

Nota van beantwoording: invoeren betaald parkeren in Geuzenveld, een deel van Slotermeer Zuidwest en een deel van Eendracht



Jan van Duivenvoordestraat (Foto: Edwin van Eis, juli 2019)

Gemeente Amsterdam
Directie Verkeer en Openbare Ruimte
Kennis en Kaders

Inhoud

1 Inleiding.....	3
1.1 Vrijgave voor inspraak: invoering betaald parkeren in Geuzenveld, een deel van Slotermeer en een deel van Eendracht.....	3
1.2 Zienswijzeprocedure.....	3
1.3 Kort overzicht van de binnengekomen reacties.....	3
1.4 Noodzaak tot parkeerregulering.....	3
1.5 Wijzigingen ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak: (1) gratis bezoekersregeling, (2) omzetten van de blauwe zones in de Burgemeester van Leeuwenlaan, Socratesstraat, Herderhof en Nolensstraat en (3) geen parkeerregime bij het Sloterparkbad.	4
2 Aanleiding, doelstelling en uitgangspunten van het beleidsvoornemen	6
2.1 Hoge parkeerdruk (hoger dan 90%)	6
2.2 Relatief hoog autobezit	7
2.3 Nieuwbouwontwikkelingen	7
2.4 Waterbedeffect	8
2.5 Foutparkeerders en 'buurtvreemde parkeerders'	8
3 Zienswijzen en de reactie van het college van B&W	10
3.1 Tegenstanders van betaald parkeren (overzicht)	10
3.1.1 Er is geen parkeerprobleem.....	11
3.1.2 Zorgen over sociaal bezoek of mantelzorg	12
3.1.3 Zorgen over de toename van kosten	13
3.1.4 Het gaat alleen om de gemeentekas	14
3.1.5 Zorgen van zorgpersoneel over betaald parkeren en het aantal beschikbare vergunningen ...	15
3.1.6 Maak meer parkeerplaatsen.....	17
3.1.7 Zorg over ondernemersklimaat detailhandel.....	18
3.2 Overlast van geparkeerde bedrijfsbusjes en taxi's.....	18
3.3 Lagere tarieven en/of garantie dat de tarieven niet worden verhoogd	20
3.4 Inzet op handhaving	22
3.5 Voorkeur voor een blauwe zone.....	23
3.6 Parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds	28
3.7 Zorgen van bewoners met een eigen stallingsplaats over verlening parkeervergunningen	31
3.8 Buurt-10 (Eendracht) / sportvelden en verwijdering OV-haltes	37
3.9 Uitbreiding gebied betaald parkeren: Slotermeer en Osdorp-Oost.....	39
3.10 Voorstanders van invoering betaald parkeren	41
3.11 Vragen over de besluitvormingsprocedure, de motivering van het beleidsvoornemen en de implementatie.....	43

1 Inleiding

1.1 Vrijgave voor inspraak: invoering betaald parkeren in Geuzenveld, een deel van Slotermeer en een deel van Eendracht.

Op 29 september 2021 heeft het college van B&W het beleidsvoornemen 'invoeren betaald parkeren in Geuzenveld, een deel van Slotermeer en een deel van Eendracht' vrijgegeven voor inspraak:

- a. Invoeren betaald parkeren in de gebieden:
 - i. Geuzenveld;
 - ii. een gedeelte van Slotermeer (buurt 5)
 - iii. een gedeelte van Eendracht (buurt 10) met uitzondering van Bok de Korverweg;
- b. gedurende de bloktijden van maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 19.00 uur; met:
- c. het uurtarief van €1,40 en het bewonersvergunningstarief van €15,75 per half jaar (gelijk aan het tarief dat in Noord van kracht is),
- d. de vaststelling van één vergunninggebied en vijf deelvergunninggebieden;
- e. maximaal twee bewonersvergunningen per huishouden en één bedrijfsvergunning per vijf werknemers;
- f. een bezoekersregeling van 120 uur per kwartaal tegen het kortingstarief gelijk aan de rest van de stad (65%);
- g. de uitgifte van parkeervergunningen conform de Parkeerverordening 2013 waardoor het aantal stallingsplaatsen waarover een bewoner of een bedrijf (kan) beschik(t)(ken) wordt afgetrokken van het aantal vergunningen waarvoor het huishouden of bedrijf maximaal in aanmerking komt;
- h. het instellen van een vergunningsverleningsregeling waarmee - gedurende het eerste half jaar na implementatie van het nieuwe parkeerregime - alle bewoners die op dat moment één of meerdere auto's hebben direct een parkeervergunning krijgen (met een maximum van twee per huishouden);
- i. de parkeerdruk in Nieuw-West intensief te meten tot een jaar na implementatie van betaald parkeren in Geuzenveld.

1.2 Zienswijzeprocedure

Van 7 oktober tot en met 18 november 2020 konden bewoners en belanghebbenden hun zienswijze indienen op het genoemde beleidsvoorstel. De plannen zijn aangekondigd via een bewonersbrief (circa 9.500 brieven), de gemeentelijke website, de krant *Amsterdam* (editie Nieuw-West, okt 2020), en de *Westerpost* (7 okt 2020). Reacties konden gestuurd worden naar inspraak.parkeren@amsterdam.nl en via het inspraakformulier op de inspraakpagina van de gemeentelijke website.

1.3 Kort overzicht van de binnengekomen reacties

Gedurende de zienswijzeperiode zijn in totaal 816 zienswijzen binnengekomen. Hiervan zijn er 100 uitgesproken vóór het plan, 409 uitgesproken tégen het plan en 295 bewoners dragen een alternatief aan. De resterende reacties zijn vragen over bijvoorbeeld de besluitvormingsprocedure of de aanvraag van een parkeervergunning. Van een aantal bewoners is meer dan één reactie binnengekomen. In hoofdstuk 4 wordt in detail ingegaan op de binnengekomen zienswijzen.

1.4 Noodzaak tot parkeerregulering

Ten opzichte van het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak heeft het college van B&W besloten om het voorstel in grote lijnen in takt te laten en deze ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen, echter wel met een aantal aanpassingen.

De problematiek die *direct* en *indirect* is gerelateerd aan het ontbreken van adequate parkeerregulering, maakt de noodzaak om in te grijpen urgent en onvermijdelijk.

Als direct gevolg kan worden aangemerkt:

- Het autobezit in Amsterdam is vrijwel nergens zo hoog als in Nieuw-West;
- Veel auto's van mensen die niet in de wijk woonachtig zijn, worden langdurig in Geuzenveld geparkeerd (waaronder veel bedrijfsvoertuigen);
- Bijna nergens in de stad zijn er zoveel foutparkeerders als in delen van Geuzenveld;
- De bereikbaarheid en toegankelijkheid van sommige straten voor de nood- en hulpdiensten (met name voor zwaar materieel van de brandweer) is in het geding;
- Door de hoge parkeerdruk is er veel 'zoekverkeer'. Hiermee wordt bedoeld: bewoners of bezoekers die op zoek zijn naar een vrije parkeerplaats (met negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid);
- Als gevolg van een ontbrekend parkeerregime worden garages en autostallingen niet optimaal benut.

Als indirect gevolg leidt 'niets doen' tot vertraging of zelf opschorting van nieuwbouwontwikkelingen. Zonder een fiscaal parkeerregime kan de ruimtelijke onderbouwing van een nieuwbouwproject - waarmee wordt gemotiveerd dat sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'; één van de vereisten binnen de kaders van de ruimtelijk planologische wet- en regelgeving / omgevingsrecht - niet of nauwelijks opgesteld worden. Een fiscaal parkeerregime lost dit probleem op, omdat gestuurd kan worden in de verlening van parkeervergunningen. Hierdoor wordt de parkeerbehoefte als gevolg van extra woningen niet afgewenteld op de openbare ruimte. In de Nota Parkeernormen (raadsbesluit, november 2017) is hierover opgenomen: 'In gebieden zonder parkeerregulering heeft de gemeente geen mogelijkheid om te sturen op het parkeren in de openbare ruimte. Als door ontwikkelingen in het gebied de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt, kan het nodig zijn om een vorm van parkeerregulering in te voeren'. In Geuzenveld is de parkeerdruk ver boven de 90%; in buurt 9 (bij de Ruys de Beerenbrouckweg) is de parkeerdruk in de avonduren maar liefst 109% (zie paragraaf 2.1).

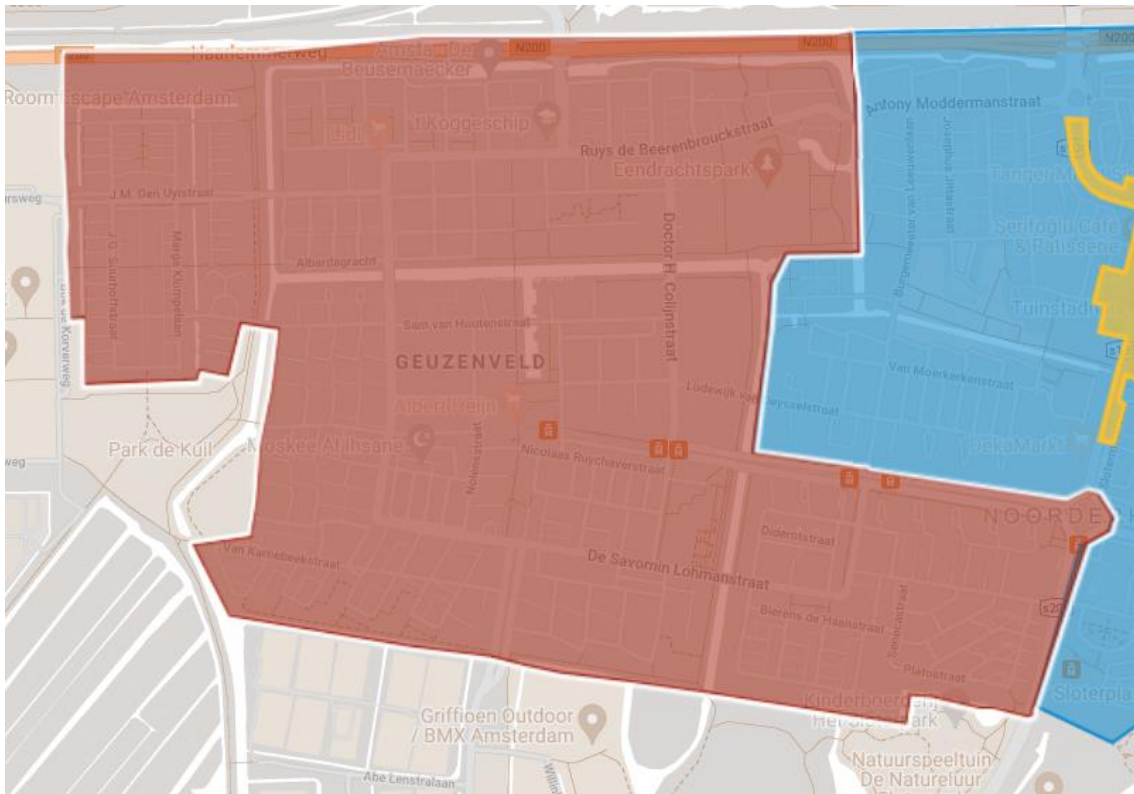
1.5 Wijzigingen ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak: (1) gratis bezoekersregeling, (2) omzetten van de blauwe zones in de Burgemeester van Leeuwenlaan, Socratesstraat, Herderhof en Nolensstraat en (3) geen parkeerregime bij het Sloterparkbad.

De inspraakreacties geven een goed beeld hoe er wordt gedacht over het parkeren door de bewoners. Veel bewoners hebben zorgen over het voorstel, maar tevens blijkt uit de reacties dat een groot aantal bewoners parkeerproblemen en -overlast ondervinden. Omwille van de ruimtelijke ordening, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, het terugdringen van de overlast, en om de gebiedsontwikkeling van dit deel van stadsdeel Nieuw-West vooruit te helpen, is - een parkeerregime, met relatief beperkte tarieven en bloktijden - zoals voorgesteld in het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak - naar het oordeel van het college een passende maatregel. Wel heeft het college van B&W besloten - gegeven de zorgen van veel bewoners, met name over de kosten in relatie tot kwetsbare sociaal-economische omstandigheden waarin veel bewoners zich bevinden - om de bezoekersregeling flink te verruimen: niet 65% korting, maar 100% korting. Dit betekent dat bezoekers van bewoners die zijn aangemeld met de bezoekersvergunning gratis kunnen parkeren (maximaal 120 uur per kwartaal).

In het gebied waar betaald parkeren wordt voorgesteld is op vier locaties een blauwe zone van kracht. In het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak is hierover geen uitspraak gedaan. Het gaat om (1) de Burgemeester van Leeuwenlaan, ten zuiden van de Burgemeester Roëllstraat, (2) de hierop aansluitende Socratesstraat (circa 12 parkeerplaatsen), (3) een gedeelte van Herderhof, waar het stadsdeel tijdelijk een blauwe zone heeft ingevoerd (circa 20 parkeerplaatsen) en (4) de blauwe zone op het parkeerterrein aan de Nolensstraat. Omwille van de eenduidigheid en het voorkomen dat twee verschillende parkeerregimes door elkaar lopen (waardoor bewoners én een parkeervergunning én ontheffing nodig hebben) is het van belang deze straten mee te nemen in het fiscale parkeerregime. Voor het opheffen van genoemde blauwe zones zal separaat een verkeersbesluit genomen worden.

Voorts was het parkeerterrein van Optisport (Sloterparkbad) per abuis meegenomen in het voorstel tot uitbreiding betaald parkeren. Dit terrein is echter een privaat geëxploiteerd parkeerterrein, daarop kan geen fiscaal parkeerregime van kracht worden. Dit parkeerterrein is daarom niet meegenomen in de wijzigingverordening van de Parkeerbelastingverordening.

In het onderstaande kaartje het definitieve voorstel van het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd (€1,40 per uur van maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 19.00). De parkeervergunning voor bewoners wordt betaald per half jaar, en kost €15,90 (prijsspeil 2021).



Rood/bruin gearceerd: uitbreiding betaald parkeren;

blauw gearceerd: huidige blauwe zone (geen wijzigingen);

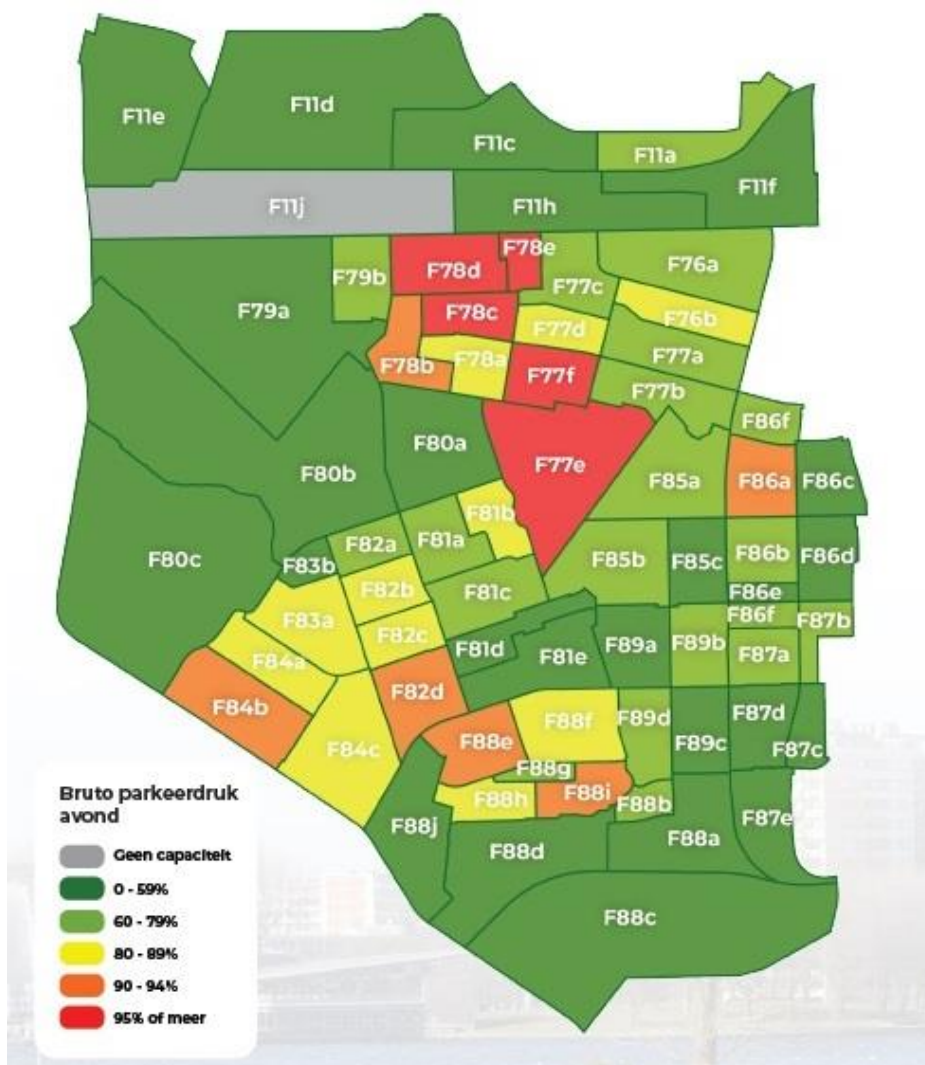
geel gearceerd (omgeving plein '40-'45): geen wijziging, het fiscale parkeerregime in deze gebieden blijft ongewijzigd.

2 Aanleiding, doelstelling en uitgangspunten van het beleidsvoornemen

2.1 Hoge parkeerdruk (hoger dan 90%)

Uit de parkeerdrukonderzoeken komt naar voren dat in Geuzenveld de parkeerdruk hoog tot zeer hoog is. Met name in de buurt rondom Ruys de Beerenbrouckstraat is de bruto parkeerdruk ver boven de 100%, maar ook in de buurten daaromheen is de parkeerdruk overwegend hoger dan 90%. Gevolg is dat veel auto's foutgeparkeerd staan. Dit leidt tot overlast, tot verkeersonveilige situaties en het kan de doorgang voor nood- en hulpdiensten belemmeren. De gemeente ontvangt regelmatig klachten van bewoners omdat ze geen parkeerplek kunnen vinden of vinden dat er gereguleerd en gehandhaafd moet worden.

In het onderstaande kaartje is de parkeerdruk weergegeven op OIS buurtniveau. Hierin is goed te zien dat de parkeerdruk in Buurt 5, -6, -7, -8, -9, -10 en de Eendrachtsparkbuurt¹ hoog is (met uitschieters van 100% en hoger). Ook is goed te zien dat de parkeerdruk in de gebieden die zijn gereguleerd met een blauwe zone (parkeerschijfzone) of betaald parkeren – op twee buurten na - lager is dan 90%.

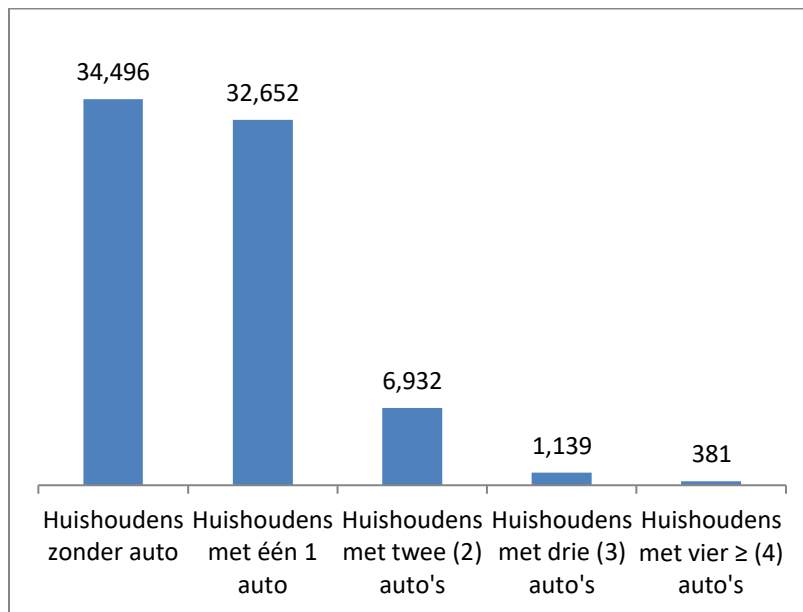


Kaart 1: bruto parkeerdruk in de avonduren op een doordeweekse dag (Ecorys, 2019)

¹ Respectievelijk: F77f, F78a, F78b, F78c, F78d, F79b en F78e

2.2 Relatief hoog autobezit

Ten opzichte van andere stadsdelen is het autobezit in Nieuw-West hoog. Het aandeel auto's per huishouden is – op stadsdeel Noord na – het hoogst: 0,68 auto's per huishouden. Dit is deels te verklaren vanuit de stedenbouwkundige opzet van het stadsdeel. De wijken zijn gebouwd in een bouwperiode die erg gericht was op automobiliteit. Uit de cijfers blijkt dat een – voor Amsterdamse begrippen - groot aantal huishoudens méér dan 1 auto heeft. Aan de andere kant: bijna de helft (46%) van de huishoudens heeft geen auto.

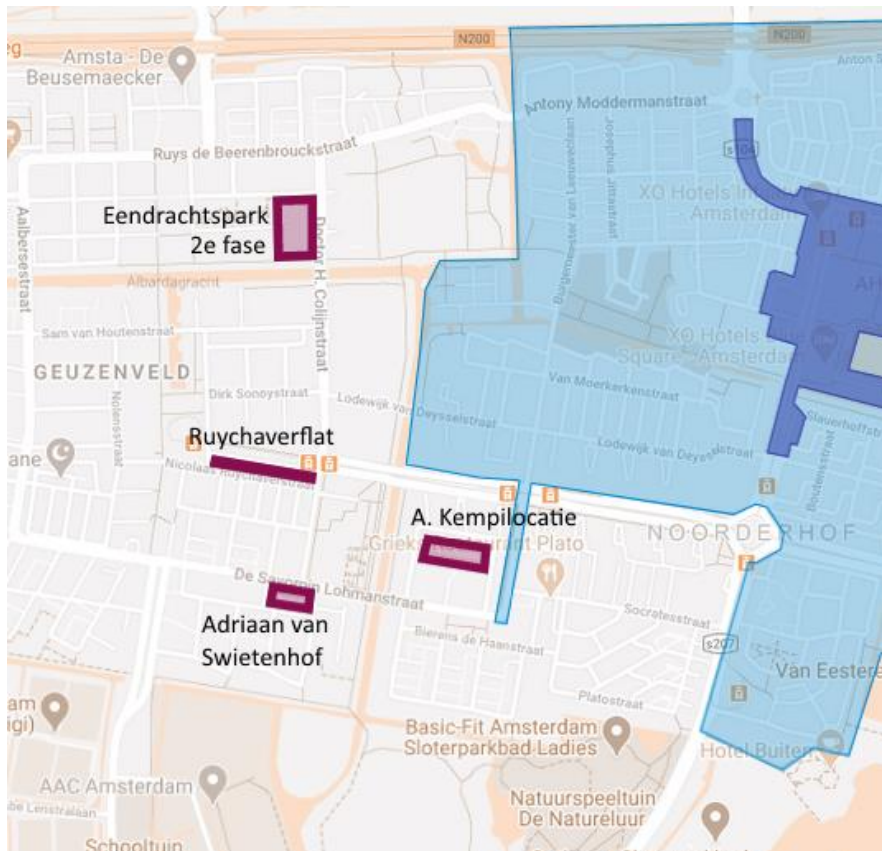


Figuur 1: auto's per huishouden (heel Nieuw-West)

2.3 Nieuwbouwontwikkelingen

Naast het terugbrengen van de hoge parkeerdruk naar een acceptabeler niveau, is de mogelijke toename van de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling van nieuwbouwprojecten een ander belangrijk argument voor het invoeren van betaald parkeren. In Nieuw-West, en specifiek in Geuzenveld, is op een aantal locaties (sloop)nieuwbouwprojecten gepland. Als de bewoners van deze nieuwe complexen op straat parkeren, leidt dit tot een onwenselijke toename van de parkeerdruk. Dit leidt tot (nog grotere) parkeerproblemen op straat. De parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners wordt op de bestaande openbare ruimte afgewenteld én het leidt tot problemen voor de exploitatie van de in pandige parkeervoorziening. Voor bewoners is het immers aantrekkelijker om gratis op straat te parkeren dan betaald op eigen terrein of in een in pandige voorziening. Hierdoor komt een aantal projecten slecht tot ontwikkeling. Een belangrijke toetsingsgrond voor het verlenen van een omgevingsvergunning is immers dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening. Zonder goede parkeermaatregelen is het de vraag of daaraan wordt voldaan. Met betaald parkeren op straat wordt dit geregeld. Bewoners van nieuwbouw en/of transformatieprojecten worden immers – op grond van de Nota Parkeernormen - uitgesloten van parkeervergunningverlening. Bewoners met een auto maken in dat geval gebruik van een parkeerplaats op eigen terrein indien aanwezig.

In de onderstaande kaart zijn vier bouwplannen opgenomen in Geuzenveld waar momenteel geen betaald parkeren op straat is.



Kaart 2: Woningbouwplannen in Geuzenveld (blauw is de huidige blauwe zone, donkerblauw het huidige fiscale regime).

