

Reacties van bewoners op de aankondiging van betaald parkeren

Op de volgende 17 pagina's treft u reacties aan van bewoners van Geerdinkhof op de brief van de gemeente waarin betaald parkeren per 2024 werd aangekondigd. Soms waren dat berichten aan het bestuur van de vereniging. Er is ook een aantal inspraakreacties opgenomen, die bewoners met het bestuur gedeeld hebben.

Aan alle inzenders is gevraagd of hun naam en adres erbij vermeld mocht worden. Iedereen die daarop reageerde, stemde toe. Drie personen hebben niet gereageerd. Hun naam wordt daarom niet vermeld.

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Wij hebben de brief omtrent betaald parkeren in Zuidoost ontvangen. Daar worden wij niet blij van.

Onze huizen hebben geen kelder en geen zolder en de garage is dus onze noodzakelijke opslagruimte voor allerlei noodzakelijke zaken, voorraad, extra koelkast, elektr. fietsen enz, enz. Daar past echt geen auto bij.

Bovendien mag ik straks niet meer voor mijn garage parkeren en krijg ik ook geen parkeervergunning, juist omdat ik een garage heb.

Bizar, want onze wijk is in "hofjes" onderverdeeld rondom parkeerplaatsen voor auto's. Daar staan de auto's van de bewoners, want bijna niemand parkeert in de garage uit ruimtegebrek. Wie gaan er dan straks dan op de parkeerplekken in ons hofje staan als wij zelf geen parkeervergunning krijgen?

Gaan wij als vereniging hier actie ondernemen?

Onze burens wilden hun auto parkeren in hun garage, maar doen dat toch niet, omdat zij de garage niet in of uit kunnen als er auto's geparkeerd staan op de parkeerplaatsen op straat. De bocht is niet te maken. Lijkt me een wezenlijk probleem.

De onrust is groot op ons pleintje, zoals je merkt.

Ik wil hier nog aan toevoegen, dat er op het Geerdinkhof nauwelijks of geen sprake is van een parkeerprobleem, dat betaald parkeren zou billijken.

Er wordt slechts geparkeerd door bewoners en door zijn ligging niet door bv toeristen of winkelend publiek. Betaald parkeren is hier eigenlijk vreemd en als het toch doorgaat dus louter en alleen om de gemeentekas te spekken en de bewoners met garage- en dat is bijna iedereen- behoorlijk dwars te zitten.

Tot nu toe staan de auto's van ongeveer iedereen gewoon voor de deur

Bij gebrek, zoals ik al zei, aan opslagruimte als gevolg van de indeling van de huizen, geen kelder en geen zolder, gebruikt men de garage al jarenlang als opslagruimte en ook voor de fietsen. De garage staat redelijk vol met spullen, zoals werkbank, gereedschap, extra

koelkast, kampeeruitrusting, extra meubels voor huis en tuin, voorraad, verfspullen, ladders enz enz, want elders is daar geen plaats voor. Dit is noodzakelijke opslag.

Als mijn auto verplicht in de garage moet, betekent het dat jarenlang gebruik van de garage onmogelijk wordt, dat mensen persoonlijke eigendommen moeten wegdoen. Het is de vraag of je daartoe verplicht mag worden. Het gebruik kent toch ook gewoonrecht.

Ik zal dus t.z.t. bij vergunningaanvraag moeten aangeven dat ik geen plek heb in de garage voor mijn auto, want ik ben niet van plan bezittingen weg te doen en kan daar m.i. ook niet toe verplicht worden. Derhalve behoor ik in aanmerking te komen voor een parkeervergunning.

Dit lijkt mij juridisch haalbaar.

Paul Slomp

nr 163

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Ik heb de nota parkeren gelezen die jullie hadden bijgevoegd. Ik heb ook de nota op het web v/d gemeente gelezen.

In kort komt het erop neer dat in ons gebiedje (huisnummwer 171-243) er voor de garages niet meer geparkeerd mag gaan worden. dat is een verlies van 76 (aantal huisnummer) plus nog zo'n 35 parkeerplekken (vaak kunnen er 2 auto's voor de ingang en garage geparkeerd worden) opgeheven worden. Er zijn hier ongeveer 21 of 22 plekken (zwarte tegels) die niet voor een ingang of garage liggen. De gemeente zegt dat er eigenlijk daar nooit geparkeerd mag worden en er dan voortaan boetes uitgedeeld kunnen worden. Ook wordt geschreven dat iedereen een vergunning krijgt als de vergunningsplicht wordt ingevoerd. In onze straat kan dan nooit iedereen meer parkeren als door iedereen een vergunning aanvraagt. Verder dat iemand met een garage 1 of 2 vergunningen minder dan auto's krijgt als ze een smalle of brede garage hebben.

