

**Nota van beantwoording: invoeren betaald parkeren in Zuidoost (Bijlmer West, -
Centrum en –Oost en Gaasperdam)**



Foto: Eerstegeluk (2022)

Gemeente Amsterdam
Directie Verkeer en Openbare Ruimte
Kennis en Kaders

Inhoud

1 Inleiding.....	3
1.1 Zienswijzeprocedure.....	4
1.2 Kort overzicht van de binnengekomen reacties	5
1.3 Voornaamste doelstellingen van het uitbreiden van betaald parkeren	5
- Parkeerdruk en parkeeroverlast	6
- Weren van langparkeerders die niet gebonden zijn aan de buurt	6
Een belangrijke voorwaarde voor gebiedsontwikkeling en woningbouw	6
- Bescherming van wijken tegen het 'waterbedeffect'	8
1.4 Wijzigingen ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak:	8
1.4.1 Voorlopig behoud van de blauwe zones bij de winkelcentra Reigerbos, Holendrecht en Wisseloordplein.....	8
1.4.2 Het instellen van grotere vergunninggebieden.....	9
1.4.3 Aanpassing minimale maatvoering van solitaire stallingsplaatsen	10
1.4.4 Voor de openbare parkeerplaatsen in de L-buurt vooralsnog geen betaald parkeren.....	10
2 Zienswijzen en de reactie van het college van B en W	10
2.1 Er is geen parkeerprobleem	11
2.2 Zorgen over sociaal bezoek of mantelzorg	13
2.3 Zorgen over de toename van kosten.....	14
2.4 Het gaat alleen om de gemeentekas	16
2.5 Zorgen van leraren over betaald parkeren en het aantal beschikbare vergunningen	16
2.6 Maak meer parkeerplaatsen en/of verleen meer parkeervergunningen per huishouden	17
2.7 Zorg over ondernemersklimaat / omzetverlies detailhandel	18
2.8 Zorgen van bewoners met een eigen garage en zorgen van bewoners van nieuwbouwwoningen (met name Geerdinkhof)	22
2.9 Overlast van geparkeerde bedrijfsbusjes en taxi's	29
2.10 Lagere tarieven en/of garantie dat de tarieven niet worden verhoogd	30
2.11 Inzet op handhaving	31
2.12 Voorkeur voor een blauwe zone	32
2.13 Parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds	34
2.14 Voorstanders van invoering betaald parkeren.....	35
2.15 Specifieke vragen.....	37

1 Inleiding

Op 20 november 2022 heeft het college van B en W het beleidsvoornemen 'invoeren van betaald parkeren in Zuidoost (Bijlmer West, -Centrum en –Oost en Gaasperdam)' vrijgegeven voor inspraak. In het onderstaande kaartje is weergegeven in welk gebied het college van B en W voorstelt om betaald parkeren in te voeren of aan te passen. De belangrijkste bestanddelen van het beleidsvoornemen dat voor inspraak is vrijgegeven, zijn:

Algemeen

- Betaald parkeren wordt ingevoerd in Bijlmer West, -Centrum, en –Oost, en Gaasperdam;
- De blauwe zones in Venserpolder, Kraaiennest, Bijlmerdreef, omgeving Holendrecht dreef en omgeving metro Reigersbos worden opgeheven en vervangen door betaald parkeren;
- Voor alle uitbreidingsgebieden gaat tarief 7 gelden (€1,60 per uur);
- De tarieven en bloktijden van de bestaande gebieden met betaald parkeren (Venserpolder-West, F-buurt/ Vogeltjeswei, de Rechte H-buurt en Huntum), blijven gehandhaafd, maar worden onderdeel van een groter vergunninggebied;
- Voor alle gebieden gaan de bloktijden gelden van 09.00 uur tot 19.00 uur (maandag tot en met zaterdag), behalve in Bijlmer-Centrum en Amstel III waar de bloktijden gaan gelden van 09.00 uur tot 21.00 (maandag tot en met zaterdag) en zondag van 12.00 uur tot 21.00 uur (aansluitend op de bloktijden in de huidige gebieden met betaald parkeren, vanwege de bezoekersaantrekkende functies en evenementen).

Bewoners

- Bewoners komen in heel Zuidoost in aanmerking voor maximaal twee parkeervergunningen, als twee auto's op naam zijn geregistreerd en geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn of een o-vergunningplafond¹ van kracht is;
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd (of aangepast) gaat het vergunningtarief van €35,45 (*) per zes maanden gelden voor een eerste bewonersvergunning en €88,63 (*) per zes maanden voor een tweede bewonersvergunning;
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd is de bezoekersvergunning beschikbaar, waarmee bezoek tegen 65% korting van het geldende uurtarief kan parkeren (max 150 uur per kwartaal).
- Bewoners die mantelzorgbehoefstig zijn komen in aanmerking voor een mantelzorgvergunning. Deze kost €17,73 (*) per zes maanden.

Bedrijven en instellingen

- Bedrijven komen in aanmerking voor maximaal 1 bedrijfsvergunning per 5 fte, als er geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn of een o-vergunningplafond van kracht is;
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd of aangepast gaat het vergunningtarief van €56,72 (*) per zes maanden gelden voor een bedrijfsvergunning;

Zorg- en onderwijsinstellingen, politie, huisartsen en verloskundigen

- Zorginstellingen, onderwijsinstellingen (basis- en voortgezet onderwijs) en een bureau van de Regionale Eenheid Amsterdam komen in aanmerking voor maximaal 1 maatschappelijke vergunning per 5 fte² (dit is extra bovenop het aantal bedrijfsvergunningen dat aangevraagd kan worden). Het tarief van deze vergunning is gelijk aan het tarief van een bedrijfsvergunning;
- Hulpverlenersvergunningen (huisartsen en verloskundigen) zijn in heel de stad geldig en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Zuidoost.

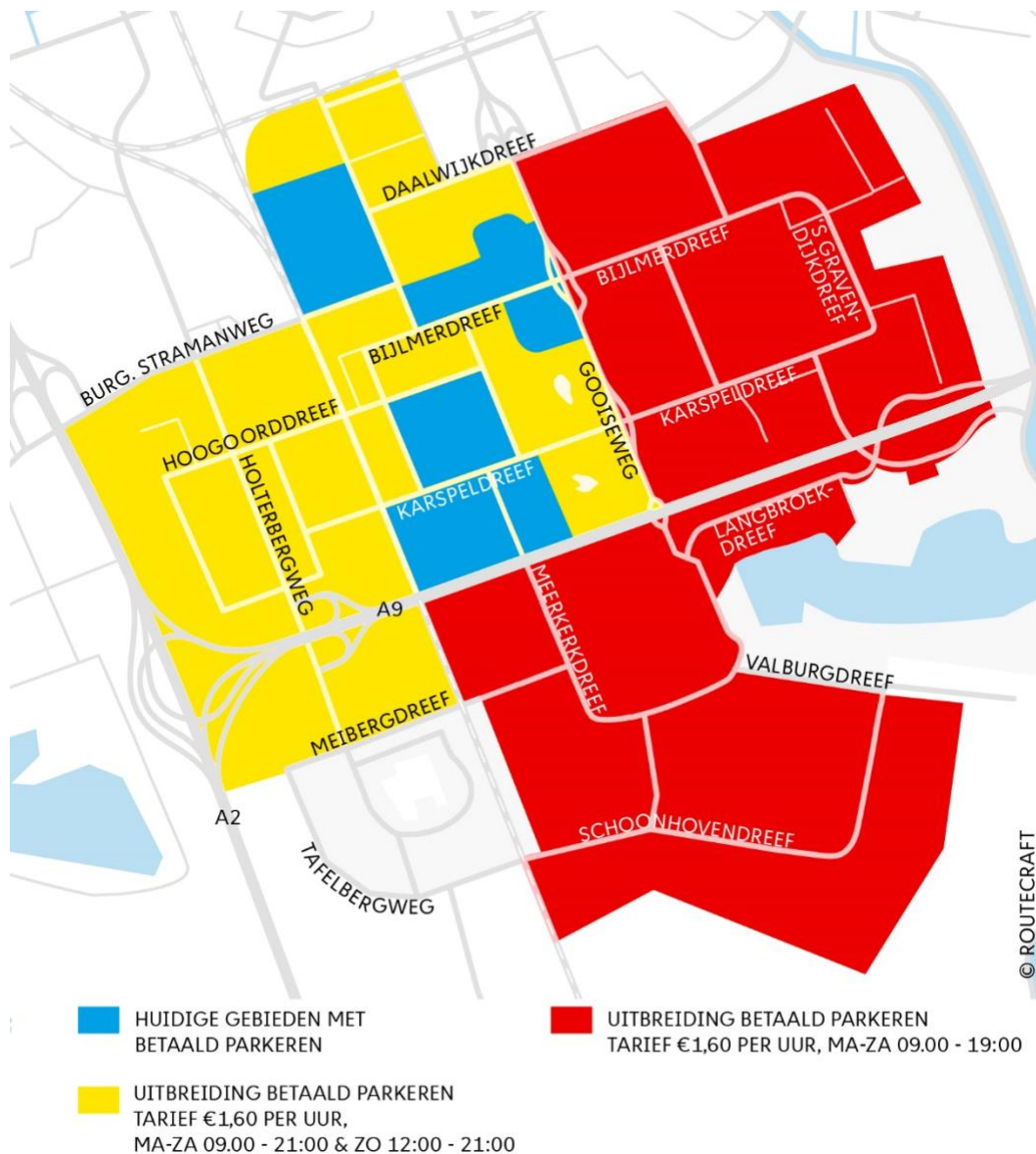
¹ Met de vaststelling van een o-vergunningplafond worden geen bewoners- of bedrijfsvergunningen verleend. Dit geldt voor alle nieuwbouwprojecten in Amsterdam.

² Scholen komen daarnaast in aanmerking voor vier extra maatschappelijke vergunningen

Gehandicaptenvergunning (GA-parkeervergunning)

- Een bewoner of een bezoeker met een Europese gehandicaptenparkeerkaart komt in aanmerking voor een GA-parkeervergunning. Met deze parkeervergunning kan in heel Amsterdam (en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Zuidoost) worden geparkeerd (de vergunning is gratis).

(*) prijspeil 2023: vergunningtarieven worden jaarlijks geïndexeerd.



Kaart 1 – voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak tot uitbreiding van betaald parkeren in Zuidoost.

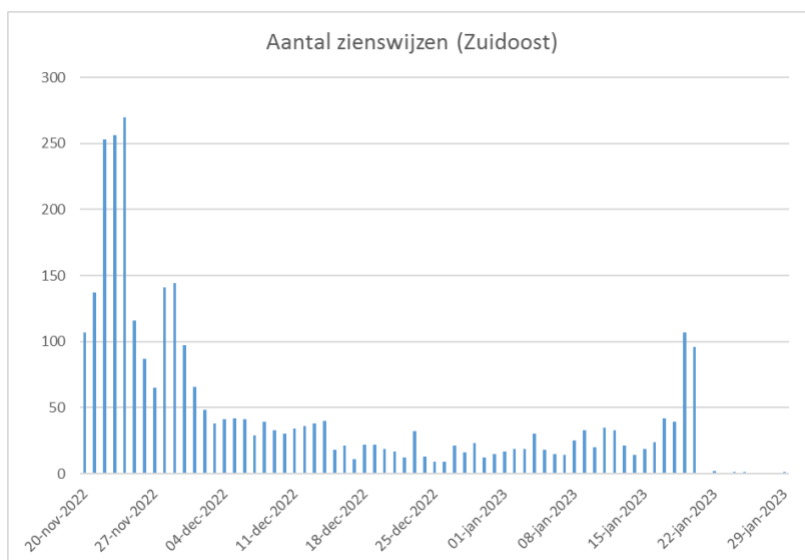
1.1 Zienswijzeprocedure

Van 20 november 2022 tot en met 20 januari 2023 konden bewoners en belanghebbenden hun zienswijze indienen op het genoemde beleidsvoorstel. De plannen zijn aangekondigd via een bewonersbrief (circa 34.000 brieven), de gemeentelijke website en de *Amsterdam* krant (editie Zuidoost, jaargang 9 no. 6, december 2022). Tevens zijn flyers uitgedeeld (in het Nederlands en Engels) en posters opgehangen op

verschillende locaties. Voorts is op verschillende mediakanalen bericht over het beleidsvoornemen van het college, onder meer op AT5 en Het Parool. Reacties konden gestuurd worden naar inspraak.parkeren@amsterdam.nl en via het inspraakformulier op de inspraakpagina van de gemeentelijke website.

1.2 Kort overzicht van de binnengekomen reacties

Gedurende de zienswijzeperiode zijn in totaal 3.150 zienswijzen binnengekomen. Ten opzichte van het aantal aangeschreven adressen heeft ruim 9% gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheid. Dit is iets meer dan de respons die de inspraakprocedure van het beleidsvoornemen uitbreiden betaald parkeren in Geuzenveld met zich meebracht, eind 2020. Vanwege de kerstvakantie is besloten voor een inspraaktermijn van in 9 weken, in plaats van 6 weken (zoals in de Inspraakverordening is opgenomen). In het onderstaande staatje is te zien dat van deze gehele periode gebruik is gemaakt, maar dat de meeste zienswijzen vooral in de eerste twee weken zijn binnengekomen (en een piek op de laatste tweede dagen).



Van de bewoners/belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend zijn er ruim 2.790 uitgesproken tegen het plan en ruim 200 uitgesproken vóór het plan. Circa 550 bewoners dragen een alternatief aan. Ook hebben veel bewoners vragen over bijvoorbeeld de besluitvormingsprocedure of de aanvraag van een parkeervergunning. Van een aantal bewoners is meer dan één reactie binnengekomen en een aantal zienswijzen zijn door meerdere bewoners ingediend. In hoofdstuk 2 wordt in detail ingegaan op de binnengekomen zienswijzen.

1.3 Voornaamste doelstellingen van het uitbreiden van betaald parkeren

Ten opzichte van het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak heeft het college van B en W besloten om het voorstel in grote lijnen in takt te laten en deze ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen, echter – gehoord de inspraakreacties – wel met een aantal aanpassingen (zie paragraaf 1.4). Het college van B en W is van oordeel dat van de buurten waar sprake is van parkeeroverlast, met negatieve effecten op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid, het noodzakelijk is om het parkeren te reguleren met fiscale maatregelen. Met fiscale maatregelen wordt bedoeld: het beprijzen van het parkeren met een uurtarief gedurende bepaalde bloktijden en bewoners/ondernemers, die niet de beschikking hebben over een eigen parkeerplaats, parkeervergunningen aan te bieden waarmee korting wordt verleend op het geldende 'kortparkeertarief' (uurtarief). Hierdoor zal de parkeerdruk lager worden en de parkeeroverlast verminderen.

- *Parkeerdruk en parkeerverlast*

De parkeerdruk is het aantal geparkeerde auto's afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen. In de praktijk is de parkeerdruk nooit evenredig over de verschillende wijken verdeeld. In sommige straten zijn vrijwel alle parkeerplaatsen permanent bezet, terwijl in andere straten nog ruimte beschikbaar is. In het algemeen geldt dat als de parkeerdruk rond de 90% is, er parkeer- en verkeersoverlast ontstaat. Dit is overlast die wordt veroorzaakt door automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplaats (zoekverkeer). Extra autoverkeer door de buurt verslechtert de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de luchtkwaliteit. Een hoge parkeerdruk leidt er ook toe dat een buurt minder goed bereikbaar wordt voor mensen die slecht ter been zijn. Ook is bij een hoge parkeerdruk in toenemende mate sprake van foutgeparkeerde auto's. Dit zijn auto's die op het trottoir of in het groen staan geparkeerd of die gevaarlijk staan geparkeerd, bijvoorbeeld bij een kruising. Foutgeparkeerde auto's kunnen in sommige gevallen de toegankelijkheid belemmeren van een wijk voor de nood- en hulpdiensten, bijvoorbeeld als de brandweer er niet met groot materieel langs kan. Invoeren van betaald parkeren, oftewel het 'beprijzen' van parkeren, leidt tot een zekere 'vraaguitval'. Wordt de vraag naar parkeerruimte minder dan wordt ook de parkeerdruk lager.

- *Weren van langparkeerders die niet gebonden zijn aan de buurt*

Het invoeren van betaald parkeren draagt dan ook in belangrijke mate bij aan het weren van langparkeerders die niet gebonden zijn aan de buurt. Het gaat bijvoorbeeld om reizigers van Schiphol die hun auto in Zuidoost parkeren, forenzen, bewoners die op de wachtlijst staan in de centrumgebieden of bedrijfswagens die langdurig worden achtergelaten. Daarnaast kan met de verlening van parkeervergunningen het aantal auto's per huishouden worden beperkt, en daarmee de claim op de openbare ruimte.

Een belangrijke voorwaarde voor gebiedsontwikkeling en woningbouw

De mogelijke toename van de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling van nieuwbouwprojecten is een belangrijk argument voor het invoeren van betaald parkeren. In Zuidoost zijn op een aantal locaties (sloop)nieuwbouwprojecten geprogrammeerd. Als de bewoners van deze nieuwe complexen op straat parkeren dan kan dit leiden tot een onwenselijke toename van de parkeerdruk. Dit leidt tot (nog grotere) parkeerproblemen op straat (de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners wordt feitelijk op straat afgewenteld) én het leidt tot problemen met betrekking tot de exploitatie van in pandige parkeervoorzieningen. Het is immers aantrekkelijker om gratis op straat te parkeren dan betaald op eigen terrein of in een in pandige voorziening. Ten gevolge hiervan 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 ordening³. Zonder goede parkeermaatregelen is het onzeker of daaraan wordt voldaan. Met een fiscaal regime op straat kan dit worden gewaarborgd. Bewoners van nieuwbouw en/of transformatieprojecten worden immers – op grond van de Nota Parkeernormen - uitgesloten van parkeervergunningverlening.

Mobiliteitsplan Zuidoostflank

In het Mobiliteitsplan Zuidoostflank, vastgesteld op 29 juni 2021, staat hierover (p. 54 e.v.) "parkeren (...) (moet) op den duur schaarser en duurder (...) worden. Dit moet op een dusdanige manier vorm krijgen dat de bereikbaarheid van de Zuidoostflank niet achteruitgaat en er voor bewoners en bezoekers een goed reisalternatief is. Parkeerregulering is mogelijk in gebieden met een hoogwaardig aanbod in het openbaar vervoer. Vooral in gebieden waar grootschalige transformatie is gepland, liggen veel kansen door in de gebiedsontwikkeling parkeren te beperken en tegelijkertijd de alternatieve vervoerswijzen te verbeteren. Bovendien zijn nieuwe bewoners en gebruikers zich er op voorhand van bewust dat zij in een gebouw komen wonen met weinig parkeerplaatsen. Hun reisgedrag zullen zij hierop af kunnen stemmen. Strenger parkeerbeleid in (delen van) een gebied heeft wellicht tot gevolg dat automobilisten uitwijken

³ Zie artikel 2.12 van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (WABO)

naar de omliggende (woon)buurten, waar gratis of tegen een lager tarief geparkeerd kan worden. Dit willen we voorkomen door het harmoniseren (zo veel mogelijk gelijktrekken) van parkeertarieven en de uitgifte van vergunningen in deze gebieden. (...)

Naarmate het gebied zich verder ontwikkelt en dichter bebouwd wordt, treedt uitwijkgedrag vaker op. Ook door parkeerregulering in buurten waar nu nog gratis geparkeerd kan worden, zal het uitwijkgedrag zich verplaatsen naar andere buurten. (...) Als het dan nodig blijkt te zijn, voeren we parkeerregelingen in die dit zogeheten vreemdparkeren tegengaan. Streng parkeerbeleid kan ook buiten de OV-invoedsgebieden gaan gelden, zodat de groei van het autoverkeer verder kan afnemen. Bestaande gebruikers mogen hiervan evenwel geen onevenredig grote nadelen ondervinden. Maar vooral in nieuwbouwplannen (met nieuwe gebruikers) kan het aantal parkeerplaatsen wel worden beperkt. Ook hier geldt dat uitwijkgedrag moet worden voorkomen”.

In de Nota Parkeernormen Auto (d.d. 29 november 2017), heeft de gemeenteraad vastgesteld dat voor nieuwbouwontwikkelingen geen parkeervergunningen beschikbaar zijn. Deze uitsluiting geldt ook voor de nieuwbouw die buiten de zones van betaald parkeren liggen en die vergund is na de vaststelling van de Nota Parkeernormen. De uitsluiting van nieuwbouw wordt, door middel van een ‘o-vergunningplafond’, in het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening geregeld. Met de vaststelling van een o-vergunningplafond worden geen bewoners- of bedrijfsvergunningen verstrekt.

Voor sociale- en middeldure huurwoningen geldt een parkeernorm tussen de 0 en 1 parkeerplaats per woning. Ontwikkelaars van deze woningen hebben daarmee de vrijheid om weinig tot geen parkeerplaatsen op eigen terrein te maken. Betaald parkeren en de uitsluiting van vergunningverlening (door instelling van een o-vergunningplafond) is daarom een belangrijke prikkel voor ontwikkelaars om parkeerplaatsen op eigen terrein te maken. Worden geen parkeerplaatsen gemaakt dan kunnen de toekomstige bewoners feitelijk geen auto hebben, er zijn immers geen parkeerplaatsen op eigen terrein noch parkeervergunningen beschikbaar. Bij woningbouw in gebieden zonder betaald parkeren werkt deze prikkel minder goed. In die gebieden kunnen bewoners immers gratis parkeren op straat. Tevens bemoeilijkt dit de verhuur van garageplekken als deze wel zijn gerealiseerd. De parkeerdruk in de buurt zal hierdoor stijgen. Bij kleinschalige ontwikkelingen in buurten met een bescheiden parkeerdruk hoeft dit geen probleem te zijn. Bij grootschalige ontwikkelingen kan dit tot parkeeroverlast leiden.

Wordt de parkeerbehoefte op straat afgewenteld dan is er een risico dat de rechter oordeelt dat geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het woningbouwproject kan hierdoor worden vertraagd. In de Nota Parkeernormen is om deze reden opgenomen dat: “Als door ontwikkelingen in het gebied de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt, (dan) kan het nodig zijn om een vorm van parkeerregulering in te voeren. Hierbij is het van belang om de afweging over de noodzaak van een vorm van parkeerregulering al in de planfase te maken”.

- Woningbouw in Zuidoost

In stadsdeel Zuidoost staat in de E- en G-buurt een woningbouwprogramma van 532 woningen op de rol. Bij het Nelson Mandelapark en Gooise Kant komen 769 woningen. Tot hoeveel extra auto's dit leidt in de openbare ruimte is niet goed in te schatten. Wel is de parkeerdruk in de Gooise Kant nu al erg hoog waardoor extra auto's niet in de buurt kunnen worden opgevangen. In Holendrecht en Reigersbos zijn 1.864 woningen geprogrammeerd. Wanneer er bij sociale- en middeldure huurwoningen geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gemaakt is de geschatte extra parkeervraag circa 500 auto's. Ten slotte wordt in Amstel III tot 2027 zo'n 10.000 stadswoningen gerealiseerd en in totaal zo'n 15.000 woningen (tot 2040). Circa 8.000 hiervan zijn woningen in de sociale- en middeldure huursector. Vanwege de minimum parkeernorm van nul voor deze sector is te verwachten dat een gering aantal parkeerplaatsen inpandig of op eigen terrein wordt gerealiseerd.

- *Bescherming van wijken tegen het '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 een relatief klein gebied is de kans dat dit waterbedeffect in de aangrenzende wijk optreedt groot. De gemeente heeft dit in verschillende besluitvormingstrajecten ondervonden. Zo bleek bij de uitbreiding van het betaald parkeren in Amsterdam Noord (2018) dat parkeerproblemen ontstonden in Tuindorp Buiksloot en Blauwe Zand. Als gevolg daarvan heeft de gemeente met spoed aanvullende maatregelen moeten treffen. Ook bij de uitbreiding van betaald parkeren in Geuzenveld (2022) zijn verschuivingen waargenomen en klachten binnengekomen (onder meer uit Slotermeer en Eendracht, rond de sportvelden).

1.4 Wijzigingen ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak:

1.4.1 Voorlopig behoud van de blauwe zones bij de winkelcentra Reigerbos, Holendrecht en Wisseloordplein

Bij de meeste winkellocaties in Zuidoost is een blauwe zone ingevoerd. Deze blauwe zone is in veel gevallen groter dan benodigd voor de winkels. Dit geldt specifiek voor Venserpolder, Reigersbos, Kraaiennest (Karspeldreef) en Holendrecht. 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. Het gaat hierbij om bezoekersaantrekkende 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. Daar is immers geen reden om een parkeerregime in te stellen dat alleen kort verblijf faciliteert. Bewoners hebben tenslotte per definitie geen kort verblijf in hun eigen buurt.

Een blauwe zone is alleen geschikt als sprake is van een monofunctioneel parkeerterrein. Hiermee wordt bedoeld: een parkeerterrein dat enkel ten dienste staat van het winkelcentrum (of andere 'bezoekersaantrekkende functie') en niet *ook* gebruikt wordt door bewoners. Is sprake van een meer *multifunctionele* parkeervoorziening, dan ontstaat het probleem van een lappendeken. Er gaan dan verschillende parkeerregimes door elkaar lopen die onderling niet compatibel zijn: voor het fiscale parkeerregime is een parkeervergunning nodig en voor de blauwe zone een ontheffing. En met die ontheffing heb je geen parkeerrechten in het betaald parkergebied en vice versa. Om deze reden wil het college van B en W de blauwe zones vervangen voor een reguliere parkeerregime van betaald parkeren indien sprake is van parkeerplaatsen die een multifunctionele toepassing hebben. Daar waar het parkeerterrein sec bedoeld is voor de winkels blijft de blauwe zone vooralsnog – voor de duur van in ieder geval twee jaar na invoering van betaald parkeren - behouden. Dit geldt voor de volgende locaties:

Buurt	Locatie van de blauwe zone
Reigersbos	Reewijkplein en Renooiplein
Holendrecht	Holendrechtplein/Maasdrielhof
Gein 1	Wisseloordplein

Tabel 1: blauwe zones bij winkelcentra die binnen het gebied van betaald parkeren liggen en voorlopig behouden blijven. Alle overige blauwe zones komen te vervallen

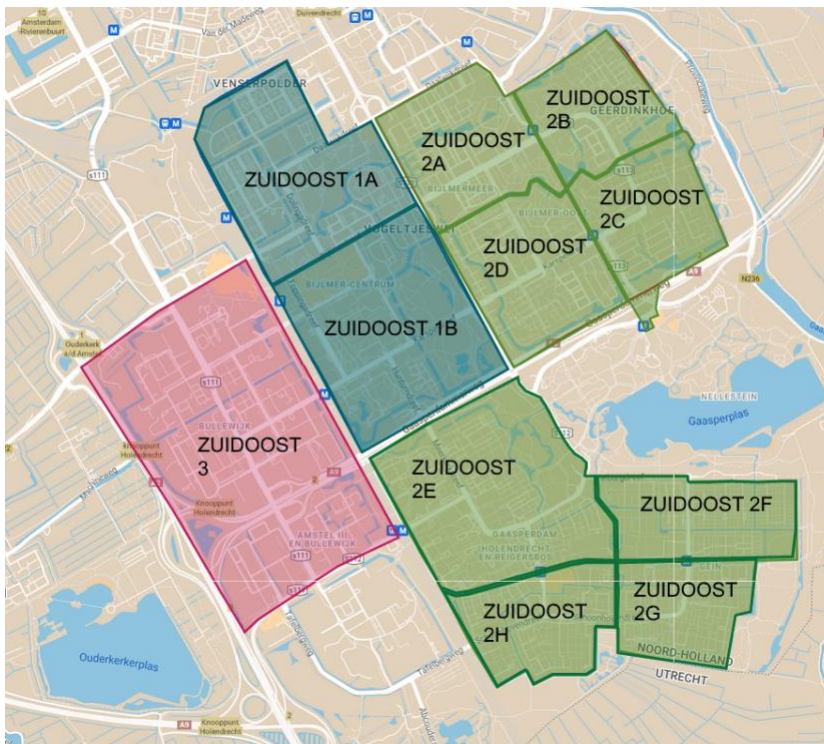
Genoemde locaties blijven vooralsnog tijdelijk behouden, omdat een blauwe zone binnen een gebied van betaald parkeren niet zonder risico is. Mogelijk dat de parkeerplaatsen meer verkeer aantrekken omdat voor het parkeren niet betaald hoeft te worden. Een ander probleem met blauwe zones is dat de handhaving minder intensief kan plaatsvinden. Handhaving kan alleen handmatig en dus niet met een scanauto, omdat voor het rechtmatig parkeren in een blauwe zone een parkeerschijf moet worden gebruikt.

Omdat de blauwe zones bedoeld zijn voor het faciliteren van kortparkeren door klanten van de winkels worden er geen ontheffingen (meer) verleend aan bewoners of ondernemers. Zodoende wordt voorkomen dat tóch langdurig geparkeerd wordt op de parkeerterreinen met een blauwe zone waarmee feitelijk de werking van de blauwe zone teniet wordt gedaan. In samenspraak met het stadsdeel wordt gewerkt aan een voorstel om de beleidsregels voor ontheffingen ten behoeve van parkeren in een blauwe zone aan te passen.

1.4.2 Het instellen van grotere vergunninggebieden

Voor Zuidoost worden drie vergunninggebieden vastgesteld in plaats van vier, zoals in het beleidsvoornemen was opgenomen dat is vrijgegeven voor inspraak. Omdat veel bewoners aangaven de vergunninggebieden te klein te vinden, is ervoor gekozen grotere vergunninggebieden in te stellen. Daarnaast worden de parkeervergunningen die zijn uitgegeven in Bijlmer-Centrum (vergunninggebied Zuidoost-1) worden ook geldig in Bijlmer-Oost en Gaasperdam (vergunninggebied Zuidoost-2). Vanwege de bezoekersaantrekkende functies in Bijlmer-Centrum en de druk van evenementen / voetbalwedstrijden en concerten worden de vergunningen die zijn uitgegeven in Bijlmer-Oost en Gaasperdam echter niet ook geldig in Bijlmer-Centrum.

In kaart 2 is de indeling in deelvergunninggebieden weergegeven van het uitbreidingsgebied. De gebieden waar nu al betaald parkeren van kracht is (de vergunninggebieden Zuidoost 1 t/m 4) en Venserpolder-Oost waar momenteel een blauwe zone van kracht is, worden opgenomen in één vergunninggebied en twee deelvergunninggebieden (Zuidoost-1a en -1b). Voor Amstel III/Bullewijk (vergunninggebied Zuidoost- 3) wordt geen apart deelvergunninggebied ingesteld omdat in Amstel III vrijwel geen openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn (parkeren is overwegend op eigen terrein) en derhalve een beperkt aantal parkeervergunningen wordt verleend.



Kaart 2 – Drie vergunninggebieden in Zuidoost (weergegeven met de kleuren blauw, groen en roze) en daarbinnen tien deelvergunninggebieden. Vergunningen die zijn uitgegeven in Zuidoost-1, worden ook geldig in Zuidoost-2.

1.4.3 Aanpassing minimale maatvoering van solitaire stallingsplaatsen

In de Parkeerverordening van de gemeente Amsterdam is opgenomen dat 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. Tevens is de minimale maatvoering voor de toegangsdeur opgenomen: minimaal 2,0 meter breed. Het college van B en W is van oordeel dat een toegangsdeur van 2,0 meter wel heel erg krap is. Een Volkswagen Up! is inclusief spiegels al meer dan 1,90 meter en een Citroen C3 is al breder is dan 2,00 meter. Hierbij speelt ook een rol dat bij een heel krappe toegang de auto volledig haaks moet staan op de garage. Voor straten met relatief weinig manoeuvreerruimte is dat niet overal het geval. Het college stelt dan ook voor om de minimale breedte van de toegangsdeur te verruimen van 2,00 meter naar 2,20 meter. Ruimtes met een toegang smaller dan 2,20 meter worden zodoende niet gezien als stallingsruimte, maar als berging. De verwachting is overigens dat het overgrote deel van de garage(boxen) en drive-inwoningen een ruimere toegang heeft dan 2,20 meter. Ook de minimale maatvoering van de lengte (diepte) van solitaire garages en garageboxen wordt iets verruimd: van 4,00 meter naar 5,00 meter. Dit omdat enkel zeer kleine auto's in een garage passen van 4 meter.