2.4 Waterbedeffect

Bij de invoering van betaald parkeren speelt altijd de vraag of omliggende buurten last krijgen van parkeerders die uitwijken; het zogenaamde waterbedeffect. Bij de invoering van betaald parkeren in Geuzenveld is de kans op dit waterbedeffect naar verwachting beperkt. Het gebied waarin betaald parkeren wordt voorgesteld, grenst niet aan andere woonbuurten, maar aan sportvelden, de Brettenzone, de Sloterplas en ten oosten aan Slotermeer waar een blauwe zone van kracht is.

2.5 Foutparkeerders en 'buurtvreemde parkeerders'

In de parkeerdrukmeting van eind 2019 zijn circa 500 foutparkeerders geteld in Geuzenveld / Slotermeer. Dit is bijna 4,5% van het totaal aantal geparkeerde voertuigen op straat. Een groot aantal hiervan (150 foutparkeerders) zijn geteld in Buurt 9 (parkeerdruk 109%). Daarnaast blijkt dat circa 30% van de geparkeerde auto's afkomstig is van méér dan 1 km van de locatie waar de auto stond geparkeerd en circa 7% van de geparkeerde auto's komt van buiten Amsterdam. Uit deze cijfers blijkt dat een groot aantal van de in Geuzenveld geparkeerde auto's van bewoners uit andere buurten is.



Foto's: 12 juni 2019: voorbeelden van (parkeeroverlast door) foutgeparkeerde auto's

3 Zienswijzen en de reactie van het college van B&W

Gedurende de zienswijzeperiode zijn in totaal 816 zienswijzen binnengekomen. Hiervan zijn er 100 (12,2%) uitgesproken vóór het plan, 409 (50,1%) uitgesproken tegen het plan en 295 (36,1%) bewoners dragen een alternatief aan. De resterende reacties zijn vragen over de procedure of besluitvorming. Gegeven het grote aantal reacties is het niet mogelijk om op elke individuele zienswijze een reactie te geven. Om deze reden zijn in dit hoofdstuk alle zienswijzen gerubriceerd naar onderwerp, inclusief de reactie van het college van B&W. Per onderwerp is een verwijzing naar de nummers van de zienswijzen in bijlage 1 opgenomen.

Inhoudsopgave onderwerpen zienswijzen:

3.1 Tegenstanders van betaald parkeren (overzicht)

- 3.1.1 Er is geen parkeerprobleem
- 3.1.2 Zorgen over sociaal bezoek of mantelzorg
- 3.1.3 Zorgen over de toename van kosten
- 3.1.4 Het gaat alleen om de gemeentekas
- 3.1.5 Zorgen van zorgpersoneel over betaald parkeren en het aantal beschikbare vergunningen
- 3.1.6 Maak meer parkeerplaatsen
- 3.1.7 Zorg over ondernemersklimaat detailhandel

3.2 Overlast van geparkeerde bedrijfsbusjes en taxi's

3.3 Lagere tarieven en/of garantie dat de tarieven niet worden verhoogd

3.4 Inzet op handhaving

3.5 Voorkeur voor een blauwe zone

3.6 Parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds

3.7 Zorgen van bewoners met een eigen stallingsplaats over verlening parkeervergunningen

3.8 Buurt-10 (Eendracht) / sportvelden en verwijdering OV-haltes

3.9 Uitbreiding gebied betaald parkeren: Slotermeer en Osdorp-Oost

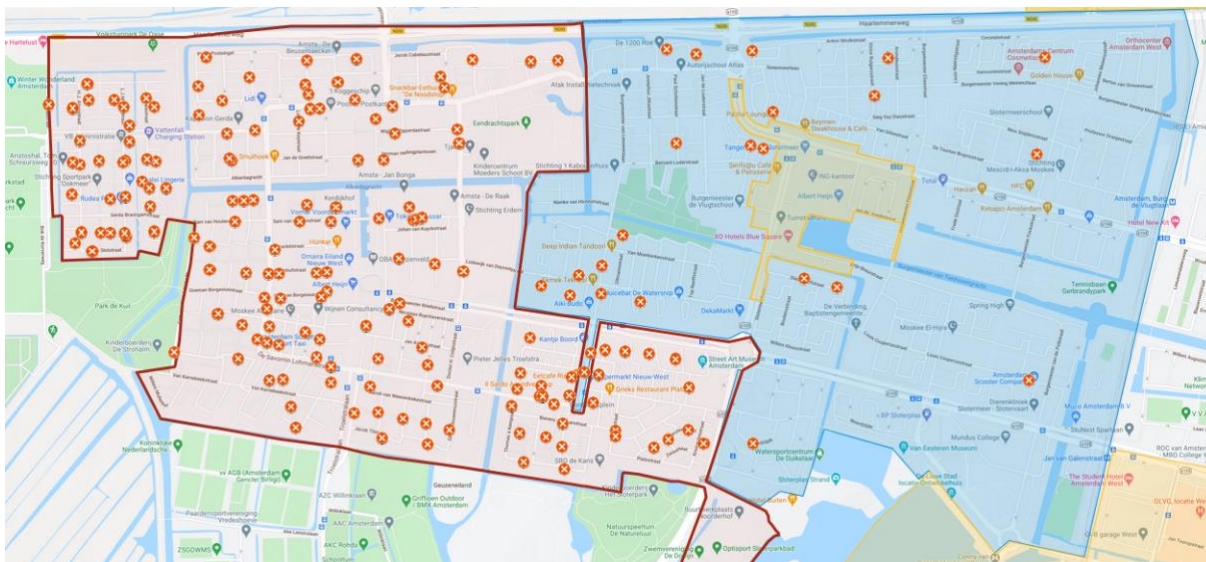
3.10 Voorstanders van invoering betaald parkeren

3.11 Vragen over de besluitvormingsprocedure, de motivering van het beleidsvoornemen en de implementatie

3.1 Tegenstanders van betaald parkeren (overzicht)

In de zienswijzen van bewoners die uitgesproken tegen het voorstel zijn om betaald parkeren in te voeren in Geuzenveld e.v. is een aantal argumenten die meerdere malen terugkomen. Zo geven veel bewoners aan dat het wel meevalt met de parkeerproblematiek; dat een parkeerregime niet helpt, of dat de aangegeven tijden (betaald parkeren van 09.00 tot 19.00) niet aansluiten op de momenten dat er parkeerproblemen zijn in de buurt. Ook is vaak genoemd dat bewoners op kosten worden gejaagd en dat het voornaamste doel van de gemeente is om de gemeentekas 'te spekken'. Ook geven veel bewoners aan er niet op te vertrouwen dat de (vergunning)tarieven ook laag blijven als het parkeerregime eenmaal van kracht is. Tot slot is er een aantal bewoners die méér parkeerplaatsen op straat willen, door een betere herinrichting, het verwijderen van bomen of op plekken waar nu een groenstrook ligt.

Op kaart 4 is te zien dat de tegenstanders van betaald parkeren verspreid zijn over het hele gebied waar betaald parkeren is voorgesteld, én daarbuiten, waaronder bewoners van Slotermeer (waar een blauwe zone van kracht is) en enkele uit Osdorp, Overtoomse Veld, Bos en Lommer, Oud-West, Noord en Venserpolder. Ook is een aantal reacties binnengekomen uit IJmuiden, Nieuw-Vennep, Beets en Haarlem.



Kaart 4: zienswijzen van bewoners die uitgesproken tégen het voornemen zijn om betaald parkeren in te voeren (het gebied waar betaald parkeren wordt voorgesteld is het donkerrood omliggende gebied).

3.1.1 Er is geen parkeerprobleem

Onder de bewoners die uitgesproken tegen het plan zijn om betaald parkeren in te voeren zijn er circa 90 die aangeven dat geen sprake is van een hoge parkeerdruk of parkeerproblematiek. Een selectie van de reacties:

Er is voldoende parkeergelegenheid in mijn buurt, dus ik zie de noodzaak niet in om betaald parkeren in te voeren.	Geuzenveld is een rustige groene buurt je kan hier heerlijk parkeren zonder hoofdpijn.
Dit is een rustige buurt en er is geen verkeersdruk.	In de 5,5 jaar dat we hier wonen (hebben wij) nog nooit een parkeer probleem gehad.
De Suze Groenewegplantsoen bevindt zich tegenover het Eendrachtspark. Alleen in de zomer hebben wij last van parkeeroverlast.	Men moet er gewoon niet gewend aan raken dat je ten alle tijden je auto maar direct voor je deur kan plaatsen en je soms dus even moet lopen.
Ik (ook mijn burens die heb gesproken) heb(ben) geen slechte ervaring met het vinden van een parkeerplek. Soms moet je een paar minuten lopen om iets verder te parkeren maar dat is overal zo, je hoeft in ieder geval niet te betalen.	

13	160	311	358	425	485	534	601	693	795
47	170	313	362	442	500	537	623	703	
54	184	320	375	446	502	543	627	705	
72	213	321	385	447	503	549	630	727	
78	222	330	400	449	504	550	636	730	
84	239	331	402	460	507	559	637	732	
111	242	332	407	461	514	566	664	737	
112	255	334	408	463	516	574	665	740	
122	281	341	416	469	524	591	675	758	
136	297	356	419	477	532	592	684	792	

De nummers van de zienswijzen waarin wordt aangegeven dat er geen parkeerprobleem is (zie de zienswijzen en de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

In het gebied waar betaald parkeren is voorgesteld is de parkeerdruk in een aantal buurten heel hoog (in de avonduren), met uitschieters van 100% en hoger (zie hiervoor ook paragraaf 2.1). Omdat de invoering van een parkeerregime leidt tot verschuivingen in parkeergedrag heeft het college van B&W ervoor gekozen om niet alleen maatregelen te treffen op lokaal (straat of buurt)niveau waar de parkeerdruk heel hoog is, maar ook de aangrenzende buurten, zoals buurt 6 en buurt 10. Dit om te voorkomen dat de overlast verschuift van de ene buurt naar de andere. Dit is onder meer gebeurd bij de invoering van betaald parkeren in de Vogelbuurt, Disteldorp en Volewijck (stadsdeel Noord). De acute parkeerproblemen die hierdoor ontstonden in de buurt Blauwe Zand hebben ertoe geleid dat de gemeenteraad met een spoedprocedure ook Blauwe Zand heeft opgenomen in het gebied van betaald parkeren.

Het is dus heel goed mogelijk dat sommige bewoners van bepaalde straten op dit moment geen of beperkte parkeerproblemen ondervinden. Met de voorliggende maatregelen wordt beoogd om te voorkomen dat die parkeerproblemen zich in de toekomst zullen voordoen. Zie verder de reactie op paragraaf 4.6 'parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds.

3.1.2 Zorgen over sociaal bezoek of mantelzorg

Van de bewoners die tegen het voorstel zijn van de gemeente om betaald parkeren in de buurt in te voeren is een veelvoorkomend zorg dat dit gevolgen heeft voor het sociaal bezoek en vereenzaming. Een selectie van de reacties:

In deze straat wonen veel eenzame ouderen. Deze mensen komen a weinig de deur uit en hebben daardoor al een beperkt sociaal leven. Het is voor de geestelijke gesteldheid van deze mensen van belang dat zij bezoek kunnen blijven ontvangen.	Ik zeg op mijn beurt (...) Meerdere mantelzorgers vergunningen per oudere.
Geuzenveld slotermeer is een kwetsbare groep waarbij ouderen hier in de omgeving kinderen hebben of ouders hebben die het belangrijk vinden om vaak contact te hebben met elkaar. Op psychisch gebied hebben veel mensen in mijn wijk het contact nodig met familie of kennissen. Wanneer het betaaldparkeren is krijgen wij minder bezoekers. Dit is zorgelijk voor de kwetsbare groep.	Ik ben zelf ziek krijg veel bezoek over de vloer die me thuis en buitenshuis helpen dat komt doordat ik dus geen betaald parkeren voor mijn deur heb. Wanneer er wel betaald parkeren kom dan ben ik de pineut. Want niemand komt dan mij hulp aanbieden.
Veel van mijn burens zijn 65plussers die afhankelijk zijn van mantelzorgers die vaak familieleden zijn, velen krijgen bezoek van vrijwilligers die dan ook minder of helemaal niet meer langs zullen komen omdat men er nu voor moet betalen, ze zullen vereenzamen.	Reden hiervan is dat ik alleen ben en hulp nodig heb van mijn kinderen en kleinkinderen en familie. Ik krijg nu gelukkig regelmatig bezoek van ze maar ik weet dat dit erg zal afnemen als er betaald parkeren wordt ingevoerd. Zo wordt de eenzaamheid voor mij als oudere vrouw alleen nog groter. En dat wil ik uiteraard niet.
Ik ben voor zorg afhankelijk van mijn kinderen. Door betaald parkeren in te voeren zullen zij minder vaak en minder lang op bezoek komen vanwege het betaald parkeren. Een mantelzorg vergunning is niet voldoende omdat al mijn kinderen mij bezoeken, ieder op een verschillende dag. Ik zou hierdoor nog verder vereenzamen als zij niet meer regelmatig langs komen.	Wij kunnen niet meer bij elkaar op bezoek onderling tussen familieleden omdat je als je eenmaal bij elkaar op bezoek komt dat je met z'n allen bijna 100 euro betalen alleen aan parkeerkosten. Wij hebben een wij cultuur als je eenmaal bij elkaar komt met familie is dat ongeveer 20 man met ieder gezin een eigen auto. Dat zijn 3 auto's en als je paar uur met elkaar zit betaal je je helemaal scheel.

10	83	239	337	410	541	709
12	173	276	345	430	687	734
13	197	278	354	435	689	748
46	201	293	365	444	697	757
50	230	299	400	449	703	795

De nummers van de zienswijzen met daarin het argument dat het sociaal bezoek zal verminderen (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Voor bewoners die mantelzorgbehoefstig zijn is de mantelzorgvergunning beschikbaar. Met deze vergunning kunnen drie kentekens van verzorgers worden geregistreerd. Naar het oordeel van het college is het tarief van de mantelzorgvergunning zeer gematigd: minder dan €8,- per half jaar. Voor het verkrijgen van een mantelzorgvergunning is een recente verklaring nodig van een instantie waaruit blijkt dat de bewoner is aangewezen op mantelzorg. Meer informatie op:

<https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/>

Voor bezoekers van bewoners is de bezoekersvergunning beschikbaar. Met deze vergunning (die gratis is), kunnen gelijktijdig vijf bezoekers in het gebied parkeren tegen 100% korting. Wel geldt een maximum van 120 uur per kwartaal. Gezien de ervaringen met het gebruik van de bezoekersvergunning elders in de stad is het aantal beschikbare kortingsuren ruim voldoende, te meer daar in het voorstel geen betaald parkeren in de avonduren is opgenomen. Bezoekers die 's avonds na 19.00 langskomen hoeven dus niets te betalen. Dit geldt ook voor zondag de hele dag.

65-plussers en gehandicapten kunnen in plaats van de bezoekersvergunning ook kiezen voor een kraskaartvergunning. De Kraskaartvergunning werkt vrijwel hetzelfde als de bezoekersvergunning: 65% korting op het parkeertarief van de bezoeker, met een maximum van 120 uur per kwartaal. Net als de bezoekersvergunning is de Kraskaartvergunning gratis. De kraskaartvergunning wordt per persoon verstrekt in plaats van per adres, hierdoor kunnen op één adres meerdere kraskaartvergunningen worden uitgegeven.

In een van de zienswijzen wordt aangegeven dat als familie op bezoek komt dat dan al snel 3 auto's voor de deur staan. De inschatting die de inspreker maakt van de kosten voor het parkeren is aanzienlijk hoger dan de daadwerkelijke parkeerkosten met de voorgestelde regeling. Wanneer we uitgaan van een familiebezoek overdag (niet op zondag) met in totaal drie auto's en de familie blijft 5 uur, dan geldt 3 auto's X 5 uur X €1,40 per uur X 100% korting (bezoekersvergunning) = €0,00. Dit is aanzienlijk lager dan de €100 die in de zienswijze was genoemd.

3.1.3 Zorgen over de toename van kosten

Van de bewoners die tegen het voorstel zijn van de gemeente om betaald parkeren in te voeren is een veel voorkomend argument de zorg van de toenemende kosten in relatie tot de sociaal economische omstandigheden. Een selectie van de reacties:

Ik ben tegen het invoeren van het betaald parkeren in mijn straat. Het leven is al duur genoeg, en om dan nog extra kosten te maken, vind ik zeer kwalijk.	Geen betaald parkeren doen svp, we hebben het al zo moeilijk, we wonen in Geuzenveld-Slotermeer :(
Het overgrote gedeelte van de mensen die hier wonen leven van een laag inkomen dat zou dus weer een extra vaste last voor hun zijn wat ze niet kunnen betalen.	Ik vind geen goed idee om te betalen voor een straat die uit elkaar valt. Ik woon zo wat in de ghetto, elke dag vuilnis op straat, harde vuurwerk knallen net of ik in een oorlogsgebied woon en dan moet ik daar ook nog eens voor betalen? Vind ik beetje dubbel, vind u niet? In ieder geval fix die buurt en dan betaal ik met liefde! Zo niet, dan kunnen jullie op ze minst ons nog gratis laten parkeren aub.
ik vind het een beetje te veel dit. Voor alles moeten we nu hier betalen.	ik (heb) zelf een uitkering dus zou ik niet veel kunnen doen als dit bedrag maandelijks van mijn rekening af gaat. Ik hoop dat u mij hebt begrepen.

Daarnaast heeft deze buurt veel bewoners met een zeer laag inkomen. U kunt zich dat misschien niet voorstellen, maar voor hen is 3 euro per maand een maaltijd die wegvalt. Niet doen dus!	Ook vind ik het belachelijk dat in deze tijd met alle financiële gevolgen van COVID19 het blijkbaar oke is om nog meer geld te vragen aan de inwoners van zo ongeveer de duurste gemeente in het land. Het lijkt erop dat de gemeente Amsterdam alle midden inkomens de stad uit wil jagen om alleen rijke mensen nog hier te laten wonen.
Tevens kunnen wij als gezin met 4 kinderen de kosten hier niet voor opbrengen, de hoge huur inclusief de leefkosten zijn voor ons niet meer haalbaar.	Als ik een avondje wil chillen bij mijn vrienden of familie ben in al gauw 12 euro armer voor betaaldparkeren. DUS NEE GEUZENVELD MOET GRATIS BLIJVEN.
Betaald parkeren (diefstal) proberen te relativeren door het "fiscaal parkeren" te noemen is zeker creatief en goed bedacht.	Ik hoop echt dat het niet door gaat. Die 50 euro per jaar is voor mij als alleenstaande moeder enorm veel.

15	65	185	242	300	378	440	502	539	635	718
18	75	186	276	302	385	442	503	541	649	726
22	91	213	278	324	405	444	504	543	666	735
36	117	222	280	326	410	449	505	547	669	738
46	118	228	281	327	423	455	519	559	685	748
50	131	230	289	335	430	456	524	563	686	792
55	165	232	294	337	434	498	531	585	709	797
57	166	234	299	365	435	500	536	627	716	

De nummers van de zienswijzen met daarin zorgen over hoge kosten (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

In een aantal reacties is gesuggereerd dat het vergunningtarief maandelijks van de rekening wordt afgeschreven. Dit is niet het geval. De parkeervergunning voor bewoners wordt betaald per half jaar, en kost €15,90 (prijsspeil 2021). Dit is omgerekend per maand €2,65. Gegeven de 'totale kosten van eigendom' van een auto, is dit tarief van de vergunning -naar het oordeel van het college – gematigd. Verhoudingsgewijs gaat het om een beperkte verhoging van de totale kosten die het bezit en rijden van een auto met zich meebrengt.

Voor bezoekers van bewoners geldt dat geparkeerd kan worden tegen 100% korting. Dit is €0,00 per uur.

Eén reactie gaat over de vermeende 'relativering' van de benaming 'fiscaal parkeren'. Het is voorstelbaar dat 'fiscaal parkeren' erg formeel klinkt, maar van relativering is geen sprake: als betaald parkeren wordt ingevoerd, dan geldt dat voor het parkeren belasting moet worden betaald. Dat is een fiscale regeling, vandaar dat 'betaald parkeren' ook wel 'fiscaal parkeren' wordt genoemd. In deze Nota van Beantwoording is desondanks getracht ter verduidelijking zoveel mogelijk de bewoording 'betaald parkeren' te gebruiken.

In één van de reacties wordt gesteld dat een avondje *chillen* bij vrienden of familie al snel €12,- kost. In het beleidsvoornemen is echter tot 19.00 's avonds een parkeerregime voorgesteld, na 19.00 is het parkeren gratis.

3.1.4 Het gaat alleen om de gemeentekas

Een aantal bewoners geven in hun zienswijze aan dat het voorstel (alleen) tot doel heeft om de 'gemeentekas te spekken'. Een selectie van de reacties:

(...) betaald parkeren is voornamelijk bedoeld om inkomsten binnen te halen!	In z'n geheel een belachelijk idee, wat alleen maar wordt ingezet om de gemeentelijke kas te spekken en het woonplezier in Amsterdam te verminderen!
Betaald parkeren in deze buurt dient maar voor 1 doel en dat is geld voor de gemeente.	Maar eerlijk gezegd wat de gemeente wil is meer inkomen. Gemeente is niet geïnteresseerd in overlast!!!
I am not happy with this measure and I think there are other big problems in Geuzenveld than parking. Adding paid parking won't make drives get rid of the cars or park better, it will just be money for the gemeente.	Parkeer vergunningen zijn lekker voor de gemeente om de reserves aan te vullen maar minder voor de betalers ervan.

56	118	337	479	624	727
57	160	340	481	637	793
74	200	379	482	638	794
77	250	401	505	686	798
78	255	415	514	691	811
93	286	417	543	700	
104	326	437	560	709	
111	327	449	595	726	

De nummers van de zienswijzen met daarin de veronderstelling dat het beleidsvoornemen primair dient voor hogere belastinginkomsten (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Het klopt dat als betaald parkeren wordt ingevoerd dat dit leidt tot extra inkomsten. Een deel van deze inkomsten is nodig voor de handhaving, de organisatie van de vergunningverlening en plaatsing/beheer parkeerautomaten; een groter gedeelte van de stedelijke parkeerinkomsten komt ten gunste van het stedelijk mobiliteitsfonds. Hieruit worden herprofileringen van straten en pleinen bekostigd, onderhoud, groenvoorzieningen etc. De parkeerbelastinginkomsten komen dus indirect ook weer ten goede aan de bewoners, de leefbaarheid van de stad en de verkeersveiligheid.

Met het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak is naar het oordeel van het college sprake van gematigde tarieven. Met name het vergunningtarief (€15,90 per zes maanden, omgerekend €2,65 per maand) is bescheiden, en het laagste tarief in de stad. In verhouding tot de parkeerinkomsten vanuit andere stadsdelen, zal de bijdrage aan het Stedelijk Mobiliteitsfonds als gevolg van invoering betaald parkeren in Geuzenveld dan ook van beperkte omvang zijn (circa 1,5 procent).

3.1.5 Zorgen van zorgpersoneel over betaald parkeren en het aantal beschikbare vergunningen

Een aantal zorginstellingen is gevestigd in het gebied waar betaald parkeren is voorgesteld. Een aantal zorgmedewerkers die werkzaam zijn bij deze vestigingen hebben zorgen geuit over de parkeerkosten en het aantal parkeervergunningen dat al dan niet beschikbaar is. Een selectie van de reacties:

Ben verpleegkundige volledig afhankelijk van mijn auto en werk bij de amsta dr ringerstraat te Geuzenveld. We zijn met velen die zorg leveren en nog meer inleveren van ons salaris is niet eerlijk. We zijn met 50 man personeel ?? Al zouden er 5 vergunningen verleend worden dan alsnog moeten er heel veel van ons uit eigen zak betalen. Alstublieft maak een uitzondering voor zorgpersoneel in de wijk?. We hebben daar 8 woongroepen.	Voor de medewerkers van Amsta is niet verstandig. Loon is al niet hoog als je parkeergeld moet betalen heb je niks meer over. Dit gaat voor veel ontslag zorgen.
--	--

Ik woon in Haarlem en ben werkzaam voor Amsta locatie Jan Bonga in de Jan Bongastraat. Als daar betaald parkeren ingevoerd wordt, zullen mijn collega's en ik die met de auto reizen, dagelijks veel parkeergeld kwijt zijn. Dat gaat allemaal van ons inkomen af. Zoals u weet is het al niet ruim betaald in de zorg, ik vind het kwalijk dat zorgpersoneel dan nog extra kosten krijgt. Velen reizen met de auto om snel van 1 locatie naar de andere te kunnen, om daar zsm goede zorg te leveren. Met het OV kost dat veel meer tijd.	Ik werk als Eerst Verantwoordelijke Verzorgende bij Amsta Jan Bonga. Voor mij is als IJmuidenaar woon/werk verkeer met het ov niet te doen. Ik ben dan per dag een kleine 3 uur onderweg. Als ik flink moet gaan betalen voor het parkeren is ook de auto geen optie meer. Met andere woorden, het is tijd om ander werk te gaan zoeken. Voor mij is dat jammer, want ik heb het heel erg naar mijn zin bij mijn huidige werkgever. Voor Amsta is het een flink probleem. Er zijn veel collega's die van buiten de regio komen. Stel je voor dat deze dezelfde conclusie trekken als ik. Ik lees dat Stadsdeel Nieuw West erg begaan is met zijn meest kwetsbare bewoners. Met dat in gedachte wil ik vragen voor clementie voor al die niet Amsterdamse zorgmedewerkers die zich over deze kwetsbare mensen ontfemen.
Ik ben werkzaam als verpleegkundige in verpleeghuis Jan Bonga, gevestigd in Amsterdam Geuzenveld. Werk in de zorg is werk dat niet stopt en kan ook niet vanuit huis. Een parkeerplek vinden is al moeilijk hier, als we dan ook nog eens moeten betalen dan kan ik niet voelen dat mijn werk wordt gewaardeerd.	Wij zijn een tandartsenpraktijk gesitueerd op de hoek van de Senecastraat en de Bierens de Haanstraat met meerdere assistenten en zorgmedewerkers/ ZZP'ers. Rondom het Confuciusplein (zitten) voornamelijk zorginstellingen (1 apotheek, 2 huisartsenpraktijken, 2 tandartsenpraktijken en 1 fysiotherapiepraktijk e.a). Dus zou het meer passend zijn om rondom deze zorgcentra de blauwe zone uit te breiden (...). Voor patiënten blijft het zo toegankelijker en economisch minder belastend. In de brief (...) blijkt dat bedrijven slechts recht op 1 bedrijfsvergunning hebben. We zouden graag willen vragen om dit te herzien voor zorginstellingen om de mogelijkheid te bieden om meerdere vergunningen aan te kunnen vragen voor de medewerkers/assistenten. Wij hopen dat er kritisch naar onze inspraakreactie gekeken wordt, voordat er een definitief besluit wordt genomen.