Eigenlijk gaat deze maatregel helemaal tegendraads werken want een aantal mensen willen een vergunning hebben en gaan parkeren op de slechts 20 p-plekken omdat het niet meer voor de garage mag en de huidig p-plekken zijn vaak echt wel redelijk gevuld. Kortom dit gaat meer problemen opleveren dan het oplost.

Ik ben geen auto bezitter en gebruik graag deelauto's of mijn motorfiets en meestal mijn fiets of het OV. Ik zal er geen echte problemen mee krijgen maar ik verwacht wel dat onze overheid problemen oplost en niet gaat veroorzaken.

Hans Vos, Huisnummer 213.

Ingezonden inspraakreactie:

Betaald parkeren in Zuidoost is nuttig om daarmee

parkeeroverlast, met name langparkeren door forenzen, festivalgangers e.d., tegen te gaan.

Bewoners en lokale ondernemers moeten worden ontzien: handhaaf blauwe zones bij winkelcentra!

Biedt per woning 1 gratis parkeervergunning gekoppeld aan een kenteken. Gratis omdat we in uitzonderlijke tijd leven met voor veel inwoners in Zuidoost financiële problemen. (Veel lagere, praktisch niet stijgende inkomens en een hoge inflatie momenteel van 14%.)

Overige voornemens zijn te billijken. Parkeren op eigen grond resp in garage leidt dan tot géén gratis vergunning.

Voor elke 2e vergunning mag het tarief best wat hoger. Je spreekt dan niet meer over de lagere inkomens groepen.

Tot slot: geen enkele reden om toeristen en dagjesmensen bij Gaasperplas niet te vragen om een parkeerbijdrage. Het risico van langparkeren dáár is groot ivm metroverbinding naar kantoren clusters elders.

Jaap de Kat
Huisnummer 437

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Graag wil ik reageren op het betaald parkeren.
Ik woon op Geerdinkhof. De gele huisjes.

Ik heb een garage maar die is niet erg groot.
Een deel van de "garage" is ook nog berging.

De totale lengte is ongeveer 4.72 meter

De berging tot en met de deur is ongeveer 1.95 meter.

Er blijft dan 2.77 meter over om mijn auto in te zetten. Misschien past mijn auto daarin.

Geen idee.

Het lijkt me toch wel belangrijk dat de deur vrij blijft. Niet alleen omdat ik daar met mijn fiets in moet.

De huizen met een garage hebben geen stenen schuurtje.

Stel dat ik mijn auto in de garage moet zetten dan moet ik er achteruit in rijden en ben ik bezig om de uitlaatgassen mijn huis in te blazen.

Andersom lijkt me redelijk gevaarlijk.

Naam bij bestuur bekend

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Het is inderdaad een groot en onnodig 2-voudig probleem dat wordt gecreëerd.

1. We hebben niet een problematische parkeerdruk in Zuidoost die de invoering van betaald parkeren kan rechtvaardigen. Zuidoost grenst ook niet aan A'dam dus het kan niet op 'olievlekwerking' worden gegooid. Dat er op enkele aanwijsbare plekken een hoge parkeerdruk is, dat komt alleen omdat mensen blijkbaar niet graag wat verder weg parkeren waar nog wel plek is op de tijden dat er vraag naar parkeren is. Door parkeerduurbepanking met blauwe zones gebaseerd op kentekencontrole door scanauto's in te voeren kan dat worden voorkomen. (Zoals rondom metrostations.)

2. Dat mensen met een garage/oprit die al ruim 40 jaar probleemloos op straat parkeren dat niet meer zouden mogen, dat is een disproportionele maatregel. Het nut daarvan ('nul') staat niet in verhouding tot de inbreuk op de verworven rechten gedurende 40 jaar. Iedereen recht op een zo laag geprijsd mogelijke vergunning voor straatparkeren, ook voor de eigen garage. Dat is een verworvenheid en niet een probleem. Plekken waar het knelt ivm vuilnisauto etc, daar mag niet geparkeerd worden en kunnen ook best goede afspraken over worden gemaakt.