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. Dergelijke plaatsen worden niet in mindering gebracht op het aantal parkeervergunningen waarvoor de eigenaar maximaal in aanmerking komt. Dit geldt echter alleen voor *inpandige* solitaire stallingsplaatsen, zoals garageboxen of drive-inwoningen. 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.

Het college van B en W legt aan de gemeenteraad ter besluitvorming voor om de maatvoering van de toegangsdeur en de maatvoering van de lengte in de definitie van 'stallingsplaats' in de Parkeerverordening als volgt te wijzigen: "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, waarbij voor een solitaire inpandige stallingsplaats of garagebox geldt dat deze tenminste 2,35 meter breed en ten minste 5,00 meter lang is, en een toegangsdeur heeft van ten minste 2,20 meter breed".

1.4.4 Voor de openbare parkeerplaatsen in de L-buurt vooralsnog geen betaald parkeren

In de L-buurt (Nellestein) is een klein aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig. Het gaat met name om parkeerplaatsen tegenover of bij de parkeergarages Leerdamhof, Leusdenhof, Liendenhof en Leksmondhof en een parkeerterrein bij de Gaaspercamping. Deze parkeerplaatsen worden vooralsnog uit het voorstel uitgehaald van betaald parkeren omdat deze afgelegen liggen en in kleine plukjes zijn verspreid over een groot gebied. Voor een aantal van deze parkeerplaatsen is een blauwe zone van kracht. Deze blijft eveneens van kracht. Er worden geen ontheffingen (meer) verleend. Bewoners van Nellestein parkeren in de aanwezige (private) parkeergarages.

2 Zienswijzen en de reactie van het college van B en W

Gedurende de zienswijzeperiode zijn in totaal 3.150 zienswijzen binnengekomen. Ten opzichte van het aantal aangeschreven adressen (circa 34.000) heeft ruim 9% gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheid. Van de bewoners/belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend zijn er ruim 2.790 uitgesproken tegen het plan en ruim 200 uitgesproken vóór het plan. Circa 550 bewoners dragen een alternatief aan. Ook hebben veel bewoners vragen over bijvoorbeeld de

besluitvormingsprocedure of de aanvraag van een parkeervergunning. Van een aantal bewoners is meer dan één reactie binnengekomen en een aantal zienswijzen zijn door meerdere bewoners ingediend.

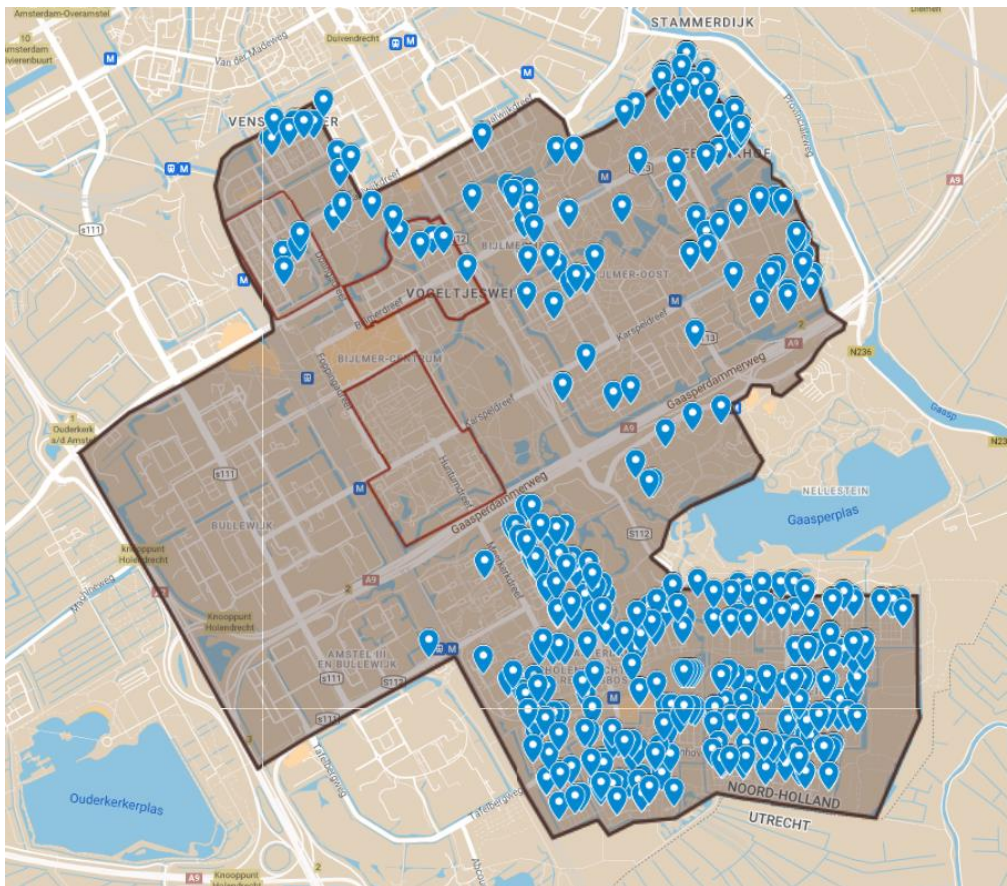
Gegeven het grote aantal reacties is het niet mogelijk om op elke individuele zienswijze een reactie te geven. Om deze reden zijn in dit hoofdstuk alle zienswijzen gerubriceerd naar onderwerp, inclusief de reactie van het college van B en W. Omwille van de leesbaarheid is ervoor gekozen om geen verwijzing naar de nummers van de zienswijzen weer te geven. Dat zou de leesbaarheid niet ten goede komen. Wel is bij een aantal rubrieken een kaart toegevoegd waarin is weergegeven uit welke postcodegebied de zienswijzen zijn binnengekomen.

In de zienswijzen van bewoners die uitgesproken tegen het voorstel zijn om betaald parkeren in te voeren in Zuidoost 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'. Veel bewoners geven aan er geen vertrouwen in te hebben dat de (vergunning)tarieven ook laag blijven als het parkeerregime eenmaal van kracht is en er is een aantal bewoners die drie of vier parkeervergunningen willen (bijvoorbeeld omdat volwassen kinderen, die ook in het bezit zijn van een auto, nog thuis wonen). Tot slot is er een aantal bewoners die méér parkeerplaatsen op straat willen, door een herinrichting, nieuwe garages, het verwijderen van bomen of op plekken waar nu een groenstrook ligt.

2.1 Er is geen parkeerprobleem

Onder de bewoners die uitgesproken tegen het plan zijn om betaald parkeren in te voeren zijn er circa 854 die aangeven dat geen sprake is van een hoge parkeerdruk of parkeerproblematiek. Een selectie van de reacties:

In Gaasperdam (Reigersbos & Gein) willen wij geen betaald parkeren. Er is hier altijd voldoende parkeergelegenheid voor zelfs bezoekers. Het is fijn dat familie vaker op bezoek kan komen vanwege gratis parkeren. Gelieve geen betaald parkeren inlassen in Amsterdam Zuidoost.
Ben tegen het invoeren van betaald parkeren in wijk laag Kouwenoord. Overdag zijn er voldoende parkeerplaatsen en in de avond ook, is een kwestie van iets meer lopen van je huis. De mensen die klagen hadden een huis moeten kopen met garage. Doordat een klein groep klaagt, wordt de meerderheid gestraft met het voornemen voor betaald parkeren. Deze wijk is niet in de buurt van een winkelcentrum, hier parkeren alleen de bewoners. Dus ik zie geen reden om betaald parkeren in te voeren. Het echte probleem zijn de klagers en de invalide parkeerplaatsen die in mijn ogen niet altijd terecht worden gegeven. Als je meer dan 100 meter kunt lopen dan heb je geen eigen invalide parkeerplek voor je deur nodig. Er wordt hier misbruik van gemaakt. Het systeem is corrupt en de eerlijke mensen lijden er onder, heel jammer dit. Ik schrijf dit allemaal op maar weet ook wel in mijn achterhoofd dat het toch wordt ingevoerd. Deze inspraak is puur voor de vorm zodat men een lijstje kan afvinken. Maar goed, hoop moet je nooit opgeven en dat doe ik met deze inspraak met de hoop dat het niet wordt ingevoerd. Dank voor uw aandacht.
In onze wijk is er absoluut geen parkeerprobleem dus betaald parkeren is gewoon weer een manier om de kas te spekken! Zelfs als er evenementen zijn bij de gaasperplas zoals gaasperpleasure, open Air etc zijn er nog steeds genoeg parkeerplekken voor alle bewoners. Dit hele plan moet van tafel! Als de bedoeling van dit plan zou zijn om ervoor te zorgen dat mensen van buiten de wijk niet hier gaan parkeren en er daardoor geen parkeerprobleem zou ontstaan zou je als gemeente ook kunnen zeggen alle bewoners krijgen een gratis parkeervergunning en alleen mensen die er niet wonen moeten betalen. Maar nee de kas moet gespekt worden door bijna alle bewoners van zuidoost, en niet vanwege een parkeerprobleem maar alleen maar om veel geld binnen te halen. Ik ben het dus absoluut niet eens met het plan.



Kaart 3 – zienswijzen van bewoners die aangeven dat er geen parkeerproblemen zijn

Reactie van het college van B en W

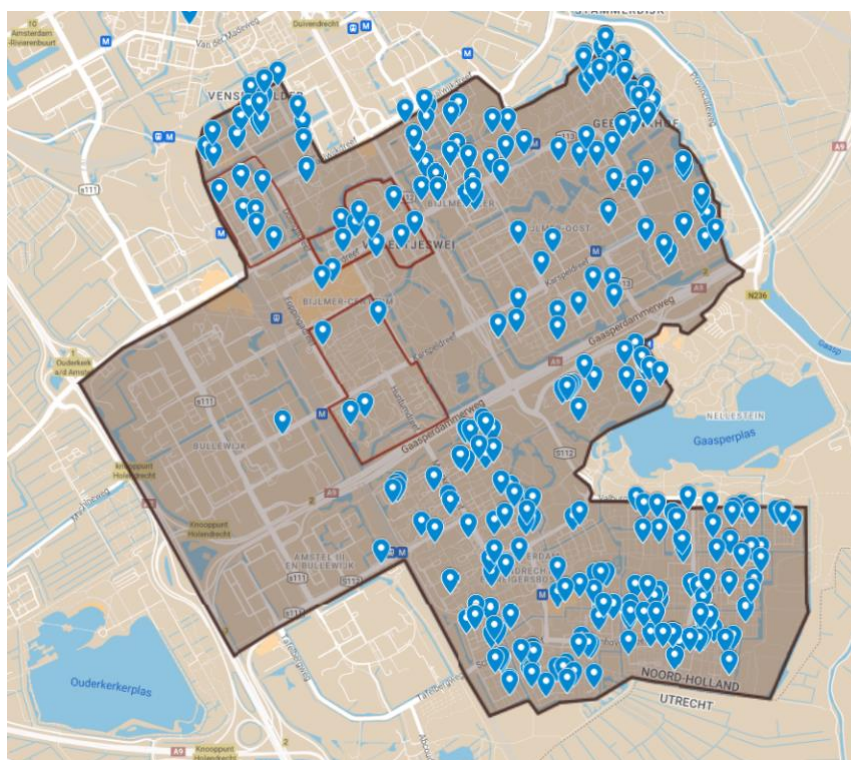
Een groot aantal bewoners geeft in hun zienswijze aan dat geen sprake is van parkeeroverlast. Vooral bewoners van Gaasperdam (Gein en Reigersbos) geven aan geen parkeeroverlast te ondervinden. Dit komt ook overeen met de parkeerdrukonderzoeken. In het beleidsvoornemen heeft het college van B en W aangegeven dat betaald parkeren wordt ingevoerd in heel Zuidoost vanwege de volgende redenen: vermindering parkeeroverlast, het weren van langparkeerders die niet zijn gebonden aan de buurt, het mogelijk maken van woningbouw en het 'beschermen van wijken tegen het waterbedeefte'. Vooral de laatste twee argumenten hebben als doel om te voorkomen dat een parkeerprobleem ontstaat in een buurt als gevolg van uitwijkgedrag en vanwege een verhoging van de parkeerbehoefte. Dit effect kan optreden als in een buurt waar de parkeerdruk al wel hoog is betaald parkeren wordt ingevoerd en in de naastgelegen buurt niet, maar ook als de parkeerbehoefte toeneemt door bijvoorbeeld het toevoegen van woningen, bedrijven en andere functies. Het invoeren van betaald parkeren fungeert zodoende als een instrument om de parkeervraag en het parkeeraanbod in balans te krijgen (en te houden). Het is om deze reden dus heel goed mogelijk dat op dit moment niet iedereen parkeeroverlast ervaart. In het Mobiliteitsplan Zuidoostflank⁴ van 29 juni 2021 staat hierover "parkeren zal op den duur schaarser en duurder moeten worden. (...) Strenger parkeerbeleid in (delen van) een gebied heeft wellicht tot gevolg dat automobilisten uitwijken naar de omliggende (woon)buurten, waar gratis of tegen een lager tarief geparkeerd kan worden. Dit willen we voorkomen door het harmoniseren (zo veel mogelijk gelijktrekken) van parkeertarieven en de uitgifte van vergunningen in deze gebieden". Als geen maatregelen worden getroffen dan groeit het autogebruik bij een toename van "circa 51.000 extra woningen in het gebied en 33.000 extra arbeidsplaatsen (...) zonder mobiliteitsmaatregelen met circa 30%. Een dergelijke groei in het autogebruik willen we zo veel mogelijk beperken – en het liefst voorkomen".

⁴ https://www.amsterdam.nl/publish/pages/975825/mobiliteitsplan_zuidoostflank_-_juli_2021_2.pdf#PagCls_16188119

2.2 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:

Belachelijk de mensen kunnen al amper rond komen Ze krijgen al amper bezoek en dan helemaal niet meer Dus geen betaald parkeren dan worden de oude mensen nog eenzamer
Het is schandalig dat er overal parkeergeld betaald moet worden. Hoe kan je in deze tijd waarin alles vreselijk duur is geworden je dementerende zelfstandig wonende 96 jarige moeder 3 keer per week blijven bezoeken als je niet in de buurt woont?
Mijn familie woont in de aangegeven gebieden die straks betaald parkeren gaan worden. Als mantelzorger is het straks niet meer te doen om overdag te helpen met de toenemende kosten. Ik zou graag zien dat het gratis blijft en vraag me af hoeveel overlast er is van parkeerders die parkeren en het ov pakken.
Met alle prijzen die omhoog gaan en de mensen die hier onder het minimum inkomen leven, is dit niet uit te houden. Het haalt ook het karakter van Zuidoost weg. Mensen zullen nu minder snel op bezoek komen, omdat ze moeten betalen. Het sociale kant leidt hieronder. Mantelzorgers zullen ook minder snel hulp bieden. Is betaald parkeren de enige optie die jullie kunnen bedenken?
Ik woon al bijna 40 jaar in Gein 3. Ben mantelzorger voor mijn moeder zij woont ver weg. Heb mijn auto hard nodig ben zelf ook de jongste niet meer. Dat zou betekenen dat ik mijn auto weg moet doen omdat ik de parkeerkosten niet kan betalen.
Ik rij zelf geen auto. Maar mijn mantelzorgers en begeleiders komen wel met de auto om mij te helpen. Als er betaald parkeren komt zal het vooral voor de mantelzorgers moeilijker worden waardoor er meer druk komt te liggen op wmo-zorg.



Kaart 4 – zienswijzen van bewoners die zorgen hebben over sociaal bezoek

Reactie van het college van B en W

De zorgen van veel bewoners voor hun sociaal bezoek kunnen naar verwachting in grote mate worden weggenomen met het beschikbaar stellen van de bezoekersvergunning. Met deze vergunning (die gratis is), kunnen gelijktijdig vijf bezoekers in het gebied parkeren tegen 65% korting. Omgerekend is dit €0,56 per uur. Wel geldt een maximum van 150 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 voor Bijlmer-Oost en Gaasperdam geen betaald parkeren in de avonden in opgenomen. Bezoekers die 's avonds na 19.00 langskomen hoeven dus niets te betalen. Dit geldt ook voor zondag de hele dag.

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: €17,73 per half jaar (omgerekend: €3,- per maand). 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/>. In de gebieden in Amsterdam waar betaald parkeren al van kracht is, zijn in totaal circa 1.400 mantelzorgvergunningen verleend. De regeling wordt in de stad dus goed gevonden. Het college ziet geen aanleiding om te veronderstellen dat dit in Zuidoost anders zou zijn.

Voor heel Amsterdam geldt daarnaast dat 65-plussers en gehandicapten in plaats van de bezoekersvergunning ook kunnen kiezen voor een kraskaartvergunning. De kraskaartvergunning werkt vrijwel hetzelfde als de bezoekersvergunning: 65% korting op het parkeertarief van de bezoeker, met een maximum van 150 uur per kwartaal. Net als de bezoekersvergunning is de kraskaartvergunning gratis. De kraskaartvergunning wordt (anders dan de bezoekersvergunning) per persoon verstrekt in plaats van per adres, hierdoor kunnen op één adres meerdere kraskaartvergunningen worden uitgegeven.

2.3 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 (1.369) de zorg van de toenemende kosten in relatie tot de sociaal economische omstandigheden. Een selectie van de reacties:

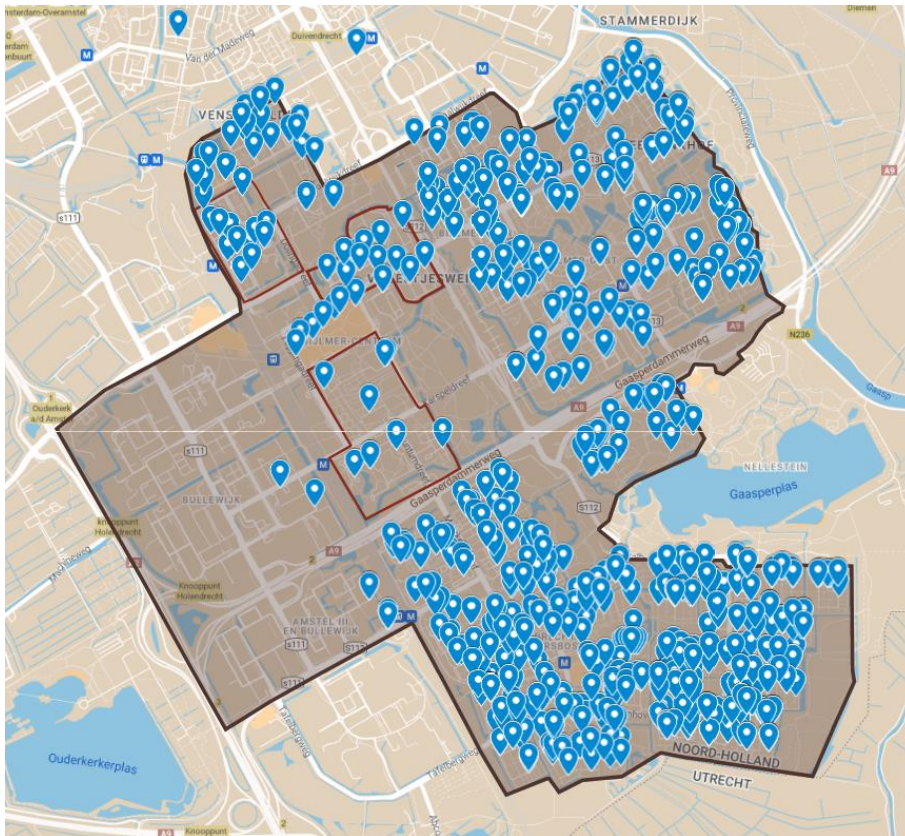
Ik ben het totaal niet eens met de invoering van betaald parkeren in Zuidoost . In dit stadsdeel woont een zeer grote bevolkingsgroep die al op achterstand staat qua inkomen en financiën en met heel veel moeite het hoofd boven water kan houden. Veel van hen zijn afhankelijk van eigen vervoer om bijvoorbeeld de kinderen naar school te kunnen brengen omdat het openbaar vervoer ook al niet meer betaalbaar is en bovendien de laatste jaren verschaald en ingekrompen is. Veel bewoners zijn dus afhankelijk van hun auto. Daar komt ook nog eens bij dat de huidige energiekosten tot wel 300% gestegen zijn wat het extra moeilijk maakt voor deze achterstand groepen .Gemeente Amsterdam ziet hun bewoners echter nog steeds als melkvee en wil haar bewoners zoveel als mogelijk financieel uitpersen. Het voorgestelde tarief van 1.60€ per uur is in mijn optiek volslagen belachelijk en niet realistisch ten opzichte van de ligging en infrastructuur van de voorgestelde wijk(ken) NIET MEE EENS DUS MET BETAALD PARJETEN

Ik ben tegen betaald parkeren in Zuid Oost. Het leven is al hartstikke duur in Amsterdam , dit is voor mij als student niet te betalen. Ik moet zelf kwijtschelding betalen om mijn eigen auto voor de deur te parkeren en omdat ik het pand huur doen ze er nog al moeilijk over bij de gemeente. Als ik vrienden of familie een weekend op visite heb, moeten ze straks 20 tot 40 euro betalen, dat is belachelijk. M'n moeder komt al niet meer langs omdat het te duur is en mijn vrienden overwegen het ook steeds minder. Een stad als Amsterdam is een stad voor iedereen, maar met al deze dure regels wordt het alleen maar een stad voor de rijken.

Als bewoners van een koopwoning vinden mijn partner en ik de prijs voor de vergunningen (wij hebben er 2 nodig) erg hoog. €25 voor de eerste vergunning en €50 voor de tweede zou schappelijker zijn voor koopwoning eigenaren. Waarschijnlijk wordt er toch niks meer mee gedaan, maar dit is wat wij vinden.

Het is veel te duur , het zal neerkomen op €320,- per maand aan parkeerkosten en als je het 1 keer vergeet heb je al een boete van €70,- dit gaat voor ongelooflijk veel geweld zorgen en ik begrijp niet dat de gemeente Amsterdam zuid oost hier niet over nagedacht heeft.

Het leven is al veel te duur geworden met de energiecrisis en de prijzen in de supermarkt. Ik vind het geen goed idee om nu ook over te gaan tot betaald parkeren. Dus ik wil u met klem verzoeken dit nu niet in te voeren,



Kaart 5 – zienswijzen van bewoners die zorgen hebben over de kosten

Reactie van het college van B en W

Het tarief van de parkeervergunning voor bewoners is gelijk aan het tarief dat ook in de huidige betaald parkeren gebieden in Zuidoost van kracht is (Venserpolder-West, F-buurt/ Vogeltjeswei, de Rechte H-buurt en Huntum), namelijk €35,45 per half jaar (prijspeil 2023). Dit is omgerekend per maand €5,90. 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 met 65% korting (maximaal 150 uur per kwartaal). Dit is €0,56 per uur en na 19.00 uur en zondag de hele dag is het parkeren gratis (dit geldt voor Bijlmer-Oost en Gaasperdam). Voor Amstel III en Bijlmer-centrum geldt dat het parkeren na 21.00 gratis is. Gehandicapten met een Gehandicaptenparkeerkaart (GPK) komen in aanmerking voor een gratis gehandicaptenparkeervergunning (GA-vergunning). Met deze vergunning kan in heel Amsterdam (gratis) worden geparkeerd.

Een bewoner gaf aan dat invoering van betaald parkeren hem/haar €320 per maand zou gaan kosten. Waarschijnlijk is deze berekening gebaseerd op het parkeren van een (derde) auto waarvoor geen vergunning kan worden aangevraagd. Het zou dan gaan om een auto die 10 uur per dag, 20 dagen in een maand geparkeerd staat tegen het uurtarief van €1,60. Allereerst is van belang te benadrukken dat een apart tarief van kracht is als een hele dag wordt geparkeerd in een gebied waar betaald parkeren geldt (tarief van een dagkaart). Voor tariefgebied 7 (€1,60 per uur) gaat het om €9,60 per dag. Mocht deze bewoner 20 volledige dagen zonder parkeervergunning in het gebied parkeren, dan wordt dus niet €320 in rekening gebracht, maar €192,-. Verder is natuurlijk de vraag waarom een auto wordt aangehouden als die niet wordt gebruikt en continu stil staat. Met de invoering van betaald parkeren in Zuidoost zal het stadsdeel aantrekkelijker worden voor aanbieders van deelauto's. Als meer deelauto's beschikbaar komen in Zuidoost, dan is voor veel bewoners – met name de bewoners die een auto hebben, maar die

auto niet vaak gebruiken - ook een goed alternatief beschikbaar (naast het OV en - afhankelijk van de bestemming - de fiets of lopen).

2.4 Het gaat alleen om de gemeentekas

Een aantal bewoners (525) geven in hun zienswijze aan dat het voorstel (alleen) tot doel heeft om de 'gemeentekas te spekken'. Een selectie van de reacties:

15 km vanuit het centrum van Amsterdam, en zelfs dit gebruiken jullie als melkkoe. Er bevinden zich hier genoeg parkeerplaatsen waar geen misbruik van wordt gemaakt. Grote gezinnen met meerdere auto's. Opa's en Oma's die naar hun kleinkinderen toekomen met de auto, om op te passen omdat alles al zo moeilijk is.. Om vervolgens een godsvermogen hiervoor te betalen, belachelijk.
Slecht plan. In onze wijk (s-buurt) hebben we tot nu geen parkeerproblemen. Helaas is dit weer een voorbeeld van het uitmelken van de burgers. Onze kosten zijn al zo hoog en worden steeds hoger. Ook de lokale belastingen en heffingen worden steeds hoger. Ov tarieven nemen toe. Nu krijgen we ook nog met parkeerkosten te maken. Te erg voor woorden.
Gemeente Amsterdam ziet hun bewoners echter nog steeds als melkvee en wil haar bewoners zoveel als mogelijk financieel uitpersen.
Woonwijken moeten niet gezien worden als een melkkoe waar de gemeente bakken met geld uit kan trekken, daar wordt geen enkele inwoner van Gein mee geholpen.
Betaald parkeren is NIET voor de bewoners. Er zijn zat parkeerplekken waar er geen winkelcentra zijn. Wil je bewoners helpen, ga ze dan niet weer de kosten injagen. Wil je hulp? Oke dan ga je moeten betalen. Hoe ontlast je de bewoners op die manier? Dit is gewoon grote geldklopperij. De auto is gewoon 1 grote inkomstenbron geworden voor Amsterdam niets meer, niets minder. Ik blijf het zeggen. Betaald parkeren is NIET voor de bewoners maar om de zakken te vullen van alle Gemeenten.

Reactie van het college van B en W

Het klopt dat als betaald parkeren wordt ingevoerd dat dit leidt tot extra inkomsten. Een deel van deze inkomsten is nodig voor de parkeerhandhaving, de organisatie van de vergunningverlening en plaatsing/beheer parkeerautomaten. Een groter gedeelte van de stedelijke parkeerinkomsten komt ten gunste van de gemeentelijke begroting. Hieruit kunnen onder meer onderhoud en herprofileringen van straten en pleinen worden bekostigd, maar ook groenvoorzieningen etc. De parkeerbelastinginkomsten komen dus indirect ook weer ten goede aan de bewoners, de leefbaarheid van de stad, de verkeersveiligheid en andere maatschappelijke doeleinden. Met het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak is naar het oordeel van het college sprake van gematigde tarieven. Met name het vergunningtarief (€35,45 per zes maanden, omgerekend €5,90 per maand) is bescheiden en behoort tot het laagste vergunningtarief van de stad.

2.5 Zorgen van leraren over betaald parkeren en het aantal beschikbare vergunningen

Een aantal scholen zijn gevestigd in het gebied waar betaald parkeren is voorgesteld. Een aantal leraren 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:

Ik woon (strandvliet) en werk als leerkracht (Geerdinkhof) in Zuidoost. Ik betaal reeds voor een vergunning voor strandvliet om hier te kunnen parkeren. Geen probleem en begrijp ik ook gezien de ligging naast metro en Arenagebied. Nu er echter ook betaald parkeren ingevoerd gaat worden in heel Zuidoost, dus ook Geerdinkhof, waar ik werk op OBS Wereldwijs, maak ik mij grote zorgen om vele redenen. Ten eerste is daar geen overlast van werkverkeer (mensen die hun daar auto parkeren om elders in de stad te werken). Ten tweede werken op onze school 40 teamleden, waarvan er 30 van veraf komen. Met een vergunning voor 2 op de 5 komen we dus niet ver. Met bezuinigingen en lijnen die weg vallen in het openbaar vervoer, dreigen dus nu heel veel leerkrachten hun baan op te zeggen om buiten Amsterdam te gaan werken. Het beleid kan er toch niet op gericht zijn leerkrachten weg te jagen in deze tijden?! Sommigen komen uit Vinkenveen, Landsmeer en zelfs Culemborg. Het is niet te doen deze reis met OV te maken. Als ik voor mezelf spreek; ik woon weliswaar dicht bij (Strandvliet) maar fietsend is voor mij helaas geen optie (rugproblemen) en OV zou mijn reistijd niet alleen verdrievoudigen qua tijd, maar ook verzevenvoudigen qua reiskosten (7,50 per dag!). Deze kosten krijg ik niet vergoed omdat ik te dicht bij woon. Voor mij dus ook een reden om een baan buiten Amsterdam te zoeken. Als er dan toch geen ontkomen aan is, geef dan werknemers (zeker in zorg en onderwijs!) de kans om gewoon een parkeervergunning te krijgen zonder daar een maximum aantal aan te verbinden, want juist in deze sectoren kunnen we niemand missen. Breidt daarnaast in mijn geval het geldigheidsgebied van de vergunning uit. Ik heb een vergunning voor strandvliet, betaal mijn gemeentelijke belastingen en draag bij aan het onderwijs in Zuidoost; dan zou die vergunning niet alleen maar in Strandvliet geldig moeten zijn, maar in heel Zuidoost (neem een voorbeeld aan Diemen). Ik hoop dat u deze argumenten ter harte neemt om een totale wegloop van leerkrachten in Zuidoost te voorkomen!
--

Betaald parkeren rondom basisscholen en middelbare scholen zou niet moeten gelden voor onderwijzend personeel. Momenteel is er bij Egoli een blauwe zone ingevoerd maar er zijn te weinig vergunningen af gegeven voor de leerkrachten. Waanzin in een tijd waarbij scholen in onze wijk al zoveel moeite hebben om personeel aan te trekken. Betaald parkeren zal een extra belemmering worden om leerkrachten aan te trekken.
Ik ben werkende als leerkracht op een basisschool in Gein. Ik woon zelf in Amsterdam Noord en ik heb specifiek gekozen voor deze school wegens het lerarentekort. Bij de school geldt gratis parkeren waardoor ik makkelijk en snel naar mijn werk kan komen. Als het straks betaald parkeren wordt, weet ik niet of ik het kan blijven betalen. Mijn werk kan namelijk niet veel vergunningen krijgen via deze regeling.
Ik ben leerkracht in Amsterdam zuidoost. Aangezien openbaar vervoer voor mij als alleenstaande ouder ontzettend duur is ben ik afhankelijk van mijn auto. De kinderen brengen en halen naar/ van sporten. Het zal een vermogen kosten om de auto weg te doen. Indien het betaald parkeren ingevoerd wordt zal ik genooddakt zijn mijn baan op te geven in het onderwijs daar steeds meer werkgevers thuiswerken stimuleren. Dat scheelt mij in de kosten!!!. De reiskostenvergoeding is al geen vette pot, het onderwijs heeft een lerarentekort. Ik werk ook nog op het HVA van Diemen. Ik ga absoluut geen gebruik maken van het openbaar vervoer aangezien het onbetaalbaar is. De lonen stijgen ook niet in deze crisisperiode die alleen geldt voor minimuminkomen. Volgens de overheid heb ik een middeninkomen maar ook hiermee red ik het in deze tijd niet.

Reactie van het college van B en W

Ten behoeve van leraren is voor basisscholen een ruime hoeveelheid parkeervergunningen beschikbaar. Per school is 1 bedrijfsvergunning per 5 fte beschikbaar, 1 maatschappelijke vergunning per 5 fte (in totaal dus 1 vergunning per 2,5 fte) en daar bovenop nog eens 4 extra maatschappelijke vergunningen. Het college van B en W verwacht dat het aantal parkeervergunningen voor leraren in Zuidoost ruim voldoende zal zijn om de parkeerbehoefte op te vangen. Het is dan ook niet te verwachten dat het parkeerbeleid een hindernis vormt voor het aantrekken van bekwaame onderwijzers (uit Amsterdam of uit de omgeving).