107	186	276	541	761
133	188	399	642	767
134	192	410	657	
162	193	430	734	
173	194	539	746	

De nummers van de zienswijzen met daarin zorgen van zorgpersoneel over het beleidsvoornemen (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Voor zorginstellingen² is naast de reguliere parkeervergunning voor bedrijven ook (een gelijke hoeveelheid) maatschappelijke parkeervergunningen beschikbaar. Voor zorginstellingen is dus een dubbel aantal parkeervergunningen beschikbaar dan voor reguliere bedrijven of kantoren. Per saldo betekent dit dat er twee parkeervergunningen per 5 fulltime medewerkers beschikbaar zijn. Daarmee wordt in ruime mate invulling gegeven aan de parkeerbehoefte van de aanwezige zorginstellingen in Geuzenveld. De maatschappelijke vergunningen kunnen ook op 'code' worden verleend in plaats van op kenteken. Een parkeervergunning op code biedt de mogelijkheid om per direct online het kenteken waarvoor de parkeervergunning gebruikt wordt te wijzigen. Hierdoor kunnen meerdere zorgmedewerkers (bijvoorbeeld medewerkers die in verschillende of opeenvolgende diensten werken) gebruik maken van dezelfde vergunning.

² Zorginstellingen zijn in de Parkeerverordening als volgt gedefinieerd (art1 lid rr.) "instelling in de curatieve zorg welke op basis van de Wet toelating zorginstellingen (Wtz) is toegelaten tot het leveren van zorg die valt binnen de Wet langdurige zorg (Wlz) en de Zorgverzekeringswet (Zvw), tenzij dit alleen de enkele functie 'huishoudelijke verzorging' betreft. Tevens dient de instelling een bewijs te overleggen dat voor het desbetreffende jaar productieafspraken zijn gemaakt met het zorgkantoor Amsterdam."

3.1.6 Maak meer parkeerplaatsen

Een aantal bewoners geeft in hun zienswijze aan dat de gemeente meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet aanleggen. Een selectie van de reacties:

Ik heb het plan voor betaald parkeren bekeken en ik denk dat de oplossing niet ligt in het betaald parkeren in mijn buurt, dit omdat er bij de bouw van deze wijk rekening is gehouden met 1,4 auto per woning. Het zou meer oplossen door in de L.j.m beelstraat schuine parkeervakken te maken waardoor er dus meer voertuigen kunnen parkeren.	Ik raad aan om meer parkeerplaatsen te regelen zoals eenrichtingsverkeer of langs de water is er voldoende groen om uit te bereiden..
Zorg voor meer parkeer gelegenheden in alle buurten dan zullen mensen ook niet hier een parkeerplek zoeken...	In Sam van Houtenstraat staan bomen om de 3 parkeervakken. Hadden deze bomen niet beter op de stoep geplaatst kunnen worden. De stoep is breed genoeg. Hiermee creëer je wel meer parkeerplaatsen. Door de hele vernieuwing in deze omgeving zijn er minder parkeerplaatsen dan voorheen. Dus zie ik de logica niet dat er om de 3 parkeerplaatsen bomen zijn geplaatst.
Er is genoeg ruimte om parkeerplaatsen te creëren maar, nee er worden bomen geplaatst of de stop wordt breder gemaakt.	Tegen betaald parkeren. Het aantal parkeerplekken eerst verminderen en vervolgens constateren dat er te weinig plekken zijn, is een achterbakse manier om dit plan voort te zetten;
Het parkeren moet gratis blijven. Meer parkeerplekken creëren.	Hoe gaat de parkeerdruk worden als er weer 50.000 huizen worden bijgebouwd en er alleen maar parkeergelegenheid wordt weggehaald? Ik heb mijn auto nodig voor mijn werk en heb niet de luxe dat ik naar mijn werk kan fietsen.
Wij zijn het er niet mee eens dat het betaald parkeren wordt! Laat het zoals het is en bouw wat meer parkeerplaatsen. Want er zijn meer mensen dan parkeerplaatsen.	Op dit moment worden in buurt 10 de parkeervakken onderscheiden door middel van bakstenen die een andere richting hebben. Dit is echter bij maar weinig mensen bekend met het gevolg dat met niet altijd recht in het vak gaat staan waardoor er minder auto's kunnen parkeren. Op een strook waar 6 auto's kunnen staan, staan er meestal maar 5 en soms zelfs maar 4. Om de parkeervakken beter te benutten is het wellicht een idee om de parkeervakken met witte verf af te bakenen zodat met weet hoe met de auto moet parkeren en je mensen daar dan ook op kunt wijzen.

27	113	231	301	496	624	738	807
63	123	248	317	544	625	748	816
66	137	251	319	547	662	776	
67	162	252	345	564	670	788	
92	172	253	413	569	690	793	
95	200	257	437	591	709	794	
103	225	259	438	622	733	802	

De nummers van de zienswijzen met daarin de opmerking dat meer parkeerplaatsen gemaakt moeten worden (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Het hoge autobezit in Nieuw-West en het relatief groot aantal huishoudens dat meer dan één auto bezit zorgt ervoor dat het bijmaken van parkeerplaatsen (ten koste van andere doeleinden in de openbare ruimte) nauwelijks zal leiden tot het significante vermindering van de parkeerproblematiek. Dit omdat het in een aantal buurten nauwelijks mogelijk is om nog meer parkeerplaatsen op het maaiveld aan te leggen. Ook kan extra parkeercapaciteit mogelijk weer nieuwe parkeerders aantrekken. Daarnaast is op een aantal locaties nieuwbouw geprogrammeerd (zie paragraaf 2.3). Zonder parkeerregulering zullen op termijn ook de nieuwe bewoners hun auto's parkeren in de buurt. Tot slot heeft bijna de helft van de huishoudens in Nieuw-West (46%) geen auto, terwijl de openbare ruimte voor een heel groot deel is gereserveerd voor auto's (rijbaan en parkeerruimte). Het college van B&W is van oordeel dat het

onvermijdelijk is om de vraag naar parkeerruimte te verminderen. Een betaald parkeerregime is hiervoor geschikt.

3.1.7 Zorg over ondernemersklimaat detailhandel

Een aantal bewoners geeft in hun zienswijze aan dat een fiscaal parkeerregime het ondernemersklimaat verslechtert omdat klanten van winkels wegblijven. Een selectie van de reacties:

Maak geuzeveld en slotermeer niet stuk! Het lambertus zijplein ondernemers verdrinken al jaren. Die houden met moeite het hoofd boven water. Als hier betaald parkeren wordt ingevoerd zijn die mensen hun baan kwijt.	Ik verzoek de besluitnemers te denken aan de minima Amsterdammers die met plezier in hun buurt willen blijven wonen.
Tenslotte wil ik meegeven dat winkels in Nieuw West het moeilijker zullen krijgen, doordat mensen elders gaan winkelen (bijvoorbeeld bij het outlet centrum in Halfweg), waar je voor niets kan parkeren.	Daarnaast vanuit economische aspect zal dit voor de (lokale) winkels en de markt in de buurt ook niet bevorderend zijn. De klanten zullen wellicht hierdoor eerder wegblijven.
In de SuHa buurt, waar ik ben opgegroeid, is er een paar jaar geleden ook voor gekozen om betaald parkeren in te voeren. De levendige plek, waar winkels ook profijt bij hadden, is omgetoverd tot een saaie buurt. Dit is zonde van de parkeerplekken. Ook lopen winkels zo ook geld mis.	

513	685
524	687
585	758

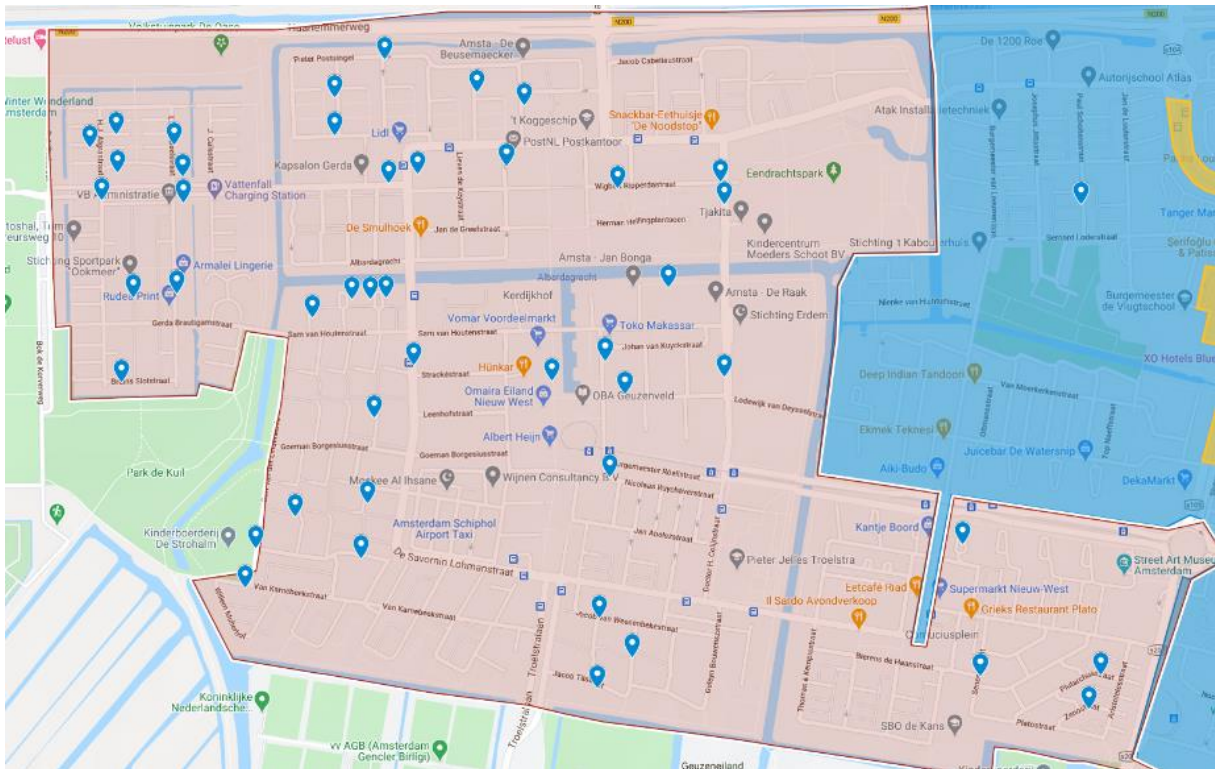
De nummers van de zienswijzen met daarin de zorg dat het economisch klimaat verslechtert (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Het college hecht veel waarde aan de aanwezigheid van ondernemers en winkeliers in Nieuw-West. Voor het Lambertus Zijlplein is echter de verwachting dat een wijziging van het parkeerregime niet van grote invloed is. Het winkelcentrum is immers met name gericht op de omliggende buurt (dagelijkse boodschappen). Voor bezoekers uit de omgeving van het winkelcentrum heeft de invoering van betaald parkeren (en de vervanging van de blauwe zone van de parkeergelegenheid aan de Nolensstraat) geen invloed, omdat bewoners in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Deze parkeervergunning is geldig in heel het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd in Geuzenveld. Ondernemers komen in aanmerking voor een bedrijfsvergunning (1 per 5 fte). Daarmee kan eveneens geparkeerd worden in heel Geuzenveld.

3.2 Overlast van geparkeerde bedrijfsbusjes en taxi's

Een aantal bewoners geeft in hun zienswijze aan dat parkeeroverlast (mede) wordt veroorzaakt door bedrijfsbusjes en / of taxi's. Uit de analyse waar vandaan de reacties komen over de bedrijfsbusjes komt naar voren dat deze vooral uit Buurt-9, - 8, 7 en Eendracht komen. De overlast is op basis hiervan niet een heel typisch probleem voor een enkele buurt, maar speelt breder (zie kaart 5).



Kaart 5: zienswijzen van bewoners die melding doen van geparkeerde bestelbussen.

Een selectie van de reacties:

Sommige bewoners hebben 2 auto's of zelfs 3 (de jeugd die nog thuis woont) en er is iemand die zijn 3 grote witte bestelbussen 's-avonds neerzet waarbij 1 bus soms 2 pp in beslag neemt.	de avond busjes en taxi's zullen gewoon weer komen vanaf 1830...
Hiernaast komt het dagelijks voor dat er juist vanaf 17:00 tot 08:00 de volgende ochtend werkbusjes, taxi's en personenvoertuigen van mensen die buiten dit gebied woonachtig zijn in ons gebied worden achtergelaten, met als gevolg dat ik geen parkeerplek heb voor mijn voertuig.	Daarnaast wordt de parkeeroverlast in Geuzenveld veroorzaakt door bedrijfsbusjes die door hun formaat een groot deel van de aanwezige parkeerplekken in beslag nemen.
De veelgehoorde klacht over geparkeerde busjes zijn vaak te relateren aan in de buurt wonende mensen die de bedrijfsauto mee hebben. Deze komen 's avonds en verdwijnen 's ochtends. Naast de busjes zijn er veel voertuigen die op naam van bedrijf of leasemaatschappij staan en daardoor niet aan de bewoners te relateren zijn. Dit speelt sterk in geuzenveld met veel taxichauffeurs en andere kleine zelfstandigen.	Het probleem ontstaat doordat mensen hier in de avond werkbusjes parkeren. Loop hier maar eens door de wijk en zie hoeveel werkbussen er staan. Die zorgen voor het probleem.
Een voorbeeld is een taxichauffeur (niet-buurtbewoner), die zijn taxi altijd in de straat heeft staan: met zijn privé-auto haalt hij de taxi op en plaatst de privé-auto op de plek waar de taxi stond. Als hij is uitgewerkt staat de taxi er weer en gaat hij met de privé-auto naar huis. En zo staat er dus altijd een van de auto's van deze man op een parkeerplaats bij ons in de straat. Het kan zijn dat de taxi door meer personen wordt bereden, maar die wisseling door de privé-auto is er altijd.	Waarom niet de bedrijfsauto's die met grote getalen op de parkeerplekken staan. Ik kom uit 1962, en volgens mij mocht dat toen helemaal niet, bedrijfsauto's in de straten neerzetten. Tegenwoordig nemen veel mensen de bedrijfsauto mee naar hun woonplek, daar zijn wij nu de dupe van.
Mijn partner heeft een bedrijfswagen met werkmaterieel/gereedschap voor zijn dagelijkse werk tot zijn beschikking. Waar mag hij deze bedrijfswagen parkeren?	

2	115	243	420	517	605	756
4	129	250	445	519	647	765
7	133	299	447	521	661	773
27	134	325	456	540	704	787
77	154	328	460	556	720	794

88	172	338	465	557	723	796
94	212	409	466	568	738	802
95	239	411	481	588	739	804
103	242	412	482	589	741	807

Zienswijze nummers (zie bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Na invoering van betaald parkeren is de verwachting dat ook het aantal bedrijfsbusjes dat in dit deel van Nieuw-West staat geparkeerd, zal afnemen. Met name de bedrijven die Geuzenveld beschouwen als een soort opslagruimte voor hun materieel, zullen naar verwachting andere keuzes maken als voor hun voertuigen parkeerbelasting moet worden afgedragen. Het wordt met andere woorden minder vrijblijvend om voertuigen in dit deel van Nieuw-West te parkeren.

3.3 Lagere tarieven en/of garantie dat de tarieven niet worden verhoogd

Een aantal bewoners geeft in hun zienswijze aan er geen vertrouwen in te hebben dat de tarieven ook laag blijven. Tevens geeft een aantal bewoners aan dat de parkeervergunning voor bewoners gratis zou moeten zijn. Een selectie van de reacties:

De voorgestelde kosten voor verkrijgen van een parkeervergunning is in verhouding tot de prijzen die gehanteerd worden bij verkrijgen van een parkeerplaats in een parkeergarage aan de lage kant. Gemiddeld 40 euro per maand voor een parkeerplek in een parkeergarage en een parkeervergunning € 15,75 per zes maanden. Zou het gevolg hiervan niet kunnen zijn dat veel parkeerplaatsen in een parkeergarage opgezegd worden en de druk op het aantal openbare parkeerplaatsen hoog is en de parkeeroverlast eerder toeneemt dan afneemt??	Beter zou het zijn om een 10 cent zone in te stellen met een maximale parkeerduur van 3 uur die van 9 uur sochtends tot 23.59 savonds gaat gelden. Hiermee hoeven er geen ingewikkelde kortingsprocedures opgesteld te worden voor bezoek van bewoners en mantelzorgers en wordt het werkelijke probleem tegengegaan. Bewoners kunnen vervolgens de vergunningen krijgen die voorgesteld zijn en de problemen omtrent parkeren worden werkelijk opgelost.
Ook de parkeer tarieven die beginnen laag en in de toekomst zullen die onbetaalbaar worden.	Ik ben wel voor om de bewoners van de wijk een eigenparkeer vergunning te geven tegen eenmalig kosten.
Ik vind 1.40 euro voor een bezoeker wel veel, Maar het bedrag voor de bewoners kan wat mij betreft wel iets omhoog. Het bedrag van een tweede auto kan wat mij betreft een stuk hoger.	Bij deze wil ik voorstellen om een gratis vergunning te krijgen voor minima inkomomen en mensen die zo lang in de buurt wonen.
Ik ben wel een voorstander van betaald parkeren voor niet ingezetenen van Amsterdam, met uitzondering van lokale bezoekers aan bedrijven en bewoners.	Indien er een parkeervergunningsbeleid voor Geuzenveld en omgeving komt zou ik er voor pleiten om de vergunning voor de bewoners slechts een symbolisch bedrag te laten zijn ofwel te compenseren door een abonnement op het openbaar vervoer zodat de vervoerskosten niet gedrukt worden.
Hoe blijven de tarieven voor de langere termijn geborgd? Een voorbeeld hiervan is het verdubbelen van de tarieven in stadsdeel Zuid. Hoe gaan wordt dit voorkomen in Geuzenveld?	

162	295	442	484	524	563	596	735
215	318	455	497	531	587	602	744
230	342	478	498	533	590	618	757
277	376	481	510	546	593	690	789
283	385	482	515	547	594	709	795

De nummers van de zienswijzen met daarin opmerkingen over de voorgestelde tarieven (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Ten aanzien van de tarieven heeft het college van B&W ervoor gekozen de laagste tarieven te hanteren die in Amsterdam worden toegepast: €1,40 per uur en €15,90 per zes maanden voor een parkeervergunning. Deze tarieven zijn gelijk aan de tarieven die van kracht zijn in stadsdeel Noord.

Vergunningtarief te laag; garageabonnementen zullen worden opgezegd

Een bewoner geeft aan dat het vergunningtarief te laag is, waardoor mogelijk garageabonnementen worden opgezegd. Dat lijkt onwaarschijnlijk, omdat bewoners die de beschikking kunnen hebben over een stallingsplaats niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Het opzeggen van een garageabonnement leidt er kortom niet toe dat een parkeervergunning kan worden aangevraagd. Daarnaast, op dit moment is het parkeren op straat gratis. Het is onze inschatting dat garageabonnementen juist aangevraagd zullen worden als betaald parkeren wordt ingevoerd.

Gratis parkeervergunning voor huishouden met een minimum inkomen?

Een bewoner gaf aan waarom de gemeente niet een gratis vergunning aanbiedt voor huishoudens met een minimum inkomen. Het is de gemeente niet toegestaan om op parkeerbelasting inkomenspolitiek te bedrijven. Er is dus geen juridische grondslag om voor huishoudens met een minimum inkomen een lager parkeerbelastingtarief in rekening te brengen, dan voor huishouden met een modaal of hoger inkomen. Wel is het college van B&W van mening dat het voorgesteld tarief van €15,90 per half jaar voor een parkeervergunning bescheiden is, zeker gezien de totale kosten die het bezit van een auto met zich meebrengt. Voor het ontvangen van bezoek hoeft niets betaald te worden als gebruik wordt gemaakt van een bezoekersvergunning.

Tarieven na verloop van tijd verhoogd?

Een aantal bewoners geeft aan zich zorgen te maken dat de tarieven nu laag zijn, maar daarna snel zullen worden verhoogd. Het college van B&W kan geen garantie geven dat de tarieven zoals in het beleidsvoornemen zijn voorgesteld, op termijn niet worden aangepast. De vaststelling van de Parkeerbelastingverordening, waarin de parkeertarieven zijn opgenomen, is een bevoegdheid van de gemeenteraad. De gemeenteraad is politiek autonoom en kan dus besluiten tot een andere tariefstructuur. Wel geldt in gebieden waar vergelijkbare tarieven van kracht zijn als voorgesteld voor Geuzenveld, dat de parkeertarieven vrijwel ongewijzigd zijn gebleven in de afgelopen 10 jaar.

Eenmalige rekening voor de parkeervergunning?

Een bewoner gaf aan voorstander te zijn dat voor de parkeervergunning eenmalig kosten in rekening worden gebracht. De gemeente kan op twee manieren parkeerbelasting heffen: (1) op straat met een uurtarief en (2) met een (fiscale) parkeervergunning. Met een parkeervergunning wordt in feite vooruitbetaald zodat zonder betaling van het geldende straattarief parkeerrechten worden verworven. Hiermee worden ook de kosten van de vergunningverlening - waaronder de mutaties die plaatsvinden bij verhuizingen, kentekenwijziging e.d. - gedekt. Het tarief van de parkeervergunning wordt in Amsterdam per zes maanden in rekening gebracht.

Waarom geen symbolisch tarief of koppeling aan een OV abonnement?

Een bewoner gaf aan dat het tarief van de vergunning een symbolisch tarief zou moeten zijn en / of deze te koppelen aan een abonnement voor het openbaar vervoer. Op basis van het beleidsvoornemen kost een bewonersparkeervergunning omgerekend circa €2,65 per maand. Dit is minder dan de kosten van een 1-uurs kaartje van het GVB. Naar het oordeel van het college is het bedrag dat is voorgesteld voor de parkeervergunning zeer gematigd. Dit geeft geen aanleiding om aanvullende subsidie op OV producten te overwegen. Ook geldt dat bijna de helft van de huishoudens in Nieuw-West helemaal geen auto heeft. Het college ziet niet in waarom bezitters van een auto korting zouden moeten krijgen op een OV abonnement en bewoners zonder auto niet.

Waarom niet betaald parkeren alleen voor niet-ingezetenen van Amsterdam?

Een bewoner gaf aan voorstander te zijn van de invoering van betaald parkeren voor niet-ingezetenen van Amsterdam, met uitzondering van de lokale bezoekers. In grote lijnen komt dit overeen met het voorstel van het college: bewoners betalen een zeer gematigd tarief voor hun parkeervergunning, bezoekers van bewoners kunnen 100% korting krijgen met de bezoekersvergunning; overige bezoekers betalen het volledige uurtarief.

Wijzigingen ten opzichte van het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak: bezoekersvergunning met 100% korting in plaats van 65%

Gegeven de zorgen van veel bewoners, met name over de kosten in relatie tot kwetsbare sociaal-economische omstandigheden waarin veel bewoners zich bevinden – heeft het college besloten om de bezoekersregeling flink te verruimen: niet 65% korting, maar 100% korting. Dit betekent dat bezoekers van bewoners die zijn aangemeld met de bezoekersvergunning gratis kunnen parkeren (maximaal 120 uur per kwartaal).

3.4 Inzet op handhaving

In veel reacties wordt het gebrek aan handhaving als probleem aangekaart. Het gaat hier met name om de handhaving van foutparkeerders (dubbelparkeren of voertuigen die op het trottoir staan geparkeerd).