De parkeerregulering moet niet een verdienmodel zijn (enkele tientallen miljoenen per jaar), maar moet streven naar 'nul' of kleine plus, om mooie dingen mee te doen in de wijken.

Joost Diepersloot

Ingezonden inspraakreactie:

Stadsdeel Zuidoost,

In uw parkeerplan zal er aandacht moeten zijn voor bewoners die hun auto voor de eigen garagedeur parkeren. Om in de toekomst discussie te vermijden, kunnen kentekens van de auto's op de garages worden geplaatst, zodat het duidelijk is of de geparkeerde auto van de eigenaar is. Dit zou ook moeten gelden voor de bezoekerspas van de eigenaar van de garage. Anders is er weer een reden waarom sociale contacten worden beperkt.

Parkeren voor de eigen garage mag als de verkeersveiligheid in de wijk niet in gevaar komt.

Christa Bartolozzi
GDH 150

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Ja, dit was te voorzien na ontvangst van de parkeerbrief van het stadsbestuur.

Er is jurisprudentie over gedogen door een gemeente. Wellicht hebben we daar iets aan.

Juridisch advies inwinnen lijkt me noodzakelijk.

Artikel hierover in het Advocatenblad:

<https://www.advocatenblad.nl/2014/01/28/juridische-implicaties-van-niet-langer-gedogen/>

Naam bij bestuur bekend

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Bedankt voor de email over het vermaledijde nieuwe parkeerbeleid.

Klopt het dat ik voor een parkeervergunning het hogere tarief voor een 2e auto moet betalen als ik mijn garage niet wil/kan gebruiken?

Sommige straten in Geerdinkhof zijn zo smal dat de aangebouwde garages nauwelijks gebruikt kunnen worden omdat er te weinig ruimte is om naar binnen te rijden. Een gevolg van het streven van de gemeente zoveel mogelijk erfpachtgeld binnen te halen bij de vrijesectorwoningen, terwijl de premie-B woningen veel bredere straten hebben.

Naam bij bestuur bekend

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Een paar opmerkingen m.b.t. betaald parkeren.

Het zou fijn zijn als men met vergunning voor z'n eigen garage mag staan.

Er zijn niet veel bezoekers plaatsen daar ook bewoners hun auto daar parkeren.

Met vergunning dan niet op bezoekers plaatsen.

Bezoekers alleen in parkeervakken.

Els Groot

Gdhf 194

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Wetende dat de gemeentelijke collectebus weer in stelling werd gebracht was ik al waakzaam omdat ik de laatste maanden al een paar keer een boa aan de deur heb gehad met de smoes dat de burens hadden gebeld vanwege parkeeroverlast; het bleek bij navraag ook een smoes te zijn temeer omdat wij hier gewend zijn om met elkaar de hulpdiensten de ruimte te laten die nodig is en elkaar ook een seintje geven i.v.m. visite!

Ik zou dit graag zo houden zonder neigende verbalisanten of foto-autos als extra collectebus. Maar de vergunningen worden een erg hete aardappel, zelf heb ik een auto die in de garage, kan maar de inwonende kinderen hebben alle 2 ook een auto en hoe dan zonder vergunning, afwijkende werktijden en bestemmingen die met het OV niet mogelijk zijn en kinderen op school brengen en dan naar je werk; nu past het allemaal net!

Ik woon met ons gezin nu alweer 23 jaar op Geerdinkhof en we hebben hierin veel geïnvesteerd en ik hoop dat wij er nog lang met plezier kunnen leven.

Dit zijn zo een paar dingen die ik wil laten weten en als er ontwikkelingen komen zie ik dat graag en hoop dat er een gezamenlijk reactie op kan volgen.

Bert Ploeg en Wil Katinas

GDH 64

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Onderstaande link geeft een andere kijk op ons 'Parkeerprobleem'. Wellicht kunnen wij hier ons voordeel mee halen.

Uitspraak 201904363/1/A3
raadvanstate.nl

Peter van der Zon

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Zo maar wat gedachten en oude feiten. Misschien dat jullie het al lang weten, misschien niet voldoende bekend?