Met de vergroting van de vergunninggebieden kunnen bewoners van de Bijlmer Centrum in vrijwel heel Zuidoost terecht met hun parkeervergunning. Voor de andere gebieden geldt dat bewoners met een parkeervergunning in heel Bijlmer-Oost en Gaasperdam terecht kunnen. Dit betekent dat voor leraren die woonachtig zijn in Zuidoost, een bewonersparkeervergunning hebben en in Zuidoost lesgeven, vrijwel overal terecht kunnen met hun eigen bewonersvergunning. De leerkracht die in zijn zienswijze aangaf vanwege fysieke beperking niet op een andere wijze dan met de auto van zijn woning in Venserpolder naar de school waar hij lesgeeft te kunnen reizen in Geerdinkhof, wordt daarin dus volledig gefaciliteerd.

2.6 Maak meer parkeerplaatsen en/of verleen meer parkeervergunningen per huishouden

Een aantal bewoners (35) geeft in hun zienswijze aan dat de gemeente meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet aanleggen. Een selectie van de reacties:

Ik ben absoluut tegen het invoeren van betaald parkeren in Amsterdam Zuidoost en vooral in de buurt van Kraaiennest. Er komen geen parkeerplaatsen erbij en voor het bestaande parkeerplaatsen wil de gemeente geld gaan vragen. Dit lost geen enkel probleem op en brengt juist een zware last met zich mee. Dit is een enorme extra belasting voor de bewoners in Amsterdam-zuidoost. We hebben overdag parkeerplaatsen zat. 'S avonds als iedereen thuis komt dan zijn er minder parkeerplaatsen. Dit los je niet op met betaald parkeren, maar met het creëren van extra parkeerplaatsen. Ik verzoek de gemeente dit plan niet tot uitvoering te brengen.
Wat ik veel belangrijker vind is dat voor Hoog Kralenbeek meer parkeerplekken komen. Zij parkeren nu in onze wijk omdat met de sloop van de parkeergarage tientallen parkeerplekken voor hun verloren zijn gegaan. Voor een flat met 150 woningen zijn maar 31 parkeerplekken beschikbaar. Daar gaat betaald parkeren niet in helpen.
Betaald parkeren lost het probleem niet op. Er zijn gewoon niet genoeg parkeerplekken voor de bewoners. In de avond ervaren wij een parkeerdruk, overdag is er geen probleem want dan is men op het werk. Betaald parkeren is geen garantie op een parkeerplek dus waarom moet ik betalen en dan nog steeds geen plek hebben? Mag ik dan met vergunning wel op de stoep staan? Nav de inloopavond een paar jaar geleden hadden jullie zelf al onderzoek gedaan en in de avond was er een parkeerdruk. Jullie zouden onderzoek doen of dat door bewoners auto's komt of van mensen buiten de wijk. Wat is daaruit gekomen? Wanneer je huizen bouwt in een bepaalde prijsklasse dan hebben de bewoners minimaal 1 auto per gezin. Ook volwassen kinderen wonen noodgedwongen langer thuis en kunnen ook een auto hebben. Er zijn in mijn wijk voldoende mogelijkheden om extra parkeerplekken te creëren zonder dat het groen eronder lijdt.
In ons geval hebben we in de garage een pas gerestaureerde motor met zijspan staan die in uw verhaal vergeten wordt. Die wil ik niet graag buiten laten staan. Er zou dus voor ons wel een extra parkeervergunning voor de auto nodig zijn.
Ik maak bezwaar tegen het feit dat er per woning hooguit twee parkeervergunningen worden verleend. Er zijn te veel huishoudens

met inwonende volwassen kinderen die een eigen auto bezitten en voor hun werk nodig hebben, om deze maatregel zomaar in te voeren. Ook zijn er woningen waar meerdere huishoudens in één woning verkeren. Twee vergunningen is dan snel te weinig.

Reactie van het college van B en W

Het hoge autobezit in Zuidoost 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 1.3). Zonder parkeerregulering zullen op termijn ook de nieuwe bewoners hun auto's parkeren in de buurt. Tot slot heeft een groot aantal huishoudens in Zuidoost geen auto, terwijl de openbare ruimte voor een heel groot deel is gereserveerd voor auto's (rijbaan en parkeerruimte). Het college van B en W is van oordeel dat het noodzakelijk is om de vraag naar parkeerruimte te verminderen. Een betaald parkeerregime is hiervoor geschikt.

Voor heel Zuidoost, Nieuw-West en Noord (en een aantal vergunninggebieden binnen de ring A10) geldt dat maximaal twee parkeervergunningen per huishouden beschikbaar zijn (eventueel aanwezige stallingsplaatsen worden daarvan in mindering gebracht). Voor alle andere gebieden geldt dat maximaal één parkeervergunning kan worden verleend per huishouden. Het college van B en W is van oordeel dat het maximum van twee parkeervergunningen per huishouden voldoende ruim is om de (noodzakelijke) parkeerbehoefte per huishouden op te vangen. Binnen de context van Amsterdam Autoluw, dat niet alleen betrekking heeft op de binnenstad, is de lijn dat het niet meer past om automobiliteit altijd en overal als een gegeven te beschouwen of dat automobilitéitsbehoefte volledig (in de openbare ruimte) moet worden gefaciliteerd. Worden nog meer parkeervergunningen verleend dan leidt dat niet alleen tot meer stilstaande auto's in de buurt, maar ook tot meer (en in veel gevallen onnodige) autoverkeersbewegingen.

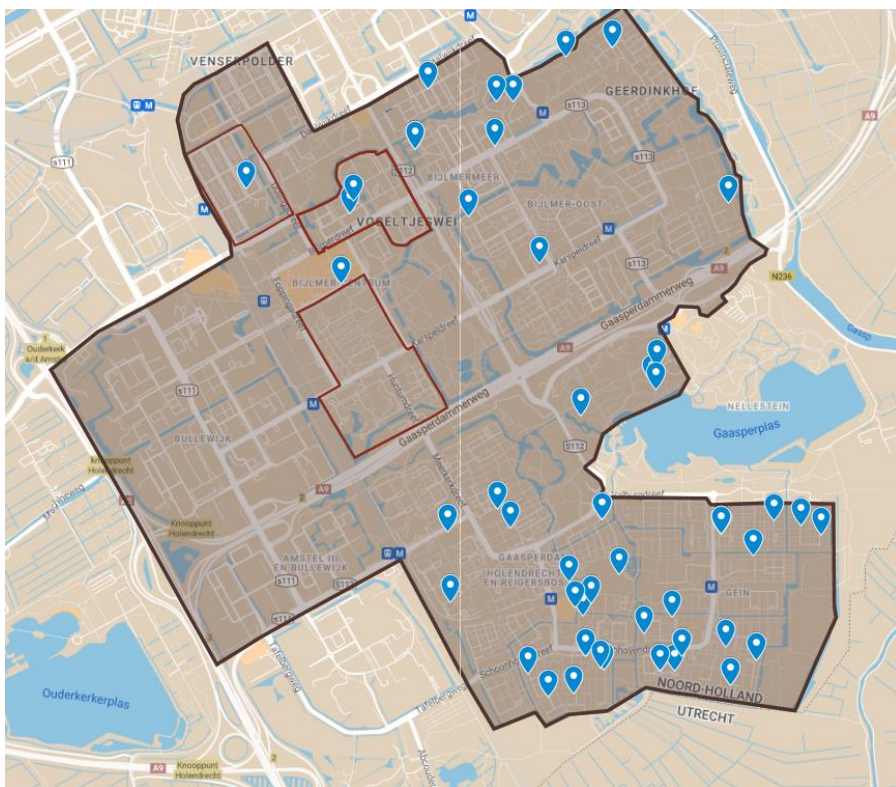
Een bewoner geeft aan dat met de verlening van maximaal twee parkeervergunningen het aantal auto's per huishouden wordt beperkt en dat de gemeente daarmee inkomensbeleid voert. In heel de stad geldt dat het aantal beschikbare parkeervergunningen is gemaximeerd. In grote delen van de stad binnen de ring-A10 geldt maximaal één vergunning per huishouden, in de gebieden daarbuiten (Noord, Nieuw-West en Zuidoost) geldt maximaal twee vergunningen per huishouden (tenzij sprake is van een nieuwbouwwoning). Er is hierin geen relatie met het inkomen of vermogen van het desbetreffende huishouden. Huishoudens die drie, vier of meer auto's hebben of wensen te hebben, zullen daarvoor een alternatieve oplossing moeten vinden. Auto's (rijdend en geparkeerd) hebben op dit moment een forse ruimteclaim in de openbare ruimte en gegeven de forse groei van Amsterdam (elk jaar komen er meer inwoners, bezoekers, woningen en arbeidsplaatsen bij in Amsterdam) is het niet haalbaar als ieder huishouden meerdere auto's in de openbare ruimte wil parkeren. De openbare ruimte heeft immers ook belangrijke functie voor een prettig verblijf (groen, verblijven, speelvoorzieningen), fietsparkeervoorzieningen, laden en lossen, afvalvoorzieningen en in het algemeen: meer ruimte voor lopen, fietsen (sociaal veilige en comfortabele fietsroutes), openbaar vervoer en deelmobiliteit.

2.7 Zorg over ondernemersklimaat / omzetverlies detailhandel

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

Ik ben werkzaam als bedrijfsleider bij Grandcafe Holendrecht, tevens voorzitter van de BIZ Holendrecht. Om gelijk met de deur in huis te vallen: betaald parkeren zou het aantal bezoekers in het winkelcentrum aanzienlijk terugdringen. In een periode waar alle ondernemers de schade en schulden van het corona tijdperk nog aan het herstellen zijn, is het voor sommige ondernemers niet eens zeker of hun voortbestaan in het komend jaar nog wel gegarandeerd is. Daarnaast spelen de herontwikkelingsplannen van Holendrecht en de daarmee samenhangende onzekerheid ook nog een grote rol. Ondernemers in Holendrecht bevinden zich in een periode waar alles voor onzekerheid zorgt en het ondernemen eigenlijk alleen overleven is. De criminaliteit in de buurt, die groots in alle media te zien is levert zeker ook geen positieve bijdrage aan het aantal bezoekers. Samenvattend zou het de ondernemers en de

buurt geen goed doen om betaaldparkeren in te voeren rondom Holendrecht. Het zou fijner zijn als de gemeente Amsterdam de omgeving van winkelcentrum Holendrecht juist makkelijk en goed toegankelijk zou maken, waardoor er meer verbondenheid met de omliggende wijken en winkelcentra ontstaat
Geen betaald parkeren invoeren. Als saloneigenaar aan huis is het erg aantrekkelijk voor klanten om naar mijn salon te komen zonder hiervoor te hoeven betalen. Het word veel minder aantrekkelijk voor bezoek om hier op bezoek te komen omdat alles al duurder wordt. Mochten jullie toch doorgaan met dit plan(wat natuurlijk ook zal gebeuren) zie ok graag dat het hele weekend gratis parkeren is en doordeweeks alleen van 9:00 - 18:00
Het zou de doodsteek zijn voor de slechtlopende winkelcentra (veel leegstand) .
In de brief van de gemeente wordt gemeld dat de bestaande blauwe zones opgeheven zullen worden. Dit lijkt niet zinvol. Deze blauwe zones functioneren juist erg goed, zowel bij winkelcentrum Holendrecht als bij winkelcentrum Reigersbos. Voor winkelcentrum Kameleon heeft de gemeente enige tijd geleden in de buurtkrant juist trots gemeld dat het invoeren van een blauwe zone juist voor een opleving van dit winkelcentrum geleid heeft. Sinds de invoering van betaald parkeren bij de Amsterdamse Poort en het aldaar opheffen van de blauwe zone / anderhalf uur gratis parkeren daar ben ik daar nooit meer geweest. Betaald parkeren zal dus de winkelcentra schaden. Om deze reden zijn in de Amsterdamse Poort ook winkels als BCC en zelfs de Aldi er verdwenen. Omdat deze blauwe zones zo goed werken zouden die juist ingevoerd moeten worden op de ongespecificeerde plekken waar er volgens de gemeente parkeer overlast zou zijn. N.B. Het zou ook een goed idee zijn om bij de Amsterdamse Poort de eerste twee uur gratis parkeren in te voeren. De eerste twee (of soms zelfs tweeënhalf) uur gratis parkeren kan ook in andere winkelcentra in Amsterdam (en daarbuiten) gerealiseerd worden. Die winkelcentra worden door mij (en vele anderen uit mijn buurt) om deze reden wel bezocht.
Als je kijkt naar de blauwe zone in Venserpolder of Ganzenhoef biedt dat de mogelijkheid om te parkeren en snel de winkels in te lopen. Bij betaald parkeren zal dit een negatief effect hebben op deze kleine winkels in de buurt.
Ook voor de ondernemers in de buurtwinkelcentra is het geen goed nieuws, omdat mensen makkelijk kunnen uitwijken naar winkelcentra in bijv. Amstelveen waar nog wel gewoon een blauwe parkeerkaart geldt. Dat betekent nog meer leegstand in de toch al geplaagde buurtwinkelcentra.
Holendrecht. Ik ben werkzaam als bedrijfsleider bij Grandcafe Holendrecht, tevens voorzitter van de BIZ Holendrecht. Om gelijk met de deur in huis te vallen: betaald parkeren zou het aantal bezoekers in het winkelcentrum aanzienlijk terugdringen. In een periode waar alle ondernemers de schade en schulden van het corona tijdperk nog aan het herstellen zijn, is het voor sommige ondernemers niet eens zeker of hun voortbestaan in het komend jaar nog wel gegarandeerd is. Daarnaast spelen de herontwikkelingsplannen van Holendrecht en de daarmee samenhangende onzekerheid ook nog een grote rol. Ondernemers in Holendrecht bevinden zich in een periode waar alles voor onzekerheid zorgt en het ondernemen eigenlijk alleen overleven is. De criminaliteit in de buurt, die groots in alle media te zien is levert zeker ook geen positieve bijdrage aan het aantal bezoekers. Samenvattend zou het de ondernemers en de buurt geen goed doen om betaaldparkeren in te voeren rondom Holendrecht. Het zou fijner zijn als de gemeente Amsterdam de omgeving van winkelcentrum Holendrecht juist makkelijk en goed toegankelijk zou maken, waardoor er meer verbondenheid met de omliggende wijken en winkelcentra ontstaat.
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!
Winkeliers brengen leefbaarheid aan de wijk. Het is een ontmoetingsplek voor mensen. Tieners kunnen hun eerste bijbaantje nabij huis krijgen. Maar om te kunnen bestaan als winkelier dienen er ook afdoende inkomsten binnen te komen uit de bedrijfsvoering. Zodat de huur van je pand betaald kan worden, je handelsgoed en je personeel (waaronder de jonge mensen die aan de slag zijn in de diverse winkels in o.a. Reigersbos). Indien we nog een kostenpost opvoeren bij de mensen in de vorm van parkeerkosten maakt dat ons winkelcentrum en ons sociale ontmoetingsplek(voor jong en oud) veel onaantrekkelijker. Vooral in de tijd dan online boodschappen doen bijna niets kosten. Dus AUB geen additionele kosten (in de vorm van parkeerkosten) voor de mensen en jonge mensen de mogelijkheid ontnemen van het hebben van een bijbaantje, want het is toch moeilijk of onmogelijk om in een on line shop je eerste bijbaantje te hebben.



Kaart 6 - zienswijzen van bewoners/ondernemers die zorgen hebben over het ondernemersklimaat / detailhandel

Reactie van het college van B en W

Het college hecht veel waarde aan de aanwezigheid van ondernemers/winkeliers in Zuidoost. In het coalitieakkoord staat hierover: *Het Amsterdams midden- en kleinbedrijf ondersteunen we zodat we lokaal ondernemerschap stimuleren en behouden met bestemmingsplannen, vergunningen, regelgeving en beleid.* In Zuidoost is een aantal locaties waar bij de winkels een blauwe zone van kracht is. Het gaat om de volgende locaties:

1. Winkelcentrum Venserpolder (Albert Camuslaan);
2. De Kameleon (Karspeldreef);
3. Ganzenpoort (Bijlmerdreef);
4. Holendrechtplein;
5. Reigersbos;
6. Wisseloordplein (Gein).

Bij veel van deze locaties is de blauwe zone veel groter dan benodigd voor de winkels, zoals in Reigersbos en Holendrecht. 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. Het gaat hierbij om bezoekersaantrekkende 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. Een blauwe zone is hierdoor 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, terwijl bewoners per definitie geen kort verblijf hebben in hun eigen buurt.

Een blauwe zone is daarnaast alleen geschikt als sprake is van een monofunctioneel parkeerterrein. Hiermee wordt bedoeld: een parkeerterrein dat enkel ten dienste staat van het winkelcentrum (of andere

'bezoekersaantrekkende functie') en niet ook gebruikt wordt door bewoners. Is sprake van een meer multifunctionele parkeervoorziening, dan ontstaat het probleem van een lappendeken. Er gaan dan verschillende parkeerregimes door elkaar lopen die onderling niet compatibel zijn: voor het fiscale parkeerregime is een parkeervergunning nodig en voor de blauwe zone een ontheffing. En met de ontheffing heb je geen parkeerrechten in het betaald parkeren gebied en vice versa. Om deze reden staat het college van B en W op het standpunt om de blauwe zones te vervangen voor een regulier parkeerregime van betaald parkeren als sprake is van parkeerplaatsen die een multifunctionele toepassing hebben. Daar waar het parkeerterrein sec bedoeld is voor de winkels blijft de blauwe zone vooralsnog – voor de duur van in ieder geval twee na invoering van betaald parkeren - behouden. Dit geldt voor de volgende locaties:

Buurt	Locatie van de blauwe zone
Reigersbos	Reewijkplein en Renooiplein;
Holendrecht	Holendrechtplein/Maasdrielhof;
Gein 1	Wisseloordplein

Tabel 2: blauwe zones die binnen het gebied van betaald parkeren bij winkelcentra behouden blijven

Genoemde locaties blijven vooralsnog tijdelijk behouden, omdat een blauwe zone binnen een gebied van betaald parkeren niet zonder risico is. Mogelijk dat de parkeerplaatsen meer verkeer aantrekken omdat voor het parkeren niet betaald hoeft te worden. Een ander probleem met blauwe zones is dat de handhaving minder intensief kan plaatsvinden. Handhaving kan alleen handmatig en dus niet met een scanauto, omdat voor het rechtmatig parkeren in een blauwe zone een parkeerschijf moet worden gebruikt. Voor de volledigheid worden de overige blauwe zones in Zuidoost vervangen door een regulier regime van betaald parkeren. Het betreft de locaties:

Buurt	Locatie van de blauwe zone
Reigersbos	Randwijkhof, Renkumhof, Reigersbosachterom en Ravensteinplein;
Holendrecht	Ochtendhof, Niftrikhof, Nigtevechthof en een aantal parkeerplaatsen onder het spoor (tussen Meibergdreef en Holendrecht dreef);
Bijlmer-Centrum	D-Buurt en Venserpolder;
Bijlmer-Oost	Bijlmerdreef, Karspeldreef, Nelson Mandelapark en E-buurt

Tabel 3: blauwe zones die worden vervangen door betaald parkeren

Er worden geen ontheffingen meer verleend

Omdat de blauwe zones bedoeld zijn voor het faciliteren van kortparkeren worden geen ontheffingen (meer) verleend. Zodoende wordt voorkomen dat tóch langdurig geparkeerd wordt op de parkeerterreinen met een blauwe zone waarmee feitelijk de werking van de blauwe zone teniet wordt gedaan.

Monitoring van het effect van de blauwe zones

Door het voorlopige behoud van de bovengenoemde blauwe zones bij winkels ontstaat de mogelijkheid om het effect van een blauwe zone – binnen een wijk met betaald parkeren - te monitoren en om te onderzoeken wat het eventuele (negatieve) economische effect is als de blauwe zone zou worden vervangen voor betaald parkeren. Dit sluit ook aan bij het advies van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West en van stadsdeel Zuid, waarbij dezelfde vraag speelde in relatie tot blauwe zones bij de winkelcentra Nieuw-Sloten, De Dukaat en in Buitenveldert (waaronder het Gelderlandplein). Na invoering van betaald parkeren in de omgeving van de winkelcentra, wordt gemonitord hoe de blauwe zones bij de winkelcentra functioneren en zal opnieuw een afweging plaatsvinden.

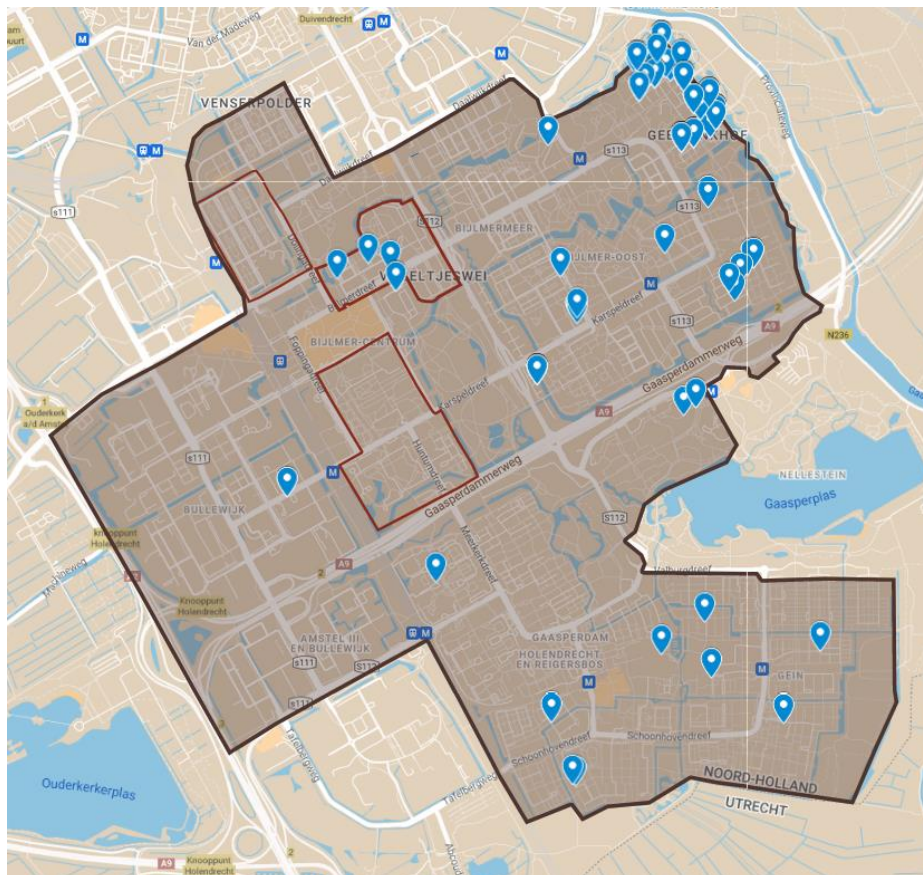
2.8 Zorgen van bewoners met een eigen garage en zorgen van bewoners van nieuwbouwwoningen (met name Geerdinkhof)

Bewoners die een eigen stallingsplaats of garage hebben geven aan dat zij ook in aanmerking willen komen voor een tweede 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. Vrijwel alle reacties (205) over dit thema komen van bewoners uit de buurt Geerdinkhof. Ook heeft de bewonersvereniging van Geerdinkhof, die naar eigen zeggen 80% van de bewoners van Geerdinkhof vertegenwoordigd, een omvangrijke zienswijze ingediend. In deze paragraaf wordt hierop nader ingegaan.

Hieronder een selectie van de reacties:

Bewoners dienen allen recht te hebben op hetzelfde aantal parkeervergunningen ongeacht of ze een garage of oprit hebben. Vooral in Geerdinkhof, gezien dit hofjes zijn waar alleen bewoners of bezoekers komen. Verder heeft niemand daar iets te zoeken en valt er niets te beleven. Vele bewoners hebben de garage ook nodig als extra opslag gezien het feit dat we geen zolder of kelder hebben. Indien dit nodig is dan moet het aan de bewoners zelf liggen of ze extra uitgaven willen aangaan voor een extra parkeervergunning of dat liever niet doen. MAAR dit moet de afweging van de bewoner zelf zijn. Tevens passen niet alle autos in deze 1974 gebouwde garages. Persoonlijk krijg ik mijn auto niet in de garage zonder hoog risico om schade te rijden. Toen mijn man het een keer in de garage kreeg kon hij nog amper uit de auto stappen.....En als laatste, netde huidige woning crises blijven volwassen kinderen langer thuiswonen, zijn dus oim bewoners en moeten hun auto ook kwijt. Vooral met de toenemende benarde situatie van het openbaar vervoer (steeds snibder bussen, treinen etc.) Kortom ieder moet recht hebben op 2 vergunningen. Ongeacht de situatie. Een ieder kan dan zelf besluiten of ze hiervan gebruik gaan maken of niet.
In onze wijk is er geen sprake van verhoogde parkeerdruk. Betaald parkeren is dus een oplossing voor een niet bestaand probleem. Sterker nog nu hebben we een probleem omdat we onze garage niet meer kunnen gebruiken als atelier
Ik ben absoluut tegen de plannen om in de buurt: Geerdinkhof betaald parkeren in te voeren. Ten eerste om dat er 552 huishoudens zijn en maar 222 parkeerplekken. Volgens de gemeente zijn er ook geen plannen om dit uit te breiden. Ik vraag mijzelf af: Hoe gaan we 220 parkeerplekken over 552 huishoudens verdelen? Dat is gemiddeld 0,4 auto per huishouden??? Vele plekken die nu door de gemeente worden gedoogd zullen verdwijnen waardoor er een parkeerchaos zal ontstaan. Dat is juist wat we niet willen. Ten tweede omdat de huidige parkeerpraktijk al ruim 40 jaar bestaat en door de gemeente gedoogd wordt waardoor de meeste huiseigenaren hun opritten in voortuinen hebben gewijzigd zelfs op verzoek van gemeente om te vergroenen. Ten derde omdat de garages niet groot genoeg zijn voor vele gemiddelde auto's (vooral familie/gezin auto's. Derhalve verzoek ik u om uw plannen m.b.t. Geerdinkhof te overwegen. Het liefst om er vanaf te zien of in overleg met de bewoners bepaalde zekerheden in te bouwen die negatieve gevolgen van uw plannen zou kunnen uitsluiten.
<u>Geerdinkhof.</u> Ik maak bezwaar tegen dit voorstel omdat in uw voornemen een eind wordt gemaakt aan het parkeren voor eigen garages. Dat is in delen van de wijk in de loop der jaren ontstaan en de bewoners kunnen hier heel goed mee leven. Er is voldoende doorstroming van verkeer mogelijk. Problemen gaan wél ontstaan als auto's die nu voor de eigen garages staan elders moeten worden geparkeerd. Vaak zijn de eigen garages niet (meer) geschikt voor het stallen van een auto. Op grond van de huidige parkeerverordening kan een garagebezitter in zo'n geval toch een parkeervergunning krijgen (Toelichting art 9 lid 1). Daardoor zullen er veel meer parkeervergunningen komen dan er officiële parkeerplekken beschikbaar zijn. Dan zal pas de echte parkeerdruk ontstaan. Uw argument 'Bij de invoering van betaald parkeren kunnen bewoners met een parkeervergunning makkelijker parkeren zonder lang te zoeken naar een plekje' zal dus in zijn tegendeel uitvallen. Met andere woorden: in plaats van een probleem opgelost wordt er een probleem gecreëerd. Ik maak bezwaar tegen dit voorstel vanwege de onduidelijkheid die ermee wordt geschapen. 40 jaar gedoogbeleid op parkeergebied in onze wijk Geerdinkhof lijkt te worden beëindigd, maar zekerheid hierover wordt niet gegeven. Bewoners hebben geen duidelijk beeld van wat het nieuwe beleid nu echt gaat voorstellen. Het vertrouwen in het gemeentebestuur wordt hierdoor sterk verminderd.
Gooise Kant. Ik ben zeer voor betaald parkeren. Nu staan er letterlijk elke dag auto's op stoepen en op de weg voor woningen waar het niet is toegestaan. Dit is begrijpelijk: door veel te weinig vrije parkeerplaatsen kan dit niet anders. Veel bewoners in mijn wijk hebben een eigen parkeerplaats voor hun woning en hebben geen enkel probleem. Deze bewoners zullen wellicht tegen betaald parkeren zijn. Ik hoop dat vooral rekening gehouden wordt met de bewoners die dagelijkse parkeerproblemen hebben.
In uw besluit bent u volledig voorbij gegaan aan de spelregels hoe de gemeente dient om te gaan met de invoering van betaald parkeren. In die spelregels worden de proces stappen en voorwaarden beschreven waaraan voldaan moet worden om betaald parkeren in te voeren in een gebied. Zie hierna de spelregels volgens de Overheid (...)
Geerdinkhof. Ik vind betaald parkeren in Zuid Oost een uitstekend idee. Ik ondervind nu veel parkeeroverlast doordat mensen op de stoep parkeren. Er wordt niet gecontroleerd en als ik er wat van zeg krijg ik een grote mond. Betaald parkeren kan dat oplossen, mits er goed wordt gecontroleerd. Dus niet alleen op of er betaald is, maar ook of de auto op een officiële parkeerplaats staat. Daarnaast vind ik het van belang dat mensen die minder kapitaalkrachtig zijn tegemoet worden gekomen voor de extra kosten.
Als het parkeren voor de garages niet meer mogelijk is zal er te weinig parkeerplaatsen zijn voor de huidige bewoners. Wat zijn de plannen hiervoor om dit op te lossen.? Verhuizen? Parkeren aan de rand van het Geerdinkhof?
<u>Geerdinkhof.</u> Ik maak onder andere bezwaar omdat wij hoeders van een kerkgenootschap zijn. Als betaald parkeren wordt ingevoerd

wordt het onmogelijk voor de leden van de kerk om hun auto te parkeren en de kerkdienst bij te wonen. Hierdoor worden een heleboel mensen steun en troost onthouden.



Kaart 7 - Zienswijzen van bewoners die zorgen hebben over vergunningverlening in relatie tot garages/stallingsplaatsen

Reactie van het college van B en 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 in pandig 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 stallingsplaatsen 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 stallingsplaatsen niet afgetrokken van het recht op parkeervergunningen*”. Dit betekent dat stallingsplaatsen die voor 20 november 2022 waren verbouwd, 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 een kastje aan de muur is opgehangen wordt niet gezien als ‘aard- en nagelvast’ verbouwd.

Parkeergarage of garagebox wordt gebruikt als berging.

In Zuidoost is in een aantal straten losstaande garageboxen aanwezig (dit speelt met name in Geerdinkhof). Veel bewoners geven aan dat de woningen relatief klein zijn waardoor de garages of garageboxen dienst doen als berging. Omdat ook bij de uitbreidingen van betaald parkeren in Geuzenveld (2021), grote delen van stadsdeel Noord (2018) en in de Prinses Irenebuurt (2017) de bestaande regelgeving ten aanzien van vergunningverlening is toegepast, ziet het college van B en W geen grond om hiervan voor Geerdinkhof af te wijken. 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 (conform onderstaande tabel).

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 3: aantal vergunningen die worden toegekend

Parkeren op de in- of uitrit is niet toegestaan.

Hoewel op dit moment in Geerdinkhof vóór veel garageboxen 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), maar zoals gezegd: dit kan nu ook al.

Met de inzet van scanauto's (die primair controleren op fiscale parkeerrechten) kunnen ook mulderfeiten worden beboet, althans, de feiten waarvoor geen waarnemingstijd is benodigd. Dit geldt bijvoorbeeld voor een auto op het trottoir. Een motorvoertuig mag daar niet rijden, niet stilstaan en dus ook niet parkeren. Voor een garagebox of inrit ligt dit anders, omdat weliswaar niet mag worden geparkeerd, maar er mag wél tijdelijk worden stilgestaan (bijvoorbeeld om goederen in- of uit te laden, of om een persoon in- of uit te laten stappen). Deze feiten kunnen niet direct worden gehandhaafd met een waarneming van een scanauto.

De minimale maatvoering van een stallingsplaats.

In de Parkeerverordening van de gemeente Amsterdam is opgenomen dat 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. In de praktijk blijkt overigens dat de meeste inpandige solitaire stallingsplaatsen (veel) ruimer gedimensioneerd zijn. In de Parkeerverordening is tevens de minimale maatvoering voor de toegangsdeur opgenomen: minimaal 2,0 meter breed.