Selectie van de reacties:

de parkeerdruk ontstaat mede doordat er ontzettend veel bestelbussen en vrachtwagens worden geparkeerd. Deze voertuigen zijn groter dan gemiddelde personenwagens waardoor een aantal problemen ontstaan: parkeerdruk en onoverzichtelijke situaties op straat met ongelukken als gevolg. Wanneer handhaving wordt gevraagd te handhaven op artikel 4.24 van de APV waarin de grootte van voertuigen de mogelijkheid bieden te handhaven, zoekt handhaving allerlei excuses om niet te hoeven handhaven. Ik heb ruim 100 SIA meldingen voor jullie beschikbaar zodat jullie deze conclusie ook kunnen trekken.	Tevens denk ik ook dat als het plan wordt doorgevoerd, er strikte monitoring moet plaatsvinden. Wat ik hiermee bedoel is dat er voldoende gemonitord dient te worden of er auto's staan die niet betaald hebben en hard op gehandhaafd dient te worden. Dus stuur aub niet 1 x per dag een scan autootje..
Het is ronduit belachelijk hoe lastig het is om een parkeerplaats te vinden voor je eigen deur of überhaupt in de wijk. Na 19:00 hoef je het nauwelijks te proberen, tenzij je op straat blijft wachten tot iemand weg rijdt. Dit kan wel een uur duren. Hierdoor heb ik meerdere malen fout moeten parkeren, waardoor ik dus een boete ben opgelopen. De gehele wijk staat vol, vaak ook nog door taxi chauffeurs die geen parkeervergunning willen aanvragen voor hun taxi. Overdag wordt hun auto voor onze deur gezet en 's avonds de taxi. Ik vind dat hier zeker op gehandhaafd mag worden. Het is vreselijk en ik woon er nog maar sinds een paar maanden.	Mensen uit Westerpark parkeren in Geuzenveld en nemen de tram of bus naar hun werk. Hun auto's staan ook altijd in onze stadsdeel. Handhaaf ook daarop. Het is niet verboden om ergens anders te parkeren, maar als je blauwe zone hebt dan kun je hierop handhaven. In woon in het uiterste van Geuzenveld tegen Eendracht aan. Waarom daar ook betaald parkeren? Daar gaat het absoluut niet helpen. Geef mensen daar een sticker zodat zichtbaar is datmen daar woont. Maak zone 1 op de tekening ook blauw en handhaaf daarop. Creëert ook weer werkplekken voor nieuwe handhavers.
Als conclusie wil ik zeggen dat zeer onvoldoende handhaving van de gemeente een grote rol heeft gespeeld in de constatering over "verkeerd" parkeren die jullie zelf beschrijven in jullie verslag. Dit vind ik onverklaarbaar!	Er zijn andere manieren op overlast te handhaven een ander wijkagent want die er nu is stelt niks voor en handhaaft niet!
Ook op andere vlakken is meer controle én handhaving een absolute must, in de buurt en de omgeving vinden regelmatig openlijk praktijken plaats die in strijd zijn met de regelgeving (o.a. drugs dealen, straatraces, dumpen van afval).	In plaats van het "straffen" van burgers is het verstandiger om strengere controle uit te voeren op de huidige situatie. betaald parkeren hoort eenmaal in de stad alleen word stadsdeel nieuw west hier niet gelukkiger van.
De boosdoeners van de buurt zijn juist de fout parkeerders en bedrijfsbusjes die parkeerplekken van de bewoners van de buurt innemen. Door middel van meer handhaving kan dit probleem opgelost worden, met tevredenheid van de	Dit is een prima plan mits er ook gehandhaafd en bekeurd gaat worden.

bewoners.	
Er moet dan ook gehandhaafd worden en dat zie ik nu ook niet als bewoners gewoon de stoep blokkeren met hun voertuig.	Omdat er niet gehandhaafd wordt in Blauwe zones staan er heel veel vreemd en lang parkeerders, en zodra er geen vrij parkeren meer is in Geuzenveld komen die allen hier terug.
Betaald parkeren is onnodig, parkeerders waarschuwen of boete uitschrijven waar zij dubbel op de stoep staan wel.	Tevens is er een verregaand asociaal parkeergedrag van bewoners die hun auto op de stoep tussen grasveld en huis plaatsen, waardoor er geeneens loopruimte overblijft. Graag veel controle en boetes hiervoor
Waarom zou je iets willen invoeren als alles nu gewoon goed gaat in de buurt qua parkeren, wat wel zou kunnen is beter handhaven op foutparkeerders want dat gebeurt nogal.	Het is nu al verboden om daar te parkeren in de middenberm. In de zomer lijkt het daar echter wel een parkeerplaats met alle gevaarlijke situaties van dien. Ook hier zie ik nooit handhaving of politie bonnen schrijven. In een warme zomer gebeurt dit NB elke dag weer! Waarom wordt hier niet gehandhaafd? En ook hier niet de Coronatroof spelen aub. Ook dit is al jaren aan de gang.

40	103	216	362	526	578	647	804
42	115	240	368	535	586	713	809
44	132	243	417	547	598	715	813
53	137	249	419	555	626	725	
57	138	250	425	560	634	764	
75	154	255	489	564	636	776	
77	157	310	499	575	640	778	
94	212	336	513	576	642	790	

De nummers van de zienswijzen met daarin opmerkingen over de voorgestelde tarieven (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Met de invoering van betaald parkeren zal de handhaving op 'fiscale parkeerrechten' efficiënt en ook regelmatig plaatsvinden door gebruik te maken met scanauto's. Dit gebeurt in heel de stad waar betaald parkeren geldt. De pakkans voor het niet betalen van het verschuldigde parkeergeld is hierdoor hoog. Dat maakt een regime van betaald parkeren dan ook veel efficiënter dan een blauwe zone. Tevens is er mogelijkheid dat via de scanauto's foutparkeerders worden doorgegeven aan de BOA's (buitengewoon opsporingsambtenaren). Hierdoor kunnen voertuigen die fout- of dubbelgeparkeerd staan sneller worden opgespoord en beboet.

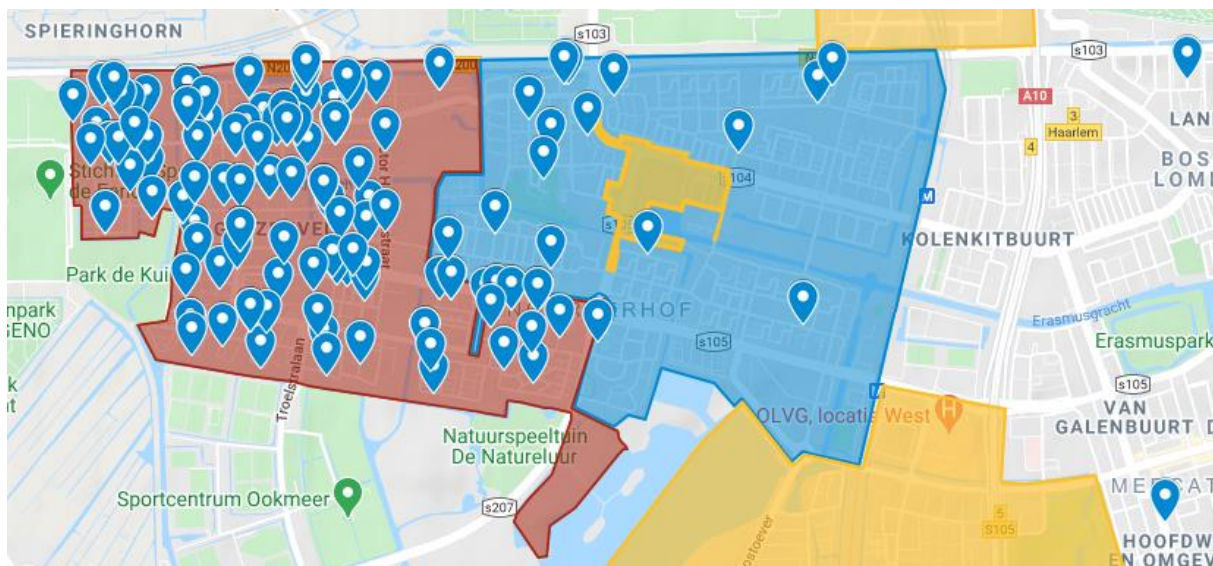
3.5 Voorkeur voor een blauwe zone

Meer dan 170 zienswijzen gaan over een blauwe zone. Veel bewoners geven aan dat er inderdaad maatregelen getroffen moeten worden, maar dan niet een fiscaal parkeerregime (betaald parkeren) maar een blauwe zone (zoals in een groot deel van Slotermeer). In veel zienswijzen wordt gevraagd waarom niet eerst met een blauwe zone wordt begonnen. Een aantal bewoners vindt het daarnaast onrechtvaardig dat de blauwe zone in Slotermeer wordt gehandhaafd terwijl in Geuzenveld een 'betaalzone' wordt voorgesteld. Vanuit Slotermeer (het gebied waar op dit moment een blauwe zone is ingesteld) wordt juist zorg uitgesproken dat zij een soort 'blauwe zone eiland' worden, waardoor misschien weer meer auto's in hun buurt worden geparkeerd.

Hoewel voor een bewoner een ontheffing voor de blauwe zone niet gratis is (sterker, een ontheffing is bijna 2,4 keer zo duur als het tarief dat het college heeft voorgesteld voor de fiscale parkeervergunning) wordt hierover in bijna geen van de reacties melding gemaakt. Een mogelijke verklaring kan zijn dat

verondersteld wordt dat een ontheffing voor een blauwe zone gratis is (terwijl de legeskosten voor een ontheffing €152,60 bedragen (vooruit te betalen per twee jaar)).

In kaart 6 een overzicht van de plaatsen waarin een voorkeur is uitgesproken voor een blauwe zone.



Kaart 6: zienswijzen van bewoners waarin de voorkeur wordt uitgesproken voor een blauwe zone (het gebied waar betaald parkeren wordt voorgesteld is het donkerrood gearceerde gebied).

Een selectie van de reacties:

Waarom betaald parkeren ?? Graag BLAUWE ZONE !!!!	AUB BLAUWE ZONE IN GEUENVELD INVOEREN, DIT BESPAARD GELD DIE IN DE WIJK VOOR DE BEWONERS INGEZET KAN WORDEN!!!
Ik ben het er wel mee eens dat er wat moet gebeuren om de parkeeroverlast tegen te gaan. Een goed alternatief zou dan het invoeren van de blauwe zone zijn.	Er is ook een moskee in de buurt daar is het altijd druk beter blauwe zone in deze buurt hebben de mensen het niet breed.
Als bewoner ben ik het er niet mee eens met gedeeltelijk betaald parkeren in Slotermeer-Geuzenveld. want een gedeelte blijft blauwe zone. Een voor allen en allen voor een. Daarnaast is er bij eerdere info avonden en ook bij een gesprek met de heer Bobeldijk in het verleden gezegd dat de blauwe zone zal verdwijnen zodra er betaald parkeren zou komen.	Waarom wordt er gelijk overgegaan naar betaald parkeren terwijl het plan geen meerderheid heeft en heel veel inwoners tegen gestemd hebben, blauwe zone is toch ook een optie waarom moeten de inwoners hiervoor qua kosten opdraaien.
Waarom krijgen deze buurten geen tijdelijke blauwe zone om het parkeer druk te vermijden als proef.	Maak er desnoods een blauwe zone van als het jullie echt om de bewoners te doen is, dat is ook technisch mogelijk maar ja dan stromen de centjes niet binnen hé.
Daarnaast nog een tip maak het mogelijk om bij de winkels blauwe zone te houden vooral als je heel veel boodschappen moet doen.	Ik geloof niet zo heel erg in het zogenaamde "waterbed effect". Ik meen dat eerder de 'blauwe' buurt voor betaald parkeren in aanmerking komt. Daar is nu een blauwe zone.

Logischerwijze is de blauwe zone de beste oplossing voor de bewoners, hierdoor kunnen ook bezoekers aan de bewoners normaal in de wijken parkeren zonder onnodige kosten te maken.	Ik wil u met klem vragen om het fiscaal parkeren in 1 keer uit te breiden, en de Antony Moddermanstraat mee te nemen in het betaald parkeren. Dit is het verlengde van de Ruys de Beerenbroeckstraat, en voor het invoeren van de Blauwe Zone was het parkeren voor bewoners onmogelijk in de avond. Omdat er niet gehandhaafd wordt in Blauwe zones staan er heel veel vreemd en lang parkeerders, en zodra er geen vrij parkeren meer is in Geuzenveld komen die allen hier terug. Dit is onhoudbaar. Ik ben verpleegkundige en wil graag parkeren wanneer ik thuis kom na mijn werk (...) Ik begrijp dat de boetes van de Blauwe Zone naar het Rijk gaan, en HH niet betaald kan worden, maar zodra er fiscaal parkeren is, is dat probleem ook opgelost.
Als een van de belangrijkste/ opmerkelijke is dat er niet eerst wordt gedacht aan een blauwe zone. Dit wordt overal in de stad wel toegepast alvorens een betaalde zone.	Er zijn nog dagelijks mensen die hun auto hier neer zetten en dan met de fiets de stad in gaan, het lijkt me voor iedereen beter als deze mensen hiervoor betalen.
Verder vind ik het onterecht dat het overgrote deel van Slotermeer een blauwe zone heeft en in geuzenveld een betaal-zone moet worden.	Geen betaald parkeren. Maar blauwe zone oké. No money
Tevens hebben wij in geuzeveld last van waterbedeffect door de blauwe zone in Slotermeer, men komt eerder bij ons parkeren. Ik vind het dan ook vreemd dat dat gebied blauwe zone blijft. Wij moeten betalen voor het waterbedeffect van Slotermeer.	Ik begrijp niet waarom de blauwe zone niet gewoon verder naar achteren wordt uitgebreid en rondom winkels betaald parkeren wordt ingevoerd.
Kortom betaald parkeren is niet de oplossing. Probeer het eerst met blauwe zone, en maak desnoods Slotermeer betaald.	het probleem ligt bij stadsdeel om dat ze het blauwe zon niet kunnen handhaven wegens gebrek aan handhavers en word door geschuif aan de portemonnee van de bewoners
Blauwe zone van max 2 uur heeft meer nut. Net als slotermeer.	Dat waterbedeffect gaat er komen en daar gaat de 'blauwe zone' de negatieve effecten van ondervinden. Op de dag (tussen 9:00 en 19:00) zal er meer parkeerdruk ontstaan in de blauwe zone door een vlucht uit de betaald parkeren zone vandaan.
Ik ben voor de blauwe zone. Ik ben tegen betaald parkeren	Het verzoek is dan ook om (...) in blauwe zones frequenter - met dezelfde frequente als betaald parkeren - te gaan handhaven.
Ik vraag u dan ook dit plan serieus in herovergeng te nemen en te zoeken naar alternatieven, zoals bijvoorbeeld de invoer van een blauwe zone, waarbij er een uitzondering wordt gemaakt voor de voertuigen van bewoners.	

8	70	120	191	307	367	391	422	493	546	593	634	713	802
9	75	124	199	314	370	392	426	494	555	595	639	715	804
10	76	125	219	315	371	394	440	497	558	597	640	736	805
14	85	137	224	317	374	395	443	499	567	599	641	744	809
24	86	140	230	319	379	396	446	508	570	600	642	750	813
25	90	149	241	329	381	397	452	510	571	602	643	761	815
26	95	152	246	338	382	398	453	527	572	603	645	764	
32	100	153	259	344	383	400	458	528	573	606	650	778	
47	104	154	267	346	386	406	464	529	575	607	655	779	
49	106	156	275	347	387	413	474	530	577	608	657	782	
57	108	157	286	351	388	414	487	533	579	621	658	787	
62	109	172	290	352	389	415	491	535	589	629	687	798	
66	110	176	305	359	390	418	492	545	590	632	698	799	

De nummers van de zienswijzen met daarin (overwegend) het verzoek om een blauwe zone in te voeren (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Doelstelling van een blauwe zone is niet verenigbaar met de toepassing ervan in een woonbuurt.

Blauwe zones zijn bedoeld om kortparkeren te stimuleren en langparkeren te ontmoedigen. Zodoende kan een hoge 'turn-over' worden bewerkstelligd waarmee de beschikbare parkeerplaatsen voor zoveel mogelijk parkeerders beschikbaar zijn. Dit kan bijvoorbeeld wenselijk zijn bij een winkelcentrum, bij sport- of bij maatschappelijke voorzieningen. Het gaat hierbij dus om bezoekersaantrekkelijke locaties waar een beperkt aantal parkeerplaatsen voor zoveel mogelijk kort verblijf wordt ingezet. Het doel hiervan is om zoekverkeer tegen te gaan en de beschikbare parkeercapaciteit gericht in te zetten voor bepaalde voorzieningen. Dit achterliggende doel maakt een blauwe zone niet geschikt voor een heel groot aantal parkeerplaatsen in een woonwijk. Er is immers geen reden om een parkeerregime in te stellen dat alleen kort verblijf faciliteert. Bewoners hebben immers per definitie geen kort verblijf in hun eigen buurt. Om deze reden zijn in de reeds ingestelde blauwe zones in woonbuurten dan ook ontheffingen beschikbaar gesteld, zodat de gemaximeerde parkeerduur niet meer van toepassing is. Het formele doel van het instellen van een blauwe zone in een woonbuurt is daarmee diffuus en niet in overeenstemming met de feitelijke doelstelling van het parkeerregime.

Voor bezoekers is het lastig dat slechts een kort verblijf mogelijk is.

De beperkte parkeerduur van een blauwe zone kan lastig zijn voor bezoekers of bijvoorbeeld klusbedrijven. De blauwe zone is opgenomen in artikel 25 van het Reglement verkeersregels en -tekens, waarin staat dat in een blauwe zone kan worden geparkeerd als gebruik wordt gemaakt van een parkeerschijf. Op de parkeerschijf moet het tijdstip zijn aangegeven waarop met het parkeren is begonnen. De toegestane parkeerduur mag niet zijn verstreken. Ook is expliciet verboden om een parkeerschijf te gebruiken die is voorzien van een mechanisme dat tijdens het parkeren het tijdstip van aankomst automatisch verschuift. Op basis hiervan is het dus niet toegestaan om ná het verloop van de maximale parkeerduur de parkeerschijf (handmatig) te verzetten.

In de praktijk is dit echter wat in veel gevallen wél gebeurt. Dit, omdat nauwelijks is te handhaven of een parkeerder tussentijds de parkeerschijf vooruit heeft gedraaid. Dit is het tweede argument (naast de enorme hoeveelheid ontheffingen die moeten worden verleend en de daarmee gepaard gaande administratie) waarom een blauwe zone in een woonbuurt niet functioneert als waarvoor een blauwe zone initieel is bedoeld.

Handhaving is veel arbeidsintensiever dan de handhaving van een betaald parkeren regime

De handhaving van blauwe zones is veel minder efficiënt dan de handhaving van betaald parkeren. Dit komt omdat voor het rechtmatig parkeren in een blauwe zone een parkeerschijf moet worden gebruikt. In het al eerder aangehaalde wetsartikel 25 van de RVV staat hierover: 'de parkeerschijf (wordt) achter de voorruit geplaatst'. Andere (digitale) mogelijkheden zijn er niet. Ook de ontheffing van bewoners is een 'raamkaart', oftewel een fysiek bewijs dat de desbetreffende auto zonder parkeerschijf in het gebied mag parkeren. Omdat in ieder geval de parkeerschijf niet kan worden gedigitaliseerd, is het ook niet mogelijk om bijvoorbeeld met scanauto's te handhaven. Er is immers geen database waaruit blijkt dat een bepaald voertuig, met een bepaald kenteken, op een specifieke locatie, met een specifieke starttijd, al dan niet rechtmatig in de blauwe zone is geparkeerd. Om deze reden moet de handhaving dus handmatig plaatsvinden, auto na auto. De hiervoor benodigde handhavingscapaciteit kan als gevolg hiervan niet meer ingezet worden voor andere prioriteiten, bijvoorbeeld milieudelicten of kwesties die de leefbaarheid aantasten in de openbare ruimte. De handhaving van blauwe zones kan hierdoor dus niet met dezelfde intensiteit plaatsvinden als de handhaving van een betaald parkeren regime. Dit ondermijnt de effectiviteit van het parkeerregime.

Ontheffing blauwe zone bijna 2,4 keer zo duur als een fiscale parkeervergunning

Om in aanmerking te komen voor een ontheffing van een blauwe zone, moeten leges worden betaald. De legekosten voor een ontheffing van een blauwe zone zijn vastgesteld op €152,60 per twee jaar (legetabel 2021), waarbij €20,30 extra moet worden betaald als achteraf wordt betaald met een factuur. In geval van een kentekenwijziging (bijvoorbeeld als een bewoner een nieuwe auto heeft) dan wordt

€50,90 in rekening gebracht voor het verstrekken van een nieuwe raamkaart. Deze kosten zijn allemaal veel hoger dan de tarieven die zijn voorgesteld bij de instelling van een betaald parkerenregime. Een parkeervergunning kost immers voor de duur van twee jaar circa €64, en aan een kentekenwijziging zijn geen kosten verbonden. Voorts geldt dat voor de leges alleen de kosten van de organisatie en administratie gedekt worden. De opbrengsten kunnen dus niet worden aangewend voor doeleinden ten gunste van de weginrichting, de leefbaarheid, groenvoorzieningen etc.

Kosten voor de gemeente, opbrengsten voor het Rijk

Een aantal bewoners heeft beargumenteerd dat het de gemeente te doen is om inkomsten. Een van reacties: "Als de gemeente nou zou handhaven dan zou het parkeerprobleem opgelost kunnen worden. Alleen wil de gemeente niet handhaven, want dan moeten groepen controleurs de straat op. Met een scanauto gaat het makkelijker. En betaald parkeren is voornamelijk bedoeld om inkomsten binnen te halen!". Zoals in paragraaf 4.1.4 ("het gaat alleen om de gemeentekas") is verwoord speelt het genereren van inkomsten een geringe rol. Feit is wel dat als een blauwe zone wordt ingevoerd dat er géén inkomsten zijn (opgelegde boetes vloeien naar het Rijk en de betaalde leges voor de ontheffingen dekken primair (maximaal) de kosten van de organisatie en administratie), maar wél kosten. Het betreft kosten van de handhaving, de kosten om in alle straten de trottoirbanden blauw te verven en de kosten van het plaatsen van bebording. De kosten van een blauwe zone moeten kortom ergens anders van worden gedekt en dat gaat ten koste van andere doelstellingen en prioriteiten.

Samengevat:

Het college van B&W is zich er van bewust dat veel bewoners de voorkeur hebben voor een blauwe zone, desondanks heeft het college het voornemen om een betaald parkeren regime in te voeren en geen blauwe zone. Dit om de volgende redenen:

1. Het doel van een blauwe zone (faciliteren van kortparkeren) is niet verenigbaar met de opgave en de doelstelling om de parkeerproblematiek aan te pakken in een woonbuurt;
2. De ontheffingen voor een blauwe zone zijn veel duurder dan de – door het college voorgestelde – vergunningstarieven. Het college heeft aangegeven de laagste tarieven van de stad te willen hanteren om te voorkomen dat bewoners met lage inkomens niet te hard worden geraakt. Een ontheffing is bijna 2,4 keer zo duur als een parkeervergunning; dat is een groot verschil en voor veel bewoners een aanzienlijk bedrag;
3. Blauwe zones werkt misbruik (of op z'n minst het omzeilen van de regels) in de hand (bijvoorbeeld door de parkeerschijf door te draaien, of om ontheffingen na te maken);
4. De handhaving van een blauwe zone is inefficiënt en daardoor (a) relatief duur en (b) beperkt effectief;
5. Inzet van schaarse handhavingscapaciteit voor de blauwe zones gaat ten koste van andere 'opsporing' en handhavingsprioriteiten, zoals milieudelicten. De handhaving van het betaald parkeren is velen malen efficiënter, uitbesteed en gaat niet ten koste van BOA-handhavingscapaciteit.

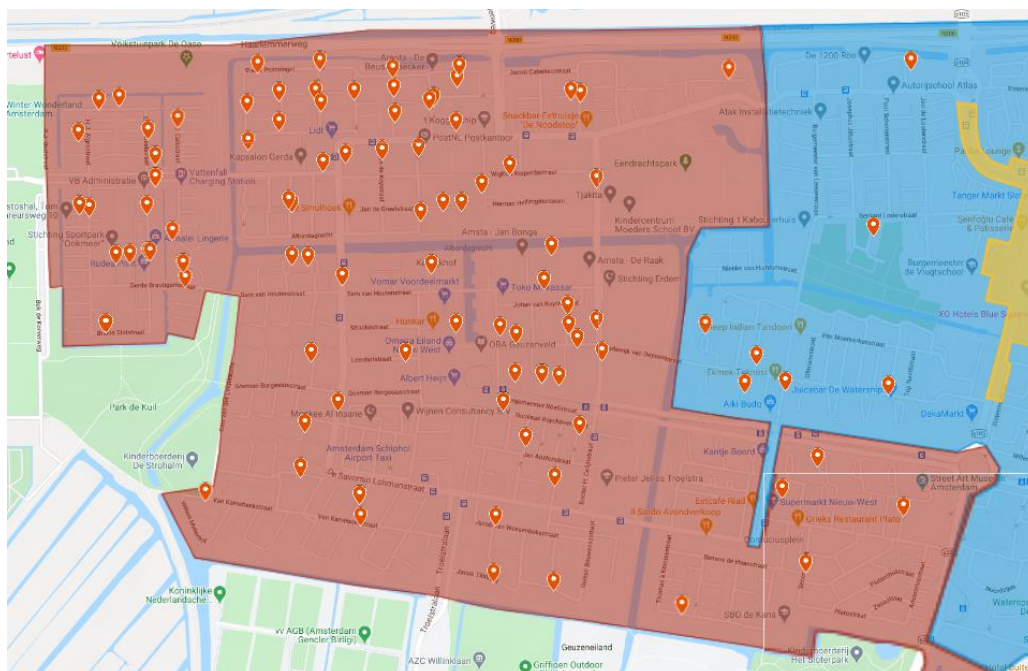
Wijzigingen ten opzichte van het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak: Burgemeester van Leeuwenlaan, Socratesstraat, Herderhof en Nolensstraat

In het gebied waar betaald parkeren wordt voorgesteld is op vier locaties een blauwe zone van kracht. In het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak is hierover geen uitspraak gedaan. Het gaat om (1) de Burgemeester van Leeuwenlaan, ten zuiden van de Burgemeester Roëllstraat, (2) de hierop aansluitende Socratesstraat (circa 12 parkeerplaatsen), (3) een gedeelte van Herderhof, waar het stadsdeel tijdelijk een blauwe zone heeft ingevoerd (circa 20 parkeerplaatsen) en (4) de blauwe zone op het parkeerterrein aan de Nolensstraat. Omwille van de eenduidigheid en het voorkomen dat twee verschillende parkeerregimes door elkaar lopen (waardoor bewoners én een parkeervergunning én ontheffing nodig hebben) kiest het college ervoor deze straten mee te nemen in het betaald parkerenregime.