Voor eerste plan (eerste bouwplan links na Garstkamp), tweede (bungalows en nieuwbouw rechts) en derde (onze huizen)plan nieuwbouw Geerdinkhof was ingepland:"per huis 2 parkeerplaatsen, nl 1 in de garage en 1 vlak in de buurt van het huis. Daar werd ruim mee geadverteerd en is doorberekend in de hoogte van de erfpacht

Bij de latere bouw(het "middenstuk" tegenover Garstkamp) is daar gedeeltelijk van afgeweken omdat er meer huizen (dichter op elkaar) moesten worden gebouwd omdat ze anders niet te verkopen waren.

Bij het allerlaatste complex (gele hoge huizen) is de toen geldende norm van 1 plaats per huis aangehouden met hier en daar wat extra ruimte voor bezoekers.

Bij de herinrichting en nieuwe bestrating, zo'n 25 jaar, zijn op diverse pleintjes wel de oorspronkelijke parkeerplekken aangegeven, op een heleboel andere plaatsen niet. Zo zijn bijv. bij mij voor de deur de vier plekken bij de muur in de bouw bepaald voor 102-103-104-105 (van rechts naar links) en is de parkeerplaats naast mijn muur toegewezen aan 101. Bij jullie pleintje is naast de muur de oorspronkelijke parkeerplek van Jaap en Soraya en 4 plekken voor de muur van jullie garages voor de overige 4 huizen.

In principe is dit voor ons hele stuk Geerdinkhof zo gedaan, alleen zijn er bij die herinrichting voor meer groen wat plaatsen opgeofferd. Overigens zonder inspraak destijds en ondanks diverse protesten van bewoners.

De tekst in de verordening wat betreft de maatvoering van de garages is mijns inziens nodig aan vernieuwing toe: In de afgelopen 50 jaar zijn de auto's bepaald niet kleiner geworden. Er zijn veel mensen die hun huidige auto echt niet in hun garage krijgen. Ook als ze hem helemaal leeg zouden maken kunnen ze uitsluitend uitstappen via de kofferbak
!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Hoe komt men aan de 222 officiële bezoekers/bewoners parkeerplaatsen?

Marlijn Sonne
(GDH 101)

Ingezonden inspraakreactie:

Ik ben absoluut tegen de plannen om in het beurt Geerdinkhof betaald parkeren in te voeren.

Aangezien in de genoemde beurt niet voldoende parkeerplekken bestaan en volgens gemeente zijn geen plannen om die uit te breiden en de huidige parkeerpraktijk al sinds ruim 40 jaar bestaat en door gemeente gedoogd wordt waardoor de meeste huiseigenaren hun opritten in voortuinen hebben gewijzigd zelfs op verzoek van gemeente om te vergroenen en de garages volledig voor andere toepassingen zijn geadapteerd, zou de invoering van betaald parkeren in Geerdinkhof buurt tot parkeerchaos, onleefbare (parkeer) situatie en extra hoge kosten voor bewoners leiden.

Derhalve verzoek ik u om uw plannen vooral m.b.t. Geerdinkhof beurt te overwegen om er vanaf te zien of in overleg met de bewoners bepaalde zekerheden in te bouwen die negatieve gevolgen van uw plannen zou kunnen elimineren.

Wojtek Kucharski

Ingezonden inspraakreactie:

Bezwaar tegen *de argumenten voor het niet toekennen van parkeervergunningen* aan bewoners in Geerdinkhof,

A: DE SITUATIE VAN SUBWIJK GEERDINKHOF

1) Amsterdam Zuidoost is een stadsdeel dat bestaat uit verschillende grotere en kleinere subwijken met hun eigen kenmerken. Daarom is het irreëel om deze buurten/wijken over één kam te scheren.

2) Soms komt het ook voor dat de bouw binnen de wijk zélf kan verschillen, zoals in Geerdinkhof het geval is. Deze wijk is niet eenvormig maar gevarieerd ingericht.

B: PARKEREN

1) Geerdinkhof is een woonwijk die gebouwd is in de 70-jaren van de vorige eeuw en die grotendeels wordt begrensd door een park. Hier is dus geen doorgaand verkeer dat hinder zou kunnen ondervinden van auto's van de bewoners die ze op de openbare weg naast hun huis of voor hun voormalige garage geparkeerd hebben.