Het college van B en W is van oordeel dat een toegangsdeur van 2,0 meter wel heel erg krap is. Zelfs een relatief kleine Volkswagen Up! is inclusief spiegels al meer dan 1,90 meter. Hierbij speelt ook een rol dat bij een heel krappe toegang de auto volledig haaks moet staan op de garage. Voor krappe straten, met relatief weinig manoeuvreerruimte, is dat niet overal het geval. Het college stelt dan ook voor om de minimale breedte van de toegangsdeur te verruimen van 2,00 meter naar 2,20 meter. Ruimtes met een toegang kleiner dan 2,20 meter worden zodoende niet gezien als stallingsruimte, maar als berging. De verwachting is overigens dat het overgrote deel van de garage(boxen) een ruimere toegang heeft dan 2,20 meter. Ook de minimale maatvoering van de lengte (diepte) van solitaire garages en garageboxen wordt iets verruimd: van 4,00 meter naar 5,00 meter. Dit omdat enkel zeer kleine auto's in een garage passen van 4 meter.

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 of drive-inwoningen. 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.

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.

'Spelregels' invoeren betaald parkeren

Een bewoner van Geerdinkhof gaf aan dat de gemeente Amsterdam in strijd handelt met haar eigen 'spelregels'. In deze spelregels zouden de processtappen en voorwaarden zijn beschreven waaraan moet worden voldaan om betaald parkeren in te voeren in een gebied. De aangehaalde spelregels zijn echter niet van de gemeente Amsterdam, maar van de gemeente Nijmegen (<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR660381/1>). Beleidsregels die in Nijmegen zijn vastgesteld, zijn niet van toepassing in Amsterdam.

Invoeren betaald parkeren in Geerdinkhof leidt juist tot hogere parkeerdruk

Een bewoner gaf aan dat eigen garages vaak niet (meer) geschikt zijn voor het stallen van een auto en dat op grond van de huidige parkeerverordening een garagebezitter in zo'n geval toch een parkeervergunning kan krijgen. Hierdoor zouden er meer parkeervergunningen komen dan er officiële parkeerplekken beschikbaar zijn. "Dan zal pas de echte parkeerdruk ontstaan"; "in plaats van een probleem opgelost wordt er een probleem gecreëerd". In strijd hiermee geeft de bewoner vervolgens aan om – als betaald parkeren wordt ingevoerd – alle bewoners in aanmerking te laten komen voor twee vergunningen, ongeacht de aanwezigheid van een stallingplaatsen of (inpandige) parkeerplaatsen. Zoals in het beleidsvoornemen is beschreven geldt dat *Indien, voordat het beleidsvoornemen tot invoering van betaald parkeren is vrijgegeven, stallingplaatsen aard- en nagelvast zijn verbouwd en redelijkerwijs niet meer als stallingplaats bruikbaar zijn, deze plaatsen niet worden afgetrokken van het recht op parkeervergunningen*". De bewoners waarvoor dit geldt komen in aanmerking voor maximaal twee vergunningen (mits ook twee auto's op naam staan). Het college ziet ook geen zwaarwegende reden om stedelijke regelgeving, die van toepassing is op heel de stad, niet van toepassing te verklaren op de buurt Geerdinkhof.

Zienswijze van de bewonersvereniging Geerdinkhof; er is geen sprake van parkeeroverlast

De bewonersvereniging van Geerdinkhof heeft een omvangrijke zienswijze ingediend waarin een groot aantal punten is benoemd waarom in Zuidoost (en dan specifiek in Geerdinkhof) geen parkeerregulering door middel van betaald parkeren moet worden ingevoerd en anders de "regels omtrent de bewonersvergunning te herzien zodat de huidige positie van de bewoners wordt gehandhaafd en onduidelijkheden worden weggenomen". In het betoog wordt een aantal beginselen (van behoorlijk bestuur) aangehaald waaruit zou blijken dat Geerdinkhof zou moeten worden uitgesloten van betaald parkeren.

De bewonersvereniging geeft aan dat veel woningen binnen de wijk Geerdinkhof een aan- of uitbouw hebben (...) dat, gezien de vormgeving (uiterlijke verschijningsvorm), op het eerste ogenblik - ten onrechte - kan worden gekwalificeerd als stallingsgelegenheid. Terwijl deze bouwwerken veelal al jarenlang niet in gebruik zijn als zogenaamde 'stallingsplaatsen', noch kan met zekerheid worden gesteld dat deze ooit 'stallingsplaatsen' zijn geweest. "Hieruit valt af te leiden dat uw College de bouwwerken op de percelen van leden van de Vereniging mogelijk kwalificeert als stallingsplaatsen". Dit is correct. Het college van B en W beschouwt garageboxen, die voldoen aan de minimale maatvoering, als een stallingsplaats. En dat betekent niet dat de garagebox gebruikt moet worden voor het parkeren van een auto, maar wel dat deze garage in mindering wordt gebracht op het aantal parkeervergunningen waarvoor het desbetreffende huishouden maximaal in aanmerking komt.

Zienswijze van de bewonersvereniging Geerdinkhof; de garageboxen worden niet als stallingsplaats gebruikt

In de zienswijze van de bewonersvereniging staat "Een aanzienlijk aantal van de bewoners van de wijk gebruiken deze bouwwerken voor diverse en verschillende functies, welke niet zijn te relateren aan de opslag, plaatsing of stalling van gemotoriseerde voertuigen. Hoewel het Bestemmingsplan aan een aantal locaties binnen het plangebied de functieaanduiding 'garagebox' toekent, is daarmee op deze locaties enkel de planologische mogelijkheid geopend om aldaar een garagebox te realiseren. Dit houdt echter niet in dat op deze locaties - die de functieaanduiding 'garagebox' dragen – louter garageboxen, stallingsplaatsen of parkeergelegenheden zijn toegestaan. Binnen het Bestemmingsplan bestaan hiermee géén locaties die vanuit planologisch perspectief zijn te kwalificeren als uitsluitend stallingsplaatsen voor motorvoertuigen". In de Parkeerverordening Amsterdam 2013 is geen bepaling opgenomen over het al dan niet gewenste of beoogde gebruik of functie van een garagebox. De verordening zegt alleen iets over de verlening van

parkeervergunningen. Locaties waarin (juridisch, planologisch of feitelijk) een auto kan worden geparkeerd, worden afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waarvoor het desbetreffende huishouden maximaal in aanmerking komt.

Zienswijze van de bewonersvereniging Geerdinkhof; het voornemen voldoet niet aan de zorgvuldigheidseisen
In de zienswijze van de bewonersvereniging staat: "De Vereniging acht het voorliggende besluit niet voldoen aan de tweede categorie van zorgvuldigheidseisen, nu er geen voldoende zorgvuldig onderzoek naar de feiten heeft plaatsgevonden. Uw College neemt in het voorgenomen besluit aan dat sprake is van een hoge parkeerdruk en van parkeeroverlast. Dit wordt echter niet nader onderbouwd met onderzoek - van deze aannames blijkt niet uit onderzoek".

Allereerst heeft het college van B en W gemotiveerd om welke reden betaald parkeren wordt uitgebreid: het betreft (1) tegengaan van parkeeroverlast, (2) het mogelijk maken van woningbouw / verdichting en (3) wijken 'beschermen' tegen het waterbedeffect als in naastgelegen buurten betaald parkeren wordt ingevoerd. De hoogte van de parkeerdruk is dus niet het enige element dat in de afweging is meegenomen. De gemeente heeft desondanks natuurlijk wel parkeerdrukonderzoek laten doen in Zuidoost, waaronder in Geerdinkhof. In het onderstaande kaartje is de parkeerdruk te zien per straatsectie in Geerdinkhof. In deze kaart is te zien dat de gemiddelde parkeerdruk in Geerdinkhof op circa 88% ligt, en in een aantal straatsecties is sprake van een zeer hoge parkeerdruk (>95%). De kaart laat tevens zien dat de parkeerdruk in de naastgelegen buurten van Geerdinkhof zeer hoog is: in de E-buurt rond 97% en in Grunder/Koningshoef zelfs hoger dan 100%.

De stelling dat de bewoners van de wijk Geerdinkhof geen effecten ervaren van betaald parkeren in bepaalde delen van Amsterdam Zuidoost – en dat daarom niet zou worden voldaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel – is niet goed te volgen. Ten eerste geldt op dit moment in een zeer beperkt gebied in Zuidoost (ten westen van de Gooiseweg) betaald parkeren. Dat bewoners van Geerdinkhof daar niets van merken, wil niet zeggen dat bewoners van Geerdinkhof ook niets zullen merken als in Geerdinkhof – als enige buurt – geen betaald parkeren wordt ingevoerd, en in alle naastgelegen buurten wél. Gegeven het feit dat de parkeerdruk in een groot gebied van de Bijlmer hoog is, ontstaat een aanzienlijk risico dat parkeerders zullen uitwijken naar Geerdinkhof. De gemeente heeft op meerdere locaties ondervonden dat dit effect daadwerkelijk optreedt.



Kaart 8: Parkeerdruk in de E- en G- buurt, en Geerdinkhof (Ecorys, 2022, parkeerdruk op een doordeweekse dag in de avonden). Parkeerdruk weergegeven op buurt- en straatsectieniveau.

Zienswijze van de bewonersvereniging Geerdinkhof; betaald parkeren leidt tot waardevermindering van de woningen.

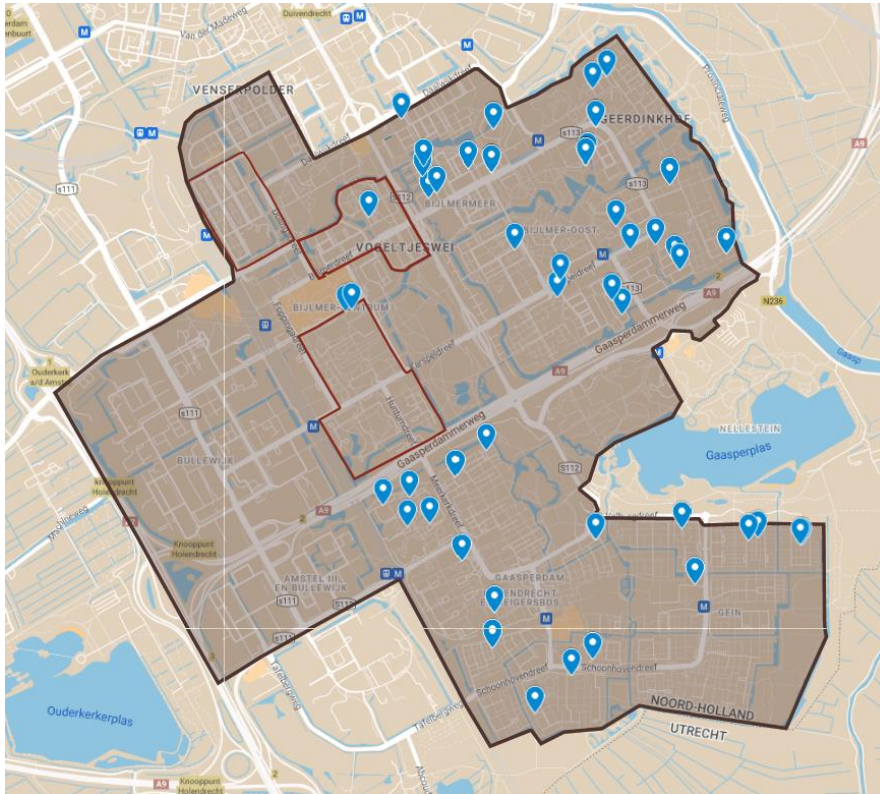
In de zienswijze van de bewonersvereniging staat verder: “Daarnaast zijn er diverse zwaarwegende belangen voor de leden van de Vereniging betrokken. De voorgestelde regels bewerkstelligen immers dat er een inbreuk plaatsvindt op het eigendomsrecht neergelegd in artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (hierna: 'EP EVRM'), en het recht neergelegd in artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (hierna: 'EVRM') zelf. Door de regulering middels de invoering van betaald parkeren is er immers een kans aanwezig dat de woningen van de burgers in Amsterdam Zuidoost verminderen in waarde. Door het wegvallen van de mogelijkheid om aan de straat bij de woning te parkeren verliezen deze woningen diens waarde voor burgers met twee of meer voertuigen, aangezien voor deze voertuigen een bewonersvergunning moet worden aangeschaft tegen betaling, en mogelijk in een andere wijk moet worden geparkeerd. Zeker wanneer de woning zelf geen mogelijkheid biedt om een motorvoertuig te stallen, zullen deze woningen minder aantrekkelijk zijn voor dergelijke huishoudens. Dergelijke huishoudens zijn overigens geen zeldzaamheid, nu een huishouden bestaande uit twee werkende ouders en één of meer kinderen van 18 jaar of ouder vaak over drie of meer voertuigen beschikken. De waardedaling van deze woningen is een aantasting van het eigendomsrecht neergelegd in artikel 1 EP EVRM, waardoor een zwaarwegend belang meespeelt bij het nemen van het voorliggende besluit”. De stelling dat woningen verminderen in waarde als betaald parkeren wordt ingevoerd is niet overtuigend gemotiveerd. De realiteit is dat in een heel groot deel van Amsterdam betaald parkeren van kracht is (met in de meeste buurten veel stringenter regels dan voorgenomen voor Geerdinkhof) terwijl de afgelopen decennia in vrijwel alle buurten in Amsterdam sprake is van een forse WOZ-waardevermeerdering. Daarnaast: het feit dat veel bewoners de beschikking hebben over een eigen parkeerplaats, kan er juist voor zorgen dat woningen in waarde vermeerderen als de gemeente het parkeerregime voor de openbare ruimte aanscherpt.

Ook de stelling dat betaald parkeren een nadelig gevolg zou hebben voor het familieleven of privéleven van burgers en dat het fundamenteel recht op privéleven in het geding is, is naar het oordeel van het college van B en W niet overtuigend gemotiveerd. Bezoek dat met de auto komt, kan parkeren voor €0,56 per uur als van de bezoekersregeling wordt gebruik gemaakt, ná 19.00 is het parkeren gratis en op zondag is het parkeren de hele dag gratis. Bezoek kan daarnaast ook voor een andere modaliteit kiezen, zoals de fiets of openbaar vervoer (Geerdinkhof ligt op ongeveer 10 minuten lopen van metrostation Ganzenhoef).

2.9 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. Een selectie van de reacties:

Betaald parkeren van overdag heeft geen enkele zin behalve dat het de kas van de gemeente spekt. Er is overdag nl geen parkeer probleem er is savonds een parkeer probleem. En als er dan voor bedrijfswagens ook vergunningen worden uitgegeven gaat dat dus helemaal niets oplossen omdat er in de avond ongeveer 10:tot 15 bedrijfswagens geparkeerd staan. Het betaald parkeren heeft dus geen toegevoegde waarde omdat als je dan savonds thuis komt er nog steeds geen plaats is. Ga nog eens goed nadenken over deze actie gemeente, jullie duperen een hoop mensen voor wie het leven al duur genoeg is.
Goed dat het voorstel betaald parkeren ingevoerd gaat worden. Bewoners kunnen hun auto zeer beperkt parkeren,tussen 08.00/18.00 uur staan er auto,s geparkeerd van mensen die hier niet wonen, werken/bezoek van amc e/o centrum. Tussen 18.00/08.00 veel grote bestelbussen deze nemen twee parkeerplaatsen in beslag en rijden de beplanting kapot. Mocht dit plan worden ingevoerd dan handhaven.
Ik ben het niet eens met deze uitspraak, ik heb het gevoel dat er bewust minder parkeerplaats terug is gekomen tijdens de verbouwing van Nieuwlandhof. Wetende dat Hondsparkrug en andere studentenwoningen in aanbouw waren waar bewust onbewust geen rekening werd gehouden met de parkeerplaatsen waar de vaste bewoners van Holendrecht gebruik van maken. Wij worden de dupe omdat er blind is gestaard op bouwen van van een nieuwe onbetaalbare Zuidas in Zuidoost, geen rekening is gehouden met parkeerplaatsen voor bedrijven en hun personeel, minder parkeerplek terug is gekomen tijdens het verbouwen van de Hofjes, elektrische oplaadpalen en invalideplekken niet ingecalculerd zijn, studenten van de Hogeschool, bedrijfswagens en taxi's die gebruik maken van (gratis) parkeerplek en bewoners van de nieuwbouw die geen gebruik willen maken van hun eigen garage waar zij moeten betalen. Omdat er geen rekening is gehouden met deze factoren zijn de bewoners noodgedwongen om te klagen bij de gemeente, waar de gemeente als tegenvoorstel betaald parkeren wilt invoeren. Het is een strategische zet geweest die tijd nodig had, maar financieel in het nadeel is van de bewoners van Holendrecht.



Kaart 9 - zienswijzen van bewoners die overlast ervaren van geparkeerde bestelbussen/taxi's

Reactie van het college van B en W

Na invoering van betaald parkeren is de verwachting dat ook het aantal bedrijfsbusjes zal afnemen. Met name de bedrijven die het stadsdeel 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 Zuidoost te parkeren.

2.10 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:

Wij leven al in een moeilijke tijdperk en willen inderdaad overlast verminderen. Maar niet op de rug van de bewoners en hun naasten!! Straks kunnen onze oude ouders geen bezoek meer ontvangen wegens het uur tarief (wat uiteindelijk TOCH verhoogd word). Ik stel voor om het betaald parkeren alleen in te zetten wanneer er evenementen zijn. Jullie blij, wij blij.
Begrijpelijk dit voorstel; Er staan op het wethouder Seegersplein af en toe auto's van mensen geparkeerd die niet hier moeten zijn maar in de stad of naar Schiphol gaan met de metro. Toch ben ik nog tegen zolang het meevalt in onze wethouderbuurten. Het is nadelig voor mensen met een lat-relatie en bezoekers met kleine beurs. Ik vind daarom dat de zondag net als in Amsterdam Zuid vrij parkeren moet blijven voor de hele dag zodat bezoekers een dag gratis op bezoek kunnen komen en alle kerkgangers niet op kosten worden gejaagd in Zuid Oost.
waarom wordt degene die het meeste hinder ondervind van de parkeerdrukke (dat is de bewoner met auto) dan ook nog eens extra belast met parkeervergunningen? Dit lijkt mij niet eerlijk. Waarom krijgen de inwoners van deze stadsdelen niet gewoon 2 gratis parkeervergunningen? Op deze manier kunnen wij naar een win-win situatie gaan.
Ik ben zeer tegen het invoeren van betaald parkeren. In ieder geval zolang het de bewoners nog verder op kosten jaagt. Vergunningen zouden gratis moeten zijn. Mijn vaste lasten zijn al hoger dan mijn inkomen.

Reactie van het college van B en W

Ten aanzien van de tarieven heeft het college van B en W ervoor gekozen gematigde tarieven te hanteren: €1,60 per uur en €35,45 per zes maanden voor een parkeervergunning. Deze tarieven zijn gelijk aan de tarieven die van kracht zijn in de gebieden waar al betaald parkeren geldt in stadsdeel Zuidoost.

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 en W kan geen garantie geven dat de tarieven zoals in het beleidsvoornemen zijn voorgesteld, op termijn niet worden aangepast. Echter, in andere gebieden waar vergelijkbare tarieven van kracht zijn geldt dat deze vrijwel ongewijzigd zijn gebleven in de afgelopen tien jaar (zoals bijvoorbeeld in de bestaande gebieden met betaald parkeren in Zuidoost en Noord). Wel geldt dat de vergunningstarieven elk jaar geïndexeerd worden en gecorrigeerd naar het huidige prijspeil en het is niet uit te sluiten dat ook de kortparkeertarieven (het uurtarief op straat) in de toekomst geïndexeerd zullen worden. De vaststelling van de Parkeerbelastingverordening, waarin de parkeertarieven zijn opgenomen, is een bevoegdheid van de gemeenteraad.

Gratis parkeervergunning voor eerste auto of voor huishoudens met een minimum inkomen

Een bewoner vroeg 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 huishoudens met een modaal of hoger inkomen. Wel is het college van B en W van mening dat het voorgesteld tarief van €35,45 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 is de bezoekersregeling beschikbaar waarmee tegen 65% korting geparkeerd kan worden. Dit is omgerekend €0,56 per uur.

2.11 Inzet op handhaving

In circa 90 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). Een selectie van de reacties:

Ik vind het prima. Enige wat ik hoop is dat er dan adequaat wordt gehandhaafd. Tot nu toe is dit zeer bedroevend.
Ik wil graag een reactie geven op het betaald parkeren in Amsterdam Zuidoost. Bij ons de buurt geen parkeerdruk, altijd voldoende plaats, dus is het niet noodzakelijk om betaald parkeren in te voeren in de woonwijken van gein. Maar wat ik nog een vreemdste vind is dat er nu totaal geen handhaving is bij fout geparkeerde auto's, dus is er dan met betaald parkeren wel in ene meer handhaving beschikbaar? Wij wonen in de werkhovenstraat met een groot parkeerterrein, waar altijd plaats is, maar er wordt door velen toch de auto in de straat geparkeerd. Er is wel eens wat gehandhaafd, maar er staan eigenlijk al jaren wel auto's. Niet veilig, want zo kan een brandweer of ambulance niet keren, of helemaal niet in de straat komen. Ik zie het invoeren van betaald parkeren dus echt als een extra verdienste, maar mocht het allemaal doorgaan, prima, maar handhaaf dan ook echt regelmatig, zodat de buurt veilig, schoon en leefbaar wordt, zodat het geld wel goed besteed wordt. Tenslotte nog een opmerking, dat er zoveel aandacht gaat naar betaald parkeren, wat bij ons dus totaal geen probleem is, er zou liever meer aandacht kunnen gaan naar het schoonhouden van onze buurt, de vuilnisbakken zitten te vaak verstopt, het grofvuil wordt dagelijks voor onze deur op de grofvuil plek neergezet, ongeacht welke dag het is.
Betaald parkeren lijkt mij een slecht plan voor zuidoost. Ene keer hebben we het over armoede en eenzaamheid en nu willen we bijdragen aan armoede en eenzaamheid door betaald parkeren in te voeren. Als het gaat om parkeerdruk, kijk dan naar de verhouding met elektrische laadpalen die uitsluitend in de plek komen van bestaande parkeren, kijk dan naar handhaving die beter kan controleren op auto's die maanden op 1 plek staan. Kijk dan naar blauwe zone's rondom hotspots in plaats van de bewoners van een al dure stad nog meer lastig te vallen met extra kosten.

Reactie van het college van B en W

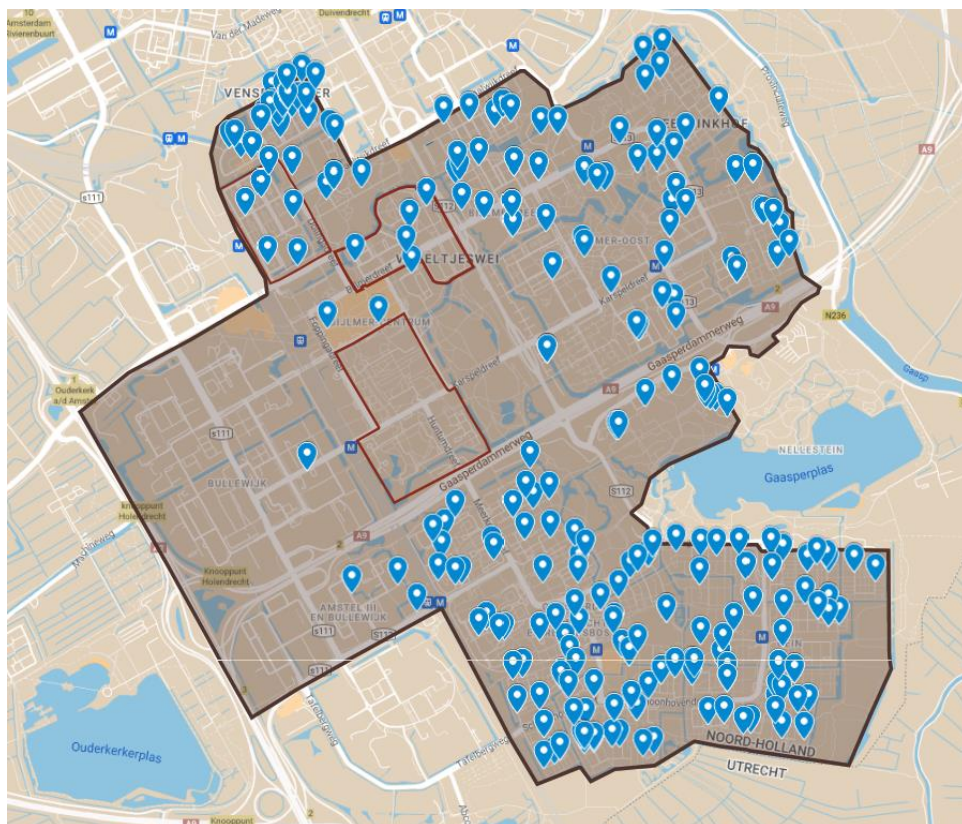
Met de invoering van betaald parkeren zal de handhaving op 'fiscale parkeerrechten' efficiënt en ook regelmatig plaatsvinden door gebruik te maken van scanauto's. Dit gebeurt in heel de stad waar betaald parkeren geldt. De pakkans voor het niet betalen van het verschuldigde parkeergeld is hierdoor hoog. Dat maakt een regime van betaald parkeren efficiënter dan een blauwe zone. Tevens is er de mogelijkheid dat via scanauto's foutparkeerders worden doorgegeven aan de BOA's (buitengewoon

opsporingsambtenaren), die vervolgens ter plaatse kunnen gaan kijken. Hierdoor kunnen voertuigen die fout- of dubbelgeparkeerd staan sneller worden opgespoord en beboet.

2.12 Voorkeur voor een blauwe zone

Meer dan 350 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. In veel zienswijzen wordt gevraagd waarom niet eerst met een blauwe zone wordt begonnen.

Ik ben tegen het invoeren van betaald parkeren. Er zijn gewoon weg te weinig parkeerplaatsen voor de bewoners in mijn buurt. Overdag als mensen gaan werken kun je zonder problemen parkeren maar in de avond en nacht is er geen parkeerplek. Er moeten gewoon meer parkeren plekken komen. Dus betaald parkeren gaat dit zeker niet oplossen. En door dat er steeds meer parkeerplaatsen (laden) komen voor elektrische auto's gaat dat ten kosten van de normale parkeerplaatsen. En voor de andere buurten in zuidoost waar wel mensen parkeren om vervolgens met het o.v. te gaan. Maak dan desnoods blauwe zone als het echt niet anders kan.
Te belachelijk voor woorden!! Dit heeft niks met parkeerproblemen te maken, maar met geld!! Voer eerst maar overal de blauwe zone in en dan zal al snel blijken dat het 'parkeerprobleem' snel oplost.
De coronapandemie is nèt over en de gemeente probeert onmiddellijk een manier te vinden om de inwoners van Zuidoost uit te buiten. Het doel is wellicht minder auto's, maar dit doel kan ook anders bereikt. Onder andere door het bouwen van een parkeergarage of het invoeren van blauwe zones.
Ik ben het niet eens met de beslissing om betaald parkeren in Zuidoost uit te breiden en blauwe zones betaald parkeren te maken. Het is prima zoals het is.
Op drukke plekken bij winkelcentra en metrostations werkt de blauwe zone perfect om langparkeerders uit andere gebieden tegen te gaan.
Ik vind het wel jammer dat onze rustige buurt ook aangepakt wordt. Gaasperdam en omstreken. Het is helemaal geen probleem bij ons. Dit voelt wel echt als geldklopperij. Ik begrijp dat het parkeerprobleem zich ook uitbreid als je betaald parkeren uitbreid, maar een blauwe zone in de naaste omgeving zou al helpen hier tegen.



Kaart 10 - zienswijzen van bewoners waarin de voorkeur wordt uitgesproken voor een blauwe zone

Reactie van het college van B en W

Blauwe zones (parkeerschijfzones) zijn ingevoerd in Venserpolder, (recentelijk en tijdelijk) in de D- en E-buurt en er is een aantal blauwe zones bij winkelcentra (zie voor de winkelcentra: paragraaf 2.7). Bewoners en ondernemers kunnen voor deze gebieden een ontheffing aanvragen, waardoor geen parkeerschijf nodig is en langer kan worden geparkeerd dan de gemaximeerde parkeertijd. Als gevolg van deze besluitvorming zijn als het ware 'eilanden' ontstaan van verschillende parkeerregimes. Dit komt de eenduidigheid van het beleid niet ten goede (zoals dat in grote mate wel het geval is de rest van de stad). De handhaving is hierdoor minder efficiënt en de uitvoering (bijvoorbeeld de verlening van enerzijds parkeervergunningen en anderzijds ontheffingen) loopt over verschillende schijven en is daardoor relatief duur. Harmonisatie van het parkeerbeleid leidt daarnaast tot verbeterde communicatie naar de parkeerders en het leidt ertoe dat er meer uitwijkmogelijkheden zijn voor bewoners en ondernemers. Een bewoner met een ontheffing voor een blauwe zone kan daarmee immers niet terecht in een naastgelegen gebied waar betaald parkeren geldt (en vice versa).

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. Het gaat hierbij 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 tenslotte 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.

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, omdat nauwelijks is te handhaven of een parkeerder tussentijds de parkeerschijf vooruit heeft gedraaid. Dit is een belangrijk argument waarom een blauwe zone in een woonbuurt niet functioneert zoals is bedoeld. Een ander argument is de enorme hoeveelheid ontheffingen die moeten worden verleend en de daarmee gepaard gaande administratie – alleen al in Venserpolder zijn op dit moment meer dan 800 ontheffingen verleend.

Handhaving in blauwe zones 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 staat geparkeerd. Om deze reden moet de handhaving dus handmatig

plaatsvinden. 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. Dit ondermijnt de effectiviteit van het parkeerregime.

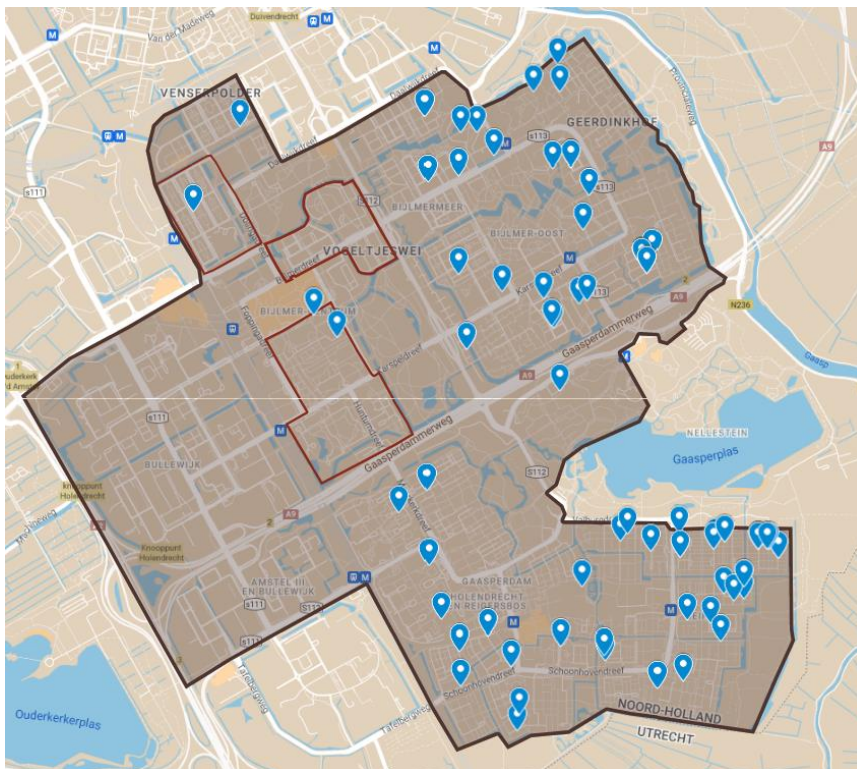
Blauwe zone zijn niet gratis

Om in aanmerking te komen voor een ontheffing van een blauwe zone, moeten leges worden betaald. De leges voor een ontheffing van een blauwe zone zijn vastgesteld op €160,20 per twee jaar (legetabel 2023), waarbij circa €21,30,- 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 €53,40 in rekening gebracht voor het verlenen van een nieuwe raamkaart. Deze kosten zijn allemaal hoger dan de tarieven die zijn voorgesteld bij de instelling van een betaald parkeren regime. Voorts geldt dat voor de leges alleen de kosten van de organisatie en administratie gedekt worden. De opbrengsten kunnen dus niet worden aangewend voor maatschappelijke doeleinden.