3.6 Parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds

Meer dan 150 bewoners hebben aangegeven dat het parkeerprobleem zich niet overdag voordoet in hun buurt, maar 's avonds. Veel van deze bewoners zijn voorstander van invoering betaald parkeren, maar dan ofwel met ruimere venstertijden in de avonduren, ofwel alléén betaald parkeren in de avond (en nacht)uren. Er zijn echter ook bewoners die in het midden laten of in de avonduren al dan niet maatregelen moeten worden getroffen: *"De drukte is er tussen 19 en 7 uur. Daarom ben ik er niet mee eens en ben ik tegen het betaald parkeren in onze wijk"*.

In kaart 7 een overzicht van de plaatsen waarin wordt aangegeven dat vooral in de avonduren parkeerproblemen zijn.



Kaart 7: zienswijzen van bewoners waarin wordt aangegeven dat er vooral 's avonds een parkeerprobleem is (het gebied waar betaald parkeren wordt voorgesteld is het donkerrood gearceerde gebied).

Een selectie van de reacties:

Daarnaast staat in het beleidsvoornemen beschreven dat het gaat om betaald parkeren van maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 19.00 uur. Juist op die momenten is de parkeerdruk aan de J. Calsstraat lager dan ná 19.00 uur en op zondag. Het betaald parkeren gaat hier geen verandering in brengen.	En als jullie het dan invoeren niet tot 19 uur maar tot 24 uur! Anders heb ik er nog niks aan. Als ik een avonddienst heb en thuis kom zitten we met het zelfde probleem. Terwijl wij bewoners dan wel betalen voor een vergunning.
Verder vind ik het tijdsbestek van 9.00-19.00 niet logisch omdat de zoals jullie beschreven overlast na 19.00 zal volgen. Dan zou in dit geval betaald parkeren het probleem niet oplossen.	Ik ben van mening dat het invoeren tot 19.00 uur het probleem alsnog niet oplost voor bewoners die eindeloos moeten zoeken voor een parkeerplaats. Dus liever tot 21.00 uur betaald parkeren.
Ben tegen betaald parkeren omdat het na 1900 druk wordt en tussen 0900 en 1900 juist niet.	Betaald parkeren tot 19:00 uur is niet voldoende. Ik ben voorstander om dit in ieder geval tot 21:00 uur in te voeren.
Ik zou graag een maximale duur voor de bezoekers geven plus betaald parkeren tot 00.00 uur omdat anders werkt het niet optimaal. Ik weet zeker dat mensen uit andere buurten zullen vanaf 19.00 alweer hun autos/busjes weer in onze buurt gaan parkeren waardoor wij, de bewoners, nog steeds lastig zullen vinden om voor onze eigen auto weer een plek te kunnen vinden.	Ik stem tegen de parkeerplannen voor het invoeren van betaald parkeren binnen mijn woonwijk. Het betaald parkeren wordt tussen 09:00-19:00 ingevoerd. Terwijl rond deze tijdstippen juist rustig is en voldoende parkeerplaatsen aanwezig. De parkeerdruk ontstaat na werktijden. Het begint om 18:00 uur en het wordt na 18:00 uur alleen maar erger.

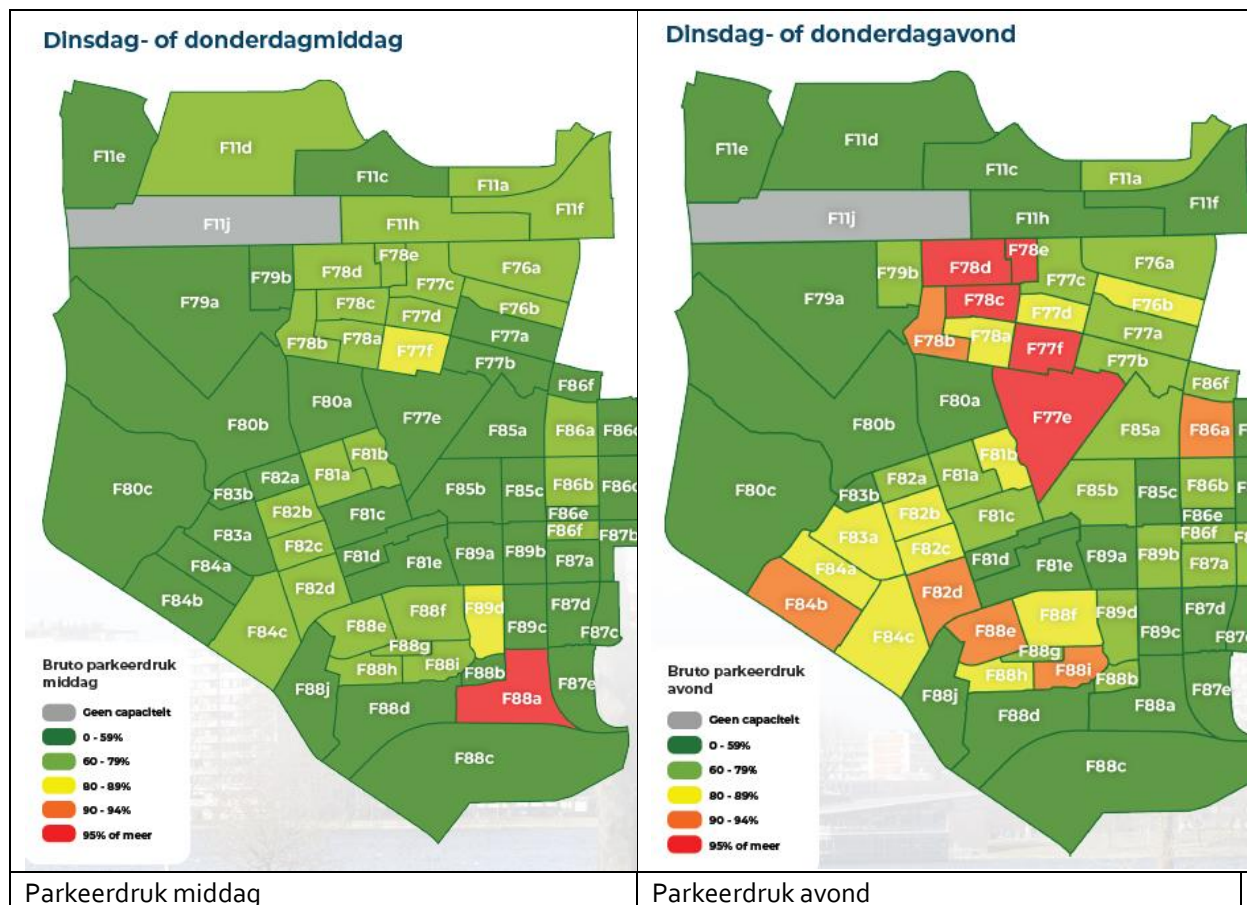
Is het misschien mogelijk om de tijd van het betaald parkeren langer te maken tot 2100 uur. Ben bang dat we er anders nog steeds last van hebben van al die bedrijfsauto's/ busjes bij ons in de Bakemabuurten en we zijn al veel parkeerplaatsen kwijt geraakt in onze buurt de laatste jaren.	mn 's avonds komen de "vreemde" parkeerders (na 19 uur), waardoor het probleem voor de bewoners niet is opgelost met betaald parkeren tot 19 uur.
prima voorstel! Alleen waarom tot 19:00 als jullie conclusie is dat het vooral druk is met avondparkeren?	

2	44	88	149	204	242	299	409	462	484	538	595	647	753	793
3	47	92	155	205	246	312	411	465	489	540	606	648	756	800
4	49	95	159	206	248	349	412	466	490	544	609	649	764	802
15	51	96	161	207	259	351	417	467	491	553	610	650	765	803
16	52	101	162	208	261	353	420	473	492	554	611	667	768	804
21	53	126	167	216	262	376	421	475	501	557	612	686	772	811
27	58	128	182	219	264	377	424	476	517	564	622	704	775	813
29	61	133	187	225	266	379	456	478	519	568	636	733	778	815
40	62	134	190	226	274	396	457	481	522	584	637	736	780	816
42	66	139	191	227	295	406	459	482	525	586	638	739	782	
43	69	141	203	239	296	408	460	483	534	588	642	747	788	

De nummers van de zienswijzen met daarin opmerkingen dat er 's avonds een parkeerprobleem is (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Heel veel bewoners geven aan dat de parkeerdruk overdag veel lager is dan in de avonduren. Dat komt ook goed naar voren in de parkeerdrukmeting die de gemeente heeft laten verrichten (door onafhankelijk verkeersadviesbureau Ecorys, 2020). In de onderstaande twee kaartjes is het verschil goed te zien. Vooral in Geuzenveld neemt de parkeerdruk aanzienlijk toe in de avond, tot meer dan 95%, en in aantal buurten zelfs meer dan 100%, terwijl de parkeerdruk overdag maximaal 80% is.



Waarom betaald parkeren tot 19.00? en niet (ook) in de avonduren?

Het is terecht dat veel bewoners zich afvragen waarom het college van B&W een voorstel doet om betaald parkeren in te voeren van 09.00 tot 19.00, en niet (ook) in de avonduren. Het is zeker een overweging geweest om de venstertijden van betaald parkeren naar de avonduren te verschuiven of op te rekken. Hiervoor is echter niet gekozen omdat uit de vele bewonersavonden (die indertijd zijn georganiseerd door het stadsdeelbestuur) naar voren kwam dat veel bewoners zich zorgen maken over het sociaal bezoek dat mogelijk vermindert als betaald parkeren wordt ingevoerd. Omdat veel bewoners in de avonduren bezoek ontvangen is ervoor gekozen het parkeren in de avond niet-betaald te laten.

Parkeerdruk over de hele linie naar verwachting lager, ook als het parkeren 's avonds nog gratis is

Met de voorgestelde venstertijden van betaald parkeren (ma-za van 09.00 tot 19.00) is de verwachting dat de parkeerdruk ook in de avonduren lager zal zijn. Dit omdat langparkeerders (bijvoorbeeld auto's van bewoners die in een heel andere buurt wonen, auto's van Schipholgangers of tijdelijk ongebruikte busjes of taxi's) de buurt zullen mijden als voor een dag parkeren parkeergeld moet worden afgedragen. Tevens zijn voor derde of vierde auto's binnen één huishouden geen parkeervergunningen beschikbaar. De verwachting is dat die auto's niet meer langdurig in Geuzenveld, Eendracht of Sloterveer zullen worden geparkeerd. Ook heeft een aantal bewoners de beschikking over een eigen stallingsplaats of garage. Deze plaatsen zullen na invoering van betaald parkeren beter worden benut. Bij het reguleren van de parkeerdruk werkt het net als met files: de parkeervraag hoeft maar met een klein percentage af te nemen, om excessieve parkeerproblemen (bijvoorbeeld, situaties waar de brandweer of ambulance er nauwelijks meer door kan) op te lossen. Bewoners kunnen dan weer relatief normaal hun auto parkeren in een daartoe bestemd parkeervak, zonder dat grote afstanden door de buurt gereden hoeft te worden op zoek naar een parkeerplaats. In de onderstaande tabel is de verwachte afname weergegeven van de parkeerdruk als betaald parkeren wordt ingevoerd.

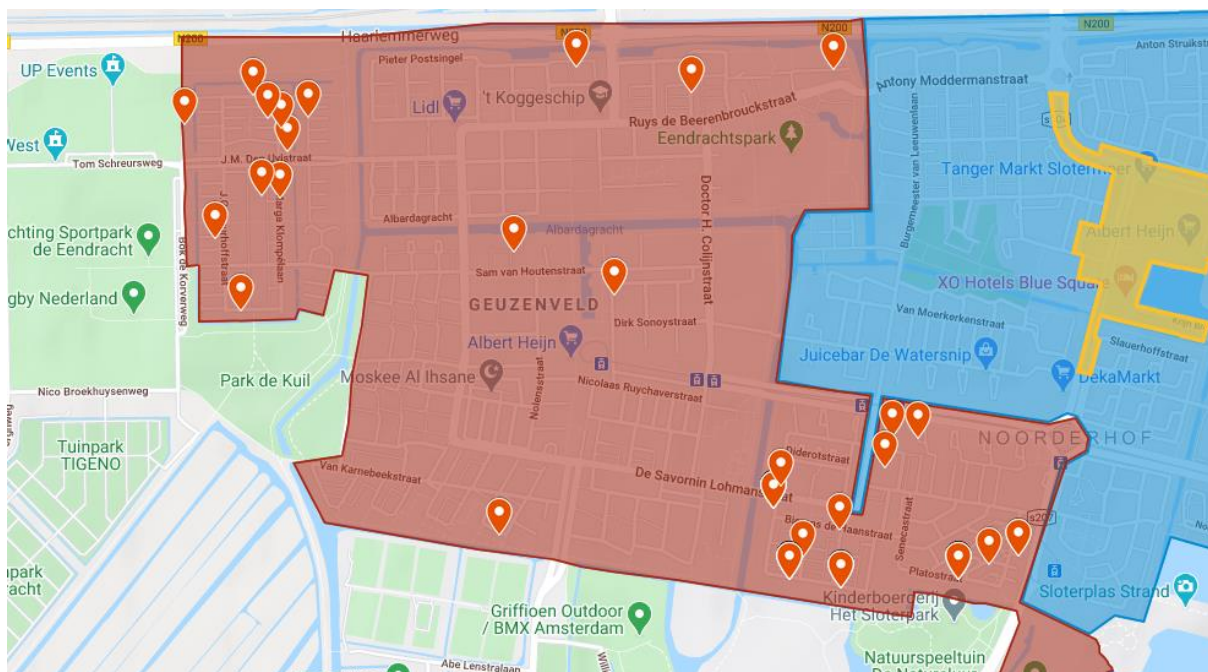
Buurt Naam	Huidige Parkeerdruk (doordeweeks / avonduren)	Geschatte parkeerdruk (doordeweeks / avonduren)
Buurt 9	106%	83%
Buurt 8	96%	78%
Buurt 5 Zuid	93%	80%
Buurt 6	92%	79%
Eendrachtspark	113%	91%

Om na te gaan of de gewenste effecten inderdaad optreden heeft het college van B&W al aangegeven dat de parkeerdruk na invoering van betaald parkeren intensief wordt gemonitord, zowel in de gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, als in de gebieden daarbuiten.

3.7 Zorgen van bewoners met een eigen stallingsplaats over verlening parkeervergunningen

Bewoners die een eigen stallingsplaats of garage hebben geven aan dat zij ook in aanmerking willen komen voor een parkeervergunning, omdat de garage als berging wordt gebruikt (bijvoorbeeld voor fietsen) of de garage te krap zou zijn voor het parkeren van de auto. Er is echter ook een aantal bewoners die aangeven dat stallingsplaatsen op eigen terrein juist veel beter moeten worden benut. Op kaart 8 is te zien dat de bewoners die vragen hebben of zorgen over vergunningverlening in relatie tot parkeervoorzieningen op eigen terrein voornamelijk afkomstig zijn uit Buurt 5-Zuid en Eendracht. Vanwege de complexiteit van deze materie is in deze paragraaf een ruimte selectie gemaakt van de reacties. Samengevat:

- De garage(box) is te krap van het parkeren van een auto;
- De garage(box) is verbouwd tot slaapkamer of anderszins,
- De garage(box) wordt gebruikt als hobbyruimte, als berging, of voor het stallen van (elektrische) fietsen, brommers of motoren;
- Waarom niet tenminste één vergunning?
- Bij verlies aan berging, zullen aparte bergingen worden bijgebouwd in de tuinen (verrommeling);
- Oneerlijk: met een vergunning kan je in heel Geuzenveld parkeren
- Bewoners met een garage hebben daarvoor betaald, maar minder rechten;
- Sommige bewoners hebben de parkeerplaats aan de voorzijde bij de tuin betrokken. Moet deze weer worden betegeld?
- Kadastrale koppeling garages en woningen? Sommige garages zijn namelijk verkocht.
- De situatie is al zo vanaf de jaren 50, waarom opeens veranderen?
- Specifieke vraagstukken rondom:
 - o Hofjes Aristotelesstraat
 - o Parkeren op de oprit (voor een garagebox) (onder meer in Thomas a Kempisstraat)
-



Kaart 8: zienswijzen van bewoners of belanghebbenden die vragen hebben of zorgen over vergunningverlening in relatie tot stallingsplaatsen op eigen terrein (het gebied waar betaald parkeren wordt voorgesteld is het donkerrood gearceerde gebied).

Een selectie van de reacties:

Het voornemen is dat woningen met bestaande parkeergelegenheid zoals een garage niet in aanmerking komen mits zij een tweede voertuig bezitten. Het is onrealistisch om te denken dat een garage, die al meer dan zestig jaar lang niet gebruikt is als voertuig stalling, daar nu wel voor gebruikt gaan worden. Veel garages zijn nagelvast verbouwd tot woonkamers, ateliers en werkplaatsen. Daarnaast zijn veel garages nog intact maar staat vol met spullen. Een oplossing zou kunnen zijn, dat de plekken op straat voor garages waar niet meer in geparkeerd kan worden, parkeervakken worden.	Veel van de bewoners in de L.J.M. Beelstraat en Algrastraat (maar het zal op andere plekken ook wel voorkomen) hebben een eigen parkeerplek naast of voor het huis én hebben die parkeerplaats bij hun tuin getrokken; m.a.w. ze hebben (nu) géén parkeerplaats (meer). Het is meen ik toch niet mogelijk om die bewoners te verplichten dit stuk tuin weer te betegelen en die ruimte weer als parkeerplaats te gaan gebruiken?
In een complex zijn er -limitatief- huurbare parkeerplekken én een wachtlijst van ca 4-5 jaar. Wordt er wel of geen parkeervergunning verstrekt aan een huishouden met 1 auto wonende in een dergelijk complex? Voorbeeld: bewoners met tenminste één parkeervergunning en bewoners die volgens het voorgestelde beleid geen parkeervergunning krijgen. De eerste groep kan in heel Geuzenveld parkeren om bijvoorbeeld (zware) boodschappen te doen of voor de ingang van het huis kort te parkeren, omdat de stalling in een ander straat ligt. De tweede groep moet eenmaal uit de stallings betalen voor fiscaal parkeren per/uur in de eigen vergunninggebied. Dit is scheef/krom. Een substantiële groep zal hier mee te maken krijgen. Hoe gaat u dit repareren?	Verder begrijp ik dat het juridisch correct is, dat we niet mogen parkeren voor onze garages, maar het is een rare en bureaucratische onderbouwing vergeleken met de werkelijke situatie. Hier worden al ruim 60 jaar auto's neergezet, en kijkend naar de architectuur is de straat ook zo ontworpen dát men er zijn auto kwijt kan. Zo zijn de garages van de straat af geplaatst, zodat de auto's niet in loop van het voetpad staan. Dit wordt bovendien al ruim 60 jaar gedoogd. In hoeverre blijft dit gedogen in stand na het doorzetten van het betaald parkeren? Het niet mogen stallen van onze auto op deze oprit, verhoogt de facto de parkeerdruk (want deze auto's belanden op straat), wat opnieuw niet strookt met het beleid om de parkeerdruk te verminderen. We wonen op de Thomas a Kempisstraat, en wij hebben een garage (waar op dit moment géén auto in past), en een oprit. Deze oprit gebruiken wij momenteel als parkeerplek voor onze auto. Dit is echter geen "eigen grond", maar publieke ruimte. Is het mogelijk om na de invoering van het betaald parkeren een vergunning te krijgen voor het parkeren op onze oprit?

Wat is het idee hierachter? Waarom krijgt niet iedere bewoner een vergunning voor het aantal auto's dat deze heeft. Wat moet er anders met de auto worden gedaan? Voor de bewoners met twee auto's waarbij de garage wordt gebruikt voor aanhangers, fietsen of scooters o.i.d. is nu totaal geen alternatief meer.	De garages hebben een eigen huisnummer en zijn kadastraal ook individueel vastgelegd. In de loop der jaren zijn meerdere garages los verkocht, waardoor het moeilijk is vast te stellen bij welke bewoner welke garage hoort. De garages zijn in de 50 en 60'er jaren gebouwd en zijn dus klein. Een moderne auto past er simpelweg niet in. Ik stel voor om de verrekking van garages met parkeervergunningen weg te laten.
Ik maak bezwaar tegen het besluit van de gemeente om bij de invoering van betaald parkeren mensen met een garage en 1 auto geen vergunning te verlenen. Dit terwijl iedereen zelfs 2 vergunningen kan krijgen. Ik snap nog dat je geen 2 vergunning krijgt als je een garage hebt, maar waarom dan niet 1 vergunning voor mensen met garage? De huizen aan de Wessel Gansfortstraat zijn niet heel groot, dus de garage doet dienst als berging voor overvloedige spullen. Samen met mijn fiets en de motor van mijn zoon, kan er echt geen auto bij.	Ik heb zelf betaald voor de parkeergelegenheid bij mijn woning en wordt hierin niet gecompenseerd. Overige buurtbewoners zonder parkeergelegenheid hebben tot nu toe gratis kunnen parkeren, terwijl ik hier voor betaald heb middels de aanschaf van mijn woning, immers deze is duurder hierdoor. Uiteraard heb ik de luxe altijd een plek te hebben. Ik vind dat bewoners met een eigen parkeerplaats dus ook in aanmerking moeten kunnen komen voor een bewonersvergunning. Daarnaast wil ik inzicht in de criteria en een plattegrond voor de gehele buurt waar er wel of niet een bewonersvergunning uitgegeven zou kunnen worden. Veel officiële parkeergelegenheden zijn ingericht als tuin en veel tuinen ingericht als parkeerplek.
Nagenoeg geen een garage wordt gebruikt voor het stallen van een auto. De woningen met een garage zijn woningen uit 1955 met een inhoud van 89m². Dit is woonoppervlakte die niet meer echt van deze tijd is voor een eengezinswoning. De oppervlakte van de garage is echt nodig voor opslag en hopelijk in de toekomst ook als extra woonruimte (na vergunning). Dus alstublieft: laat de garage niet meetellen als parkeerplaats! Of blijf in ieder geval "gedogen" dat de auto voor de garage gestalt mag worden zonder vergunning (niet in de looproute).	Natuurlijk is het begrijpelijk dat de gemeente bewoners wil stimuleren gebruik te maken van in pandige parkeergarages (wanneer deze aanwezig zijn), maar het is ook begrijpelijk dat bewoners geen zin hebben om honderden euro's extra te betalen voor een parkeerplaats.
Immers hebben zij voor de garage betaald en mogen zelf weten wat ze er mee doen. De mensen met een voortuin wordt toch ook niet verplicht om de auto daar neer te zetten?	de betreffende garages voldoen niet meer aan de huidige standaard. Menig moderne auto past er niet eens meer in. (..) heel veel mensen hebben die garage sinds jaar en dag in gebruik als schuur, hobbyruimte, werkplaats, fietsenhok, opslag of anderszins.
De Aristotelesstraat omvat slechts 15 huizen en 15 bijbehorende garages, alle in particulier eigendom. De straat is opgebouwd uit 5 hofjes waar aan elk 3 huizen en 3 garages liggen. De huizen en garages hebben elk een eigen huisnummer, In totaal zijn er 30 huisnummers. Er zijn geen trottoirs. In 1955 toen de straat gebouwd is hebben de hofjes de functie gekregen om toegang tot de huizen en garages te verschaffen. Deze functie hebben de hofjes nu nog steeds. -De hofjes worden alleen gebruikt door de bewoners. Kortom de hofjes op de Aristotelesstraat zijn een afwijkende situatie die met het huidige beleid zonder fiscaal parkeren voor de bewoners al 65 jaar prima functioneert. Aangezien de hofjes echt bij de huizen horen parkeert er ook niemand anders. En doordat de bewoners elkaar kennen wordt er zeer effectief gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte. Het voorstel van de bewoners is: - De hofjes op de aristotelesstraat uit het fiscaal parkeren Nieuw-West te halen. - Indien fiscaal parkeren toch wordt ingevoerd in de Aristotelesstraat dienen de hofjes omgezet te worden naar een status "parkeren enkel voor bewoners". Hierbij blijft de functie van de hofjes gelijk aan hoe het bij de bouw van de straat bedoeld is: toegang verschaffen tot de opritten en garages. Aangezien een dergelijke situatie "parkeren enkel voor bewoners" ook op het nabijgelegen Ma Braunpad is toegepast zou dit zonder meer mogelijk moeten zijn (zie bijlage) - Zoals op de foto uit 2019 te zien is, is er van parkeeroverlast in de Aristotelesstraat geen sprake. - Het invoeren van fiscaal	Tijdens de vorige inspraak avond over het onderwerp betaald parkeren in de filosofenbuurt, is door de wethouder beloofd dat garages niet meetellen bij het verkrijgen van een parkeervergunning. Er is immers genoeg parkeercapaciteit voor de wijkbewoners, echter niet voor de lang- en vreemdparkerders. In het beleidsvoornemen is hier ineens niets meer van terug te vinden!? Hoe kan het dat een toezegging ineens verdwijnt en zelfs ongedaan wordt gemaakt? (Hoewel het wel een typisch dingetje voor Nieuw-West mbt bewoners 'participatie' is.);