2) Toentertijd bouwden de architecten zowel losstaande garageboxen als garages vast aan het huis. Helaas zagen de architecten de noodzaak van een berging voor elke woning totaal over het hoofd.

3) Daarbij komt dat bijvoorbeeld het gedeelte met de lage nummers erg smalle en kronkelige straatjes en kleine pleintjes heeft. Ook in andere gedeelten van de wijk is een dergelijke speelsheid toegepast. Vroeger kon men de kleinere auto's misschien nog met moeite in de garagebox krijgen die grenst aan het woonhuis. In de losstaande garages ging dat iets beter.

4) In de loop der tijd zijn de oudere auto's veelal vervangen door steeds grotere, met als gevolg dat het ondoenlijk werd om de auto in die smalle straatjes de garages in te krijgen.

5) In de losstaande garages lukt dat misschien soms nog wel maar dan nog wordt het in- en uitstappen zeer bemoeilijkt, zo niet onmogelijk, via het *niet volledig* te openen portier.

6) Parkeren op de eigen oprit of in de voortuin is geen optie omdat men – klimaatbewust - tegels verwijderd heeft om verdroging tegen te gaan en afwatering te bevorderen.

7) In het kader van het Gemeentebestuur om in de toekomst alleen nog elektrische auto's toe te staan, zouden in de losstaande garage (nu meestal berging) een oplaadmogelijkheid moeten zijn, gevoed door een paar zonnepanelen op het dak om zo goedkoop mogelijk en klimaatvriendelijk energie te verkrijgen. Echter, door de lage bouw en ligging van deze (losstaande) garages waar geen zon komt, is het rendement van de zonnepanelen nihil.

8) Als wij goed zijn geïnformeerd, waren bewoners *niet verplicht* hun garages te gebruiken voor het parkeren van hun auto.

C

C: GEDOGEN

1) Waarschijnlijk heeft de Gemeente Amsterdam vanwege de hierboven genoemde redenen (zie B: 1 t/m 8), al 50 jaar tot op de dag van vandaag gedoogd dat bewoners hun garage gingen inrichten ofwel als berging (voor tuinmeubels en -gereedschap, fietsen, koffers, kampeertenten en -spullen e.d.) ofwel als wasruimtes (want de kleine badkamers kregen wel een bad met als gevolg weinig of geen ruimte voor een wasmachine en droger) ofwel als extra slaapkamer ofwel als hobbyruimte etcetera.

2) Daarmee gedoogt de Gemeente Amsterdam dus al ca. 50 jaar dat het merendeel van de bewoners hun auto parkeerde en parkeert bij hun woning, naast hun voormalige garage of op een parkeerpleintje.

D: PARKEERVERGUNNING

1) Nu worden de bewoners van Geerdinkhof voor een fait accompli gesteld met het invoeren van betaald parkeren. Wij zijn op voorhand *niet per se tegen* betaald parkeren als de Gemeente meent dat er een waterbedeffect kan ontstaan hoewel wijzelf geen parkeerdruk en geen parkeeroverlast ervaren.

2) Door de slechte inschatting van de behoeften van bewoners door de toenmalige architecten en het gedoogbeleid (=toestemmingsbeleid) van de Gemeente Amsterdam is de situatie dus zodanig dat het gros van de bewoners geen garage meer heeft.

3) De Gemeente Amsterdam zal redelijkerwijs moeten erkennen dat het onmogelijk, ongewenst en zelfs niet gerechtvaardigd is om de huidige bergingen (de verbouwde garages) weer terug te brengen in de oorspronkelijke staat in de toenmalige nieuwbouw in de zeventiger jaren van de vorige eeuw.

4) Wijzelf en veel andere bewoners hebben al ongeveer 40 à 50 jaar geen garage meer.

5) Het kan toch niet zo zijn dat een bewoner zijn/haar auto betaald moet parkeren van maandag t/m zaterdag tussen 0900-19.00 uur tegen € 1,60 per uur. Dat is €1.60 x 10 uur per dag x 6 dagen = € 96,00 per week!! Ofwel € 432,00 per maand!!! Over onrecht gesproken...

E: CONCLUSIE

Wij en alle bewoners met een of meerdere auto's zonder stallingplaats hebben recht op minimaal één parkeervergunning.