2.13 Parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds

Een aantal bewoners (ongeveer 105) geeft aan dat het parkeerprobleem bij hen zich vooral voordoet in de avond na 19:00 en dat overdag de parkeerplaatsen leeg zijn. Circa 15% van deze groep is voorstander van betaald parkeren en vraagt ook naar ruimere venstertijden. De rest zijn bewoners die in het midden laten of in de avonduren al dan niet maatregelen moeten worden getroffen: *"Overdag is er genoeg parkeerruimte, 's avonds en 's nachts totaal niet. Dus dit wordt niet opgelost door betaald parkeren tot 19 uur."* Een aantal bewoners pleiten voor betaald parkeren van maandag t/m vrijdag in plaats van maandag t/m zaterdag. Hieronder een selectie van de reacties:

het is een prima idee omdat er nu overdag lastig te parkeren valt alleen hoop ik wel dat er wat beter gehandhaafd word want nu staan ze regelmatig op de stoep bij de voordeur Ook 's avonds omdat mensen te lui zijn om een stukje te lopen
Ik woon in een buurt nabij Kraaiennest. Ik ben niet tegen betaald parkeren. Er is nl. zeker een parkeerprobleem. Maar.... zoals het er nu naar uitziet wordt dit probleem niet opgelost met het betaald parkeren. Het is nl. zo dat overdag ma. t/m za. van. 9.00 tot 19.00 uur in mijn buurt ruim voldoende parkeerplekken zijn. Het probleem ontstaat juist na 19.00 uur en op de zondag. Dan is het vinden van een parkeerplek rampzalig en staan vele auto's uiteindelijk op de stoep geparkeerd. Misschien is het goed te overwegen de betaald parkeren tijden te verruimen tot 00.00 uur en ook op zondag. Dat zet zoden aan de dijk, dan zullen er minder bedrijfsbussen en overnachtingsauto's van het centrum in onze wijken parkeren en zal er weer voldoende plek ontstaan voor bewoners.
Gein. Op werkdagen zijn de auto's van de werkenden weg, dus ontzettend veel lege plekken. 's Avonds worden de lege plekken gevuld door alleen maar bewoners. Wij hoeven in de avond NOOIT naar een parkeerplek te zoeken.
Voor Kleiburg hebben we voldoende ruimte, behalve bij evenementen zoals Reggae lake. Maar steeds vaker is het savonds een probleem en staan er steeds meer mensen buiten de vakken /op de weg geparkeerd. De wijken rondom is het probleem van savonds een parkeerplek vinden veel lastiger. Daarom begrijp ik dat er daar betaald parkeren moet komen, maar dan ook graag bij ons, anders wordt hun probleem ons probleem.
E-buurt. Parkeerdruk is in de avonduren, wat is dan de toegevoegde waarde om het te laten gelden tot 19.00 uur, niet waarom 21;00 uur zoals ook in de buurt Venserpolder ?
Ik ben tegen de invoering van betaald parkeren in de K-buurt onder de voorwaarden die er geschetst worden. De parkeerdruk in de wijk is het hoogste in de avond, dus waarom wordt er dan voor gekozen om betaald parkeren overdag in te voeren? De verwachting dat er dan in de avond opeens genoeg plekken zullen zijn is onterecht als je bedenkt dat de meeste parkeerders bewoners zijn uit de eigen wijk en de laagstgelegen wijk. Vaak gezinnen met meerdere voertuigen. Als er voor werd gekozen om het betaald parkeren alleen in de avonduren te laten gelden, zodat de bewoners in ieder geval zelf een parkeerplek kunnen vinden, dan was de invoering logisch geweest. Nu komt er alleen maar een last bij, in de vorm van extra kosten voor bewoners, zonder dat er een oplossing is gevonden voor het eigenlijke probleem. Heel teleurstellend weer.



Kaart 11 - Zienswijzen van bewoners waarin wordt aangegeven dat er vooral 's avonds een parkeerprobleem is

Reactie van het college van B en W

Veel bewoners geven aan dat de parkeerdruk overdag lager is dan in de avonduren en vragen zich af waarom het college van B en W een voorstel doet om betaald parkeren in te voeren van 09.00 tot 19.00 (dit geldt voor Bijlmer-Oost en grote delen van Gaasperdam, in Bijlmer-Centrum en –West zijn bloktijden voorgesteld van 09.00 tot 21.00), en niet (ook) in de avonduren. Het is zeker een overweging geweest om de venstertijden van betaald parkeren in heel Zuidoost naar de avonduren te verschuiven of op te rekken. Hiervoor is echter niet gekozen omdat ook uit veel reacties naar voren komt 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

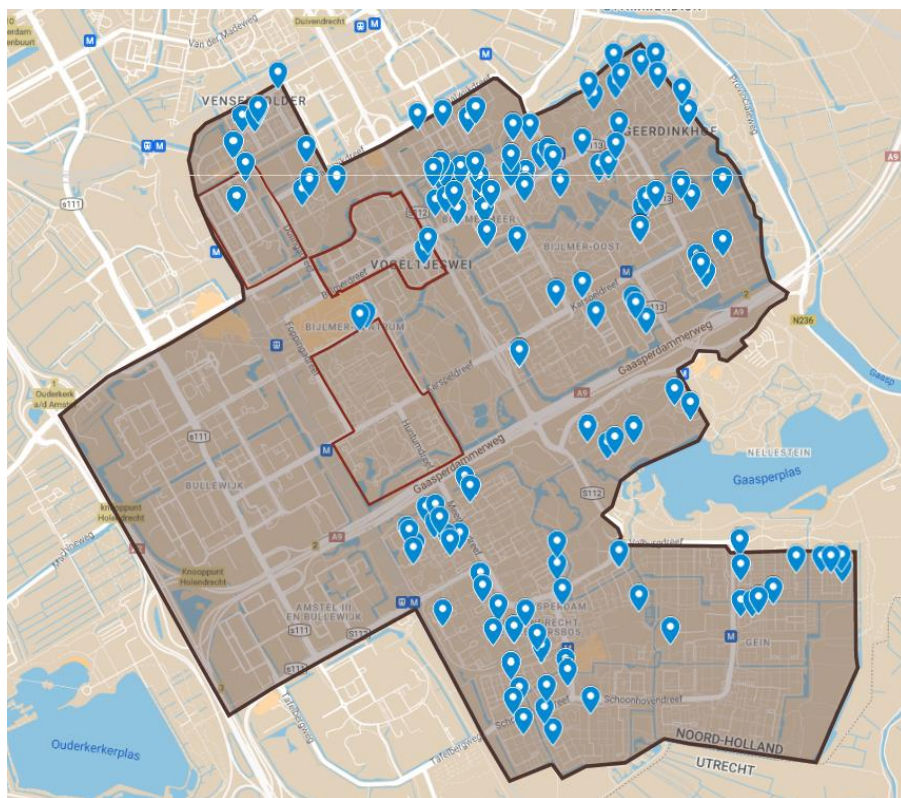
Met de voorgestelde venstertijden van betaald parkeren (ma-za van 09.00 tot 19.00) is de verwachting dat de parkeerdruk ook in de avonduren lager zal zijn. Dit omdat langparkeerders (bijvoorbeeld auto's van bewoners die in een heel andere buurt wonen, auto's van Schipholgangers of tijdelijk ongebruikte 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 de verschillende wijken 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.

2.14 Voorstanders van invoering betaald parkeren

Van de ruim 3.150 zienswijzen zijn er 208 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 ondervinden bewoners overlast van mensen die

hun auto parkeren en met het ov verder reizen. Sommige van de bewoners kunnen niet wachten tot de gemeente eindelijk maatregelen treft en vragen zich af waarom het allemaal zo lang duurt. Een selectie van de reacties:

Ik ben bewoner aan de Kortwoudepad en zou erg graag willen dat betaald parkeren wordt ingevoerd. Als bewoner moeten wij altijd ver parkeren van ons huis omdat Niet-bewoners hun auto wekenlang gratis parkeren. Door betaald parkeren in te voeren worden plekken vrijgehouden voor bewoners. Ik hoop dat dit zo snel mogelijk word ingevoerd.
Ik denk dat het een goed plan is om in heel Zuidoost betaald parkeren in te voeren. Ik vraag me echter af of de tarieven wel hoog genoeg zijn. Ik merk in heel Zuidoost dat we enorm last hebben van parkeertoerisme. Auto's die gratis weggezet worden om de metro te nemen. Auto's die komen ivm evenementen. De evenement-tarieven zijn zo absurd hoog dat het met deze tarieven nog steeds heel interessant is om in de wijken te komen parkeren. Ook zijn er genoeg evenementen die na negen uur plaatsvinden. In de wijk zijn nu ook ontzettend veel bedrijfsbusjes die maar plekken in de buurt innemen. Misschien hebben zij een ontheffing? Ze nemen onnodig veel plek in. Ondertussen staan de duurbetaalde garages van Q park leeg. Er zijn nog weinig initiatieven in Zuidoost die andere vormen van vervoer stimuleren. Er zijn weinig laadpalen, ik zie geen stimulans voor autodelen etc, deelscooters mag je alleen bij de arena zetten. Mss kan hier ook op ingezet worden?
Via deze weg breng ik u het volgend accuut doch door sluimerend probleem onder de aandacht. In Amsterdam Zuidoost is er WEL degelijk sprake van parkeerdruk. In de buurten Reigersbos, Holendrecht en veel delen in Ganzenhoef is er vaak en veelvuldig sprake van geparkeerde auto's van eigenaren die niet verbonden zijn met het stadsdeel. Vooral in de nachtelijke uren zodra de zon onder is, hangen er vreemde mensen rond de parkeerplaatsen en openbare ruimtes in woonwijken. Met name in Reigersbos en Holendrecht. Het is slechts een handjevol sleutelfiguren die tegen de invoering is van betaald parkeren en parkeervergunning. Steeds hetzelfde groepje, steeds dezelfde soort! Spuugzat begint men er ondertussen van te worden dat zij een heel andere beeld schetsen van de werkelijkheid en anderen proberen te onderdrukken met hun luid geluid! Door al die foutparkeerders maar vooral anonieme parkeerders wordt de criminaliteit in de wijken in stand gehouden en zelfs verergert. Sinds de stop op het preventief fouilleren zie je weer hoe opvallend slecht het gaat. Ik hoop dan ook vurig dat u uw weloverwogen en uitstekende plan doorzet! Ook wil ik u vriendelijk doch dringend verzoeken dat u de 30km zone doortrekt naar de bebouwde kommen in Amsterdam Zuidoost. U heeft werkelijk waar geen idee hoe beestachtig hard er hier op verschillende delen in het stadsdeel wordt gereden. Dit is niet alleen gevaarlijk maar geeft vooral bij de woningen die langs zo een weg staan heel veel geluidsoverlast. Ik heb mijn hoop gevestigd op uw doorzettingsvermogen en hoop dat het u ook echt gaat lukken uw plan ten uitvoer te brengen. God zegen u!
Zou geweldig wezen als dit er komt parkeren vooral Millingenhof is te gek voor woorden het is een woonerf maar ze zetten overal hun auto's neer en zeg niets want je kan gelijk een pak slaag krijgen. We wonen op een woonerf maar mensen hebben hier totaal schijt aan en doen waar ze zin in hebben ze parkeren ook gewoon op invalide parkeerplaatsen en laten de auto rustig paar dagen staan en mensen zoals ikzelf ik heb dan een invalideparkeerplaats met kenteken zelfs daar gaan ze gewoon op staan . Van mij mag het betaald parkeren direct ingaan want ze zetten ook bestelbusjes van bedrijven begin van de avond neer en gewone mensen die thuis komen kunnen regelmatig hun auto niet eens meer kwijt.
Ik vind het een prima initiatief dat voor mij als bewoner niet vroeg genoeg mag beginnen. Langs het sportveld aan het maria snelplantsoen staan auto's van mensen die niet in de buurt waonen maar daar hun auto (stallen) en rond om de metro is het s morgens een komen en gaan van mensen die parkeren en op de metro stappen .
Geerdinkhof. Graag zou ik zien dat de hinderlijk hoge parkeerdruk in het stadsdeel omlaag gaat. Er is gezien het aantal parkeerplekken een te hoog aantal auto's. Daarnaast wordt er - ook bij mij in de straat - vaak geparkeerd door forensen die niet in de buurt wonen. Bewoners of hun bezoekers kunnen daardoor niet parkeren in de parkeervakken. Ook in absolute zin zijn er (te)veel geparkeerde auto's bij mij in de buurt; waar je ook kijkt, overal zie je 'blik', hier en daar schots en scheef geparkeerd en stoepen blokkerend.
Geerdinkhof. Ik ben voorstander van betaald parkeren in Zuidoost omdat nu al veel mensen van buiten de wijk hier parkeren. Ik vind het uurtarief niet eens zo hoog.
Top, plan graag zo snel mogelijk invoeren het is heel vervelend als je van je werk in de middag komt of in de avond van ergens en ziet dat je een stuk verder moet parkeren of soms zelfs rondjes moet rijden om een plek te vinden.
Er staan ook vaak te dagen auto's geparkeerd die niet van de buurt zijn waardoor er een parkeerplaats te lang bezet blijft.



Kaart 12 - Zienswijzen van bewoners die uitgesproken voorstander zijn van het voornemen om betaald parkeren in te voeren

Reactie van het college van B en W

Het college van B en W neemt kennis van deze reacties. Enkeligen geven aan dat betaald parkeren versneld ingevoerd moet worden. Dit is echter niet mogelijk vanwege de tijd die nodig is voor de besluitvormingsprocedure, de uitgifte van parkeervergunningen en vanwege de plaatsing van parkeerapparatuur.

2.15 Specifieke vragen

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 vragen over vergunningverlening in relatie tot stallingsplaatsen zijn in paragraaf 2.8 behandeld. 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
98	Is het mogelijk met parkir vergunning voor bewoners?	Ja, bewoners kunnen een parkeervergunning aanvragen. Deze vergunning wordt aan alle bewoners verleend met een auto. Behalve de bewoners die een eigen parkeerplaats hebben (bijvoorbeeld een eigen garage)

126+127	Sinds 2018 wonen wij met veel plezier aan de gooise kant. Er is inderdaad op momenten behoorlijke parkeer drukte maar dit heeft meer te maken dat er weinig parkeer gelegenheid is voor het aantal woningen. In de aankondiging staat dat wij als bewoners geen recht hebben op een vergunning. Wat zou betekenen dat wij altijd betaald moeten parkeren voor onze eigen koopwoning. Wat is de reden van deze regel? Komen de bewoners van de Gooise Kant wel of niet in aanmerking voor een parkeervergunning. De nota geeft aan dat bewoners met nieuwbouw vanaf 2017 geen recht hebben op een parkeervergunning. Maar de gemeente kan afwijken van dat beleid. Wat zijn de voorwaarden hiervoor? Het lijkt mij niet logisch dat bewoners elke dag en per uur moeten betalen voor een parkeerplaats. Ik verneem graag duidelijkheid.	Voor de vergunningverlening is relevant of de omgevingsvergunning is aangevraagd ná de vaststelling van de Nota Parkeernormen. De Nota Parkeernormen is vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2017. Alle woningen van daarvóór worden niet automatisch uitgesloten van parkeervergunningverlening. Voor de Gooise Kant heeft dit de volgende gevolgen. Het noordelijk deel van de Gooise Kant – ten noorden van het Bullewijkpad – wordt niet uitgesloten van vergunningverlening, wel worden de parkeerplaatsen op eigen terrein bij nummer 99-109 en 153-161[oneven en 82-98, 150-166, 226-240 en 258-270 [even] afgetrokken van het aantal parkeer vergunningen waarop aanspraak gemaakt kan worden. Het zuidelijk deel van de Gooise Kant – ten zuiden van het Bullewijkpad – wordt wel uitgesloten van vergunningverlening.
226	- Betekent een parkeervergunning ook gegarandeerd plek? Kortom is het aantal plekken wat vergund wordt 10p 1 met de beschikbaarheid van de plekken?	Nee, er geldt geen garantie dat u uw auto bij uw woning kunt parkeren. In sommige gevallen moet u uw auto wat verder weg parkeren.
226	- En gaat er actief gehandhaafd worden? Ik heb geen parkeerplek aan huis en woon aan een fietspad dus ben echt aangewezen op een plek in de wijk.	Ja, er zal actief worden gehandhaafd. Daarvoor worden scanauto's toegepast.
226	-Tot hoever van mijn huis mag ik parkeren?	Omdat veel bewoners hebben aangegeven zorgen te hebben over te kleine vergunninggebieden is – ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak – gekozen om niet vier vergunninggebieden in te stellen, maar drie. De parkeervergunningen die zijn uitgegeven in Bijlmer-Centrum (vergunninggebied Zuidoost-1) worden ook geldig in vergunninggebied Zuidoost-2 (Bijlmer-Oost/Gaasperdam). Echter niet andersom. Dit vanwege de bezoekersaantrekkende functies in Bijlmer-Centrum en de druk van evenementen / voetbalwedstrijden en concerten.
524	Wij wonen in een nieuwbouwwijk Mi Oso in Amsterdam Zuidoost. Ik begrijp het niet zo goed. Lees ik nou goed dat ik dan niet in aanmerking kom voor een vergunning? Hoe kan ik dan parkeren? Ik ben bewoner en de auto is noodzakelijk voor het werk. Het lijkt me niet haalbaar om per uur te gaan betalen.	De plannen van Mi Oso zijn opgesteld vóór de vaststelling van de Nota Parkeernormen. Dit betekent dat de beleidsregels 'geen vergunningverlening voor nieuwbouwwoningen' niet voor Mi Oso geldt. Wel beschikt de flat met sociale huurwoningen over 33 parkeerplaatsen voor 85 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.
676	Te weinig plaatsen komen er beschikbaar als er ook nog een flat gebouwd wordt op dit plein. Mantelzorgers, bezoekers etc. kunnen nergens meer staan met hun auto. Iedere minder valide moet daar gaan zoeken naar een plekje.	Voor nieuwbouw geldt dat een zogenaamd o-vergunningplafond wordt ingesteld. Dit betekent dat geen parkeervergunningen worden verleend.
844	Ik lees nergens iets over auto bezitters met een invalide kaart	Uw gehandicaptenkaart (GPK) blijft geldig en met uw GPK kunt u blijven parkeren op gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen. U kunt daarnaast ook een gratis parkeervergunning aanvragen. Met deze parkeervergunning kunt u in héél Amsterdam gratis parkeren. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/gehandicapten/
909	- Er is mogelijkheid tot reageren, mochten er veel reacties en kritiek zijn, wordt dit voornemen dan herzien? Of resulteert deze mogelijkheid tot participeren überhaupt niet tot eventuele aanpassingen?	Naar aanleiding van de inspraakreacties is het voornemen op een aantal punten aangepast. Zie paragraaf 1.4.
909	- In hoeverre is er onderzocht of de opgesomde argumenten worden gedragen door de gemeenschap? Zijn hier onderzoeksresultaten van bekend?	Er is niet recentelijk een draagvlakonderzoek gehouden.

909	- In hoeverre kunnen mensen die het niet breed hebben in aanmerking komen voor een coulance?	Met parkeerbelasting kan geen inkomenspolitiek worden bedreven. Een coulanceregeling voor bewoners die het niet breed hebben is dus niet mogelijk. Wel stelt het college gematigde tarieven voor: €35,45 per zes maanden voor een bewonersvergunning en bezoek parkeert tegen €0,56, als gebruik wordt gemaakt van de gratis bezoekersvergunning.
909	- De Gemeente wilt het parkeeroverlast verminderen en uitwijkgedrag van niet inwoners voorkomen. Dit resulteert in actief gebruik maken van OV. Wat gaat de gemeente doen aan de toestroom aan OV gebruikers? Zowel GVB als NS geven aan hun dienstregelingen aan te passen vanwege de personeelstekort, wordt hier dan ook een beleid op gezet? In hoeverre is dit meegenomen in de afwegingen. 'Ik vind het fijn dat er wordt gedacht aan een zogehete 'leefbaar maken van Zuidoost', maar ik zie voorzie andere gevolgen van dit beleid'. Is dit meegenomen!	Het zou goed zijn als meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer. Dat verhoogt ook het exploitatieresultaat. De verwachting is echter niet dat de toestroom van extra OV-gebruikers dusdanig hoog zal zijn na invoering van betaald parkeren, dat de huidige dienstregelingen daarop niet berekend zouden zijn.
928	Geldt dit ook voor de VVE garage? Waarom word de vergunning aantal afgetrokken als je een plek hebt in de garage?	Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in mindering gebracht op het aantal vergunningen waarvoor een huishouden maximaal in aanmerking komt. Hierdoor worden parkeerplaatsen beter benut en wordt niet alle parkeerbehoefte op de openbare ruimte afgewenteld. Dit is overigens beleid dat voor heel Amsterdam geldt (en in vele andere gemeenten)
928 + 940	Zoals bekend is alles al duurder geworden en nu worden wij als bewoners verplicht weer extra kosten te maken. En waarom is een 2e vergunning duurder? Juist omdat alles duurder is geworden en het lastig is voor jong volwassenen om een huis te vinden blijven zij langer in huis wonen. Dan heb je vaak al een 2e auto of misschien wel een 3e	In alle gebieden in Amsterdam waar twee vergunningen per adres beschikbaar zijn geldt dat de tweede vergunning duurder is dan de eerste vergunning. De gemeenteraad heeft hiertoe in 2016 besloten vanwege het extra ruimtebeslag van twee auto's in de openbare ruimte. Nb. in de meeste gebieden in Amsterdam kan maar één parkeervergunning per adres worden aangevraagd.
940	Hoeveel kost een bezoekersvergunning? Dat haal ik ook niet uit de brief, of is dit wel kosteloos?	De bezoekersvergunning is gratis.
940+2284	Hoe is de verdeling van de vergunningsgebieden? Kan je met een vergunning, waar je voor betaald in heel Zuid-Oost parkeren? Als er nu al onvoldoende BOA's zijn om toezicht te houden, hoe gaan jullie hier dan regelmatig op handhaven?	Omdat veel bewoners hebben aangegeven zorgen te hebben over te kleine vergunninggebieden is – ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak – gekozen om niet vier vergunninggebieden in te stellen, maar drie. De parkeervergunningen die zijn uitgegeven in Bijlmer-Centrum (vergunninggebied Zuidoost-1) worden ook geldig in vergunninggebied Zuidoost-2 (Bijlmer-Oost/Gaasperdam). Echter niet andersom. Dit vanwege de bezoekersaantrekkende functies in Bijlmer-Centrum en de druk van evenementen / voetbalwedstrijden en concerten.
1032	Bij ons is al betaald parkeren maar ik zou graag zien dat bezoek meer uren zou krijgen en de niet gebruikte uren meegaan naar het volgende kwartaal	Vooralsnog is het voorstel om het aantal kortingsuren te verruimen van 120 uur naar 150 uur per kwartaal. Het is niet mogelijk om niet-gebruikte uren op te sparen en te gebruiken in het daaropvolgende kwartaal.
1041	Ik ben werkzaam als waarnemend huisarts in deze regionals ik voor alle uren, dat ik werk parkeergeld moet betalen, loont het niet meer om nog te werken. Er moet toch vrijstelling mogelijk zijn voor bepaalde noodzakelijke beroepsgroepen?	Voor huisartsen zijn maatschappelijke parkeervergunningen beschikbaar. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-maatschappelijke/#ha67aa409-4673-42bd-8e84-f47860c36305
1085+1585+2125+2289	Op dit moment heb ik een ontheffing voor een blauwe zone gebied nu heb ik een brief ontvangen dat er in 2024 in mijn gebied betaald parkeren gaat komen en dit overlapt mijn ontheffing die ik heb hoe gaat de Gemeente hier mee om. En mij is dan ook niet duidelijk waarom een ontheffing duurder is dan een bewoners vergunning.	Bij de omzetting van de blauwe zone naar betaald parkeren worden de betaalde leges van de resterende maanden dat de ontheffing voor de blauwe zone nog geldig zou zijn naar rato gerestitueerd. Zodra de planning van betaald parkeren beschikbaar is krijgen alle bewoners een brief met informatie op welke wijze een parkeervergunning kan worden aangevraagd. Voor het verwerken van een aanvraag voor een parkeervergunning zijn enkele werkdagen nodig.

1089	Tarieven moeten ook gelden voor elektrische auto's.. alle auto's moeten gelijk behandeld worden. Ook moet er controle plaatsvinden opgebruik van de laadpalen. Oplaadbare auto's blijven vaak te lang staan om zo geen parkeergeld te hoeven betalen. Ze blijven te lang staan met het gevolg dat andere elektrische auto's niet kunnen laden. Ze blijven te lang staan ook als ze al,opgeladen zijn. Als deze niet hoeven te betalen dan kun je de auto neerzetten. Aan de oplader hangen en de stad in om te winkelen. Auto staat gratis de hele dag. Dit is oneigenlijk gebruik van de laad palen en hierdoor ontstaat ook een ongelijke behandeling van elektrische auto met benzine auto's.	Voor parkeerplaatsen met een oplaadvoorziening moet ook parkeerbelasting worden betaald (uurtarief of met een parkeervergunning). Er geldt dus geen uitzondering van elektrische voertuigen.
1090	Wij wonen op de Bernard Shawsingel de huisarts op drostenburg onze dochter woont Dickenslaan. Zou het kunnen dat onze parkeervergunning in al deze 3 gebieden geldt?	Ja, deze adressen zijn allemaal onderdeel van het vergunninggebied Bijlmer-Centrum
1109	per bedrijf krijgen 5 medewerkers (fulltime) maar 1 vergunning? komt er nog een regeling voor de klanten (ik heb een tattooshop en regelmatig klanten die een hele of halve werkdag in de stoel zitten). Ook verhuur ik stoelen aan zzp artiesten, is er voor hen een optie voor goedkoop/gratis parkeren?	Nee, er is geen regeling voor klanten van bedrijven/detailhandel, ook is er geen regeling voor zzp'ers. Wel kan met een dagkaart worden geparkeerd. Een hele dag parkeren kost ongeveer €9,50.
1109	Als bewoner waar ik kan kiezen voor parkeren in de groenhoven garage, wordt dit automatisch voor alle bewoners gezien als vergunning #1?	In deze fase kan deze vraag nog niet beantwoord worden. Het hangt samen met het onderhoud en beheer van de garages (zowel Groenhoven en Gouden Leeuw) en de financiering. Vooralsnog zijn abonnementen beschikbaar voor bewoners, waarmee met plaatsgarantie gebruik gemaakt kan worden van de garage.
1162 +1400 +1563 +1717	Wij zijn het er gedeeltelijk mee eens, kan er ook een optie komen voor meer dan 2 vergunningen per adres? Wij hebben hier in koningshof alleen al meerdere gezinnen met 3 of 4 auto's door inwonende kinderen die geen kant op kunnen door de woningmarkt maar wel een auto nodig hebben voor het werk. Dit zou de buurt zeker helpen	Nee, er worden maximaal twee parkeervergunningen per huishouden/adres verleend.
1182	Betekent inspraak dat de plannen nog niet definitief zijn en u nog naar de bewoners gaat luisteren en de plannen nog aangepast kunnen worden?	Met onderhavige inspraakprocedure krijgt het college van B en W en de gemeenteraad een goed beeld van hoe bewoners/ondernemers die een zienswijze hebben ingediend denken over het beleidsvoornemen van het college om betaald parkeren in Zuidoost uit te breiden. Uiteindelijk is invoeren van betaald parkeren een besluit van de gemeenteraad. De Verordening Parkeerbelastingen moet hiervoor worden aangepast. Het raadsbesluit is gepland voor de zomer van 2023.
1182	Waarom wordt er gekozen voor betaald parkeren van ma tm zat in woonwijken? Waarom niet ma tm vrij?	Het regulerende effect van betaald parkeren alleen op doodweekse dagen is naar verwachting minder groot. Het waterbedeffect kan optreden als bewoners (ook van andere buurten), hun auto zonder parkeervergunning, het hele weekend in de wijk parkeren.
1182	Wat zullen de toekomstige prijzen worden voor de vergunningen na het eerste jaar? Kunnen we verhogingen verwachten?	Ja, parkeervergunningen worden jaarlijks geïndexeerd
1182	Wij hebben zelf ervaring met de mantelzorgvergunning. De hele bureaucratie daarom heen is veel te omslachtig voor burgers. Hoe gaan jullie dit verbeteren voor mensen uit Zuidoost?	Het is inderdaad even een handeling die moet worden verricht om de mantelzorgvergunning op een ander kenteken te zetten. De gemeente krijgt echter niet veel klachten over het gebruik van de mantelzorgvergunning. De werkwijze is als volgt: als (max) drie kentekens zijn aangemeld, dan kunt u het kenteken aanmelden waarvan uw mantelzorger gebruik maakt. Dit kan via aanmeldenparkeren.amsterdam.nl . U kunt inloggen met uw meldcode en pincode. De parkeersessie wordt gestart. Een overzicht van al uw parkeersessies vindt u terug op de pagina 'Parkeerhistorie'. U hoeft geen eindtijd aan te geven. De parkeersessie loopt door tot het einde van de vergunningperiode of totdat u een parkeersessie op een ander kenteken start. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-mantelzorgers/#PagCls_17072995

1191	Nu heb ik een volledig elektrische auto, waardoor ik met enige regelmaat genoodzaakt ben om buiten de parkeergarage waarin zich mijn eigen parkeerplaats bevindt te parkeren bij een van de schaarse oplaadplekken. Deze oplaadplekken bevinden zich in een gebied waar het voornemen bestaat om betaald parkeren in te voeren tussen 09:00 en 19:00 van maandag tm zaterdag. Dat betekent dat, wanneer ik thuiskom na een werkdag (doorgaans tussen 17:00 en 17:30), ik tot 19:00 moet betalen (middels een vergunning dan wel middels een separate betaling voor dat moment) om te parkeren bij een oplaadplek. Terwijl ik voor het opladen zelf ook al betaal. Ik zou dan ook willen voorstellen dat parkeren op een oplaadplek voor elektrische auto's, waarbij de auto op het oplaadpunt is aangesloten, wordt vrijgesteld van bijkomende parkeerkosten.	Er wordt geen uitzondering gemaakt voor auto's die elektrisch zijn aangedreven. Parkeerbelasting wordt betaald voor het parkeren van een voertuig in de openbare ruimte.
1191	Als (indien dit voorstel wordt aangenomen door de gemeenteraad) een bewoner één vergunning verkrijgt, terwijl deze bewoner eveneens een eigen parkeerplek heeft, wordt voor deze vergunning dan de prijs van een eerste vergunning in rekening gebracht of de prijs voor een tweede vergunning?	Voor bewoners met een eigen stallingsplaats (en geen o-vergunningplafond) geldt: de aanvraag van de eerste vergunning wordt geweigerd, de aanvraag voor de parkeervergunning van een eventuele twee auto wordt gezien als de aanvraag van de tweede vergunning, met bijbehorende tarief.
1299+2104	ik woon in Gein 3 en ben voor betaald parkeren maar hoeveel zones gaat Gein 3 krijgen? maw hoe groot wordt het gebied waar ik met mijn vergunning kan parkeren?	Omdat veel bewoners hebben aangegeven zorgen te hebben over te kleine vergunninggebieden is – ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak – gekozen om niet vier vergunninggebieden in te stellen, maar drie. De parkeervergunningen die zijn uitgegeven in Bijlmer-Centrum (vergunninggebied Zuidoost-1) worden ook geldig in vergunninggebied Zuidoost-2 (Bijlmer-Oost/Gaasperdam). Echter niet andersom. Dit vanwege de bezoekersaantrekkende functies in Bijlmer-Centrum en de druk van evenementen / voetbalwedstrijden en concerten.
1309 +1442	Ik vind het heel goed dat er betaald parkeren ingevoerd wordt! Een vergunning voor een tweede auto mag voor mij zelfs nog wat duurder zijn.	De kosten van de tweede parkeervergunning zijn al 2,5 keer zo hoog als de kosten van de eerste parkeervergunning. Vooralsnog is er geen intentie om het verschil tussen de eerste en tweede bewonersvergunning groter te maken.
1309 +1444	Ook dat er korting voor bezoek wordt gegeven is goed, al zou die korting nog iets hoger mogen. Hoe werkt dat in praktijk dat je een bezoekersvergunning moet aanvragen? Is het zo dat als er iemand onverwacht op bezoek komt dat je eerst een vergunning/korting moet aanvragen? Dat lijkt me wel wat omslachtig.	Op de website is meer informatie te vinden over de bezoekersvergunning. Kijkt u op: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007352
1310	Mijn auto stal ik in de garage van Eigen Haard aan de Tekkopstraat. Reden: diefstal van mijn nummerborden in de buurt. 50 Euro per maand. Deze garage wordt niet goed gebruikt; veel lege plekken en ook veel oldtimers dier staan te verstoffen. Mijn voorstel: oldtimers er uit en de maandlasten naar minimaal de helft, krijg je veel meer klanten die in de garage willen parkeren waardoor er minder parkeerruimte is in de buurt. Verder wordt er hier in de buurt erg veel op de stoepen geparkeerd, handhaving alleen als een moramelding van wordt gemaakt. Op stoep parkeren: wegslepen. Wat gaat er gebeuren als er meer mensen hun auto in de voortuin gaan parkeren? Nu al worden er voortuinen aan de Tienraaikade opgeofferd aan autoblik, wat zonde is.	De gemeente gaat niet over het type of bouwjaar van voertuigen dat in een garage wordt geparkeerd. Met het invoeren van betaald parkeren wordt gehandhaafd met een scanauto. Auto's die op de stoep staan kunnen eveneens geverbaliseerd worden.
1316	Ik woon nu in de Venserpolder waar de blauwe zone is. Me ouders wonen ook in de Venserpolder waar nu betaald parkeren is vanwege de Arena. Wordt dit 1 vergunning?	Als u bedoelt of dit één vergunninggebied wordt, dan is het antwoord is ja. Heel Bijlmer-centrum (tussen Gooiseweg en het spoor wordt één vergunninggebied). En vergunninghouders van dit gebied kunnen ook met hun parkeervergunning terecht in heel Bijlmer-Oost en Gaasperdam.
1328	Er komen kosten voor het renoveren van garages die in onbruik zijn geraakt. Een deel van de bewoners heeft zijn garage zelfs omgebouwd naar deel van de woning. Ik vraag me af hoe met dergelijke situaties omgegaan wordt, hoewel dit laatste voor mijzelf niet van belang is.	Indien, voordat het beleidsvoornemen tot invoering van betaald parkeren is vrijgegeven, stallingplaatsen aard- en nagelvast zijn verbouwd en redelijkerwijs niet meer als stallingplaats bruikbaar zijn, worden deze stallingsplaatsen niet afgetrokken van het recht op parkeervergunningen.