parkeren zou een verslechtering opleveren voor de bewoners van de Aristotelesstraat: Er is immers geen probleem. -Aangezien er in het nabijgelegen Noorderhof 2 ook plaatsen zijn die alleen voor bewoners moet dit voor de hofjes op de Aristotelesstraat ook mogelijk zijn. Als er hiervoor grond gepacht dient te worden behoort dit tot de mogelijkheden van de bewoners.	
In Geuzenveld zijn er een aantal flats met ondergrondse parkeergarage die voor c.a 50 % leegstaan vanwege de hoge huurprijzen. Die parkeerplaatsen zijn niet verplicht gekoppeld aan de woning maar de bewoners kunnen er bij interesse wel over beschikken. De gemeente heeft al eens een huurverlaging aangeboden maar dat heeft weinig geholpen. Behalve het pand van Vestia. Dr H. Colijnstraat 771-945. Daar zijn van de 86 woningen alle 56 ondergrondse parkeerplaatsen verplicht gekoppeld aan de huurwoning. Hoe gaat de Gemeente nu bepalen wie van die flatbewoners kan beschikken over een ondergrondse parkeerplaats?	Nu woon ik in Geuzenveld, gebied 1, en begrijp ik dat we daar 2 vergunningen kunnen krijgen. Ik heb echter een garage die door opslag van spullen niet is te gebruiken als garage voor mijn auto. Kan ik dan gewoon een vergunning aanvragen, of zitten daar dan nog voorwaarden aan? En wordt het dan het tarief van de 1e of de 2e vergunning? Ik heb overigens maar 1 auto;
Het lijkt ons bijzonder onredelijk de bewoners nu te sanctioneren (het onthouden van een parkeervergunning) voor een praktijk die in belangrijke mate wordt bepaald door de relatief beperkte omvang van de huizen.	Ouderen zullen zelfs na deze ingreep niet in staat zijn hun auto te betreden of verlaten omdat de garages te smal zijn om een portier helemaal te openen. Mijn vraag: Komen de mensen die over zo'n garage beschikken wél in aanmerking voor een vergunning? Dit wordt niet 100% duidelijk uit de tekst in de brief van 5 oktober 2020.
Maar hij (de garage, red) is vooral heel vol, met fietsen voor het hele gezin, een scooter, koffers, gereedschap, kampeerspullen, schaatsen, boeken, planken, etc. Er past echt geen auto bij! Een garage staat dus niet per definitie synoniem aan een parkeerplek.	Wat ook meespeelt, is dat er veel mensen zijn, die op hun eigen erf kunnen parkeren en dat dus niet doen! In mijn straat, de P.J. Oudstraat, zijn dat al 9 auto's, van de 16 huizen! Verplicht! parkeren op eigen erf (ga maar eens tellen in deze wijk) zou al een hele verbetering zijn.
bij deze wil ik protest aantekenen tegen het betaald parkeren in de Wessel Gansfortstraat en het mogelijk niet verkrijgen van een parkeer vergunning om dat wij een garage hebben , maar ons huizen zijn zo klein dat er bijna geen opslag ruimten in aanwezig is dus zijn de garages min of meer maar zeker bij 9 van de 10 opslag ruimtes en of keukens en zo krap dat er nauwelijks een auto in kan deze garages dateren van 1952 en zijn toen gebouwd op de auto's van die tijd , dus zal er een uitbreiding moeten komen in de tuin voor opslag ziet uw dit al voor uw dat er overal massaal tuin huisjes gebouwd gaan worden ,op bouw gerealiseerd gaat worden of op de garage gaan bouwen zal er mooi uitgaan zien in de straat dus ik adviseer de parkeervergunningen hier op aan te passen en nog beter helemaal geen parkeer meters te gaan plaatsen.	

1	33	126	180	362	551	759
6	34	148	181	417	554	762
7	38	168	187	447	618	769
24	39	169	311	454	726	784
25	41	170	315	490	745	785
26	68	171	316	509	749	803
30	75	172	321	542	752	812
31	121	179	333	547	755	814

De nummers van de zienswijzen met daarin opmerkingen, vragen en zorgen over vergunningverlening in relatie tot stallings- en garageplaatsen (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Het hebben van een stallingsplaats speelt een grote rol bij de verlening van parkeervergunningen. Volgens de regelgeving in de Parkeerverordening van de gemeente Amsterdam wordt het aantal stallingsplaatsen waarover een bewoner beschikt (of kan beschikken) in mindering gebracht op het aantal beschikbare vergunningen waarvoor de bewoner in aanmerking komt. Dit kan ertoe leiden dat een

bewoner niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning of alleen een parkeervergunning voor een tweede voertuig, afhankelijk van het adres. Vanwege het grote aantal zienswijzen dat hierover is binnengekomen en de zorgen die zijn geuit, wordt hierop in deze paragraaf uitgebreid ingegaan.

Wat staat er in de regelgeving – Parkeerverordening 2013 van de gemeente Amsterdam?

In de Parkeerverordening is in artikel 9 (de bewonersvergunning) opgenomen: *Het college kan een bewonersvergunning verlenen aan de houder van een motorvoertuig die bewoner is van een adres, gelegen in een vergunninggebied en een bewoner van dat adres niet beschikt of niet kan beschikken over een stallingsplaats en/of een belanghebbendenparkeerplaats binnen de gemeente Amsterdam.*

In de toelichting van dit artikel staat: *“Bij de beoordeling van de vraag of een bewoner over een stallingsplaats en/of een belanghebbendenparkeerplaats beschikt of kan beschikken, wordt op grond van de jurisprudentie uitgegaan van een ruime interpretatie. Onder ‘kan beschikken’ wordt dus ook verstaan dat de aanvrager een stallingsplaats kan kopen of huren in de garage die hoort bij het blok(deel) waar hij gevestigd is. Het gaat daarbij niet om de vraag of men financieel in staat is een stallingsplaats te kopen of huren, maar om de vraag of er een stallingsplaats te koop of te huur is. In een vergunninggebied waarin het parkeren inpandig is georganiseerd en geen parkeervergunningen worden verstrekt, worden opvolgende kopers of huurders van eerste kopers of huurders zonder stallingplaats, geacht bekend te zijn met het gegeven dat er voor dat adres geen aanspraak bestaat op een parkeervergunning. Indien een bewoner een stallingsplaats niet als zodanig gebruikt of heeft gerealiseerd, komt dit voor risico van de bewoner. Gedacht kan worden aan de situatie dat een woning beschikt of behoort te beschikken over een garage of een parkeerplek maar dat deze voor andere doeleinden wordt gebruikt. Indien, voordat een beleidsvoornemen tot invoering van betaald parkeren is vrijgegeven, stallingplaatsen aard- en nagelvast zijn verbouwd en redelijkerwijs niet meer als stallingplaats bruikbaar zijn, worden deze stallingplaatsen niet afgetrokken van het recht op parkeervergunningen”.*

‘Stallingsplaats’ is in de Parkeerverordening gedefinieerd als: *plaats, juridisch, feitelijk of planologisch bestemd of bedoeld om motorvoertuigen te stallen, gelegen buiten de openbare weg en niet voor het openbaar verkeer openstaand of toegankelijk.* In de toelichting staat: *de woorden “planologisch bestemd” verwijzen naar het vigerende bestemmingsplan of een legale afwijking van het bestemmingsplan.*

Stallingsplaats voor de vaststelling van het beleidsvoornemen verbouwd? Dan geen aftrek van het aantal vergunningen waarvoor men maximaal in aanmerking komt

Ten aanzien van de vragen over hoe de gemeente omgaat met de (voormalige) stallingsplaatsen die zijn verbouwd (tot bijvoorbeeld slaapkamer of keuken) of (voormalige) parkeerplaatsen die aan de voorzijde bij de tuin zijn betrokken, staat in de regelgeving: *Indien, voordat een beleidsvoornemen tot invoering van betaald parkeren is vrijgegeven, stallingplaatsen aard- en nagelvast zijn verbouwd en redelijkerwijs niet meer als stallingplaats bruikbaar zijn, worden deze stallingplaatsen niet afgetrokken van het recht op parkeervergunningen”.* Dit betekent dat verbouwde stallingsplaatsen niet worden beschouwd als stallingsplaats. De verbouwde stallingsplaats wordt dus niet afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waarvoor men maximaal in aanmerking komt. Een stallingsplaats waar alleen een kastje aan de muur is opgehangen wordt niet gezien als ‘aard- en nagelvast’ verbouwd.

Parkeergarage of garagebox wordt gebruikt als berging.

In Nieuw-West is in een aantal straten losstaande garageboxen aanwezig. Dit geldt bijvoorbeeld voor Thomas á Kempistraat, Wessel Gansfortstraat, Jan Abelszstraat, Pieter Postsingel, Bierens de Haanstraat e.d. Veel bewoners geven aan dat dat de woningen relatief klein zijn waardoor de garages of garageboxen dienst doen als berging voor ‘overtollige spullen’, als hobbyruimte en voor het stallen van (elektrische) fietsen, scooters of voor het sleutelen aan een motorfiets. Tevens is een aantal van deze garages aan derden verkocht of verhuurd, en een aantal garageboxen is bedrijfsmatig in gebruik, bijvoorbeeld voor een aanhangwagen. Omdat bij de invoering van betaald parkeren in stadsdeel Noord (2018) en in de Prinses Irenebuurt (stadsdeel Zuid) (2017) de bestaande regelgeving ten aanzien van

vergunningverlening is toegepast, is het college van B&W van oordeel ook in Geuzenveld en Eendracht geen uitzonderingsbepaling of overgangsregeling in te stellen. Voor bewoners die de beschikking hebben over een stallingsplaats betekent dit dat de stallingsplaats wordt afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waarvoor het huishouden maximaal in aanmerking komt (zie tabel 1).

Huishouden met	Aantal stallingsplaatsen	Aantal vergunningen
Eén auto	Geen stallingsplaats	Maximaal één parkeervergunning
Eén auto	Eén stallingsplaats	Geen parkeervergunning
Twee of meer auto's	Geen stallingsplaats	Maximaal twee parkeervergunningen
Twee of meer auto's	Eén stallingsplaats	Maximaal één parkeervergunning (met het tarief van de tweede vergunning)
Twee of meer auto's	Twee stallingsplaatsen	Geen parkeervergunning

Tabel 1: aantal vergunningen die worden toegekend

Parkeren op de in- of uitrit is niet toegestaan.

Hoewel op dit moment vóór veel garageboxen in Nieuw-West wordt geparkeerd is het op grond van het Reglement Verkeersregels en –tekens (RVV), onderdeel van de Wegenverkeerswet, niet toegestaan om te parkeren voor een inrit of een uitrit (art 24, lid 1b). Deze (landelijke) verbodsbepaling is momenteel al van toepassing en is niet afhankelijk van het wel of niet invoeren van betaald parkeren. Bij invoering van betaald parkeren betekent dit dat er geen naheffingsaanslag opgelegd kan worden als de auto zonder fiscale parkeervergunning of –parkeerrechten voor een garage staat geparkeerd. Wél kan een bekeuring worden uitgeschreven voor het parkeren op een locatie waar dit feitelijk niet is toegestaan (verkeersovertreding op grond van de Wet Mulder).

De minimale maatvoering van een stallingsplaats is 2,35 m breed en 4,00 meter diep.

Op basis van de breedte van een groot aantal courante motorvoertuigen geldt dat een garage in omvang gelijk of breder dan 2,35 meter en gelijk of dieper dan 4,0 meter, voldoende is voor het parkeren van een voertuig. Met deze maatvoering is de bestuurder in staat om in- en uit het voertuig te stappen. Voor de toegangsdeur geldt een minimale maat van 2,0 meter breed.

In grote mate komt deze maatvoering overeen met de NEN-2443, *Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages* waarin is aangegeven dat 'de afmetingen van de parkeervakken, parkeerwegen en parkeerstroken afhankelijk (zijn) van het gebruik, de gebruiksduur en het gebruiksprofiel'. Voor niet-openbare parkeergarages en stallingsgarages moet de parkeervakbreedte ten minste 2,30 m bedragen. 'Dit is de netto maat gemeten tussen de constructiedelen' (p57).

Inpandige garages of garageboxen die kleiner zijn dan de hierboven genoemde minimale dimensionering worden niet als volwaardige stallingsplaatsen gezien in het kader van de Parkeerverordening. Eigenaren of huurders van dergelijke plaatsen komen in dat geval in aanmerking voor een parkeervergunning. Dit geldt echter alleen voor *inpandige* solitaire stallingsplaatsen, zoals garageboxen. Hiermee wordt bedoeld: een stallingsplaats die in de lengte en breedte constructief is ingekaderd door een muur en/of een (garage)deur. Voor *buitenpandige* stallingsplaatsen op eigen terrein (opritten en carports), geldt geen minimale maatvoering; dit omdat daar meer ruimte beschikbaar is voor het openen van de portieren e.d.

Parkeren enkel voor bewoners Aristotelesstraat: geen verschillende regimes door elkaar

Bewoners van de Aristotelesstraat opperden om de hofjes in de Aristotelesstraat om te zetten naar 'parkeren enkel voor bewoners'. Het college van B&W kiest ervoor om één parkeerregime in te stellen, en niet verschillende naast elkaar. Met een 'parkeren enkel voor bewoners regime' zouden bewoners een belanghebbendenvergunning moeten aanvragen. Dat maakt het onnodig complex en voor bewoners niet goedkoper (de kosten voor een belanghebbendenvergunning zijn hetzelfde als voor een ontheffing voor een blauwe zone). Tevens zou in dat geval ook voor bezoekers van bewoners (waaronder een

klusbedrijf / loodgieter) een oplossing gevonden moeten worden. Het college is daarnaast van mening dat met het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen zeer terughoudend moet worden omgegaan, omdat de openbare ruimte van iedereen is. Om die reden is een degelijk regime in de Prinses Irenebuurt (stadsdeel Zuid) in 2017 opgeheven.

Vergunningverlening als garageplekken niet zijn gekoppeld aan de woningen

Bij appartementencomplexen met een inpandige garage geldt in principe dat bewoners de beschikking (kunnen) hebben over een stallingsplaats met als gevolg dat deze garageplek wordt afgetrokken van het aantal vergunningen waarop een bewoner maximaal aanspraak kan maken. Indien alle garageplekken verhuurd of verkocht zijn dan geldt dat alleen nog met een 'verklaring geen garage' (afgegeven door de corporatie, verhuurder, VvE of ontwikkelaar) aanspraak kan worden gemaakt op een parkeervergunning.

3.8 Buurt-10 (Eendracht) / sportvelden en verwijdering OV-haltes

Vanuit Buurt-10 (Eendracht) is een aantal specifieke reacties gekomen over beperkte parkeerproblemen, de opheffen OV-haltes (bus 21) en de sportvelden.

Een selectie van de reacties:

Ik woon in de eendracht hier is overdag absoluut geen sprake is van een tekort aan parkeer plaatsen, er rijdt hier ook al geen bus meer, vrij logisch dat er voldoende parkeerplaats zijn. Er is echter wel een zeer hoge parkeerdruk in de avond, nacht en weekend.	Eerst OV weghalen uit de wijk met als gevolg dat meer mensen een auto nodig hebben en dan nu betaald parkeren invoeren. De gemeente houdt geen rekening met onze wijk. Zorg dat er veilig geparkeerd kan worden aan de randen van wijk 10 dan is er plek genoeg in wijk 10 (bv camerabeveiliging en handhaving van alle onrust op parkeerplaatsen). Ook kunnen er vrij makkelijk parkeerplaatsen bij gecreëerd worden er is hier plek zat. Maar dat kost geld en betaald parkeren is lekker makkelijk, je zet een paar borden neer en je kunt cashen.
Relatief hoog autobezit: Vrij logisch in de eendracht aangezien de bus niet meer door deze buurt rijdt. Maar dit is nog geen reden voor betaald parkeren.	Bij invoering van deze plannen worden mensen, die eerst met een bus gingen maar nu met de auto omdat de bus (21) al is verwijderd uit de wijk, dubbel "gepakt". Nu moeten ze ook nog eens parkeergeld gaan betalen. Dit voelt absoluut niet goed!
Het zal de overlast niet wegnemen. De prachtig gevonden oplossing van de Gemeente, dat er voldoende ruimte is bij o.a. de parkeergelegenheid bij de Sportparken of De Tuinen van West , is waardeloos. Niemand zet zijn auto daar neer voor de nacht. Geen enkel toezicht enkel veel overlast, dat is al gebleken in de afgelopen jaren. Uitgebrande auto's, veel ge-race in de nachtelijke uurtjes en andere ongein.	Ongelofelijk dat een buurt als de Eendracht ook hier wordt meegenomen. Heel rustige buurt.
Rondom sportpark de Eendracht is vrije parkeerruimte maar deze wordt anders dan door sporters niet gebruikt omdat deze omgeving buiten de sporturen sociaal zeer onveilig is. Hierdoor wordt de beschikbare ruimte niet effectief gebruikt.	De bezoekers van het sportpark zouden verwezen kunnen worden naar andere parkeermogelijkheden, zodat er in buurt 10 voldoende parkeerplekken overblijven voor de buurtbewoners.
Van gemeentewege is "gedegen"(...) onderzoek gedaan naar de parkeerdruk in elk van de betrokken buurten. Hierbij is v.w.b. mijn eigen buurt (Buurt 10/De Eendracht/Geuzenveld-West) op geen enkel meetmoment een dermate hoge parkeerdruk geconstateerd die invoering van enig parkeerbeleid zou rechtvaardigen. In werkelijkheid blijven er doorgaans zelfs 's avonds en 's nachts honderden parkeerplekken onbezet, welke locaties overigens gelegen zijn bij het sportpark wat in onze buurt ligt. Je zou mogen verwachten dat dit helder zou mogen zijn voor de beleidsmakers...	Sowieso bij eendracht overdag hebben we helemaal geen last van parkeren alleen 's avonds laat. Dus ik zou voor Eendracht een andere oplossing zoeken in plaats van betaald parkeren. Eendracht is een woonwijk mensen die hun auto parkeren dat is na 19:00 uur 's avonds dus.

Dat er hier nogal wat voertuigen parkeren van bewoners zélf, heeft nog een andere reden, en die is dat de gemeente al jaren geleden een andere catastrofale- en onbegrijpelijke blunder heeft gemaakt, in de vorm van het radikaal verwijderen van alle OV-haltes uit onze buurt. Uiterekend dáár waar de reisafstanden en daarmee de milieuschade per definitie het grootste zullen zijn, is OV opgeheven. We strijden er al ruim 6 jaar tegen, en NIEMAND TOT AAN B&W TOE heeft ooit met ons enige inhoudelijke dialoog willen aangaan. GVB en Vervoerregio mogen openlijk ons negeren, en doen dat dan ook alweer ruim 6 jaar- tot op vandaag de dag toe.

3	77	129	212	312	407	551	725	795
8	93	136	239	313	420	575	737	799
15	103	138	249	316	425	591	753	
49	114	160	268	327	430	595	761	
61	115	190	274	374	446	637	764	
67	116	202	280	385	447	655	777	
69	117	208	290	400	455	686	791	

De nummers van de zienswijzen met daarin opmerkingen over de parkeersituatie in Eendracht en het openbaar vervoer (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

Voor Buurt-10 (Eendracht) geldt dat de parkeerdruk over de hele buurt gezien te overzien is. Dit komt doordat het gemiddelde naar beneden wordt getrokken door de Bok de Korverweg (langs de sportvelden). In deze straat is een groot aantal parkeerplaatsen beschikbaar die beperkt worden benut. In het beleidsvoornemen van het college is aangegeven dat deze straat wordt uitgezonderd van het betaald parkeren. Op de Bok de Korverstraat kan dus gratis geparkeerd blijven worden. Voor de rest van Buurt-10 is het college van oordeel dat het invoeren van betaald parkeren van belang is om te voorkomen dat grote parkeerproblemen in deze buurt ontstaan als in Geuzenveld betaald parkeren wordt ingevoerd, te meer omdat de parkeerdruk in een groot aantal straten nu al heel hoog is (zie kaart 9). Verplaatsing van parkeerprobleem is onder meer gebeurd bij de invoering van betaald parkeren in de Vogelbuurt, Disteldorp en Volewijk (stadsdeel Noord). De acute parkeerproblemen die hierdoor ontstonden in de buurt Blauwe Zand hebben ertoe geleid dat de gemeenteraad met een spoedprocedure ook Blauwe Zand heeft moeten opnemen in het gebied van betaald parkeren.

Het college heeft begrip voor de onvrede die is ontstaan nadat de route van bus 21 is verlegd. Alhoewel hiermee de OV-bereikbaarheid is verslechterd, betekent dit niet dat de auto nog de enige manier is om de wijk in- en uit te komen. Ook hier geldt dat een mix aan mogelijkheden is, waaronder de fiets, deelmobiliteit en het openbaar vervoer, zij het op grotere afstand (bus 21 halteert bij de Aalbersestraat en Sam van Houtenstraat). Daarbij komt dat de kosten voor parkeervergunningen laag worden gehouden.



Kaart 9: parkeerdruk in Buurt-10 (doordeweekse dag in de avonduren, meting door Ecorys, eind 2019)

3.9 Uitbreiding gebied betaald parkeren: Slotermeer en Osdorp-Oost

Vanuit met name Slotermeer (daar waar momenteel een blauwe zone van kracht is) heeft een aantal bewoners zorgen over de gevolgen van het onderhavige beleidsvoornemen voor hun buurt. Een aantal bewoners geeft aan dat ook in hun buurt betaald parkeren moet worden ingevoerd en de blauwe zone moet worden opgeheven. Vanuit Osdorp-Oost (Meer en Oever / Wildeman) is een aantal reacties binnengekomen dat ook dáár maatregelen moeten worden getroffen.

Een selectie van de reacties:

Het plan vind ik prima maar het moet een veel groter gebied worden waar betaald parkeren moet komen dit is half werk . Ik woon in het gebouw t, Waterfort President Allendelaan (...). Ook wordt er overdag en vaak s, nachts voor de ingang van de parkeergarage (100 auto,s) van ons complex geparkeerd waardoor in geval van nood er slechte toegang is tot ons complex
Met de komst van de Westtangent zal iedereen snel weten dat je hier gratis kunt parkeren en op kunt stappen op halte Ookmeerweg en binnen 20 min op Schiphol of Sloterdijk bent. Voer ook betaald parkeren in in Osdorp Oost anders worden wij hier het afvoerputje van Nieuw West !!