NB: Een P+R aan het eindpunt van metro 53 zal ruimschoots kunnen voorzien in parkeerplekken voor forenzen. Het zal de parkeeroverlast aanzienlijk verminderen.

Edmée Boyer en André de Boer
Geerdinkhof 131

Ingezonden inspraakreactie:

De ene wijk is de andere niet

Ik vind dat een parkeerbeleid niet als een eenheidsdeken over de gehele stad moet worden uitgerold. Stadsdelen - en wijken of buurten daarbinnen - hebben hun eigen karakteristieken en problematieken. Daar moet het beleid rekening mee houden. De verkeers- en parkeerproblematiek van de binnenstad en de negentiende-eeuwse wijken is niet zomaar te vergelijken met die in stadsdeel Zuidoost. Zuidoost is op sommige plekken zeker ook druk, maar de wijk is voor een belangrijk deel ontworpen en gebouwd in de jaren zestig en zeventig, een tijd waarin autobezit algemeen was geworden en waarin een verder toenemend autogebruik werd voorzien. Daar wordt inmiddels anders over gedacht, maar dat neemt niet weg dat in buitenwijken als Zuidoost de auto een belangrijkere plek heeft dan in de binnenstad.

De parkeerproblematiek moet worden aangepakt waar dat nodig is. Maar het terugdringen van autogebruik is iets anders. Het moeten daarom twee verschillende soorten beleid zijn en niet samen worden verpakt als betaald parkeren.

Waarom betalen voor problemen die anderen veroorzaken?

Ik vind het onjuist dat bewoners moeten gaan betalen voor problemen die door niet-bewoners worden veroorzaakt. Een eventueel toch invoeren van parkeervergunningen dient dan voor de bewoners zelf zonder kosten plaats te vinden. Het tegengaan van parkeerproblematiek moet geen verdienmodel worden om de gaten in de gemeentelijke begroting te dichten. En zeker niet in een stadsdeel dat nou niet direct bekendstaat om zijn financieel draagkrachtige positie.

De parkeerdruk in mijn wijk valt mee

Ik ben tegen het voornemen om in mijn woonwijk Geerdinkhof in Amsterdam-Zuidoost betaald parkeren in te voeren. Ik ben van mening dat er in mijn woonwijk geen noodzaak is om betaald parkeren in te voeren. Uw argument om betaald parkeren in te voeren is om de parkeerdruk te verlagen als die hoger is dan 90 %. Tellingen van bewoners hebben uitgewezen dat de parkeerdruk in onze woonwijk lager is dan 90%. Ook in sommige andere wijken in Zuidoost ervaren de bewoners geen echte parkeerproblemen.

Niet overal zal een waterbedeffect optreden

Uw argument om ook in wijken waar geen sprake is van een parkeerprobleem betaald parkeren in te voeren is dat er een waterbedeffect gaat ontstaan wanneer in dichtbij gelegen wijken betaald parkeren wordt ingevoerd. In uw toelichting staat dat *'gebieden die makkelijk bereikbaar zijn... zo veel mogelijk meegenomen'* worden bij de invoering van betaald parkeren. Maar onze wijk is niet gemakkelijk bereikbaar, omdat hij gelegen is aan een buitenrand van het stadsdeel. Er is maar één toegangsweg, er zijn dus geen andere uitwegen en de meeste officiële openbare parkeergelegenheden zijn diep weggestopt in hofjes en woonerven. Uw voorstel heeft dus onvoldoende onderbouwing voor onze wijk.

Betaald parkeren geeft problemen die er nu niet zijn!

In mijn wijk Geerdinkhof zijn er meer auto's dan er officiële parkeerplekken zijn in de garages en in de openbare ruimte. Dat komt deels doordat garages niet (meer) geschikt zijn om er een auto in te stallen. Daardoor is de gewoonte ontstaan auto's voor de eigen garage of in dooie hoekjes te zetten. Niemand heeft daar last van. Ook de gemeente niet, die dit al tientallen jaren gedooft. Bij betaald parkeren zal aan dit gebruik een einde worden gemaakt. Met als gevolg dat veel auto's niet meer in de eigen wijk kunnen worden geparkeerd, ook al heeft men een vergunning. Want er zijn gewoon te weinig plekken! Dat wordt voor veel mensen een onoverkomelijk probleem. Hoezo: *'Bij de invoering van betaald parkeren kunnen bewoners met een parkeervergunning makkelijker parkeren zonder lang te zoeken naar een plekje.'*? Het tegendeel zal het geval zijn! Daarom moet er voor een wijk als Geerdinkhof op zijn minst maatwerk komen.