1328	Het grootste probleem heb ik met de kosten van de bezoekersvergunning. Ik zie geen reden waarom bewoners zouden moeten gaan betalen om bezoekers te ontvangen, in wijken (bijv. Geerdinkhof) waar de huidige parkeerdruk alleszins laag is. Waarom wordt niet slechts het aantal uren per maand beperkt om misbruik te voorkomen?	De bezoekersvergunning is gratis. Met de bezoekersvergunning kan bezoek worden ontvangen tegen 65% korting. Dit is omgerekend €0,56 per uur. Na 19,00 is het parkeren gratis (in Geerdinkhof) en op zondag is het de hele vrij parkeren. Bewoners kunnen betalen voor hun bezoek, maar het is ook mogelijk dat de bezoeker zelf betaalt gebruik makend van de bezoekersvergunning. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007352
1331	komt er ook betaald parkeren bij Groeneveen?	Ja, Groeneveen valt onder vergunninggebied Zuidoost-2a. Zie de kaart in paragraaf 1.4.2
1362	Onduidelijk is of de vergunning per bewoner geldt of per huisnummer. (moeten bv mijn inhuisonwende kinderen hun auto verkopen omdat er maar twee vergunningen beschikbaar zijn).	Er worden maximaal twee parkeervergunningen verleend per huishouden/adres.
1363	In eerste instantie lijkt het me een goed plan, maar heeft u hiermee ook berekend dat er met deze maatregel voldoende ruimte is voor de daadwerkelijke bewoners? Momenteel zijn de parkeerplaatsen namelijk vaak bezet. Kunt u daarnaast in uw beslissing meenemen of iemand daadwerkelijk een parkeerplaats op eigen terrein heeft. Binnen mijn appartementencomplex zijn de parkeerplaatsen namelijk vol en in sommige appartementencomplexen zijn deze veel duurder dan de 35,43 per 6 maanden.	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
1379	De snorrenhoefstraat is onderdeel van een woonefgebied dat relatief ver weg ligt van drukker bezette gebieden en van de metro. Er is op dit moment voldoende parkeerruimte voor de bewoners van dit gedeelte van de wijk ten zuiden van de schoonhovendreef. Er wordt m.i. geen overlast ervaren van parkeerders, niet zijnde bewoners. De zorg 'voorkomen van het zg waterbed effect' lijkt mij hier onnodig.	Het waterbedeffect treedt niet alleen op bij bezoekers/forenzen die verder met de metro doorreizen. Het ontstaat ook door bewoners van andere buurten die hun auto (waarvoor geen parkeervergunning beschikbaar is) langdurig 'wegzetten'. Dit probleem doet zich ook voor met bedrijfswagens/ busjes en/of taxi's. Om deze reden staat het college van B en W op het standpunt dat het verstandig is om in vrijwel heel Zuidoost betaald parkeren in te voeren en hiermee de discussie ten enenmale te beslechten. Wel heeft het college besloten om het vergunninggebied te vergroten. Hierdoor zijn vergunningen uitgegeven in het zuidelijkste puntje van Reigersbos óók geldig in Holendrecht, Gein en Bijlmer-Oost (en vice versa).
1379	Wat is de reden dat er een uitzondering wordt gemaakt voor enkele parkeerplaatsen bij de Gaasperplas? Mij lijkt het juist logisch om bij een natuurgebied als dit waar dagjesmensen komen, parkeermeters te plaatsen. Dit kan voorkomen dat mensen met de auto komen ipv met fiets of OV	De parkeerplaatsen rond de Gaasperplas liggen tamelijk afgelegen. Het toezicht op deze parkeerplaatsen is hierdoor gering waardoor de inschatting is dat het langdurig parkeren van voertuigen voor veel mensen niet aantrekkelijk is, waardoor de overlast beperkt zal zijn. Bovendien geldt voor het parkeerterrein aan de noordzijde van Gein 3 en de strook ten zuiden van de plas een parkeerverbod van 24.00 tot 6.00 uur. De parkeerdruk wordt echter periodiek gemonitord. Indien toch overlast ontstaat dan zal een heroverweging plaatsvinden.
1400	Ik zou dus graag 3 vergunningen willen!	Er worden maximaal twee parkeervergunning per huishouden/adres verleend
1413	In de gebieden in Amsterdam waar betaald parkeren is ingevoerd, zoals het centrum, is de parkeerdruk niet lager geworden. Als het daar niet werkt, waarom denk je dat het wel zal werken in Zuidoost?	De regulerende werking van betaald parkeren en de vraaguitval die daarmee gepaard gaat is geen mythe. De vele inspraakreacties over de uitbreidingsvoorstellen getuigen daarvan. Verder zullen de meeste mensen het erover eens zijn dat als betaald parkeren in het centrum wordt afgeschaft, dat het dan een chaos wordt. Dit neemt niet weg dat er nog steeds overlast kan zijn in gebieden waar betaald parkeren van kracht is.
1416	Het is mij niet duidelijk of wij die wonen in een hof ook betaald parkeren krijgen.	Ja, in Mijehof wordt ook betaald parkeren ingevoerd
1442	Maar hoe kom ik in het bezit van een bezoekers vergunning.	Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007352
1460	L.S. Ik ben niet blij met betaald parkeren maar dát er iets moet gebeuren is duidelijk maar heb ik gegarandeerd een parkeerplaats als ik daarvoor moet betalen?	Nee, er geldt geen plaatsgarantie
1460	Mag ik overal in Holendrecht parkeren op mijn vergunning?	Ja, als u woont in Holendrecht en een parkeervergunning heeft.

1460	Hoe werkt een bezoekersvergunning en wat gaat zo'n vergunning weer kosten en hoe wordt het gecontroleerd dat de €150 per kwartaal gebruikt is?	Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007352 . De bezoekersvergunning is gratis. Het gaat overigens niet om €150 per kwartaal, maar om 150 kortingsuren per kwartaal. Per kwartaal kunt u uw bezoek dus maximaal 150 uur tegen het kortingstarief laten parkeren.
1460	Ik krijg regelmatig bezoek van mijn gehandicapte (schoon)zus, zij hebben een invalidenparkeerkaart, waar kunnen zij hun auto kwijt en mogen zij dan hier ook op hun kaart staan?	Met de gehandicapten parkeerkaart (GPK) kan op alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden geparkeerd. Maar, het is ook mogelijk om een gehandicaptenparkeervergunning aan te vragen. Daarmee kan in héél Amsterdam gratis worden geparkeerd. Deze parkeervergunning is eveneens gratis en beschikbaar voor zowel bewoners als bezoekers. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/gehandicapten/
1515	Wat wordt er gedaan aan de stimulering van elektrische auto's. Hoe staat dit in relatie tot parkeergelegenheid, maar ook vergunningen.	Het is op dit moment juridisch niet mogelijk om op tarief te differentiëren naar uitstootklasse. Het tarief van de vergunning, en voor het kortparkeren, is dus voor brandstofauto's gelijk aan het tarief voor emissieloze voertuigen.
1515	Mijn vrouw en ik hebben onze auto weggedaan. Huren nu af en toe een elektrische auto. Stel dat wij er later toch een elektrische auto kopen, hoe wordt er dan omgegaan met een wachtlijst of met oplaadparkeergelegenheden.	Hoewel op voorhand een redelijk betrouwbare inschatting is te maken van het aantal parkeervergunningen dat wordt aangevraagd, wordt ervoor gekozen om bij aanvang van de invoering van het nieuwe parkeerregime geen vergunningplafond te hanteren. Hiermee wordt gewaarborgd dat bewoners, die krachtens de regelgeving recht hebben op een parkeervergunning, deze ook direct verkrijgen. Met deze maatregel wordt voorkomen dat huidige bewoners niet toch op een (eventuele) wachtlijst komen. Als alle bewoners en ondernemers in de gelegenheid zijn gesteld een parkeervergunning aan te vragen wordt het definitieve vergunningplafond per deelvergunninggebied vastgesteld (ca. 6 maanden na implementatie). Hierbij wordt een marge aangehouden van circa 10%. De kans dat een wachtlijst ontstaat is daardoor heel gering
1516	Dit is weer een manier van de gemeente om meer geld te genereren. Op dit moment zijn er veel te weinig parkeerplekken, maar de gemeente kiest ervoor om niets te doen. Uit onderzoek is gebleken dat 30% van de parkeerplekken in de G-buurt bezet worden door mensen die niet eens in de buurt wonen.	Voor parkeerders die niet in de buurt wonen zal de parkeervraag afnemen als voor het parkeren moet worden betaald. Dat vermindert de parkeeroverlast en verhoogd de leefbaarheid in de buurt.
1516	Hoe zal dit uitpakken voor mensen die geen parkeervergunning kunnen betalen, maar wel een auto nodig hebben om naar hun werk te kunnen. Zuidoost wordt gemarkeerd als een relatief arm stadsdeel waar het gemiddelde inkomen veel lager ligt dan elders in Amsterdam en weer worden wij als stadsdeel benadeeld.	Het college van B en W van mening dat het voorgesteld tarief van €35,45 per half jaar voor een parkeervergunning bescheiden is, zeker gezien de totale kosten die het bezit van een auto met zich meebrengt. Omgerekend is dat minder dan €6,- per maand
1554 + 2104	Daarnaast is het mij onduidelijk waar de parkeervergunning geldt. Is dit voor heel zuidoost? Of alleen mijn buurt. Mijn partner woont namelijk in Gaasperplas en wij delen de auto. Daar is nu nog gratis parkeren. Hoor hier graag meer over.	In paragraaf 1.4.2 is een kaart weergegeven van de vergunninggebieden.
1555 + 2104	Ik ben binnenkort van plan om met mijn dochter samen een auto te kopen die we ook samen gaan gebruiken. Betekent de regeling zoals het er nu ligt, dat mijn dochter voor dezelfde auto (dus met dezelfde kenteken) voor een eigen parkeerplaats zou moeten betalen aangezien we beide een eigen huis hebben? Ik woon namelijk op Spengepad en zij Montforthof. Als dit zo is, vind ik dat onredelijk. Het is toch te gek voor woorden dat we beide voor een parkeerplaats moeten betalen voor 1 en dezelfde auto!	U en uw dochter wonen in Gaasperdam. Als u een parkeervergunning heeft dan kunt u daarmee in heel Gaasperdam (en Bijlmer-Oost) terecht. Het is niet nodig (en overigens ook niet mogelijk) om twee vergunningen aan te vragen voor hetzelfde kenteken.

1585	Oo zich prima dat het betaald parkeren wordt. Dat gaat de parkeeroverlast alleen maar deels helpen. Er zijn teveel auto's in de Ebuurt, simpele rekensom die jullie als het goed is op basis van de nu verleende ontheffingen zo kunnen maken. Parkeerders van buiten de buurt ga je niet weren als je het betaald parkeren maar tot 19.00 doet. Mensen vanuit diemen die om 6 uur thuis komen betalen dan gewoon een uurtje. a 30 euro per maand dus vergelijkbaar met wat wij als vergunninghouders betalen... Daarnaast is eerder gecommuniceerd dat de blauwe zone een pilot is voor 2 jaar dus tot 2025 en dat op basis van evaluatie wordt besloten wat het vervolg gaat zijn. Waarschijnlijk lagen deze plannen al lang klaar, blijkt nu. Heel ontransparant en schaad ook het vertrouwen in de gemeente. Dat in een buurt die sowieso niet heel overheidsgezind is. Goede strategie wel.... Maar toch fijn dat we even onze frustratie hebben mogen uiten en knelpunten aan mogen geven. Kunnen jullie nu weer verder met jullie eigen, toch al vast liggende plannen. Krijg ik dan de helft van het betaalde bedrag voor de ontheffing weer terug? Heb tenslotte tot 2025 betaald!	Bij de omzetting van de blauwe zone naar betaald parkeren worden de betaalde leges van de resterende maanden dat de ontheffing voor de blauwe zone nog geldig zou zijn naar rato gerestitueerd. Zodra de planning van betaald parkeren beschikbaar is krijgen alle bewoners een brief met informatie op welke wijze een parkeervergunning kan worden aangevraagd. Voor het verwerken van een aanvraag voor een parkeervergunning zijn enkele werkdagen nodig.
1609	Zowel uit de brief als via deze site is het volstrekt onduidelijk of voor Holendrecht gaat gelden of er overal op de hoven betaald parkeren gaat plaatsvinden of dat dit alleen is in de gebieden waar nu een blauwe zone is. Kan ik hier uitleg over krijgen?	Er wordt in heel Gaasperdam (met uitzondering van enkele parkeerplaatsen rondom de Gaasperplas) betaald parkeren ingevoerd (Holendrecht, Reigersbos en Gein). Wel blijft een aantal blauwe zones bij de winkelcentra behouden (zie paragraaf 1.4.1). In paragraaf 1.4.2 is een kaart weergegeven met daarin de indeling van vergunninggebieden.
1644	De invoering van betaald parkeren vind ik prima, maar kan de gemeente mij dan ook garanderen dat ik geen parkeerboetes meer krijg wanneer er 's avonds weer eens geen regulier parkeerplek beschikbaar is.	Nee, foutparkeren is niet toegestaan. Daarvoor riskeert u een boete
1664	De prijs voor bewoners vergunningen zou niet moeten worden aangepast. Hooguit met inflatie correctie.	Vooralsnog wordt het vergunningtarief jaarlijks geïndexeerd.
1664	Is het mogelijk een systeem zoals bv Groningen heeft in te voeren waarbij je bezoekers wel aanmeldt in een app/site maar dat deze bezoekers voor de bezoeken niet hoeven te betalen. Zo voorkom je dat er mensen parkeren die niet bij bewoners in venserpolder op bezoek gaan maar voor de evenementen parkeren.	Het is met de bezoekersvergunning mogelijk dat de bewoner betaalt voor het bezoek, of het bezoek zelf. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeertijd-bezoek-doorgeven/
1669	Wij hebben bewust geen auto en dragen dus bij aan de beperking van de parkeerdruk. Wij krijgen wel bezoek dat met de auto komt en huren af en toe een auto. Dit vertegenwoordigt een verwaarloosbare bijdrage aan de parkeerdruk door ons (via ons bezoek) ten opzichte van bewoners die wel een auto hebben en dag in dag uit parkeerplaats nodig hebben. Het tarief voor bezoekers, gebruik makend van een bezoekersvergunning, lijkt op meer neer te komen dan de kosten voor een parkeervergunning. Ik weet niet hoe een huurauto zou tellen, maar vermoed dat het niet voordeliger kan dan met de bezoekersvergunning. Het gevolg is dat wij naar verhouding een grotere kost zouden betalen voor de door ons veroorzaakte (beperkte) parkeerdruk. Dat lijkt me oneerlijk. Ik vraag dat de stad Amsterdam zorgt dat er in het parkeerbeleid rekening wordt gehouden met bewoners zonder auto en zorgt dat zij geen relatief financieel nadeel ondervinden ten opzichte van bewoners met een auto.	Het klopt dat u – wanneer u gebruik maakt van een huurauto – het uurtarief betaald. Het is daarbij inderdaad mogelijk om hiervoor de beschikbare uren van uw bezoekersvergunning te gebruiken. Door de korting die daarbij geboden wordt zijn de kosten voor incidenteel (en kortstondig) parkeren van een huurauto beperkt. We gaan er vanuit dat u de huurauto gebruikt omdat u ergens heen moet, niet om deze langdurig voor de deur te parkeren.
1670	Ik vind het erg dat bewoners van nieuwbouw geen vergunningen kunnen aanvragen. Hoe moeten de mensen vanuit hier naar hun werk? Niet altijd is openbaar vervoer een optie ivm 5 uur beginnen met werk. Wordt er wel gedacht aan de bewoners van amstel III ? de eerste bewoners nog erbij. Dat wordt niet prettig wonen met alles wat er nu komt. Niet te spreken over de parkeergarage die zit ook "vol" welke opties zijn er dan nog?	Bij een aantal woningbouwprojecten wordt parkeren op eigen terrein gerealiseerd. De toekomstige bewoners van die woningen kunnen daarvan gebruik maken. Verder geldt dat potentiële bewoners een zorgvuldige afweging moeten maken of de desbetreffende woning goed past bij zijn/haar omstandigheden / woonwensen. De gemeente heeft op de website een zogenaamde 'adreszoeker' ingesteld. Hier is op adresniveau te zien of parkeervergunningen worden verleend. Zie: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners/

1675	sommige huizen in ZO hadden een garage, maar die is tijden terug al verbouwd tot bv woonkamer. Het is wel belangrijk dat deze huizen niet worden 'behandeld' alsof ze dus al een parkeerplek voor hun auto hebben.	Indien, voordat het beleidsvoornemen tot invoering van betaald parkeren is vrijgegeven, stallingplaatsen aard- en nagelvast zijn verbouwd en redelijkerwijs niet meer als stallingplaats bruikbaar zijn, worden deze stallingsplaatsen niet afgetrokken van het recht op parkeervergunningen.
1718	Er zijn betaalvergunningen gegeven aan de bewoners van de bijlmerplein om in de F buurt en omgeving te parkeren. Ondanks een parkeervergunning kan je auto niet kwijt. Waarvoor heb je de vergunning.? Qpark staat leeg , waarom krijgen wij bewoners daar geen vergunning.	De gemeente gaat niet over private parkeergarages. Q-Park biedt wellicht wel abonnementen aan.
1751 +2584	Het is niet duidelijk wat er wordt bedoeld met nieuwbouw. Zijn dit projecten die nu gebouwd worden en nog niet af zijn? Of zijn dit ook bestaande nieuwbouw huizen? Kortom wil ik weten wanneer dit voorstel doorgaat, wat ik niet hoop, ik in aanmerking kom voor überhaupt een parkeervergunning. Er zijn sowieso te weinig parkeerplaatsen gebouwd bij onze nieuwbouw dus het zou dan ook fijn zijn om een gegarandeerde plek te krijgen. .	Voor de vergunningverlening is relevant of de omgevingsvergunning is aangevraagd ná de vaststelling van de Nota Parkeernormen. De Nota Parkeernormen is vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2017. Alle woningen van daarvóór worden niet automatisch uitgesloten van parkeervergunningverlening.
1760	Mijn partner en ik hebben een LAT relatie, zij is woonachtig buiten Amsterdam en is afhankelijk van vervoer met de auto. Openbaar vervoer is helaas geen optie. Ze komt uiteraard vaak op bezoek en haar auto staat hier een paar dagen geparkeerd. Zoals het betaald parkeren nu wordt voorgesteld, wordt een bezoekje van steeds 3 dagen ofzo een dure grap. De 150 uur per kwartaal hebben wij dan snel opgebruikt. Het zou heel erg fijn zijn en ik zou u dankbaar zijn als ik een parkeervergunning zou kunnen krijgen voor HAAR auto. Het te betalen bedrag zou dan 35,45 euro per 6 maanden zijn.	Een parkeervergunning wordt alleen verleend aan de bewoner, die houder is van een kenteken en staat ingeschreven in de gemeentelijke Basisadministratie op het adres waarvoor de parkeervergunning wordt aangevraagd.
1773	Bereikbaarheid van medisch centrum ganzenhoef is hierin belangrijk, mensen die naar de Fysiotherapeut of Hartspecialist moeten lopen nu soms verder dan geadviseerd omdat zij geen parkeerplaats kunnen vinden. Een bezoekersgedeelte zou hier passend zijn, via de betaalmethode zou gecontroleerd moeten kunnen worden dat je daadwerkelijk patiënt bent en dus de noodzaak heb om dicht bij het gebouw te kunnen parkeren. Voorheen waren er plaatsen binnen 100m van de deur deze zijn inmiddels vervangen voor een groenstrook waarom geen parkeerplaatsen naast dat mooie fietspad die de burger met beperking helpt om de zorg te ontvangen die hij/zij nodig heeft? In de gemeente garages moet duidelijker worden aangegeven welke plekken van huurders zijn en welke plekken niet. Nu staan er regelmatig auto's waarvan de bestuurder de instructies hebben gemist op gereserveerde plaatsen. Met alle irritatie van de betaler voor de plaats als gevolg. De betaler staat al jaren voor een tarief dat soort gelijk is aan een vergunning op een plek in een garage dit is een bewuste keuze. Vanaf dag 1 krijg je een vaste plaats toegewezen, breng de sticker weer terug die correspondeert met plek, misschien moderner met een QR code of op nummerbord zodat er ook in de garages gecontroleerd kan worden of iedereen op zijn eigen plek staat of betaald heeft voor de gastenplek want het is natuurlijk absurd dat de huurder niet op een plek kan staan omdat een gratis bezoeker de bordjes over het hoofd ziet. Het zou fijn zijn als daar bij invoering van betaal parkeren rekening mee wordt gehouden en er geïnvesteerd wordt in woon en parkeer plezier.	Voor de bereikbaarheid van medisch centrum Ganzenhoef is het vooral belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de directe omgeving rondom de flat Groeneveen. Hiervoor zorgt de gemeente door betaald parkeren in te voeren. Eventueel kunt u het stadsdeel ook verzoeken om een algemene gehandicaptenparkeerplaats aan te leggen voor uw bezoekers, Uw opmerking over de gemeentelijke garages is doorgegeven aan betreffende de afdeling.
1783	Ik kan geen parkeer vergunning krijgen op het adres waar ik woon. Ik ben genooddaakt mijn auto elders te parkeren. Hoe word dat geregeld? Aangezien er is aangegeven dat bewoners 2 vergunningen kunnen krijgen. Wat gaat er geregeld worden voor de mensen die aan de bijlmerplein wonen?	De parkeerregelgeving voor de woningen op het Bijlmerplein wordt met dit voorstel niet gewijzigd. Alleen bewoners die reeds voor 1 januari 2018 stonden ingeschreven in hun huidige woning komen in aanmerking voor een parkeervergunning. De specifieke tekst van overgangsregeling is: In verband met een uitsterfregeling kan in de (deel)vergunninggebieden Zuidoost-1c en Zuidoost-3d maximaal één bewonersvergunning per

		zelfstandige woning worden verleend aan een bewoner die reeds voor 1 januari 2018 stond ingeschreven als ingezetene in de gemeentelijke basisadministratie op hetzelfde adres gelegen in (deel)vergunninggebied Zuidoost-1c of Zuidoost-3d dat hij ten tijde van de aanvraag bewoont als zelfstandige woning.
1790	Ik doe mantelzorg voor mijn moeder en vader. Zij wonen aan de ommerenhof. Ik vind dat de mantelzorgers een parkeervergunning vanuit de gemeente moeten krijgen. In principe helpen wij (mantelzorgers) de gemeente. Anders zouden mijn ouders dus huishoudhulp moeten aanvragen. Mijn moeder is laatst geopereerd aan haar knie en mij vader is 73 en kan dus ook niet meer de zware boodschappen zwaar huishouden doen. Ik heb het vermoeden dat als dit voor mantelzorgers wordt ingevoerd dat de vrijwillige mantelzorgers gaan afhaken. De mensen die geholpen moeten worden raken meer en meer geïsoleerd met alle gevolgen van dien. Graag zou ik willen zien dat voor alle mantelzorgers een vergunning vanuit de gemeente komt.	U komt in aanmerking voor een mantelzorgvergunning als u voldoet aan de volgende voorwaarden: U staat ingeschreven in de gemeente Amsterdam in een gebied met betaald parkeren. U woont op het adres waar u ingeschreven staat. U krijgt mantelzorg. Mantelzorg is niet-beroepsmatige, onbetaalde zorg, bijvoorbeeld door familie of vrienden. Uw mantelzorger woont buiten uw vergunninggebied of in een andere gemeente. U moet een recente verklaring van een instantie hebben waaruit blijkt dat u aangewezen bent op mantelzorg. Instanties die op zoeken.zorgaanbiedersportaal.nl staan, mogen deze verklaringen verstrekken. Een indicatie voor thuiszorg of een verpleeghuis mag ook. Huisartsen maken geen mantelzorgverklaring. Een medisch overzicht van de huisarts is niet voldoende. Is er geen instantie die een verklaring kan afgeven én hebt u ook geen indicatie voor thuiszorg of een verpleeghuis? Bel dan 14 020, maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 18.00 uur.
1879	Ik begrijp dat ivm parkeeroverlast invoering van betaald parkeren verminderd kan worden. Bijdrage voor bewoners is aan de hoge kant. Ben benieuwd waar dit bedrag op is gebaseerd. Zeker voor de 2e auto. Ik woon met 2 kinderen en 2 kleinkinderen in huis en de 2e auto is een must.	In alle gebieden in Amsterdam waar twee vergunningen per adres beschikbaar zijn geldt dat de tweede vergunning duurder is dan de eerste vergunning. De gemeenteraad heeft hiertoe in 2016 besloten vanwege het extra ruimtebeslag van twee auto's in de openbare ruimte. Nb. in de meeste gebieden in Amsterdam kan maar één parkeervergunning per adres worden aangevraagd.
1942	Veel mensen hebben in Gaasperdam van hun voortuin illegaal een parkeerplaats gemaakt. Hoe denkt de gemeente hiermee om te gaan? Want hiermee wordt het betaald parkeren omzeild. Dat zal steeds vaker gaan gebeuren aankomend jaar gezien jullie plannen. En dit maakt de buurt onveilig want men rijdt hierbij over stoepen en fietspaden heen om de voortuin te bereiken.	Plekken die alleen bereikbaar zijn als een fiets- of voetpad wordt overstoken zijn geen legale parkeerplaatsen. Hierop wordt gehandhaafd.
1942	Het is idioot dat de vergunningsgebieden zo klein worden, dat ik niet meer zonder te betalen voor parkeren naar winkelcentrum Reigersbos of Wisseloord kan gaan. Graag een betere kaart met duidelijke grens aanduiding sturen.	Voor de winkelgebieden Reigersbos en bij het Wisseloordplein is het voorstel om de blauwe zone te behouden. U kunt daar dan nog steeds terecht met een parkeerschijf. Het college heeft daarnaast besloten om de vergunninggebieden te vergroten. Kijkt u op kaart 2 (paragraaf 1.4.2)
1971	Reactie als toekomstige bewoner nieuwbouw project, oplevering 2024. Als dit ingevoerd wordt, dan mag ik hopen dat er ook parkeervergunningen aan bewoners uit de wijk gegeven zal worden. Wij konden GEEN parkeerplaats kopen bij de woning en zijn daardoor genoodzaakt onze auto (hard nodig voor ons werk!) op straat te parkeren.	In de Nota Parkeernormen, die door de gemeenteraad in 2017 is vastgesteld is de eerste beleidsregel: nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening. Als betaald parkeren van kracht wordt, dan wordt voor nieuwbouwprojecten een o-vergunningplafond ingevoerd. Eventuele parkeerbehoefte zal op een andere wijze opgelost moeten worden.
1994	uit uw plan wordt niet duidelijk of op de openbare parkeerplaats (naast de gymzaal aan de Kantershofstraat) waar ik mijn auto moet parkeren wel/onder het plan valt. de plak waar de parkeerplaats staat net niet op de tekening --> graag meer duidelijkheid op dit punt	Ja, in heel Kantershof wordt betaald parkeren ingevoerd.

1994	op de huidige parkeerplaats wordt er massaal geparkeerd door artsen, leraren van de omringende scholen, gebruikers van de sportzalen in de gymzaal, bewoners van de Kantershofstraat die zelf al een overdekte eigen parkeerplaats hebben en hun 2e/3e auto, bedrijfsautos van bewoners etc. het gevolg is dat er heel weinig tot niets overblijft voor de bewoners van de Kantershofstraat die allemaal afhankelijk zijn van die ene parkeerplaats bij de gymzaal. Als de scholen en andere maatschappelijke dienst ook een vergunning krijgen dan verandert er niets, dan moeten we dus gaan betalen voor parkeervergunningen die we feitelijk niet eens kunnen gebruiken, dat is toch raar? Heeft u nagedacht om de leraren op het schoolterrein te laten parkeren? dit mag volgens het bestemmingsplan. Zij hebben dan geen parkeervergunning nodig. De artsen en verpleegkundigen etc moeten uit pure zieligheid uitwijken naar 'onze' parkeerplaats, help die mensen nou, realiseer parkeerplaatsen voor hun bij de praktijken. die ouders die massaal hun kinderen met de auto naar school brengen waardoor ik niet met mijn auto in en uitkan elke ochtend en middag elke schooldag, realiseer een kiss and ride strook voor hun voorbij de parkeerplaats. doet u dit niet dan kan ik nog steeds niet parkeren, waarom moet ik dan betalen voor gebakken lucht parkeerplaatsen? ik mis een gedegen visie in uw plan.	De parkeervergunning is geldig in een veel groter vergunninggebied dan uitsluitend de parkeerplaatsen direct bij uw woning. De vergunninggebieden zijn weergegeven in kaart 2 (paragraaf 1.4.2)
1994	huizen bij ons in de straat worden door u toedoen (u geeft ze immers vergunningen daarvoor) massaal verhuurd aan studenten en toeristen, die ook nog met hun auto's komen en de parkeerplaats gebruiken, u weet wel die ene parkeerplaats bij de gymzaal waar wij gezinnen van de Kantershofstraat van afhankelijk zijn: besluit om kamerverhuurwoningen geen parkeervergunningen te geven. Ook hier mis ik doordacht beleid van uw zijde.	Als de kamerverhuur geen zelfstandige woningen zijn dan worden niet grote aantallen parkeervergunningen verleend. In het algemeen geldt dat maximaal twee parkeervergunningen per huishouden worden verleend. Dit geldt per zelfstandige woning: een adresseerbaar object - dat wil zeggen een zelfstandig verblijfsobject, ligplaats of standplaats - zoals opgenomen in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), niet zijnde een nevenadres. De woningen aan de Kantershofstraat zijn niet gesplitst in meerdere zelfstandige adressen.
1994	4. en waarom voor iedereen 2 parkeervergunningen? de bewoners van het gehele Kantershofdeel hebben allemaal al een eigen parkeerplaats, wij van de Kantershofsstraat hebben helemaal niets en moeten met lede ogen toezien dat zij naast hun eigen parkeerplaatsen, onze parkeerplaatsen innemen.: geef hun max. 1 parkeervergunning en ons 2	In het algemeen geldt dat maximaal twee parkeervergunningen per huishouden worden verleend. Dit geldt per zelfstandige woning: een adresseerbaar object - dat wil zeggen een zelfstandig verblijfsobject, ligplaats of standplaats - zoals opgenomen in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), niet zijnde een nevenadres.
1994	5. dankzij het ontbreken van gedegen woonbeleid van Amsterdam wonen mijn kinderen nog thuis, ze werken en hebben ook hun auto's. Door 2 parkeervergunning per huishouden moet ik 1 kind maar het huis uitschoppen? waar naar toe dan? Geef hun een huis, zo niet geef ons dan 3 parkeervergunningen : ik mis maatwerk in uw plan.	In vrijwel heel Amsterdam geldt dat maximaal 1 vergunning beschikbaar is per huishouden. In Zuidoost, Nieuw-West en Noord geldt dat er maximaal twee beschikbaar zijn.
1994	6. geen huishoudens geen parkeervergunning op naam/kenteken maar op huisnummer: zo kunnen wij van elkaar 'lenen' wat het leven een beetje zal vergemakkelijken.	Een parkeervergunning is alleen beschikbaar voor de bewoner van de woning (ingeschreven in de gemeentelijke basisadministratie) die houder is van een kenteken (ofwel eigenaar van het voertuig of houder van een leasecontract). De eigen parkeerplaatsen worden van het aantal beschikbare parkeervergunningen afgetrokken. Dat betekent dat de bewoners van de woningen op Kantershof - die allen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein - niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning voor hun eerste auto.