Zoals door u wordt aangegeven is er veel parkeeroverlast in Geuzenveld en een deel van Slotermeer. Nu wordt er in Geuzenveld betaald parkeren ingevoerd. Wat denkt u dat er gaat gebeuren in Slotermeer waar nog geen betaald wordt ingevoerd? Slotermeer wordt overbelast door oa. taxi's die nu al vanuit hun woning de auto of hun busje in Slotermeer Wijsgerenbuurt plaatsen. Dat is nu al gaande vanuit Overtoomse Veld en daar zullen dus de chauffeurs van Geuzenveld bijkomen. Als ik nu al begin avond thuis kom, moet ik eindeloos rondjes rijden om uiteindelijk al bijna in Geuzenveld te parkeren ;)

Graag zou ik ook betaald parkeren willen voorstellen in Noorderhof Noord en Zuid. Als betaald parkeren wordt ingevoerd in de omliggende wijken en bij het Sloterparkbad en niet in onze wijk dan creëer je dat iedereen zijn auto in onze wijk komt parkeren met als gevolg dat wij, als bewoners, onze auto niet meer kunnen parkeren. ... Ook ervaren wij nu heel veel overlast bij het Sloterstrand in de zomer omdat er niet gehandhaaft wordt. Door betaald parkeren in te voeren voorkom je deze overlast en tevens ook gevaarlijke situaties met hardrijders. (Met name door strandbezoekers).	Ik zou liever een parkeerzone zien komen om het Lambertus Zijlplein heen en langs de Ruys de Beerenbrouckstraat/Aalbersestraat/De Savornin Lohmanstraat/Colijnstraat. Hiermee voorkom je niet alleen dat mensen van binnen de wijk met de auto een boodschapje gaan doen, maar ook dat er vreemdparkerders in de wijk parkeren om vervolgens met het openbaar vervoer verder de stad in te gaan.
Ik ben bewoner aan de Lammerslaan, dit is nu een blauwe zone. Deze wordt tot op heden slecht/zelden gecontroleerd. In het nieuwe plan voor betaald parkeren wordt alles om ons heen, en dus ook bij het Sloterparkbad, betaald parkeren. Ik voorzie dat de problemen zich vrijwel direct naar onze wijk verschuiven. In de zomer hebben we al erg veel problemen en overlast met parkeren van bezoekers van het strand/Hotel Buiten/evenementen en dat zal alleen maar meer worden. In het voorgestelde plan wordt ook de parkeerplaats van het Sloterparkbad betaald parkeren, deze bezoekers zullen bij ons in de wijk gaan staan, dat is tenslotte slechts 50 meter lopen. Dat gebeurt nu al bij evenementen in het Sloterparkbad. Mijn voorstel zou dan ook zijn om de wijk Noorderhof ook betaald parkeren te maken en zo de grote overlast te beperken en makkelijker te kunnen controleren. Een scanauto is makkelijker dan parkeerbeheer/handhavers. Gelijk aan het gebied rondom plein 40-45 waar ook met succes betaald parkeren geldt.	Goed plan, om betaald parkeren in de te voeren. Maar ik woon aan Ruimzicht, en hier spelen precies dezelfde problemen. Ongeveer de helft van de auto's is hier buurtvreemd. Jullie denken dat het waterbed-effect zal uitblijven. Maar de buurtvreemde auto's die nu in Geuzenveld staan, die verdwijnen niet in de lucht. Die gaan ergens anders een plek zoeken. En dan is mijn buurt de eerstvolgende gratis optie. Kwestie van logisch nadenken. En straks met de Westtangent zullen er steeds meer mensen doorhebben dat het ontzettend handig is om hier hun auto te dumpen en binnen 20 minuten op Schiphol uit te stappen. Die auto's staan nu ook al in de wijk, maar nu daar neergezet door die zogenaamde parkeer-service-bedrijfjes. Ik probeer hier al langer "betaald parkeren" te krijgen. Omdat ik maar niet kan begrijpen waarom het er NIET is. (..) Dus pak alsjeblieft dóór. Regeren is vooruitzien. En als je logisch nadenkt is deze wijk de volgende probleemwijk met parkeer-ellende. Nóg meer drukte. En dan moeten er weer jaren van onderzoeken overheen voordat het hier ook ingevoerd zal worden.
In mijn wijk geldt een blauwe zone met parkeren voor 2 uur als je een blauwe schijf hebt gezet. De bewoners kunnen een dure vergunning aanvragen. Al jarenlang is er bij ons in de wijk overlast van auto's die hier geparkeerd staan, maar geen vergunning hebben(..) Met het invoeren van het betaald parkeren waarbij onze wijk (Slotereer) is uitgesloten, kun je op je vingers natellen wat er gebeurt: alle auto's die niet willen betalen, komen naar onze wijk waar de pakkans nihil is. En het zure is: als bewoner met een keurige vergunning, vind je geen parkeerplek meer in de buurt waardoor je ten einde raad je auto op een plek moet zetten die daarvoor niet bedoeld is Voer aub ook betaald parkeren in in de rest van Slotermeer en handhaaf daar elke dag op. Ik ben bang dat er anders po enig moment geweld uit gaat breken want die taxi-mensen zijn behoorlijk agressief als je ze aanspreekt.	Graag ook betaald parkeren slotermeer noord er is nu een blauwen zone maar wordt niet gehandhaafd wat natuurlijk schandalig is want we betalen er voor er is hier veel overlast mensen staan hier gewoon hele dagen of weken er wordt niks aan gedaan ook niet als er over gebeld word dan wordt je nog onbeschoft te woord gestaan ook
Maak heel Slotermeer en Geuzenveld betaald parkeren, niet alleen Geuzenveld. Dan komt er nog meer overlast van auto's op de stoep in Slotermeer.	Ik woon in slotermeer (J. Jittastraat) daar is nu blauwe zone, in dit gebied komt geen betaald parkeren. Maar rondom dit gebied komt nu betaald parkeren, op deze manier wordt de parkeer druk in het gebied waar ik nu woon nog hoger dan het nu al is.

Mijn wijkje valt net buiten het gebied, helaas. Ik zou graag ook betaald parkeren zien in onze wijk. Omdat het blijkbaar goedkoper is voor bewoners. We hebben nu blauwe zone. Maar er wordt bijna nooit gehandhaafd. Dus veel mensen die uren en uren parkeren. En weinig plaats in ons wijkje.

Beste planners, ik wil u met klem vragen om het fiscaal parkeren in 1 keer uit te breiden, en de Antony Moddermanstraat mee te nemen in het betaald parkeren. Dit is het verlengde van de Ruys de Beerenbroeckstraat, en voor het invoeren van de Blauwe Zone was het parkeren voor bewoners onmogelijk in de avond. Omdat er niet gehandhaafd wordt in Blauwe zones staan er heel veel vreemd en lang parkeerders, en zodra er geen vrij parkeren meer is in Geuzenveld komen die allen hier terug.

16	249	555	644
38	268	580	648
42	288	633	674
43	436	640	
202	486	641	
214	526	642	

De nummers van de zienswijzen met daarin opmerkingen over aanpassingen van het gebied (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

In afwijking van het oorspronkelijke advies van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West is besloten dat de blauwe zones in Nieuw-West vooralsnog in stand blijven, met uitzondering van de blauwe zones die van kracht zijn in de Burgemeester van Leeuwenlaan, Socratesstraat, Nolensstraat en Herderhof (zie paragraaf 4.5). Het college heeft besloten om zich vooral te richten op de buurten waar een acuut parkeerproblematiek is geconstateerd.

In de gebieden ten zuiden en westen van de Sloterplas worden geen wijzigingen voorgesteld. Dit omdat de parkeerdruk in deze gebieden, met enkele uitzonderingen, lager is dan 90%. Het parkeerregime in Osdorp, Slotervaart, Sloten en Riekerpolder blijft dus ongewijzigd. Wel is in overleg met het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West overeengekomen dat deze gebieden nauwgezet gevolgd en gemonitord worden. Mocht toch sprake zijn van nadelige effecten van de uitbreiding van het parkeerregime in Geuzenveld dan kan hierop snel geacteerd worden.

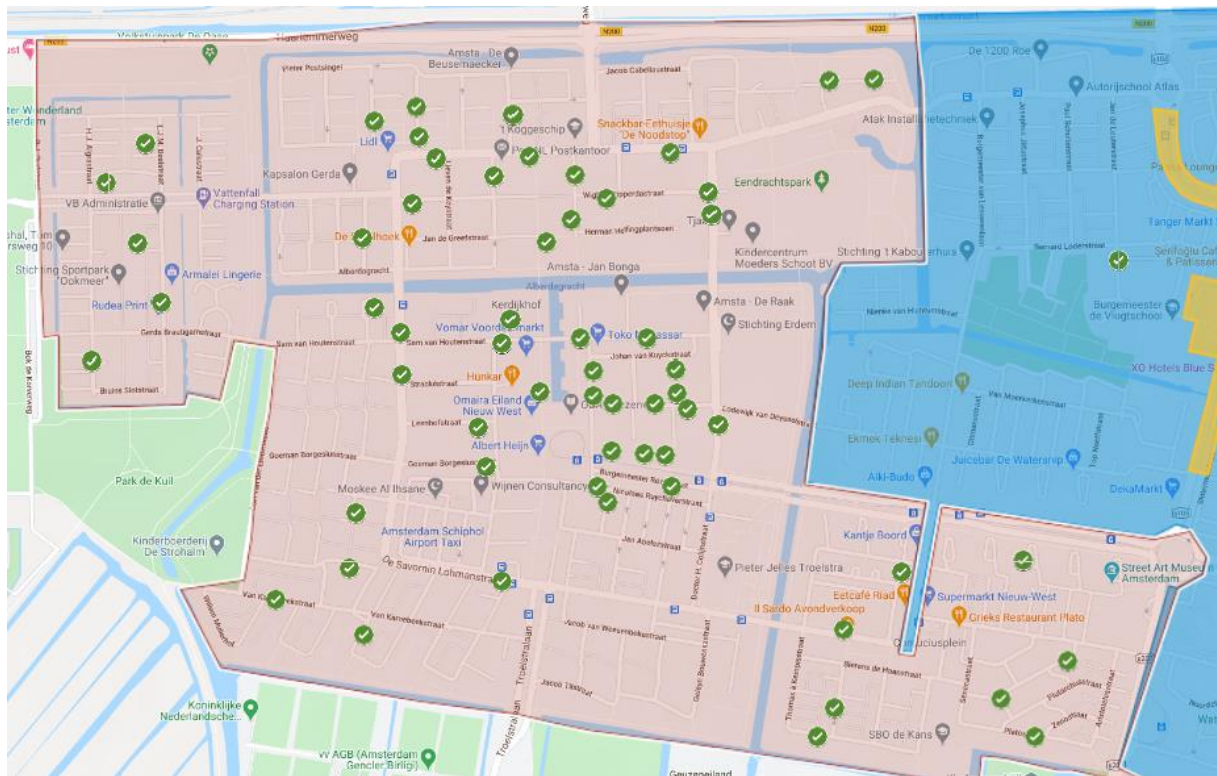
Wijziging ten opzichte van het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak: geen betaald parkeren op het parkeerterrein bij het Sloterparkbad.

Optisport (Sloterparkbad) huurt het parkeerterrein dat ligt voor hun deur van de gemeente Amsterdam. Dit parkeerterrein was ook meegenomen in het uitbreidingsgebied van betaald parkeren, dat het college met het beleidsvoornemen heeft vrijgegeven voor inspraak. Op privaat geëxploiteerde parkeerterreinen – er is ook een slagboom ter plaatse – kan echter geen fiscaal parkeerregime van kracht worden. Dit parkeerterrein wordt daarom niet meegenomen in de wijzigingverordening van de Parkeerbelastingverordening.

3.10 Voorstanders van invoering betaald parkeren

Van de ruim 800 zienswijzen zijn er 100 uitgesproken voorstander van betaald parkeren. De voorstanders geven aan veel last te hebben van de hoge parkeerdruk, dat het lastig is om 's avonds een parkeerplaats te vinden, de overlast van geparkeerde busjes in de buurt, de foutparkeerders en lange zoektijden voor het vinden van een parkeerplaats. Ook maken enkele bewoners zich zorgen over de verkeersveiligheid die het gedrang is door de grote aantallen geparkeerde auto's ("kinderen spelen, en schieten achter die auto's door de straat op, waar die auto's op de stoep staan.....levensgevaarlijk"). Sommige van de bewoners kunnen niet wachten tot de gemeente *eindelijk* maatregelen treft en vragen zich af waarom

het allemaal zo lang duurt. Op kaart 10 is te zien dat de meeste voorstanders van betaald parkeren uit Buurt 8 en Buurt 9 komen.



Kaart 10: zienswijzen van bewoners of belanghebbenden die uitgesproken vóór het voornemen zijn om betaald parkeren in te voeren).

Een selectie van de reacties:

Ik ben voor betaald parkeren en graag zo snel mogelijk invoeren en handhaven. Er is hier (Dr. H. Colijnstraat 24 - 40 en Nicolaas Ruychaeverstraat 1 - 17) sprake van een zeer hoge parkeerdruk, zelfs in deze coronatijd. Er wordt hier geparkeerd door auto's die niet van direct omwonenden zijn. De mensen stappen hier op de bus richting Schiphol of stappen op de tram richting centrum. Vaak wordt er voor een langere periode geparkeerd. Ook wordt hier veelvuldig geparkeerd door mensen, die met de fiets verder gaan. Ook worden hier veel (bedrijf)busjes gestald en dan wordt er vaak gewisseld van plek met een "gewone" auto. Zo wordt er 24 uur van een parkeerplek gebruik gemaakt door niet directe bewoners.	Ik wil heel graag dat hier betaald parkeren wordt ingevoerd.
Aangezien de parkeeroverlast erg groot is in Geuzenveld, stem ik in met dit voorstel. Grotendeels van het parkeeroverlast heeft absoluut te maken met mensen die van buitenaf komen en hier parkeren. Dit zorgt ervoor dat wij als buurtbewoners heel moeilijk parkeerplek kunnen vinden. Hopelijk kan de invoering van betaald parkeren en einde brengen aan dit probleem.	Svp graag doorpakken en zo snel mogelijk betaald parkeren invoeren. Dit vergroot op den duur de leefbaarheid en veiligheid.
Het is nu al te gek voor woorden, dat als je 's avonds thuis komt vaak lang in de omgeving moet zoeken naar een parkeergelegenheid en dan nog als vrouw alleen in het donker naar huis moet lopen, en wat zeker niet prettig is in deze buurt.	Ik mag wel zeggen dat wij zeer blij en tevreden zijn met dit plan. Wij wonen nu zelf bijna 15 jaar in Nieuw West en wij hebben het van totaal geen overlast naar een MEGA groot parkeerdrama zien veranderen.
Op zich helemaal eens met het invoeren van betaald parkeren. Wel is het onredelijk dat mensen met een garage geen vergunning kunnen krijgen.	I believe this is the right option to have. With the location becomes more and more crowded, we ought to prioritise for residents living in the area.

Hoewel ik niet de vlag uit zal gaan hangen, ben ik toch wel opgelucht dat dit serieuze probleem (wild parkeren) op deze manier opgelost zou kunnen zijn. Bedankt voor jullie inzet en succes ermee.	Ik woon nu 5 jaar in de Jan Zijvertsstraat en de parkeerverlast wordt met de bouw van iedere woning complex erger. Na 17u in de avond is er werkelijk geen plek meer en zal je uren rondjes moeten rijden, of op stoepen parkeren (om vervolgens een boete te krijgen).
jammer dat de bewoners via de parkeervergunning van 30 euro per jaar voor de problemen moet opdraaien, maar dat hebben we wel over als we de auto beter kwijt kunnen. en dan liever vandaag dan morgen, twee jaar is dan lang wachten.	Yes, eindelijk wort er betaald parkeren ingevoerd. We zijn de overlast van vreemdparkeerders meer dan zat!
Wij zijn vóór het plan!!! Eindelijk wordt er betaald parkeren ingevoerd.	Goed plan en nette prijzen voor parkeervergunning.
Beste, wij als bewoners willen graag betaald parkeren in onze wijk. Hiermee hopen we dat de parkeerverlast in ons wijk wordt verminderd. Wij als bewoners kunnen niet parkeren in onze eigen straat. Het is overvol in alle nabij gelegen straten.	Graag betaald parkeren!!! Klaar met de parkeerproblemen in heel geuzenveld!! Kan het niet nog eerder ingevoerd worden, dan pas het najaar van 2021?
Ik sta helemaal achter het besluit om het betaald parkeren ook in onze buurt in te voeren. Het aantal wildvreemde parkeerders veroorzaken een gigantische frustratie.	

17	94	223	328	433	540	604	626	699	742
21	95	244	336	436	548	605	646	701	763
23	119	258	355	438	552	610	656	702	773
29	127	273	361	445	556	613	661	711	776
34	132	277	363	448	565	614	671	714	781
39	159	292	369	454	571	615	680	719	783
48	174	308	384	480	576	616	681	721	786
53	182	309	404	483	578	617	682	722	796
60	195	310	427	506	582	619	694	728	806
89	198	322	429	521	598	620	695	731	808

De nummers van de zienswijzen met daarin uitgesproken voorstanders van de invoering van betaald parkeren (zie de volledige zienswijzen met de bijbehorende nummering in bijlage 1)

Reactie van het college van B&W

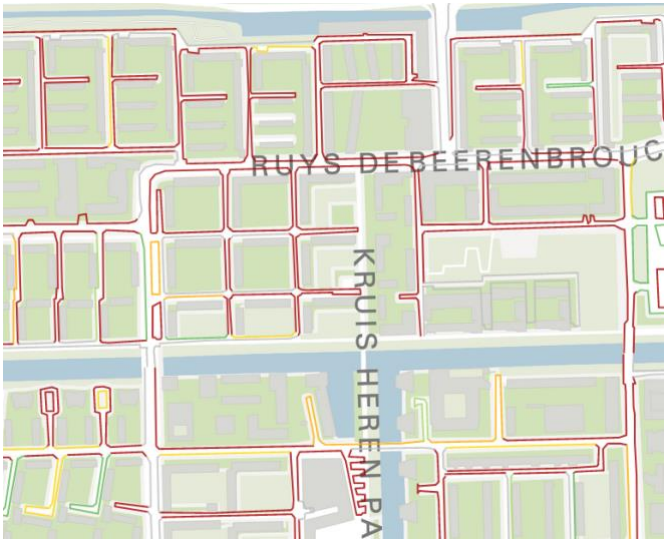
Het college van B&W neemt kennis van deze reacties. Enkelen geven aan dat betaald parkeren versneld ingevoerd moet worden (eerder dan het vierde kwartaal zoals in de planning is aangegeven). Dit is echter niet mogelijk vanwege de tijd die nodig is voor de besluitvormingsprocedure, de uitgifte van parkeervergunningen en vanwege de plaatsing van parkeerapparatuur.

3.11 Vragen over de besluitvormingsprocedure, de motivering van het beleidsvoornemen en de implementatie

Een aantal bewoners heeft vragen gesteld over de besluitvormingsprocedure, de wijze waarin het parkeerdrukonderzoek heeft plaatsgevonden, maar ook praktische vragen over onder meer de bezoekersvergunning of de mantelzorgvergunning. In deze paragraaf zijn alle vragen op een rij gezet en van een reactie voorzien. De nummering in de tabel verwijst naar de zienswijzenummering in bijlage 1. Alle vragen die zijn gesteld over garages en stallingsplaatsen zijn terug te vinden in paragraaf 4.7 en in deze paragraaf achterwege gelaten.

Zienswijze nummer	Vraag	Antwoord
16	Ik zou graag weten voor welke gedeelten van de wijk, straten, wij een vergunning krijgen. Bij ons is de overlast vooral van de bewoners, die aan de andere kant van het voet/ fietspad Kruisherenpad wonen, in o.a de Kenau Simon Hasselaarstraat. Zij hebben parkeergarages onder de huizen, maar zij en hun bezoek parkeren hun auto's bij ons voor de deur, zodat wij geen plaats hebben. "s-avonds laat, moeten wij meestal een plek zoeken in de buurt van de Nolenstraat. Want in onze straat en de zijstraten is geen plek te vinden.	Het gebied waarvoor de parkeervergunning parkeerrechten biedt is het hele gebied waar betaald parkeren wordt voorgesteld (dus heel Geuzenveld, een deel van Slotermeer en een deel van Eendracht).
20 en 771	1. Als reden voor de invoering van betaald parkeren wordt veel betaal overlast aangevoerd. a. Hoe is deze parkeeroverlast gesignaleerd/geconstateerd? b. Hoe is deze parkeeroverlast gemeten? c. Wat is de parkeerdruk voor maandag t/m zaterdag 9:00-19:00 uur? d. Wat is de parkeerdruk richtlijn? Bijvoorbeeld 80% e. Wat is het verwachte verlaging (effect) van de parkeerdruk? f. Is invoering van blauwe zone als optie meegenomen als oplossing voor de parkeeroverlast? De kosten van handhaving kunnen uit het stedelijke parkeerfonds worden gefinancierd. g. Is de parkeerdruk na invoering van betaald parkeren in Geuzenveld voor de omliggende stadsdelen (bijv. Osdorp) gemeten? Hiermee is bedoeld "het olievlek" effect waarbij de parkeeroverlast zich naar de omliggende stadsdelen waar nog gratis parkeren is verplaatst. 2. Kan als procedure worden opgenomen dat betaald parkeren alleen wordt ingevoerd nadat er voldoende (meerderheid) draagvlak van de bewoners hiervoor is? - Kan hiervoor participatie traject gestart worden? 3. De bewoners van de stadsdeel Geuzenveld hebben een laag inkomensniveau. - Is bij de invoering van het betaald parkeren dit in overweging genomen? - Is het sociaal economische effect van invoering betaald parkeren op de bewoners gemeten? - De invoering van betaald parkeren heeft heeft als gevolg dat de klandizie voor winkels daalt. Is het economische effect van invoering betaald parkeren voor bedrijven gemeten? 4. De ervaring is na invoering van betaald parkeren het uurtarief voor betaald parkeren hoger is dan de jaarlijkse inflatie of indexatie. Soms jaarlijks met tientallen procenten. Het parkeertarief voor 2021 is 1,40 EUR per uur. Wat is in de meerjaren begroting als tarief gehanteerd voor de komende 5 jaren voor het uurtarief en kosten parkeervergunning? 5. Wanneer is de nota van beantwoording voor	Ad 1a: zie parkeerdrukmeting in paragraaf 2.1 Ad 1b: de parkeerdrukmeting is uitgevoerd door een onafhankelijk verkeersadviesbureau. Ad 1c: de parkeerdruk overdag is beduidend lager dan 's avonds. Zie hiervoor paragraaf 4.6 'parkeerproblemen niet overdag maar 's avonds; Ad 1d: over het algemeen geldt dat bij een parkeerdruk van boven de 90% de problemen met zoekverkeer toenemen; Ad 1e: zie antwoord van het college in paragraaf 4.6. In een tabel is weergegeven welk effect wordt verwacht van invoering betaald parkeren. Ad 1f: zie paragraaf 4.5 'voorkeur voor een blauwe zone'. Ad 1g: de parkeerdruk is in heel Nieuw-West gemeten. Er is nog geen betaald parkeren ingevoerd, dus ook geen parkeerdrukmeting van ná de invoering. De parkeerdruk wordt periodiek gemeten en ná nvoering betaald parkeren zal een hierop extra gemonitord worden; Ad 2: met de voorliggende inspraakprocedure zijn alle bewoners en belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om te reageren op het beleidsvoornemen van het college van B&W. Het gaat hierbij vooral om inhoudelijke participatie (argumenten en overwegingen die wellicht over het hoofd zijn gezien) en niet zozeer om een kwantitatieve peiling (zoals bij een 'binair' referendum). Gegeven de grote hoeveelheid reacties kan worden gesteld dat de inspraakprocedure succesvol is. Het biedt het stadsbestuur voldoende input om tot een weloverwogen besluit te komen; Ad. 3: zie paragraaf 4.1.2, 4.1.3 en 4.1.7; Ad. 4: het kortparkeertarief (het parkeertarief dat per uur geldt op straat) wordt niet jaarlijkse geïndexeerd. In 2019 is door de gemeenteraad besloten om de parkeertarieven over de hele linie te verhogen, maar in de circa 10 jaar daarvoor zijn de tarieven ongewijzigd gebleven. De vergunningtarieven worden wel jaarlijks geïndexeerd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de gemiddelde index voor consumentenprijzen van het Centraal Bureau van de Statistiek (CBS) van de afgelopen vijf jaar, exclusief eventuele prijsverhoging als gevolg van belastingen. Ad 5. Zodra het college van B&W de Nota van Beantwoording heeft vastgesteld ontvangen alle indieners van een zienswijze hiervan bericht; Ad. 6: Dat is zeker mogelijk in de raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water (MLW). Zie: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/gemeenteraad/werkt-raad/invloed-raad/ Ad. 7: Jazeker, u bent van harte welkom. In principe zijn alle raads(commissie)vergaderingen openbaar toegankelijk. U kunt de debatten ook online live volgen of terugkijken. Zie: https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ ; Ad. 8: parkeerbelastinginkomsten komen in het stedelijk mobiliteitsfonds. Vanuit dit fonds worden tal van verkeersmaatregelen, herprofileringen en onderhoudsprojecten gedekt. Ook in Nieuw-West. Inkomsten worden niet per stadsdeel gelabeld.

	bewoners beschikbaar? - Welke termijn is er tussen het beschikbaar stellen van het definitieve voorstel en besluitvorming in de gemeenteraad? 6. Is er op de dag van besluitvorming in de gemeenteraad mondeling inspraak mogelijk? 7. Is het mogelijk, inachtneming van de dan geldende Corona regels, op de dag van de besluitvorming aanwezig te zijn in de gemeenteraad? 8. De parkeerinkomsten vanuit Geuzenveld gaan waarschijnlijk in het parkeerbonds. Kunnen de parkeeropbrengsten gelabeld worden voor verkeersvoorzieningen voor Geuzenveld? Bijv. fietspaden of extra OV verbinding tussen Geuzenveld en omliggende stadsdelen.	
22	Als eerste wil ik aangeven dat er al eerder een raadpleging is geweest onder de bewoners van Geuzenveld - Slotermeer omtrent het invoeren van betaald parkeren. Hiervan heeft de meerderheid van de bewoners aangegeven geen betaald parkeren te willen. Deze uitslag is door de stadsdeel bestuurders doorgegeven aan de centrale stad. Zij hebben dus kenbaar gemaakt namens de bewoners dat wij geen betaald parkeren willen. Ik vind het dan spijtig om te zien en te lezen dat de centrale stad die pretendeert: "Samen werken we aan een democratische stad." Kennelijk lak heeft aan de mening van de meerderheid van de bewoners. Hoezo democratie???	Op 10 juli 2019 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West het college van B&W geadviseerd om in enkele buurten betaald parkeren in te voeren. In reactie hierop heeft het college op 12 november 2019 per brief laten weten dat de definitieve reactie op het stadsdeeladvies wordt uitgesteld tot de zomer van 2020. Dit omdat het college ervoor heeft gekozen maatregelen vooral in te zetten op plekken waar aantoonbare problemen zijn ontstaan. Omdat is gebleken dat er wisselend maatschappelijk draagvlak is voor verdere grootschalige uitbreiding van fiscaal parkeren in Nieuw-West heeft het college ervoor gekozen om gezamenlijk met het Dagelijks Bestuur tot een afgewogen keuze komen. Als gevolg van het besluit om de definitieve reactie op het stadsdeeladvies uit te stellen is ruimte ontstaan om de parkeerproblematiek en achterliggende data scherper in beeld te krijgen. Zo is een uitgebreid parkeerdrukonderzoek uitgevoerd en een data- en buurtanalyse. Hiermee is de parkeersituatie zowel in de middag als avond inzichtelijk gemaakt en er is in beeld gebracht of de (in de meting) aangetroffen geparkeerde auto's van een bewoner uit de buurt is, van een bewoner uit een andere buurt of van een bewoner uit een andere gemeente. Ook is het autobezit onder bewoners van Nieuw-West nader onder de loep genomen. Met al deze data (in combinatie met de onderzoeken die daarvoor al hadden plaatsgevonden) is – in afstemming met portefeuillehouder Bobeldijk van Nieuw-West – een voorstel vrijgegeven voor inspraak voor: de buurten waar de parkeersituatie dusdanig uit balans is dat ingrijpen onoverkomelijk is, bijvoorbeeld vanwege het groot aantal foutparkeerders en zorgen over de toegankelijkheid voor de nood- en hulpdiensten. Geen maatregelen zijn voorgesteld voor de buurten (1) waar de parkeerdruk weliswaar hoog is, maar niet op een niveau waarmee de leefbaarheid in het geding is of dat bewoners nauwelijks meer een alternatief hebben en (2) de buurten waar nu een bestaand parkeerregime is (blauwe zone of fiscaal).
295	- Hoe blijven de tarieven voor de langere termijn geborgd? Een voorbeeld hiervan is het verdubbelen van de tarieven in stadsdeel Zuid. Hoe gaat dit voorkomen in Geuzenveld? - Buiten Corona tijd om, ontvang ik veel bezoek. Hoeveel mensen per keer kunnen er op de bezoekersregeling parkeren? - Het aantal uren van 120 per 3 maanden is mijn inziens aan de lage kant. Hoe is tot dit aantal gekomen?	- zie paragraaf 4.3 'lagere tarieven en/of garantie dat de tarieven niet worden verhoogd; - u komt in aanmerking voor één bezoekersvergunning en daarmee kunt maximaal vijf bezoekers tegelijk laten parkeren. - dit aantal uur geldt voor vrijwel heel de stad.

