarheid van het werk zelf.
- Parkeerdruk wordt blijkbaar opgevat als druk op het welzijn van de automobilist. Parkeerdruk is echter ook druk op het welzijn van de autovrije mens. Er zijn te veel auto's in de buurt, uw plan vermindert het niet, maar laat het nog toenemen. Trouwens, betaalt de automobilist straks de kosten voor zijn parkeergekot volledig, of komt er geld ter ondersteuning uit andere middelen?
- Parkeerplekken onder de grond vind ik een zeer goed idee.
- Parkeerprobleem oplossen kan door extra parkeerplaatsen te creëren. Dus graag een parkeergarage, maar verwijder AUB nauwelijks parkeerplekken op straat. In de 1e J.v.Campenstraat MOET geparkeerd kunnen worden.
- Prima initiatief zo; informatie via deur-tot-deur drukwerk en peiling via internet.
- Prima onderzoek. Zou graag het resultaat van het onderzoek, inclusief stappenplan willen zien.
- Quellijnstraat mag ook best autovrij!
- Succes en zorg dat dit mooie plan er komt.
- Succes, maar bij mij in de straat(ik woon in de Frans Hals) voel ik weinig enthousiasme bij burens. Komt helaas over als weer een prestigeproject. Focus liever op andere zaken. Wel fijn dat deze enquête bestaat, ook een mogelijkheid voor mensen die weinig tijd hebben voor inspraakavonden om een mening te geven.
- Weghalen van parkeerplaatsen aan de Ruysdaelkade is absoluut niet nodig, ik ben wel een voorstander van opknappen van straten, geen rekening is gehouden op alle mooie schetsen met fietsen noch brommers, scooters etc, die een steeds groter probleem worden hier in de buurt. Men wil de hoeken vrij houden van fietsen terwijl daar juist de meeste plaats is om fietsen te zetten. De plannen geven een idee van een gezellig wandelgebied, wat in de praktijk helemaal niet het geval is, en ook niet zal worden.
- Volgens de plannen van de Gemeente is de parkeergarage uitsluitend bestemd voor bewoners/ondernemers uit de Frans Halsbuurt. Betekent dit, dat de Frans Halsbuurt een nieuw 'vergunninggebied' wordt? Zo ja, mogen bewoners/ondernemers uit de Frans Halsbuurt dan niet meer (zonder te betalen) buiten de Frans Halsbuurt in hun/het huidige parkeervergunninggebied parkeren? En mogen dan bewoners/ondernemers van buiten de Frans Halsbuurt niet meer in de Frans Halsbuurt bovengronds (zonder te betalen) parkeren? Zo neen, betekent het plan van de Gemeente dat er wat betreft het bovengronds parkeren er geen wijzigingen komen? Tenslotte, hoe gaat de Gemeente garanderen dat de parkeervergunning voor bewoners/ondernemers uit de Frans Halsbuurt niet meer gaat kosten dan de vergunning uit het huidige parkeervergunninggebied? Indien de Gemeente dit niet kan garanderen en de Frans Halsbuurt een apart 'vergunninggebied' is geworden, wordt bewoners dan de keus gelaten om te kiezen voor een naastgelegen vergunninggebied?
- Waar exact zal ingang/uitgang van parkeergarage zijn? Ter hoogte van welke huisnummers op de Ruysdaelkade?

Parkeergarage Frans Halsbuurt

- We zien dit plan als een grote kans om de buurt leefbaarder te maken, minder geparkeerde auto's op straat (waardoor de straten ook beter gereinigd kunnen worden) en meer groen, wandel- en fietsruimte. We hopen wel dat de verkeersdrukke in de buurt niet zal toenemen.
- Why do you want to remove the current parking places?
- Wie garandeert dat er na de bouw van de garage genoeg plek is voor de bewoners? Waar moeten bezoekers parkeren? Wie garandeert dat de parkeertarieven niet zullen stijgen?
- Wordt de parkeergarage door de deelraad of door particulier bedrijf geëxploiteerd, i.v.m.zekerheden over gebruik en kosten voor de bewoners.
- Zeer betrokken 'bij de vorige vraag wil in mijn geval zeggen dat ik heel erg tegen het plan van een parkeergarage ben: te duur, te veel bouwoverlast, helemaal niet nodig, eerst de bouwplanning van de metro zien te overleven voor er weer zo'n grootschalig en riskant project opgezet mag worden.
- Zie mijn eerdere toelichtingen.
- Zo gauw mogelijk beginnen met de bouw.
- Zoals eerder vermeld: ik maak me zorgen om de bouw (zie noord-zuid lijn) en zou graag alle verantwoordelijkheid bij de gemeente in de stukken zien opgenomen, mocht er iets mis gaan.
- Zoals het plan nu voorlicht is het een gemiste kans om het echt goed te doen moet je het groter aanpakken en de parkeerstromen kanaliseren. Dat kan door de geplande garage te bestemmen voor bezoekers (bijv 80 % en bewoners 20 % gereserveerde plaatsen voor die kleine groep die wel een auto heeft maar hem bijna niet gebruikt) En van de rest van het gebied een vergunninghouders gebied te maken voor bewoners zodat dat eeuwige rondjes rijden tot het verleden gaat behoren. Dan geldt dus voor bezoekers op een gegeven moment vol = vol = pech. Dan leren ze snel genoeg om naar de P & R te gaan.
- Zoals in vorige toelichtingen al gezegd, zijn er zeer waarschijnlijk voldoende parkeerplaatsen in de bestaande parkeergarages in de buurt. Het Stadsdeelbestuur moet hier gedegen onderzoek naar doen alvorens beslissingen te nemen over een te bouwen parkeergarage.
- Zoek andere oplossingen i.p.v. een mega bouwproject tijdens de bouwoverlast van de Noord Zuid lijn. Ook de Parkeergarage onder het Museumplein heeft nog plaatsen te huur. Een inventarisatie van bestaande parkeergarages in de Pijp lijkt mij zinnig.