	Ik erken dat het steeds lastiger wordt om te parkeren in de G buurt aan de bijlmerdreef. Echter, lukt het nog steeds elke avond te parkeren, de ene keer duurt het langer dan een ander keer. Betaald parkeren zou wellicht kunnen betekenen dat ik iets eerder een vrij plekje vind. Wat ik per maand zou moeten betalen is mij dat niet waard, vooral niet in een tijdperk waar bijna alles duurder wordt. Is het een idee om het betaald parkeren uit te stellen tot de inflatie wat ingeperkt wordt? Nou heb ik gelukkig een fantastische baan, maar ik kan me voorstellen dat er velen zijn in de Bijlmer die dit niet hebben en dit niet zo goed erbij kunnen hebben in deze lastige tijden. Verder, ben ik benieuwd naar waarom een bezoeker een bepaald korting betaalt? Waarom niet de eerste 2/3 uur gratis? Ik zou het enorm waarderen hier een reactie op te krijgen.	Met de bezoekersvergunning kan de bezoeker van de bewoner tegen 65% korting parkeren. Hierin is niet nog een staffel aangebracht. Belangrijk om te benadrukken dat het betaald parkeren in de G-buurt ophoudt om 19.00 (en zondag is het de hele dag gratis). Ontvangt u dus bezoek in de avonduren of op zondag dan hoeft u of uw bezoek dus niets of vrijwel niets te betalen.
2032	Waarom moet de tweede parkeerkaart duurder zijn dan de eerste ik vind dit discriminatie voor de tweede auto op mijn adres.	In alle gebieden in Amsterdam waar twee vergunningen per adres beschikbaar zijn geldt dat de tweede vergunning duurder is dan de eerste vergunning. De gemeenteraad heeft hiertoe in 2016 besloten vanwege het extra ruimtebeslag van twee auto's in de openbare ruimte. Nb. in de meeste gebieden in Amsterdam kan maar één parkeervergunning per adres worden aangevraagd.
2040	Ik heb een camper, die zeker een half jaar in een stalling staat. Voor de rest ben ik ermee weg, of staat ie op het parkeerterrein. Gaat al 20 jaar zo, zonder problemen. Neem geen parkeerplaats van een ander in., er is voldoende plek. Gelukkig. Vraag mij af hoe het gaat bij betaald parkeren?	In de algemene plaatselijke verordening (apv) van de gemeente Amsterdam staat in artikel 4,25 'caravans en dergelijke': Het is verboden een camper, caravan, woonwagen, aanhangwagen of keetwagen langer dan drie achtereenvolgende dagen te parkeren op of aan de weg. Dit verbod geldt eveneens voor andere voertuigen die voor recreatie of anderszins voor andere dan verkeersdoeleinden worden gebruikt. Deze bepaling beoogt tegen te gaan dat bepaalde voertuigen, waaronder in ieder geval de camper, caravan en keetwagen, langer op de weg worden geplaatst dan nodig is. De opsomming in de eerste zin is niet limitatief want in de tweede zin is bepaald dat ook voertuigen die hoofdzakelijk voor andere dan verkeersdoeleinden worden gebruikt, bijvoorbeeld voertuigen die feitelijk als opslagruimte worden gebruikt, niet langer dan drie dagen achtereen op de weg worden geplaatst. Ook hier is sprake van een parkeerexces omdat de schaarse parkeerruimte vooral wordt gebruikt voor een ander doel dan waarvoor zij is bestemd. Daarnaast is dit artikel gericht op het tegengaan van ontsiering van het uiterlijk aanzien van de gemeente. De drie dagentermijn is gesteld omdat het niet de bedoeling is betrokkene te verbieden zijn kampeerwagen, caravan of camper klaar te maken voor een te ondernemen reis, respectievelijk na de reis op te ruimen.
2073	In het kade van de stikstof overlast zijn wij met onze zoon samen de auto gaan rijden nu staat de auto op zijn naam i.v.m de no-claim maar de auto staat bij ons voor de deur. Hij woont in de Demerarastraat waar ook parkeergeld moet worden betaald. Nu er bij ons ook parkeergeld gaat komen kan de auto dan bij ons voor de deur geparkeerd blijven? We betalen natuurlijk de parkeerkosten. In afwachting van U antwoord.	Er worden in totaal drie vergunninggebieden in Zuidoost ingevoerd. De parkeervergunning kan alleen worden aangevraagd door de bewoner op wiens naam het kenteken staat. Kijkt u op kaart 2 voor de indeling van de vergunninggebieden (paragraaf 1.4.2)
2121	we wonen in gaasperdam parkhof tot waar kan er geparkeerd worden met een vergunning dit is niet duidelijk in het overzicht (wonen in het blauwe gebied vergunning is voor het hele blauwe gebied???)	De parkeervergunning is geldig in heel Gaasperdam en Bijlmer-Oost
2121	waarom gelijk beginnen om de parkeerkosten al te verhogen start op 1,40	€1.60 per uur is het laagste tarief dat van kracht is in Amsterdam. Het geldt ook in grote delen van Noord en Geuzenveld (Nieuw-West). Met de bezoekersvergunning kan korting worden verkregen (65% korting).

2121	inde bijlage staat dat de bezoekersregeling vereenvoudigd wordt eind 2022 daar nog niets over gelezen of gehoord is nu ingewikkeld ???!!	U leest meer over de bezoekersvergunning op de website. Kijkt u op: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeertijd-bezoek-doorgeven/
2125	Ik vraag me wel af hoe het zit met de kosten die al gemaakt zijn voor de blauwe zone ontheffing. Mijn ontheffing is geldig t/m 22 december 2024. Word dan verrekend wat hier niet van gebruikt is? Voordat ik ook mijn parkeervergunning moet betalen.	Bij de omzetting van de blauwe zone naar betaald parkeren worden de betaalde leges van de resterende maanden dat de ontheffing voor de blauwe zone nog geldig zou zijn naar rato gerestitueerd. Zodra de planning van betaald parkeren beschikbaar is krijgen alle bewoners een brief met informatie op welke wijze een parkeervergunning kan worden aangevraagd. Voor het verwerken van een aanvraag voor een parkeervergunning zijn enkele werkdagen nodig.
2137	Door het invoeren van betaald parkeren wordt het gebruik van deelauto's onmogelijk gemaakt. Hierdoor zullen meer mensen een eigen auto aanschaffen, waardoor de parkeerdruk stijgt. Wij delen op dit moment een auto. Een groot deel van de tijd staat deze auto niet in Zuidoost geparkeerd. Door het invoeren van betaald parkeren wordt het gebruik van een deelauto te duur. We zullen daarom zelf een auto moeten aanschaffen, die meestal ongebruikt geparkeerd zal staan. Dit gaat tegen het beleid van de gemeente in om autobezit te ontmoedigen. Wij vragen daarom om een oplossing voor deelauto's mee te nemen in dit plan. Bijvoorbeeld door het aanvragen van vergunningen voor auto's die op een andere naam staan geregistreerd staan mogelijk te maken.	Dit is een afweging die u naar eigen inzicht moet maken, maar de aanschaf van een eigen auto is natuurlijk ook kostbaar. Er is reden tot twijfel dat dit goedkoper zou zijn, dan een auto van vrienden/familie af en toe in Zuidoost parkeren (met een bezoekersvergunning betaalt u immers €0,56 per uur). Verder geldt de verwachting dat het voor aanbieders van deelauto's (bijvoorbeeld Greenwheels of Connectcar) aantrekkelijker wordt om deelauto's in de wijk beschikbaar te stellen als het beleid van privé autobezit wat meer wordt aangescherpt.
2140	Ik pas regelmatig op mijn kleinkinderen in de E buurt. Ik breng en haal ze van school en van de opvang. Ik kom vroeg in de ochtend met de auto vanuit Bunschoten. Nu is in de E buurt een blauwe zone ingesteld wat voor mij erg lastig is. Als nu ook nog betaald parkeren wordt ingevoerd is oppassen voor mij geen doen. Is er ook een parkeervergunning voor oppas oma's?	Nee, die is er niet. Er is wel een bezoekersvergunning. Daarmee kan met 65% korting in het stadsdeel worden geparkeerd (omgerekend €0,56 per uur).
2163	Daarbij nu ook de vraag of ik - nu jullie betaald parkeren willen gaan invoeren - nu wel een parkeervergunning kan krijgen voor de auto van mijn vrouw, die een ander woonadres heeft, maar wel mede-eigenaar is van onze woning in Amsterdam en daar ook regelmatig op bezoek is. Het gaat dus om 1 parkeervergunning, daar wij 1 auto hebben	Een parkeervergunning wordt alleen verleend aan de bewoner, die houder is van een kenteken en staat ingeschreven in de gemeentelijke Basisadministratie op het adres waarvoor de parkeervergunning wordt aangevraagd. U kunt wel een bezoekersvergunning aanvragen. Daarmee kan tegen 65% korting worden geparkeerd.
2222	My Dutch is too poor to correctly express my opinion here. Apologies for that. I think that restricting the parking places in ZuidOost is needed and I second your initiative. However I do not understand what justifies the price of the parking permits and for the visitors permits. Is it related to the investment cost of the 'parkeerautomaten' and control vehicles? Is it not possible to implement first a trial period (say, one or two years) with one free permit per house and one paid permit for the second car? This would allow to see the impact on the parking occupancy during a period and whether a price increase is required. Your proposition appears a bit "brutal" to people living for years in this district and that's understandable. A staged plan with evaluation checkpoints seems fairer and would probably raise less hostility from the neighborhood (the comments on Facebook and on the Kbuurt WhatsApp group seem for a very large part against your current plan).	It has nothing to do with the investment costs of parking meters or costs of enforcement. The visitor permit is available throughout Amsterdam (except in the busiest part of the city centre) and offers a 65% discount on the applicable hourly rate. Regarding the rate of the permit: €35,45 per six months (less than €6 per month) is among the lowest rate in the city.
2263	Heel graag hoor ik waarom wij meer gaan betalen als bewoners voor een parkeervergunning als wij over gaan op betaald parkeren. Momenteel hebben wij een blauwe zone. Hier hebben wij 2 vergunningen voor aan moeten vragen. €155 per auto voor de komende 2 jaar. Dit is aanzienlijk goedkoper dan wat er gevraagd gaat worden voor de vergunningen voor het betaald parkeren. Het zou eerlijk zijn om dit het bedrag van €155 per auto voor een periode van 2 jaar aan te houden indien jullie het betaald parkeren tóch gaan uitvoeren.	De kosten voor een parkeervergunning voor de eerste auto zijn lager dan de ontheffing voor het parkeren in een blauwe zone namelijk voor een periode van 2 jaar 4 maal €35,45 = €141,80 in plaats van €160,20. Bovendien worden voor een parkeervergunning in tegenstelling tot voor een ontheffing in een blauwe zone geen extra kosten in rekening gebracht voor het versturen van een nota na behandeling van de aanvraag (€21,30) of voor een kentekenwijziging (€53,40) De gemeenteraad heeft in 2016 besloten om het tarief van de tweede bewonersvergunning te verhogen ten opzichte van

		het tarief van de eerste vergunning.
2265	Het uurtarief is €1,60. Wat is de jaarlijkse verhoging die de gemeente in gedachten heeft?	Er is geen verhoging in de planning, maar het is niet uit te sluiten dat het kortparkeertarief op termijn wordt geïndexeerd (zoals ook gebeurt met de vergunningtarieven)
2270	Er word gekozen om woningen bij te bouwen en om de parkeer problemen in het gering te houden gaan we betaald parkeren invoeren?	Met een parkeerregime van betaald parkeren wordt voorkomen dat extra parkeerbehoefte van nieuwe woningen in de bestande woonbuurten wordt afgewenteld.
2283	Ik maak mij grote zorgen in verband met mijn financiële situatie. Eigenlijk kan ik de auto niet bekostigen en omdat ik een hulphond heb in verband met mijn mentale gezondheid ben ik min of meer afhankelijk van de auto om mij samen met de hond te kunnen begeven naar afspraken. Zeker wanneer ik ga logeren heb ik veel bagage bij me en dan ook de hond te moeten meenemen vergt teveel stress, daarom ben ik erg blij dat ik mijn superkleine autootje net heb, en nog steeds wel kan parkeren omdat ik hem heel weinig gebruik. Ik doe veel op de bakfiets maar voor grotere afstanden is het autootje erg handig. Mijn zus is mijn steun en toeverlaat en enige familie waar ik contact mee heb. Zij staat dan ook op de WMO lijst. Zij bezoekt mij eens in de week op zondag en wij wisselen af, ik doe dat ook naar haar, we hebben dagelijks contact. Maar zij is niet mijn mantelzorger dat is iemand anders. Ik heb begrepen dat je voor al deze mensen moet betalen en dat is voor mij ondoenlijk. Ik zit in de armoedeval moet alle belastingen betalen heb een hoge huur met weinig huurtoeslag, veel zorgkosten. Ik solliciteer me rot maar kan nog geen baan vinden. Daarom zou ik willen vragen, omdat ik een beperking heb, om in aanmerking te komen voor een vrijstellingsvergunning, net zoals gehandicapten. Ik hoef geen parkeerplek bij mijn woning, maar als het niet anders kan dan zou ik dat ook graag willen. Ik hoop dat u coulance met mijn situatie heeft en dat u mijn wens honoreert, te meer omdat dit een achterstandswijk is en er sowieso veel mensen wonen met een laag budget en veel problemen.	Als u een indicatie heeft voor mantelzorg dan kunt u daarvoor een parkeervergunning aanvragen. Met de mantelzorgvergunning kan gewisseld worden tussen drie kentekens (zolang de kentekenhouder niet in hetzelfde gebied woont). Een nultarief geldt alleen voor bewoners die een gehandicaptenparkeervergunning hebben. Zie verder ook paragraaf 2.2
2284	I.c.m. de bezoekersvergunning betekent dit dat sommige huishoudens 3 auto's (voor de deur) kunnen parkeren en in onze buurt zijn er in sommige straten niet veel parkeerplaatsen. Niet fair voor de huishoudens waar er het grootste deel van het jaar maar 1 auto geparkeerd hoeft te worden.	Met de bezoekersvergunning kan alleen korting worden verkregen op het geldende uurtarief, met een max van 150 kortinguren per kwartaal. Verder klopt het dat twee vergunningen beschikbaar zijn per huishouden/adres. Dit geldt voor heel Zuidoost, maar ook voor Nieuw-West en Noord.
2284	Zijn er straks parkeerstroken/- zones waar alleen auto's met een vergunningen mogen parkeren? En aparte parkeerplaatsen waar je moet betalen (mits je een vergunning hebt)?	Nee, een parkeervergunning wordt verleend per vergunninggebied en is alleen geldig in dat vergunninggebied. Er worden geen parkeerstroken aangelegd.
2284	Wordt er na 19.00 uur nog gecontroleerd op wildparkeren?	Op foutparkeren kan ook na 19,00 nog gehandhaafd worden.
2284	Wordt er de hele dag gecontroleerd op dubbel parkeren?	Zeker

2284	Zijn er wegsleepregelingen?	Ja, dit zijn er. Dat kan in deze situaties: Het voertuig moet op de openbare weg staan. De gemeente mag een voertuig op een particulier terrein niet wegslepen. De politie mag dat ook niet. Het voertuig belemmert de doorgang van het verkeer. Het voertuig brengt de verkeersveiligheid in gevaar. Het voertuig blokkeert de doorgang op een stoep. Het voertuig staat dubbel geparkeerd. Het voertuig staat geparkeerd op een: - algemene parkeerplek voor gehandicapten, maar zonder Europese gehandicaptenparkeerkaart (GPK). - gereserveerde parkeerplek (autodeelplek, gehandicaptenparkeerplaats, vergunninghouders zoals huisarts/verloskundige). - inrit of uitrit. - oplaadplek voor een elektrische auto, terwijl het geen elektrische auto is. - oplaadplek voor een elektrische auto, terwijl het niet aangesloten is op de laadpaal. - plek waar een wegsleepregeling geldt. - plek waar een Tijdelijke verkeersmaatregel (TVM) geldt. - plek waar parkeren niet is toegestaan, zoals een busstrook, fietsstrook, laad- en loshaven, markt, taxistandplaats, tramhalte, zebrapad of als er een stopverbod is.
2289	Prima om te doen, maar hoe zit dat met lopende vergunningen voor de blauwe zone? Ik moet binnenkort een nieuwe vergunning aanvragen en deze is 2 jaar geldig. Ik zou in dit geval dan 1 jaar teveel betalen. Wordt deze automatisch omgezet in een parkeervergunning?	Bij de omzetting van de blauwe zone naar betaald parkeren worden de betaalde leges van de resterende maanden dat de ontheffing voor de blauwe zone nog geldig zou zijn naar rato gerestitueerd. Zodra de planning van betaald parkeren beschikbaar is krijgen alle bewoners een brief met informatie op welke wijze een parkeervergunning kan worden aangevraagd. Voor het verwerken van een aanvraag voor een parkeervergunning zijn enkele werkdagen nodig.
2320	Naar aanleiding van de nota betaald parkeren in Amsterdam Zuidoost 2024, gaan in de omgeving van de Lambert Rimastraat en de Hendrik Hosstraat de geruchten dat deze twee straten, naast nog meer straten, uitgesloten zullen worden bij het betaald parkeren. Graag verneem ik van u of deze geruchten terecht zijn of eerder de wens van de gedachten is.	Deze geruchten zijn niet correct. Voor Gein-3 wordt in het voorstel ook betaald parkeren ingevoerd.
2322	1. LS, naar aanleiding van uw info over betaald parkeren rijst bij mij vraag of een gehandicapten parkeerplek op kenteken ook gezien als eigen terrein zodat max 1 parkeervergunning wordt afgegeven.	Als u een gehandicaptenparkeerkaart heeft (GPK) dan kunt u een gehandicaptenparkeervergunning aanvragen. Deze vergunning is geheel gratis en geeft gratis parkeerrechten in héél Amsterdam. Kijkt u voor meer informatie op: https://www.amsterdam.nl/parkeren/gehandicapten/
2322	2. Er wordt gesproken in deze info over betaald parkeren op blauwe zone locaties. Wat opvalt is dat het terrein naast parkeergarage Liendenhof en tegenover verzorgingshuis Amsta Lopikhof 1 in deze niet wordt genoemd. Opvallend omdat deze blauwe zone gebruikt wordt door veel parkeerders die dit ongestraft als vaste parkeerplek zien en er soms dagen lang aaneengesloten parkeren, vaak zonder blauwe zone kaart. Immers controle is er niet. Dit is al bezig sinds de invoering van de blauwe zone op de locatie.	Het parkeerterrein tegenover verzorgingstehuis Amsta Nellestein is eigen terrein (grotendeels liggen deze parkeerplaatsen ook achter een slagboom). De gemeente heeft hierover geen zeggenschap. De blauwe zone bij de parkeergarage blijft vooralsnog behouden. Zie ook paragraaf 1.4.4
2330	Ik heb onlangs een brief ontvangen over betaald parkeren in Amsterdam Zuidoost. Op de plattegrond zie ik mijn buurt nog straat niet staan. Zijn er gebieden die buiten het betaald parkeren vallen of wordt het ingevoerd in heel Zuidoost? Zelf ben ik woonachtig in de staat Meernhof xx. Wordt hier betaald parkeren per 2024 ingevoerd?	Ja, uw wijk is onderdeel van het voorstel om betaald parkeren in te voeren.

2334	U wilt betaald parkeren invoeren in de buurt waar ik woon. Zelf rijd ik geen auto, maar ik krijg gelukkig nog regelmatig bezoek van familie of vrienden die wel een auto bezitten. Ik wil graag een bezoekersvergunning aanvragen om zo de parkeerkosten voor mijn bezoek te beperken. Kunt u mij vertellen of een bezoekersvergunning gratis is en zo niet, hoeveel een dergelijke vergunning gaat kosten. Ik heb een laag inkomen, vandaar deze vraag.	De bezoekersvergunning is geheel gratis. Met de bezoekersvergunning kan uw bezoek tegen 65% korting van het uurtarief parkeren.
2338	1. Wat is de geldigheid parkeervergunningen in Zuid-oost ??	Een parkeervergunning is geldig voor de duur van zes maanden. Zie kaart 2 voor de indeling van vergunninggebieden (paragraaf 1.4.2)
2338	Er zijn straten zoals Poederrooiestraat waar geen parkeerplaatsen zijn waar moeten die parkeren? Komen die net als nu bij ons (Parkhof) parkeren.	Bewoners met een parkeervergunning kunnen in heel het vergunninggebied terecht met hun vergunning. Als er geen parkeerplaatsen zijn in een straat, dan kan men er nu ook al niet parkeren.
2338	Mag ik met een vergunning zuid-oost ook op de winkelcentra, Gein of Reigersbos, in de buurt parkeren ??	Voor de winkelcentra in Gein/ Reigersbos is het voorstel om vooralsnog de blauwe zone te behouden.
2338	2. Wij wonen op Parkhof waar iedereen een eigen parkeerplaats heeft, worden auto's op deze eigen parkeerplaatsen ontzien door de scanauto's ??	De scanauto's controleren alleen auto's die op parkeerplaatsen staan in de openbare ruimte.
2338	Kunnen we als bewoners met twee auto's en slechts één vergunning onbepaald staan op onze eigen parkeerplek of moeten wij de auto zonder vergunning op eigen plek zetten en de andere met vergunning op een openbare plek.	De auto waarvoor u een parkeervergunning heeft kunt u parkeren in de openbare ruimte. U kunt de parkeervergunning niet voor twee auto's gebruiken.
2338	3. Wij hebben twee auto's in het gezin waarvan 1 met europees invalide parkeer kaart. Die met invalide vergunning mag ik overal in Amsterdam parkeren zonder vergunning of betalen. Mag ik de auto zonder vergunning nu op mijn eigen parkeerplaats parkeren ??	Als u een eigen parkeerplaats heeft dan kunt u zelf bepalen wat u hiermee doet, maar de stallingsplaats wordt afgetrokken van het aantal vergunningen waarvoor u maximaal in aanmerking komt.
2339	Kunt u mij meer uitleg verstrekken over bezoekersparkeervergunning.	U vindt meer informatie over de bezoekersvergunning op de website. Kijkt u op: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeertijd-bezoek-doorgeven/
2339	Ik, woon in de zgn rode zone van Amsterdam Zuidoost, laag Koningshoef. Heb zelf een parkeerplaats op eigen terrein (voortuin) gecreëerd voor mijn eigen auto. Hoe gaat dat werken, geldt zo'n vergunning op basis van kenteken of per bezoekende auto onafhankelijk van kenteken. Als u mij deze info verstrekt kan ik mij daar beter op voorbereiden. Eerlijke en duidelijke info is hierin het belangrijkste, en niet dat je zelf moet gaan speuren op de website en dan maar afwachten of dit de juiste info is.	Als u een bewonersparkeervergunning bedoelt dan geldt dat deze op naam staat. De parkeervergunning biedt parkeerrechten aan het kenteken waarvan de aanvrager van de vergunning kentekenhouders is. Als u gebruik maakt van de bezoekersvergunning dan geldt dat u het kenteken kan aanmelden van uw bezoek. Dit kan elk willekeurig kenteken zijn. Als u een parkeerplaats heeft op eigen terrein, dan geldt dat die parkeerplaatsen in mindering wordt gebracht op het aantal geen bewonersparkeervergunningen waarvoor u maximaal in aanmerking komt.
2340	Ik woon in Gein3 als ik op Reigersbos moet zijn met de auto, geldt mijn parkeervergunning uit Gein3 dan ook op Reigersbos?	Ja, dat is hetzelfde vergunninggebied.
2340	Mijn bezoek krijgt 65% korting met een maximum van 150 uur per kwartaal. Hoe werkt dit systeem in de praktijk?	U vindt meer informatie over de bezoekersvergunning op de website. Kijkt u op: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeertijd-bezoek-doorgeven/
2344	Daarnaast wil ik graag weten hoe u dit gaat handhaven? Rijdt er dan een auto door de woonwijk met camera's er op en wordt er dan ook gehandhaafd op auto's die fout (= op de stoep)geparkeerd staan?	Ja klopt. Er wordt een scanauto ingezet.

2348	Ik heb een vraag over de situatie in Nellestein, de (nooit zo genoemde) L-buurt. Deze wijk ligt tussen de Langbroekdreef (ten noorden), de Meibergdreef (ten westen) en de Gaasperplas (ten zuiden) en het park (op uw kaart wit). Gaat betaald parkeren ingevoerd worden in de wijk Nellestein? Er zijn hier namelijk al garages, waar je voor je plaats betaald. In en buiten de garages, die eigendom zijn Verenigingen van Eigenaren, zijn ook plaatsen voor gasten. En dan zijn er iets verder (10 meter) van de garage nog plaatsen waarvoor een parkeerschijf nodig is. Er zijn vier van zulke garages met parkeergelegenheid. Verder zijn er geen plaatsen in de hele wijk, behalve dan ene paar voor invaliden en dergelijke, met een speciale vergunning. Uit uw brief kan ik niet goed opmaken of op de plaatsen met parkeerschijf voortaan betaald geparkeerd moet worden, en of dat ook geldt voor de vrije plaatsen dichtbij de parkeergarages.	De blauwe zone komt te vervallen, en wordt vervangen voor betaald parkeren. Voor de overige vragen; zie paragraaf 2.8
2378	Ik bezit een appartement in de Soesterberghof. Dat verhuur ik aan een man van 32 met een heel laag inkomen. Ik kom er zelf af en toe om dingen te verbeteren of repareren. Ik vraag een lage huur zodat ik in feite een sociale verhuurder ben. Mijn huurder werkte 3 jaar lang als benzinepompmedewerker en verdiende het minimumloon. Hij spaarde daar een groot deel van. Dit lukt omdat hij heel sober leeft. Zo bouwde hij een buffer op van 10.000 euro. Hij is vorig jaar ipv fulltime drie dagen gaan werken en verdiende toen 850 netto, om tijd te hebben een (gratis) fulltime opleiding naast te kunnen doen. Daar kon hij van rondkomen. hij spaarde er zelfs nog van. De tol is wel; hard werken, geen vakanties, geen auto, geen luxe, niet uitgaan, geen nieuwe kleding. hij besteed wel geld aan zijn fiets, zijn enige vervoermiddel want gratis. Hij fietst 120 km per week op en neer naar zijn opleiding. Afgelopen september is hij zelfs helemaal gestopt met werken om deze opleiding fulltime en met goed resultaat af te kunnen ronden. Bijstand heeft ie niet en wil ie niet. Hij leeft nu van zijn spaargeld, teert in. Hij is zelfstandig, intelligent en verstandig. En wil onafhankelijk zijn. Mogelijk gaat hij met deze opleiding een betere baan vinden. Ik ben er trots op dat ik hem deze kans geef, mede door goedkoop te kunnen wonen. Nu word ik al afgestraft omdat de belastingdruk (IB) zwaarder wordt voor mijzelf. Hij wordt afgestraft omdat hij geen energietoeslag kreeg in 2022 vanwege een 'te hoog vermogen'. Als ik het verkoop gaat een ander het misschien verhuren voor het dubbele. Twee vragen; kan hijzelf een parkeervergunning krijgen over bv 3 jaar als hij zich misschien een autootje kan veroorloven/nodig heeft om naar een (hopelijk) andere baan te gaan? En wat betekent dit voor andere arme sloebers die hier in deze buurt wonen en hun auto hun grootste bezit is? alweer een rekening erbij! Het houdt nooit op. Overigens heb ik nog NOOIT meegemaakt dat ik er niet kon parkeren, dus het probleem van geen plekje kunnen vinden herken ik totaal niet. Het lijkt erop dat het een verdienmodel is voor de gemeente.	Als uw huurder is ingeschreven in de gemeentelijke basisadministratie dan kan hij een parkeervergunning aanvragen als hij een kenteken op zijn naam heeft staan. Het college heeft rekenschap gehouden met de sociaal-economische omstandigheden van sommige bewoners in Zuidoost. Daarom is gekozen voor een relatief bescheiden vergunningtarief van €35,45 zeker gezien de totale kosten die het bezit van een auto met zich meebrengt. Dit is minder dan €6,- per maand (ongeveer gelijk aan 3 liter benzine)
2421	Voordat jullie parkeren in Zuidoost en Nieuw-West gaan invoeren zou ik u willen vragen de tijden en tarieven van Zuid en Oud-Zuid te herzien. Ik vind het heel gek dat daar, in grote delen, nog steeds een uurtarief van 4,50€ is, betalen maar tot 21.00 uur en zondag's gratis. Daar waar de rijkste mensen wonen, de grond het duurst is en de gemiddelde bezoeker ook rijk is. HOE KAN DAT ????? Ik woon in West, zo U ziet, hier is het al jaren veel duurder, later en ook op zondag betalen? Onbegrijpelijk! Uitleg gewenst!	Het beleidsvoornemen dat voor inspraak is vrijgegeven had betrekking op uitbreiden betaald parkeren in Zuidoost, niet in West of Zuid.