*Wouter van Rennes
Gdh 509*

Reactie aan bestuur Vereniging Groot Geerdinkhof:

Ik wil ook bezwaar maken, maar heb toch een andere mening dan de bewonersvereniging. Omdat ik niet zomaar jullie missie wil doorkruisen en ook zeker wil weten dat ik het goed zie, deel ik mijn standpunt met jullie. Ook heb ik in de brief punt voor punt mijn vragen en visie gedeeld.

Ik ben benieuwd naar jullie reactie daarop, en hoop dat ik zo een steentje kan bijdragen aan het goed behartigen van ons aller belangen.

Mijn visie:

- Ik ben wel voor invoering van betaald parkeren, om verschillende redenen:
 1. het is nou eenmaal een onontkoombaar gevolg van een drukker wordende stad waarin meer mensen wonen met een auto, terwijl we leefbaarheid en groen ook belangrijk vinden. We weten allemaal dat betaald parkeren begonnen is in het centrum van Amsterdam, en zich steeds meer heeft verspreid over de wijken en stadsdelen er omheen. Ik denk dat het zinloos is om dat tegen te houden, en we ons beter kunnen richten op het aanpassen van het gedane voorstel
 2. betaald parkeren zal de wildgroei aan busjes en auto's van mensen die niet in onze wijk wonen, tegengaan.
 3. het zal veroorzaken dat mensen die nu op stoepen e.d. parkeren, en daarmee gevaarlijke verkeerssituaties creëren, tegengaan. Dit is lelijk, gevaarlijk, en asociaal voor minder validen.
 4. de prijs vd vergunning is ontzettend laag, dus dat kan het probleem niet zijn.
 5. Als je twee auto's hebt, vind ik het redelijk dat de tweede vergunning duurder is.
 6. ik ben weliswaar geen expert, maar geloof wel degelijk in het waterbedeffect, linksom of rechtsom. Enerzijds binnen de Bijlmer, anderzijds vanuit andere

stadsdelen richting de Bijlmer. Dit heeft in heel Amsterdam zo gewerkt, dus waarom zou het niet voor de Bijlmer gelden?

Wat er wel anders moet, mijns inziens, is het volgende:

- parkeren voor garages moet toegestaan blijven. Maar daar staat tegenover, dat ik het niet eens ben met dit argument "*Er is voldoende doorstroming van verkeer mogelijk.*" Dat gaat nl wel regelmatig fout. Nog los van het feit dat al dat blik voor de deur spuuglelijk is. Dus het moet waar mogelijk teruggedrongen worden, op vrijwillige basis. Waarom stellen we niet voor om bewoners die wel hun auto nog in de garage kunnen parkeren, daar financieel voor te belonen? Mijn burens bv hebben hun garage gewoon in gebruik als garage en die mogen daar dan best in gestimuleerd worden.
- Jullie stellen terecht dat er al 40 jaar gedoogbeleid is tav parkeren voor de garages. Maar wat ik mis in jullie betoog, is dat dit gedoogbeleid juridisch tot gevolg heeft, dat het (voor zover mijn juridische kennis gaat) onwettig is om nu opeens parkeren voor garages te verbieden. Jullie stellen alleen maar: "*40 jaar gedoogbeleid op parkeergebied in onze wijk Geerdinkhof lijkt te worden beëindigd.*" Kortgezegd: als de wetgever de overtreding van een bepaalde wet of regel meer dan 10 jaar toestaat, mag de wetgever na 10 jaar die regel niet opeens nog gaan handhaven. Of zijn jullie wél bekend hiermee of heeft jullie advocaat dat ook gezegd?

Kort gezegd: ik vind dat we moeten dus wél moeten instemmen met betaald parkeren, maar het plan op punten aanpassen én eisen dat de tarieven maximaal zullen stijgen met de jaarlijkse prijsindex. Want dan blijft het goedkoop, redelijk tov het inkomensniveau van de Bijlmerbewoners, houdt het de buurt aantrekkelijk, en leidt het niet tot waardedaling vd huizen.

Reinier Selen