306	Zijn er nog compensatie mogelijkheden voor Aowers en/of Zorgverleners.	Bewoners die mantelzorg nodig hebben komen in aanmerking voor een mantelzorgvergunning. Het tarief van deze vergunning is de helft van het tarief van een reguliere bewoners-parkeervergunning. 65plussers komen, naast de reguliere bezoekersvergunning ook in aanmerking voor de kraskaartvergunning. Daarmee kan uw bezoek tegen 65% korting parkeren.
363	Goed plan. Ik kijk uit naar de praktische invulling van de aangekondigde bezoekersregeling.	Zie: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B29C84935-0712-4095-9F5E-36D91622694F%7D#case_%7B164D09E2-42DC-48FA-A1D9-E56282A205D0%7D
399	Hoe gaat het met dagelijkse mantelzorg?	Bewoners die mantelzorg behoeftig zijn komen in aanmerking voor een mantelzorgvergunning. Daarmee kunnen mantelzorgers zonder parkeerkosten parkeren. Zie voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B58AC8D4B-53CC-4D8C-B6FD-E0B9C8799D05%7D#case_%7B259C4F12-A1E1-4FF3-A08C-167FFDAB06E1%7D
433	Parkeren voor bezoekers met korting graag ook digitaal via een app zodat bewoners heel simpel kunnen inchecken voor bezoekers.	Dat is precies het plan. Zie ook: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B29C84935-0712-4095-9F5E-36D91622694F%7D#case_%7B164D09E2-42DC-48FA-A1D9-E56282A205D0%7D
436	- Wel pleit ik ervoor dat het vergunningsgebied geldig wordt voor heel Geuzenveld/Slotermeer. Geuzenvelders zijn toch voor veel zaken aangewezen op de veel grotere wijk Slotermeer. - Wat gaat er gebeuren met de vele auto's met buitenlands kenteken?	- het gebied waarin de parkeervergunning parkeerrechten biedt, betreft het hele gebied, dus heel Geuzenveld, een deel van Slotermeer en een deel van Eendracht, waar betaald parkeren wordt voorgesteld. - als betaald parkeren wordt ingevoerd dan geldt dat voor alle voertuigen die in het gebied worden geparkeerd, ongeacht waar het voertuig staat geregistreerd.
516	Graag wil ik de details en een uitgebreid rapport van het onderzoek. - Hoe is dit onderzoek precies gedaan? - Door wie en hoeveel mensen is het onderzoek gedaan? - Waar is het onderzoek gehouden? - Hoe vaak? - Hoe lang? - Waarom hebben wij deze mensen nooit gezien? Ook wil ik graag een overzicht van de gemelde klachten betreft het parkeeroverlast. - Hoeveel klachten zijn er in totaal gemeld? - Binnen hoeveel tijd? - Door hoeveel unieke personen/bewoners/huishoudens? Ook stel ik voor dat er gestemd moet worden hoeveel bewoners in de buurt voor of tegen betaald parkeren zijn en een extra onderzoek hoeveel (percentage) van de bewoners parkeeroverlast ervaren en niet.	- Het onderzoek is verricht door Ecorys. Zij hebben parkeertellingen verricht van dinsdag 26 november 2019 tot en met dinsdag 21 december 2019 op de meetmomenten: dinsdag/donderdag tussen 13.00 en 17.00 uur, en op dinsdag/donderdag tussen 20.00 en 00.00 uur. Heel Nieuw-West is gemeten, dus niet alleen Geuzenveld. Hierin is elke buurt opgedeeld in straatsecties. Onderstaand een voorbeeld van de parkeerdruk in Buurt 9 in de avonduren (in de rode straatsecties geldt een parkeerdruk van 95% of meer).  - Over het aantal klachten en meldingen zijn alleen algemene gegevens beschikbaar. SIA (signalen Informatievoorziening Amsterdam) heeft een aparte categorie voor 'parkeeroverlast'. Voor heel Nieuw-West heeft de gemeente in 2018, 2019 en 2020 respectievelijk circa 1.100 meldingen, 3.600 meldingen en 4.100 met

		betrekking tot parkeeroverlast binnengekomen. - met de voorliggende inspraakprocedure zijn alle bewoners en belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om te reageren op het beleidsvoornemen van het college van B&W. Het gaat hierbij vooral om inhoudelijke participatie (argumenten en overwegingen die wellicht over het hoofd zijn gezien) en niet zozeer om een kwantitatieve peiling (zoals bij een 'binair' referendum). Gegeven de grote hoeveelheid reacties kan worden gesteld dat de inspraakprocedure succesvol is. Het biedt de gemeenteraad voldoende input om tot een weloverwogen besluit te komen.
525	Kan je twee parkeervergunningen (per huishouden) hebben zonder dat je twee auto's hebt? Of zonder dat de andere auto op mijn adres is ingeschreven? Mijn partner (getrouwd) heeft een andere huisadres, maar is grotendeels bij mij. Hoe is dat geregeld?	- Nee, er kunnen alleen twee parkeervergunningen worden aangevraagd als ook twee kentekens op naam staan (of een kenteken via een leasemaatschappij); - Voor bezoek is de bezoekersvergunning beschikbaar. Daarmee kan per kwartaal 120 uur per kwartaal tegen 100% korting worden geparkeerd.
590	Kunt u toezeggingen doen dat deze prijzen niet stijgen? Waarom is het in de Bijlmer ervoor gekozen om dit uit te stellen en in West niet? Is hier een manier voor om tegen te procederen binnen het bestuursrecht? Waarom is er niets aan de inwoners gevraagd dmv vragenlijsten enquetes? Ik woon hier al 5 jaar er niets over binnengekomen.	- Nee, dat kan niet worden toegezegd. De gemeenteraad is autonoom en beslissingsbevoegd om beleidswijzigingen ten aanzien van de tariefstructuur af te wegen en vast te stellen. Zie ook paragraaf 4.3 'lagere tarieven en/of garantie dat de tarieven niet worden verhoogd; - Het stadsdeelbestuur van Zuidoost heeft een andere afweging gemaakt dan het stadsdeelbestuur van Nieuw-West. Dat heeft ertoe geleid dat het college van B&W wél van Nieuw-West een advies om maatregelen te treffen heeft gekregen, en niet van Zuidoost; - Alle inspraakmogelijkheden staan voor bewoners en belanghebbenden open. Kijkt u op de website voor de mogelijkheden: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/gemeenteraad/werkt-raad/invloed-raad/ - Er zijn verschillende bewonersavonden georganiseerd door het bestuur van stadsdeel Nieuw-West. Met voorliggende inspraakprocedure zijn alle bewoners van desbetreffende gebied per brief en in verschillende media geïnformeerd over de voorliggende plannen en in de gelegenheid gesteld om te reageren. Daarvan is in grote getalen gebruik gemaakt.
746	Ik ben in het bezit van een personenwagen Opel en deze wagen stal ik in de garage gehuurd van Stadsgenoot in het Jan Springerhof In verband met mijn handicap heb ik een Europese gehandicaptenparkeerkaart (GPK) en de Amsterdamse parkeervergunning (GA) no..... Mijn wagen stal ik niet op eigen terrein of oprit. Ik heb een huurwoning. Geldt hiervoor ook een parkeervergunning van € 15,75? Mijn twee dochters wonende in Almere en Monnickendam zijn mijn mantelverzorgers. Moeten die ieder een mantelverzorgvergunning aanvragen of verstrekt u die vergunning aan ondergetekende. Hoe zit het met de vergunning voor een bezoekersregeling? Wie moet die aanvragen? Ik krijg wekelijks verzorging door verpleegkundigen van Buurtzorg. Hoe is het daarvoor geregeld indien zij met hun auto in de straat parkeren? Dan ben ik in het bezit van een Chateau toercaravan. Deze stal ik in een opslagruimte in Almere. Aangezien ik nu de 90 jaren ruim ben gepasseerd willen mijn kinderen niet meer dat ik	- Als u een gehandicapten parkeervergunning (GA) heeft dan kunt u in heel Amsterdam parkeren zonder dat u voor het parkeren hoeft te betalen. Deze vergunning is dus ook geldig als betaald parkeren wordt ingevoerd in uw buurt. De GA is en blijft gratis. Met een GA vergunning heeft u geen reguliere bewonersparkeervergunning nodig. Kijkt u voor meer informatie over de GA vergunning op de website. Klikt op de deze link (Ctrl + linker muisknop: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/amsterdamse-parkeervergunning-voor-gehandicapte-bewoners/?productid=%7BE150BD89-8206-4E7D-8AB2-oE393C29E3EC%7D - Mantelzorgvergunningen: de mantelzorgvergunning staat op naam van de persoon die mantelzorgbehoefte is. Op deze vergunning kunnen drie kentekens worden gezet. Voor meer informatie over de mantelzorgvergunning verwijs ik u naar de website. Klikt u op deze link: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B58AC8D4-B-53CC-4D8C-B6FD-E0B9C8799D05%7D - Bezoekersvergunning: de bewoner vraagt de bezoekersvergunning aan. De vergunning is gratis en biedt de mogelijkheid om bezoekers tegen 100% korting te laten parkeren. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B29C84935-0712-4095-9F5E-36D91622694F%7D#case_%7B2DF1543E-3E23-4E69-94FF-467C5C07F436%7D - Caravan: U mag uw caravan maximaal 3 dagen langs de openbare weg parkeren. Voor het parkeren van een caravan in een gebied

	de caravan rijd en hebben zij aangeboden de caravan uit de stalling te halen en voor mijn woonhuis te plaatsen voor ik met vakantie ga. De burens helpen mij daarbij ook om de parkeerplaats voor mijn woonhuis vrij te houden. Beide dochters zijn nog in het arbeidsproces werkzaam en ik ben nog in staat om de caravan zelf in te ruimen en een klusje te doen. Op zich een werk dat zeker 3 à 4 dagen in beslag neemt. Ik ga niet toeren met de caravan, ik huur voor vier weken of langer een plaats ergens op een mooie camping in Nederland. Als ik klaar ben met inruimen dan komt een van mijn kinderen mij ophalen en brengt mij dan naar de camping. Na afloop van mijn vakantie komen ze mij weer ophalen, brengen de caravan voor mijn woonhuis, helpen mij bij het uitruimen dan heb ik daarna de gelegenheid om de caravan schoon te maken.	waar betaald parkeren van kracht is, moet parkeergeld worden betaald. Voor een caravan kan geen parkeervergunning worden aangevraagd. Wel kunt u uw caravan aanmelden met de bezoekersvergunning. Daarmee zijn de kosten voor een hele dag parkeren (gedurende de tijden van betaald parkeren, van 09.00 – 19.00): €3,92
747	Het probleem aan de J. Calsstraat heeft ook met name te maken met te krappe parkeervakken en het ontbreken van belijning. Hierdoor staan auto's vaak op de stoep en/of voor de woningen geparkeerd. Dit leidt tot schade aan auto's, een rommelig straatbeeld en onveilige situaties doordat hulpdiensten er niet door kunnen. In de beantwoording van onze brief door de gemeente (ook toegevoegd als bijlage) zijn wij gevraagd om het beleidsvoornemen van de gemeente af te wachten. Die is er nu. Aangezien het beleidsvoornemen gering tot geen antwoord geeft op de hiervoor genoemde problemen, verzoeken we de gemeente om de maatregelen hiervoor (herinrichting en toevoegen parkeerplaatsen) vooruitlopend op het beleidsvoornemen te nemen.	Het gebiedsbeheer en de bevoegdheid voor de inrichting en belijning van parkeerplaatsen in straten zoals de J. Calsstraat ligt in eerste instantie bij stadsdeel Nieuw-West. De lopende inspraakprocedure over het parkeerregime gaat niet over de inrichting van straten. Uw mail is doorgestuurd naar het stadsdeel met het verzoek hierop te reageren.
766	Ik heb een vraag n.a.v. de bedrijfsvergunning: Wij wonen in Geuzenveld (het rode gebied op de kaart). In onze buurt staan soms meerdere bedrijfsauto's van één bedrijf geparkeerd. Ook komt het voor dat een chauffeur met eigen auto hier parkeert (blijkbaar woonachtig in een andere wijk) en vervolgens de bedrijfsauto meeneemt. Dit bij elkaar verhoogt de parkeerdruk voor bewoners die hier wonen. In uw brief over het betaald parkeren wordt gesteld: Voor bedrijven: Bedrijven komen in aanmerking voor 1 bedrijfsvergunning per 5 fte. Mijn vraag is: Wordt door invoering van betaald parkeren bovenstaand probleem opgelost? Of is het zo dat iemand die meer dan één andere iemand in dienst voor 5 fte heeft dan gewoon ook een parkeervergunning voor die persoon kan krijgen, ook al is die persoon niet in onze wijk woonachtig?	Ondernemingen kunnen per 5 fulltime werknemers 1 bedrijfsvergunning aanvragen. Dit betekent dat een bedrijf met 4 medewerkers in aanmerking komt voor één parkeervergunning en een bedrijf met bijvoorbeeld 6 medewerkers komt in aanmerking voor twee vergunningen. Het is aan het bedrijf voor welk voertuig de vergunning wordt ingezet. Dat kan voor een bedrijfsvoertuig zijn, maar ook voor een voertuig van een medewerker (ongeacht waar hij / zij woonachtig is).

767	Ik ben 85 jaar, heb tot nu toe geen mantelzorg, probeer alles nog zelf te doen. Kinderen en familie komen bijna dagelijks bij mij om een kijkje te nemen. Mijn vraag is zou ik in aanmerking kunnen komen voor de parkeervergunning ad € 7,87 per zes maanden.	Voor een mantelzorgvergunning geldt een aantal voorwaarden: - U moet in Amsterdam ingeschreven staan. - U moet wonen op het adres waar u ingeschreven staat. - U ontvangt mantelzorg. Mantelzorg is niet-beroepsmatige, onbetaalde zorg, bijvoorbeeld door familie of vrienden. - U moet een recente verklaring van een instantie hebben waaruit blijkt dat u aangewezen bent op mantelzorg. - Kijk op zoeken.wtzi.nl welke instanties deze verklaring mogen verstrekken. Een indicatie voor thuiszorg of een verpleeghuis mag ook. Huisartsen maken geen mantelzorgverklaring. Is er geen instantie die een verklaring kan afgeven én is er ook geen indicatie voor thuiszorg of een verpleeghuis beschikbaar? Bel dan 14 020, maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 18.00 uur. - De verzorger(s) moet(en) buiten uw vergunninggebied wonen of in een andere gemeente. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B58AC8D4B-53CC-4D8C-B6FD-E0B9C8799D05%7D
801	Voor betaald parkeren in Osdorp oost zijn vanaf 2019 inloopbijeenkomsten Op de wolbrantkerkweg geweest. Ter afsluiting een grote bijeenkomst in de zaal van de Meervaart. Ik heb daar enquêtes voor ingevuld en persoonlijk aanwezig geweest Op al die bijeenkomsten. Maar ik heb nooit wat gehoord. De bedoeling was eind 2020 betaald parkeren in te voeren. Ik heb daar recent over gemaaild t.a.v. de Bestuursadviseur Erik Bobeldijk Van zijn secretaresse kreeg ik antwoord van de voornemens in Geuzenveld en Slotermeer zuidwest betaald parkeren in te voeren. Voor andere gebieden, zoals osdorp zijn geen wijzigingen voorgesteld. CONCLUSIE: betaald parkeren in osdorp gaat niet door. Daar moet je het, na al die inspanningen maar mee doen.!! Kunt U mij dit bevestigen en waarom hebben al deze deelnemers geen bericht gehad?? De zaal in de Meervaart zat helemaal vol.	De bijeenkomsten zijn georganiseerd door het stadsdeelbestuur van Nieuw-West. De bedoeling van de avonden is geweest om scherp te krijgen hoe in de verschillende buurten wordt gedacht over de parkeersituatie, de mogelijke maatregelen om zodoende een goede afweging te maken ter advisering van het college van B&W. Benadrukt dient te worden het stadsdeelbestuur niet zelf de bevoegdheid heeft om betaald parkeren in te voeren. Het heeft wel een belangrijke adviserende rol naar het (centrale) stadsbestuur. Dit heeft ertoe geleid dat het stadsdeelbestuur een advies heeft ingediend bij het college van B&W om betaald parkeren in te voeren in een gedeelte van stadsdeel Nieuw-West. Dit advies is door het college van B&W voor een groot gedeelte overgenomen. Wel is besloten om vooralsnog de blauwe zones in Slotermeer en Osdorp te handhaven en alléén maatregelen te treffen in gebieden waar een acuut parkeerprobleem is (of mogelijk ontstaat in de nabije toekomst, bijvoorbeeld door gebiedsontwikkelingen / nieuwbouwprojecten). Voor Osdorp en omgeving heeft het stadsdeelbestuur niet geadviseerd om maatregelen te treffen, wel om de parkeersituatie nauwgezet te volgen.
810	I live in Geuzenveld - Amsterdam nieuw west, and I received a letter that parking will be paid in my area. How can I pay for this?, I can't find this info,	If the city council decides to implement a paid parking regime, then you will receive a letter with all necessary information. This letter will contain at least information about the granting of parking permits (residential and visitor) as well as information about (for example) special permits facilitating informal care workers.
814	ik heb nota genomen van de voornemens om betaald parkeren in te voeren in ons stadsdeel en van de inspraakprocedure. Ten aanzien van het parkeren bij de flat waarin wij wonen heb ik de volgende vragen, waarvan ik de beantwoording niet kan vinden in alle beschikbare informatie. (i) Ik begin met een omschrijving van de huidige situatie: Wij wonen aan het Suze Groenewegplantsoen. Het appartementencomplex heeft een duidelijk bij de flat behorende parkeerterrein. Dat belet anderen, die niet hier woonachtig zijn en overigens ook geen binding met het wooncomplex hebben niet, om hun auto ook hier te parkeren. Dat kan zulke vormen aannemen,	Op basis van de parkeerdrukmeting van eind 2019 is inderdaad naar voren gekomen dat de parkeerdruk op het Suze Groenewegplantsoen hoog is (in de avonduren). Mogelijk is dit te wijten aan een groot aantal 'vreemdparkerders', maar het is aannemelijk dat veel van de geparkeerde auto's van de bewoners zelf zijn. Naar het oordeel van het college zal het invoeren van betaald parkeren hoe dan ook het <i>ongebreidelde</i> parkeren op het terrein achter het appartementencomplex tegen gaan. Daarnaast zal veel specifiek beeld ontstaan over de parkeerders: het aantal uitgegeven bewonersvergunningen en de transacties die door bezoekers worden gedaan. Dat kan ertoe leiden dat – mocht het parkeerregime onvoldoende effect hebben – aanvullende maatregelen kunnen worden getroffen, specifiek gericht op de 'buurtvreemde parkeerders', bijvoorbeeld door het instellen van een parkeerdrukbeperking. Omdat het instellen van een parkeerdrukbeperking ook veel negatieve gevolgen heeft (bijvoorbeeld

dat de bewoners zelf geen parkeerplek meer kunnen vinden.

De mate waarin dit "vreemd parkeren" gebeurt varieert enigszins in de loop van de maanden. Soms meer, soms minder. Op het moment van dit schrijven is het weer wat meer, met een overmaat aan enkele bakbeesten van auto's — met vaak een buitenlands nummerbord.

Waarschijnlijk heeft — juridisch gezien — iedereen het recht om hier te parkeren en is er niets, dat onze parkeerplaats onderscheidt van een publieke parkeerplaats.

Bij het binnenrijden van onze parkeerplaats komt men sinds kort een bord tegen (Gele achtergrond — zwarte letters) "Parkeren alleen voor bewoners". Voor zover ik kan nagaan, heeft zo'n bord geen enkele rechtsgrond. Het kan slechts dienen ter ontmoediging — maar men kan zich daar ook absoluut niets van aantrekken.

In de afgelopen twee jaar is er de zeer merkwaardigeringesteld, dat er bij temperaturen r- boven 25 graden Celsius een verkeersregelaar bij de inrit plaatsneemt, die controleert of het alleen bewoners zijn die hier gaan parkeren. Te vaak gebeurde het immers, dat recreanten van het Eendrachtspark hier hun auto gaan neerzetten. De mogelijkheid van dergelijke regelaars om ook te handhaven en parkeerders van buiten te weren, leek me altijd heel beperkt.

Als er iemand zich niets van hun aantrok, was er altijd weinig dat ze konden doen. De rechtsgrond voor hun aanwezigheid leek me nogal twijfelachtig. (ii) De meest wenselijke situatie: Het lijkt me wenselijk dat bewoners van dit complex verzekerd kunnen zijn van een parkeerplaats nabij hun flat, die niet kan worden ingenomen door mensen "van buiten". Eigenlijk zou dit een "eigen terrein" moeten zijn met een manier om te monitoren of auto's hier ook thuishoren (slagbomen of anderszins). Er bestaan — naar ik aanneem — verschillende systemen om dit te bewerkstelligen.

(iii) De voorgestelde wijzigingen.

In de nieuwe voorstellen kan ik slechts een geringe hoop bespeuren, dat de parkeerdruk zal afnemen. Een grotere garantie, dat men ook bij de eigen flat kan parkeren, kan ik niet ontdekken.

De nieuwe voorstellen roepen enkele vragen op, die in de verschaft voorlichting nog niet is uitgewerkt:

- Hoe maakt men zich kenbaar als bewoner?
- Hoe maakt men zich aan "het systeem" kenbaar dat men een bezoeker is, die tegen gereduceerd tarief mag parkeren?
- Hebben de autoriteiten geen enkele wens, om — voor het bewuste parkeerterrein - "bewoners van dit complex" te onderscheiden (i.e. méér parkeerrechten te geven) van overige "bewoners van Geuzenveld e.o."?

Tenslotte nog één vraag"

"Stel dat de gemeente het hele grondgebied van het parkeerterrein nu eens zou verkopen aan de VvE: zou die dan eigen maatregelen kunnen treffen en hun eigen regels kunnen stellen ten

voor aannemers die woningen renoveren) kiest het college ervoor in eerste instantie alleen betaald parkeren in te voeren, achtereenvolgens de situatie in de Suze Groenewegplantsoen intensief te monitoren, en indien nodig, voorstellen te doen voor aanvullende maatregelen.

De suggestie om de grond te verkopen aan de vve, zodat de vve zelf eigen parkeerbeleid kan voeren, neemt het college niet over. Het college hecht eraan dat wegen en de openbare ruimte zoveel als mogelijk openbaar toegankelijk zijn. Zodoende wordt ook gewaarborgd dat bijvoorbeeld gehandicapten of mantelzorgers toegang houden tot het gebied. Ook leidt privatisering van de openbare ruimte tot versnippering en mogelijk verschraling in inrichting, beheer en onderhoud.

aanzien van het parkeerbeleid?" (Bijvoorbeeld: een slagboom) Van deze brief stuur ik een kopie naar het bestuur van onze Vereniging van Eigenaren. (VvE) . Deze heeft waarschijnlijk al vaker contacten gehad met het stadsdeel over het parkeren — maar niet erg de gewoonte om bewoners daarvan ook op de hoogte te houden.	
--	--