2440	Als bewoner van Gein 3 verplaats ik mij eigenlijk alleen per fiets en met het OV. Ik heb wel een auto maar deze staat (bijna) nooit in de buurt geparkeerd. Ik heb een abonnement op de parkeergarage aan de Haardstee. (zie bijlage) Is er voor mijn situatie geen uitzondering te maken? Waarom zou ik € 70,90 per jaar moeten betalen voor een auto die er (bijna) nooit staat. Of moet ik dan maar geen vergunning aanvragen en de hoge kosten betalen per uur?	U bent niet verplicht een parkeervergunning aan te vragen. Als u maar heel sporadisch bij u in de buurt parkeert dan is wellicht voordeliger als u uw auto met de bezoekersvergunning aanmeldt.
2454	Ik ben bang dat er nog meer op het HOF geparkeerd gaat worden. Er is nu al veel overlast zelfs de vuilnisman kan niet komen omdat de auto's in de bocht staan, gevolg dat het afval naast de container geplaatst wordt en de ratten dan hun maaltijd hebben. Er is ooit controle geweest maar dat is gebleven bij 1x n HOF is nooit bedoeld voor een parkeerplaats. Dus ja ik ben bang dat er heel veel overlast komt want klagen helpt NIET!!!	Met het invoeren van betaald parkeren wordt verwacht dat het aantal parkeerders afneemt, waardoor de parkeersituatie in Ophemerthof hopelijk ook verbetert.
2496	Haal regelmatige op verschillende adressen mensen op die minder mobiel zijn en breng ze naar Reigersbos, bijvoorbeeld om te zingen, naar de kerk, (soms ook op door de weekse dagen). Voor wie zijn de parkeerkosten dan en is die parkeerkaart dan geldig in Reigersbos of in de Bijlmer (de nieuwe stad)?	Als u een parkeervergunning aanvraagt dan is die geldig in Gaasperdam, inclusief Holendrecht en Reigersbos, én de Bijlmer-Oost (zie kaart-2 voor de indeling van de vergunninggebieden, paragraaf 1.4.2). Heeft u een vergunning in Gaasperdam dan geldt deze niet in Bijlmer-Centrum. Voor dat gebied geldt dat als u alleen iemand komt ophalen of brengen dan hoeft u geen parkeerkosten te maken, maar blijft u langer dan geldt dat u het uurtarief moet betalen. Overigens wordt wel per minuut afgerekend. Dus als u bijvoorbeeld een kwartier geparkeerd staat dan betaalt u €0,40.
2496	Soms doe ik aan auto ruil, hoe gaat dat dan in zijn werk?	Een parkeervergunning kan alleen wordt verleend op een kenteken dat op uw naam staat. Als u een leenauto heeft van de garage (als bijvoorbeeld uw wordt onderhouden) dan kunt u het kenteken van de leenauto op uw parkeervergunning zetten. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7BD52374C6-37F4-45D3-9879-C44FB8072C75%7D
2537	Alvorens ik een reactie kan geven wil ik weten hoe de precieze regeling er uit gaat zien. Op dit moment is het mij niet duidelijk hoe het vergunningstelsel gaat werken. Kan iemand met een vergunning uit de Poederooienstraat met vergunning nog steeds in het Parkhof parkeren. Dezelfde vraag maar dan voor het Cornelis Lely lyceum en Cordaan. Deze mensen parkeren vrijwel allemaal vaak ook dubbel (handhaven ho maar) in het Parkhof. Overigens staat of valt wat er ook beslist wordt met het handhaven. Graag wil ik weten wie dat gaan doen en hoe dat gebeurt. Oftewel aan welke competente organisatie wordt dit uitbesteed?	Genoemde adressen bevinden zich allemaal in hetzelfde vergunninggebied (alleen Cordaan is niet duidelijk welk adres wordt bedoeld). De handhaving is momenteel aanbesteed aan Egis Parking Services (EPS, https://www.egisparkingservices.nl/). Vanaf 2024 is nog onduidelijk wie de nieuwe parkeerdienstverlener wordt (de aanbestedingsprocedure loopt momenteel).
2567	Ik vraag mij af of het aanvraagstelsel bij de Gemeente sluitend is: bij mij in de buurt, bijv. Eemanzana hebben 4 a 5 huishoudens (nr. 58, 64, 70,74, die een eigen oprijt hebben) 2 ontheffingen blauwe zone terwijl zij volgens de spelregels van de Gemeente maar recht hebben op 1, waarop wordt gecontroleerd ?? - andere huishoudens (rijtjeswoning) hebben 3 ontheffingen, hoe kan dat !! wordt gekeken of het kenteken waarvoor ontheffing wordt gevraagd ook op de naam staat van de bewoner die op dat adres ingeschreven is bij de Gemeente. Er gaan geruchten rond dat burens met meer dan 2 auto's via andere burens of andere families die in de buurt wonen en maar 1 auto hebben, de andere (lees 3e en 4e) vergunningen zouden hebben aangevraagd: dus hoezo parkeerdruk wegnemen bij de bewoners.	De verlening van parkeervergunning wordt gedaan door parkeerdienstverlener EPS. Bij de aanvragen van parkeervergunningen wordt gecontroleerd of sprake is van een parkeerplaats op eigen terrein. Naar verwachting zal dit accurater verlopen dan de verlening van ontheffingen.
2567	Komt er in Gein, in de buurt van Sportcentrum Pleizier en andere sportaccomodaties ook betaald parkeren ? Het betreft niet echt een woonwijk, dus een blauwe zone van max 2 uur zou daar, gezien het maatschappelijk karakter wel gepast zijn.	Ja, daar komt ook betaald parkeren, maar de blauwe zone bij het winkelcentrum blijft vooralsnog behouden.

2584	Wat wordt er onder nieuwbouw verstaan. Want als bewoners van dat complex op de openbare weg moeten parkeren. Waarom zouden die bewoners geen recht hebben op een vergunning?	Voor de vergunningverlening is relevant of de omgevingsvergunning is aangevraagd ná de vaststelling van de Nota Parkeernormen. De Nota Parkeernormen is vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2017. Alle woningen van daarvoor worden niet automatisch uitgesloten van parkeervergunningverlening. Bewoners van nieuwbouwwoningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning en zullen dan ook niet op de openbare weg parkeren.
2603	In het voorstel wordt genoemd dat de inkomsten zullen worden gebruikt voor de herinrichting en onderhoud van de infrastructuur van Amsterdam. Niet eens voor stadsdeel zuidoost zelf maar voor de hele gemeente. Wat hebben de bewoners van zuidoost hieraan? Worden bruggen in het natuurgebied dan beter onderhouden? Komen er fietspaden terug die jaren geleden zijn verwijderd? Dit alles versterkt de indruk dat het voorstel vooral beoogt om het gemeentebudget te spekken en de sterk verwaarloosde bruggen in het centrum aan te pakken. De milieubelasting in het stadsdeel wordt er echt niet minder door als het aantal inwoners hier alleen maar toe gaat nemen. Of wordt een deel van de opbrengsten ook in de natuurgebieden en groenvoorziening van het stadsdeel geïnvesteerd? Ik hoop dat bij de behandeling van dit voorstel ook deze argumenten en alternatieven worden meegenomen.	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 de gemeentelijke begroting. Hieruit kunnen onder meer 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, de verkeersveiligheid en andere maatschappelijke doeleinden. Parkeergelden landen in de Algemene Middelen. De bestedingsrichting van gelden wordt bepaald in de behandeling van de Begroting.
2611	Ik woon aan de Klaroenstraat 64, 1104HW in Amsterdam. Ik woon hier sinds oktober 2018, de maand waarin deze woningen ook zijn opgeleverd (nieuwbouw). Hier geldt geen parkeerbeleid, in ieder geval geen betaald parkeren. De nieuwe aangekondigde plannen geven aan dat er maximaal twee parkeervergunningen per woning kunnen worden verleend. Maar, nieuwbouwwoningen zouden nul vergunningen kunnen krijgen. Ik wil weten welke situatie voor mij van toepassing is. In de parkeernota van 2017 staat dat nieuwbouwwoningen vergund na de parkeernota (2017) geen parkeervergunningen krijgen. De woning waar ik in woon zijn ver voor 2017 vergund, daarom wil ik weten of deze uitzondering ook voor mij geldt en daarmee ik wel twee parkeervergunningen toegewezen kan krijgen. Zie de bijlage voor een screenshot van de exacte regels waar ik naar refereer in de parkeernota.	Als de omgevingsvergunning is verleend voor de vaststelling van de Nota Parkeernormen dan wordt geen omgevingsvergunningplafond ingesteld, en komt u in aanmerking voor maximaal twee parkeervergunning (mits u geen parkeerplaatsen op eigen terrein heeft).
2612	Verder mis ik informatie over de blauwe zones in de wijk Nellestein. Daarover zou ik graag alsnog geïnformeerd worden. Ik denk dat dit geldt voor meerdere bewoners van onze wijk.	De parkeersituatie en regelgeving wordt niet gewijzigd in Nellestein. Zie ook paragraaf: 1.4.4

2613	Wij zijn een Stichting met 9 gezondheidscentra, 7 in Zuidoost en 2 in Diemen. Onze centra in Zuidoost zijn gevestigd op de volgende adressen: *Bijlmerdreef/Schonerwoerdstraat/Drostenburg/Niftrikh of/Liendenhof/Wisseloordplein/Hullenbergweg Vele van onze artsen die werkzaam zijn in onze centra parkeren nu op een belanghebbende parkeervergunning en als ik goed ben geïnformeerd, worden die vergunningen gecontinueerd, graag zie ik dit bevestigd. Onze andere medewerkers, zoals doktersassistenten, fysiotherapeuten, ondersteunend personeel e.a. parkeren in een blauwe zone met ontheffing; deze ontheffingen worden naar ik heb vernomen ook in 2024 gecontinueerd. Graag zie ik dit ook bevestigd. Dan hebben wij voor onze genoemde gezondheidscentra parkeerruimte nodig voor al onze medewerkers en ook onze bezoekers. Vooral voor de enorme parkeerkosten voor personeel willen wij uw aandacht vragen. Er werken veel mensen van ons (ondersteunend aan de huisartsen) bedrijfsbureau of andere niet medische medewerkers op de verschillende locaties zoals voornoemd. Al deze medewerkers hebben nu geen parkeervergunning en kunnen nu al nauwelijks parkeren op de blauwe zones voor een hele dag, omdat dit vaak maar mogelijk is voor een maximale duur van 1,5 uur. Hoe kunnen wij als werkgever aantrekkelijk blijven én ons personeel behouden, als men als medewerker parkeergeld moet gaan betalen? En als Gazo als organisatie deze kosten moet gaan dragen, dan komt dat ten laste van het geld dat bedoeld is voor de patiëntenzorg, en dat lijkt ons niet de bedoeling. Onze bezoekers zijn bijna altijd patiënten en het lijkt ons dan ook absoluut niet verstandig om aan deze patiënten voor een bezoek aan de huisarts parkeergeld te vragen. Sommige mensen moeten zich dagelijks of soms zelfs 3 tot 4 keer per week melden bij een hulpverlener in het centrum. Onze patiëntenpopulatie bestaat voor een heel groot deel uit laagopgeleide mensen met geringe gezondheidsvaardigheden; wij zijn zeer ongerust dat deze mensen zorg zullen gaan mijden als zij gedwongen worden voor een bezoek aan het centrum parkeergeld te betalen. Onze doelgroep kan zich een dergelijke financiële belasting pertinent niet permitteren. U schrijft dat er per bedrijf 1 vergunning afgegeven wordt op 5 FTE, u begrijpt waarschijnlijk wel dat dit niet haalbaar is in ons bedrijf met veelal deeltijd medewerkers (circa 160 medewerkers/ 110 FTE). Wij zien alleen maar nadelen aan een betaald parkeren beleid en hopen dat u onze aandachtspunten en zorgen mee neemt in de besluitvoering. Uiteraard sturen wij ook zoveel mogelijk op het gebruik van de fiets voor medewerkers die uit de buurt komen en ook het gebruik van OV, maar dat is helaas maar een kleine populatie medewerkers. In afwachting van uw (positieve) berichtgeving.	Er wordt niets gewijzigd aan de gereserveerde parkeerplaatsen voor artsen of verloskundigen. Deze parkeerplaatsen blijven toegankelijk met een belanghebbendenvergunning. Blauwe zones worden op veel locaties opgeheven en vervangen voor betaald parkeren. Ontheffingen worden niet meer verleend. Wel kunnen parkeervergunningen worden aangevraagd. Voor zorginstellingen, onderwijsinstellingen (basis- en voortgezet onderwijs) en een bureau van de Regionale Eenheid Amsterdam zijn zowel bedrijfsvergunningen als maatschappelijke vergunningen beschikbaar: maximaal 1 bedrijfsvergunning per 5 fte en 1 maatschappelijke vergunning per 5 fte, in totaal dus 1 parkeervergunning per 2,5 fte. De maatschappelijke vergunning is op verzoek op code beschikbaar. Daarmee kan de vergunning voor een wisselend aantal kentekens worden gebruikt. Het college van B en W gaat ervan uit dat de patiëntenpopulatie overwegend uit de nabije omgeving komt van de zorginstelling. Patiënten met een auto zullen in de meeste gevallen ook een parkeervergunning hebben. Er hoeft dan niet apart parkeergeld afgedragen te worden voor een bezoek aan de arts. Overigens, er is ook een groot aantal bewoners zonder auto. Wij gaan ervan uit dat ook die bewoners de verschillende gezondheidscentra weten te bereiken. Voorts is betaald parkeren niet een nieuw fenomeen in Amsterdam. In het grootste deel van de stad is al geruime tijd sprake van betaald parkeren en ook daar zijn huisartsenposten en medische centra.
2650	Kun je meerdere bezoekersvergunningen aanvragen en kosten die ook geld?	Nee, er kan één bezoekersvergunning worden aangevraagd per adres. Er kunnen wel meerdere kentekens tegelijkertijd worden aangemeld. De bezoekersvergunning is gratis.

2770	My thought is what is the council's plans re EV - hybrid car owns hugging charge points on street , will you be introducing a fine for excessive over stays once charged? As this blocks up the space and losses the provider and council revenue, as you must be taking a cut of the charge fee as well? Of course if the charge point is in a paid parking zone and I have my own private space in front of the house I will need a pass to use the charge stations n zuidoost and my own street- for our house is rented so putting solar& charge point is not really possible.	Paid parking is separate from the parking time at a charging station. Based on the regulations, no fine can be imposed for excessive parking at a charging station
2781	Ik ben het als bewoner en niet-autobezitter helemaal eens met het invoeren van betaald parkeren in mijn straat. Wel is het zo dat ik de auto van een vriend die tijdelijk in het buitenland woont in bruikleen heb. Ik gebruik hem niet zo vaak, maar ben wel blij dat ik hem bij de hand heb. Als ik moet gaan betalen dan moeten we hem ergens anders gaan stallen. Is het mogelijk om voor die auto een parkeervergunning te krijgen?	De parkeervergunning kan alleen worden aangevraagd door de bewoner op wiens naam het kenteken staat.
2900 + 3072	U wilt ook betaald parkeren invoeren in de straat waar de woning van mijn cliënte is gelegen. Aan mijn cliënte zal geen parkeervergunning verleend worden. Dit om de volgende redenen. U wilt aan eigenaren van nieuwbouwwoningen, waarbij de bewoners voorafgaand aan de koop actief zijn geïnformeerd dat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, geen parkeervergunning geven. Dit is vastgelegd in het beleid dat is vastgesteld op 20 december 2017: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2017-229877.pdf Bewoners van woningen die zijn vergund na 20 december 2017, krijgen dus géén parkeervergunning van u. U gaat er ten onrechte van uit dat mijn cliënte voorafgaand aan de koop van haar woning actief is geïnformeerd dat zij niet in aanmerking zou komen voor een parkeervergunning. Voor de bouw van de woning van mijn cliënte is op 10 mei 2018 vergunning verleend: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0363.T1803PBSTDVG01/d_NL.IMRO.0363.T1803PBSTD-VG01.pdf Daarbij is voor de parkeernorm verwezen naar het bestemmingsplan "Gooise Kant". (...) Daarom maakt mijn cliënte dus nog wel aanspraak op een parkeervergunning. Ik verzoek uw beleid daarom te wijzigen. Bewoners die op grond van de omgevingsvergunning en het bestemmingsplan er op mochten vertrouwen dat zij, bij invoering van het betaald parkeren, in aanmerking zouden komen voor een parkeervergunning, dienen een parkeervergunning te krijgen.	Voor de vergunningverlening is relevant of de omgevingsvergunning is aangevraagd ná de vaststelling van de Nota Parkeernormen. De Nota Parkeernormen is vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2017. Alle woningen van daarvóór worden niet automatisch uitgesloten van parkeervergunningverlening. Voor de Gooise Kant heeft dit de volgende gevolgen. Het noordelijk deel van de Gooise Kant – ten noorden van het Bullewijkpad – wordt niet uitgesloten van vergunningverlening, wel worden de parkeerplaatsen op eigen terrein bij nummer 99-109 en 153-161[oneven en 82-98, 150-166, 226-240 en 258-270 [even] afgetrokken van het aantal parkeer vergunningen waarop aanspraak gemaakt kan worden. Het zuidelijk deel van de Gooise Kant – ten zuiden van het Bullewijkpad – wordt wel uitgesloten van vergunningverlening.
2928	Ik heb uw email adres ontvangen van het Teams Parkeermaatregelen Zuidoost. Mijn vraag gaat over het parkeren in de T-buurt. Op de plattegrond zie ik dat in de T-buurt nog geen betaald parkeren wordt ingevoerd? Indien dit wel het geval is, per wanneer gaat dat in? Ik wil dat graag zeker weten, omdat het plaatje erg klein/onduidelijk is. Tolkamerstraat	In Reigersbos 3 wordt ook betaald parkeren ingevoerd. De precieze datum is nog niet bekend. Eerst zal de gemeenteraad hier een besluit over nemen. Daarna wordt een uitvoeringsplan gemaakt. Uitvoering van betaald parkeren zal gefaseerd over verschillende buurten worden verspreid. Niet alle buurten kunnen tegelijkertijd van parkeerautomaten worden voorzien. Bewoners zullen tijdig een brief ontvangen met informatie over de aanvraag van de parkeervergunning e.d.

2985	Recentelijk zijn wij bekend geraakt met de invoer van betaald parkeren in Amsterdam Zuidoost. De Nota Parkeernormen Auto (d.d. 29 november 2017) stelt vast dat geen parkeervergunningen beschikbaar zijn voor nieuwbouwontwikkelingen na 2017. Vanuit Syntrus Achmea hebben wij in 2015 woningen aangekocht, waarbij het project vervolgens gefaseerd is opgeleverd (een deel vóór en een deel na 2017). In de erfpachtvoorwaarden die wij destijds overeen zijn gekomen is niks terug te vinden over een parkeernorm. In de Nota Parkeernormen Auto ben ik het volgende tegen gekomen: Inwerkingtreding 'Het nieuwe beleid treedt in werking voor alle ontwikkelingen waarvoor de eerste grondprijsovereenkomst wordt gesloten, na moment van vaststelling van de nieuwe Nota Parkeernormen. Bij sloop/nieuwbouw en transformatieprojecten geldt dat aanvragen voor een omgevingsvergunning worden getoetst aan het op dat moment geldende beleid.' De grondprijsovereenkomst (erfpachtsovereenkomst) die wij hebben afgesloten dateert van 20 september 2016. Dit is voordat de Nota Parkeernormen Auto (2017) in is gegaan. Kan ik op basis van het bovenstaande concluderen dat de nieuwe parkeernorm niet geldt voor ons project? In dat geval kunnen wij onze huurders namelijk geruststellen. Indien geen parkeervergunning mogelijk was geweest voor huurders van onze eengezinswoningen zouden wij bij de nieuwbouw hebben overwogen een parkeergelegenheid aan te bieden op eigen terrein, die mogelijkheid is er nu niet meer waardoor wij bij gewijzigd beleid zeer benadeeld worden. In geval van invoering van deze norm zouden wij graag op voorhand willen meedenken in een oplossing voor onze huurders, die veelal afhankelijk zijn van de auto.	Als het juridisch-planologisch traject voor de vaststelling van de Nota Parkeernormen heeft plaatsgevonden dan wordt geen o-vergunningplafond ingevoerd. Als er stallingsplaatsen aanwezig zijn (of een garage) dan worden deze plekken in mindering gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen.
------	--	---

3081	Waarom betaald parkeren in (aan de rand van) Nellestein géén goed idee is en niet moet worden ingevoerd Nellestein, autovrije wijk in Zuidoost (...). Alle woningen liggen verspreid tussen de Gaasperplas en de rand van de wijk waar parkeergelegenheid is aangelegd, via 'instekers' aansluitend op de Langbroekdreef. Alle hoven (Liendenhof, Leksmundhof, Leusdenhof, Leerdamhof) hebben een parkeergarage die grotendeels is afgesloten. De garages zijn particulier eigendom (VvE). In het afgesloten deel van de garages hebben huurders recht op het huren van 1 parkeerplaats (niet verplicht) en eigenaars kopen één parkeerplaats bij de koop van het appartement en betalen daarnaast maandelijks een VvE-bijdrage voor het onderhoud van de garage (zowel afgesloten als openbaar toegankelijke deel van de garage). (...) Naast de 4 parkeergarages parkeerplaatsen zijn er openbare, ook bestemd voor bezoekers van bewoners. Omdat hier in het verleden teveel geparkeerd werd door forenzen, festivalbezoekers, en andere langparkeerders die niets in de wijk te zoeken hadden, is in 2011 op die openbare parkeerplaatsen een parkeerschijf zone ingesteld: 'Verkeersbesluit 2011000741: instellen parkeerschijfzone Nellestein.' Conclusie Laat de huidige regeling zoals deze voor en in Nellestein van toepassing is in stand. Voer in Nellestein geen betaald parkeren in. Er waren parkeerproblemen in Nellestein voor 2011 die grotendeels zijn verholpen nadat de parkeerschijfzone Nellestein (en later die bij Liendenhof) is ingevoerd. Behoud deze regeling. De motieven voor het invoeren van betaald parkeren zijn er in Nellestein niet, of onvoldoende. Daarbij zullen bewoners op veel gebieden meer parkeeroverlast gaan ondervinden met deze maatregel. De dagen en tijden bij het invoeren van betaald parkeren komen niet overeen met de huidige regeling. Het uitsluiten van zon- en feestdagen bij betaald parkeren, indien het wél wordt ingevoerd, is zoals hierboven betoogd een zeer slecht en ondoordacht idee en komt niet overeen met de huidige parkeerschijf zone regeling die ook op zondag geldt. Rechtvaardigt de wijk Nellestein een ander parkeerregime dan andere wijken in Zuidoost? Ja, want Nellestein is een unieke wijk die geheel autovrij is, dus afwijkend van andere wijken in Zuidoost. Daarmee dus ook niet mee over één kam te scheren. In de wijk is al eerder (in 2011) een afwijkende parkeeroplossing ingesteld (huidige parkeerschijf zone met een max. van 2,5 uur). Daarbij betalen bewoners zowel voor een parkeerplaats in de parkeergarage (huurders maandelijks huur; eigenaars aankoopprijs van een parkeerplaats + erfpacht, en vervolgens maandelijks VvE-bijdrage, ook voor het openbaar toegankelijke deel dat ook voor bezoekers van de bewoners is bedoeld) als voor een RVV-ontheffing om, indien noodzakelijk, dichtbij de woning te kunnen komen.	In de L-buurt (Nellestein) is een klein aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig. Het gaat met name om parkeerplaatsen tegenover of bij de parkeergarages Leerdamhof, Leusdenhof, Liendenhof en Leksmundhof en een parkeerterrein bij de Gaaspercamping. Deze parkeerplaatsen worden vooralsnog uit het voorstel uitgehaald van betaald parkeren omdat deze afgelegen liggen en in kleine 'plukjes' zijn verspreid over een groot gebied. Bewoners van Nellestein parkeren in de aanwezige (private) parkeergarages. Zie ook paragraaf 1.4.4
3135	In de afgelopen 35 jaar heb ik gewerkt op een basisschool in Amsterdam-Zuidoost. aar volle tevredenheid. Ik ging altijd met de auto en die kon ik altijd goed kwijt bij school. Geen enkel probleem. Ik help ook nog weleens op school, maar als ik daar 1,60 per uur voor moet gaan betalen, dan stopt dat.	Basisscholen komen in aanmerking voor bedrijfsvergunningen én maatschappelijke vergunningen. De parkeerbehoefte van het personeel kan hiermee worden opgevangen.

3135	Ik geef ook training bij een sportvereniging in Zuidoost. Daar krijg ik een vergoeding voor per uur. Let wel: een onkostenvergoeding, geen salaris. Dit is een serieuze aangelegenheid, want om mijn licentie geldig te houden, moet ik bijscholing volgen. Dit zijn ook al extra kosten. Als ik na aftrek van de belasting (ik houd dan ongeveer 6,95 over voor een uur training geven) ook nog eens 1,60 voor dat uur moet gaan betalen, dan gaat de animo wel heel snel weg. Om in deze buurt kinderen op een verantwoorde manier een uur van de straat te houden en hen een goede sporttraining te laten volgen, lever ik dus bijna 3/4 van de vergoeding die ik daarvoor ontvang aan de staat en de gemeente. Dit kan toch niet de bedoeling zijn. Daarvoor geef ik geen trainingen. Als de gemeente zo weinig waarde hecht aan het op een goede wijze bezig houden van de jeugd (vooral in dit stadsdeel), dan gaat het wel helemaal de verkeerde kant op. Ik las ook iets over dat er rond sporthallen en sportvelden andere regels zullen gaan gelden. Er is ook heel veel sport in de gewone gymzaal waar ik ook mijn trainingen in geef.	Een sportvereniging komt in aanmerking voor sportverenigingsvergunningen. Deze vergunning is specifiek bedoeld voor vrijwilligers die zich voor de vereniging inzetten. De vergunning kan op wisselend kenteken worden gezet, zodat een wisselend bestand aan vrijwilligers gebruik kan maken van de desbetreffende vergunning.
3161	Wat de invoering van betaald parkeren in Zuidoost betreft, wil ik me vooral beperken tot de situatie die zich voordat op het parkeerterrein tussen Grubbehoove en het CEC-gebouw. - Het parkeerterrein is regelmatig bomvol, er wordt op stoepen geparkeerd. Zichtbare handhaving blijft uit. - De parkeergarage onder het CEC-gebouw staat voor een groot deel leeg. Wel staan er bedrijfsauto's van RMC. - Het parkeerterrein is door de gemeente bewust te klein aangelegd. Bij de bepaling van de grootte is ervan uitgegaan dat Grubbehoove slechts huurwoningen heeft, terwijl op dat moment al de verkoop van appartementen in volle gang was. - In schoolvakanties is de beschikbaarheid van vrije parkeerplaatsen iets minder krap dan normaal. Waarom moeten de leerkrachten niet in de garage onder het CEC parkeren? - Tijdens de lockdowns waren er wel vrije parkeerplaatsen, waaruit duidelijk blijkt dat de krapte veroorzaakt wordt door parkeerders die niet in de Grubbehoove wonen. - In het weekend en 's avonds staan er veel witte busjes geparkeerd, voor een groot deel van RMC. Dat deze busjes wel een plek kunnen vinden, komt doordat de chauffeurs van die busjes de plek overdag bezet houden met hun eigen auto. Waarom wordt RMC niet verplicht alle auto's in de garage onder het CEC te parkeren en alleen maar gebruik te maken van in die garage parkeerbare bedrijfswagens? - Ik heb ooit gehoord dat betaald parkeren in feite verliesgevend is, dat de opbrengsten moeten komen van de boetes die uitgedeeld gaan worden. Klopt dit? - Bij het zoeken naar een parkeerplaats moet ik vaak uitwijken naar Nieuw Grunder. Is dat straks ook nog mogelijk binnen de parkeervergunning of worden de vergunningsgebieden zo klein gemaakt dat dat niet meer kan zonder extra kosten? Ik zou het normaal vinden als ik in de hele Bijlmer mijn parkeervergunning kan gebruiken. - Kortom, mooi dat er een oplossing voor mijn parkeerproblemen komt, maar de problemen zijn deels door de gemeente gecreëerd en over de uitvoering en handhaving heb ik sterke twijfels.	Betaald parkeren is niet verlieslatend. De opbrengsten zijn hoger dan de kosten van handhaving en plaatsing/beheer parkeerautomaten en verlening parkeervergunningen. De vergunninggebieden worden voldoende ruim gemaakt zodat u genoeg uitwijkmogelijkheden heeft. Zie kaart 2 (paragraaf 1.4.2)

3166	Ik heb bovendien diverse vragen over het plan: 1. Moeten bewoners met parkeervergunningen daarnaast ook nog parkeergeld per uur betalen? 2. Hoeveel kost de bezoekersvergunning? En wie incasseert het parkeergeld voor de bezoekers? 3. Moeten bewoners met mantelzorgvergunningen daarnaast ook nog parkeergeld per uur betalen? 4. Wat is het beleidsvoornemen jegens kleine mobieltjes die op de fietspaden mogen rijden? 5. Wat is het beleidsvoornemen jegens de kortparkeerders (bijvoorbeeld degenen die een koelkast, wasmachine of bankstel moeten afleveren)? Door dit alles heb ik de nodige bedenkingen. In deze tijd van 10 tot 16 % prijsinflatie zullen vele mensen nog een extra financiële klap krijgen. De auto die ook in mijn wijk op openbare parkeerplaatsen staat krijgt niet een grotere parkeerzekerheid en kan in het extreme geval nog steeds geconfronteerd worden met "opgestaan is plaats vergaan". En voor bezoekers en kortparkeerders zie ik ook nog niet direct een oplossing wie moet betalen. Ik zie zelf (voor de mensen die ermee te maken hebben) meer in een alternatief plan: - Parkeervergunningen voor bewoners moeten gratis zijn. Mocht er toch betaald parkeren voor hen ingevoerd worden dan zouden die plaatsen voor de bewoners gereserveerd moeten worden. In de toekomst zou bovendien een parkeertarief voor de gehele gemeente rechtvaardig zijn. En mochten bewoners enkele weken weg zijn (bijvoorbeeld wegens vakantie of zakelijke reis) dan zouden zij dit aan de gemeente moeten kunnen melden zodat ze over die periode geld terug krijgen en er voor bezoekers tijdelijk een plek vrij komt; Zowel bewoners als bezoekers zouden de mogelijkheid moeten krijgen om een digitale bezoekersvoucher te kopen. Komt er iemand op bezoek dan zou de voucher geactiveerd kunnen worden en het nummer op een papiertje geschreven kunnen worden wat dan bevestigd wordt aan het voorraam van de auto. Dit alles kan gedaan worden door bewoner of bezoeker. De gemeente zou alles kunnen controleren in een mobiele telefoon, laptop of tablet. Mantelzorgers zouden gratis moeten kunnen parkeren met een sticker M. Kortparkeerders zouden onder een bepaalde regeling kunnen vallen en kunnen parkeren met sticker K. - Het zuivere parkeertoerisme (bezoekers van buiten de stad aan evenementen) zouden ook wel een hoger bedrag aan parkeergeld kunnen betalen. En misschien een gouden tip: in de buurt van de tentamenzalen IWO van de UvA en het NTH van de HvA zijn verschillende parkeerplaatsen die volgens mij op zaterdag en zondag vrijwel verlaten zijn. Vanuit die parkeerplaatsen is het niet ver naar het Metrostation Holendrecht waar verder naar de bestemming gereisd kan worden. Waarom deze op die dagen niet samen met bovengenoemde instellingen exploiteren? U heeft de bewoners de mogelijkheid gegeven om hun mening te geven. Hierbij maak ik gebruik van deze mogelijkheid. Uiteraard mag u mij vragen om nadere uitleg te geven! In afwachting van uw eventuele berichten verblijf ik. Met vriendelijke	1. bewoners met een parkeervergunning kunnen daarmee parkeren in het parkeervergunninggebied waarvoor de vergunning is verleend. In dat gebied hoeft dan niet ook nog eens parkeergeld per uur worden betaald; 2. de bezoekersvergunning is gratis. 3. nee, bewoners met een mantelzorgvergunning betalen voor hun parkeervergunning (iets meer dan €17 per zes maanden) en daarmee kunnen mantelzorgers, zonder betaling van het uurtarief onbeperkt bij de mantelzorgbehoeftige parkeren. 4. deze vraag heeft geen verband met het beleidsvoornemen om betaald parkeren in te voeren. 5. Onmiddellijk laden en lossen is niet hetzelfde als 'parkeren'. Daarvoor hoeft dus ook geen parkeergeld betaald te worden. Voor bezoekers is een bezoekersvergunning beschikbaar. Iedere bewoner kan deze vergunning aanvragen, ook de bewoners die zelf geen auto hebben.
------	---	--

3167	Het schijnt zo te zijn dat aan de ene zijde van het spoor de regels anders zijn dan aan de andere zijde. In de nieuwe wijk Amstel III zouden de regels strenger zijn dan op mijn adres. Reden hiervoor zou zijn dat in Amstel III meer geparkeerd wordt tijdens evenementen. Als dit inderdaad zo is zou ik graag willen weten welk onderzoek hieraan vooraf is gegaan. In het hof waarin ik woonachtig ben is het tijdens wedstrijden van Ajax en andere evenementen een drukte van belang op de parkeerplaats met supporters en bezoekers van evenementen waardoor parkeren voor bewoners een drama is. Ajax speelt vaak op zondag en evenementen vinden ook op zondagen plaats. Ik kan u verzekeren dat de mensen die nu in Amstel III parkeren dan naar de andere kant van het spoor op zoek gaan naar een parkeerplaats en daarmee het probleem in Holendrecht wordt vergroot.	Het is niet uit te sluiten dat sprake is van uitwijkgedrag. Dat zal goed gemonitord worden. Wel moet benadrukt worden dat in Amstel III niet veel parkeergelegenheid is in de openbare ruimte.
------	--	---