

Nota van beantwoording: invoeren betaald parkeren in Sloterdijk II, Slotermeer, Osdorp, Ookmeer, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt



Notweg (Foto: Edwin van Eis, 2018)

Inhoud

1 Inleiding.....	3
1.1 Zienswijzeprocedure	5
1.2 Kort overzicht van de binnengekomen reacties.....	5
1.3 Doelstelling 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'	7
1.4 Wijzigingen ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak:.....	7
1.4.1 Het instellen van grotere vergunninggebieden	7
1.4.2 Voorlopig behoud van de blauwe zones bij de winkelcentra Nieuw-Sloten (Belgiëplein) en De Dukaat (Ecuplein)	9
1.4.3 Uitbreiden betaald parkeren ook in Dorp Sloten en Riekerpolder	10
1.4.4 Aanpassing minimale maatvoering van solitaire stallingsplaatsen.....	10
1.4.5 Uitgegeven parkeervergunningen in Nieuw-West zijn ook geldig bij sportpark Ookmeer.....	11
2 Zienswijzen en de reactie van het college van B en W	12
2.1 Er is geen parkeerprobleem	12
2.2 Zorgen over sociaal bezoek of mantelzorg.....	14
2.3 Zorgen over de toename van kosten.....	16
2.4 Het gaat alleen om de gemeentekas.....	17
2.5 Maak meer parkeerplaatsen	17
2.6 Zorg over ondernemersklimaat / omzetverlies detailhandel	18
2.7 Dorp Sloten, carpoolstrook Anderlechtlaan en Riekerpolder.....	21
2.8 Zorgen van bewoners met een eigen garage en zorgen van bewoners van nieuwbouwwoningen..	23
2.9 Betaald parkeren bij sportparken Ookmeer en Eendracht.....	27
2.10 Zorgen van basisscholen, huisarts- en fysio praktijken en zorgpersoneel	29
2.11 Overlast van geparkeerde bedrijfsbusjes en taxi's	30
2.12 Lagere tarieven en/of garantie dat de tarieven niet worden verhoogd	31
2.13 Inzet op handhaving	33
2.14 Voorkeur voor een blauwe zone	33
2.15 Parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds.....	36
2.16 Voorstanders van invoering betaald parkeren.....	37
2.17 Specifieke vragen	38

1 Inleiding

Op 20 november 2022 heeft het college van B en W het beleidsvoornemen 'invoeren van betaald parkeren in Sloterdijk II, Slotermeer, Osdorp, Ookmeer, Nieuw-Sloten, De Aker en De Punt' 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 Sloterdijk II, Osdorp, Ookmeer, Nieuw-Sloten, De Aker, De Punt en (een deel van) Eendracht;
- De blauwe zones in Slotermeer, Osdorp, Park Haagseweg, Pieter Calandlaan en Tussen Meer worden opgeheven en vervangen door betaald parkeren;
- Het tarief van de bestaande gebieden met betaald parkeren rond Plein '40-'45 en Osdorpplein wordt gehandhaafd (tarief 6: €2,80 per uur);
- Voor alle uitbreidingsgebieden gaat tarief 7 gelden: €1,60 per uur;
- Voor alle gebieden gaan de bloktijden gelden van 09.00 uur tot 19.00 uur van maandag t/m zaterdag behalve voor:
 - o de parkeerplaatsen rondom de sportvelden van Eendracht, Ookmeer, Sloten, Sloterdijk II en bedrijvent centrum Osdorp waar alleen op doordeweekse dagen betaald parkeren van kracht wordt (van 09.00 uur tot 19.00 uur).
- De tarieven en bloktijden van de bestaande gebieden met betaald parkeren (Plein '40 – '45, Osdorpplein, Slotervaart en Overtoomse Veld) blijven gehandhaafd;
- De vergunningtarieven van Plein '40 – '45 en omgeving Osdorpplein worden verlaagd van €51,51 naar €35,45 per zes maanden, omdat deze gebieden onderdeel worden van een groter vergunninggebied.

Bewoners

- Bewoners komen in heel Nieuw-West 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 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 de gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd gaat voor de bedrijfsvergunning het vergunningtarief van €56,72 (*) per zes maanden gelden.

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

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

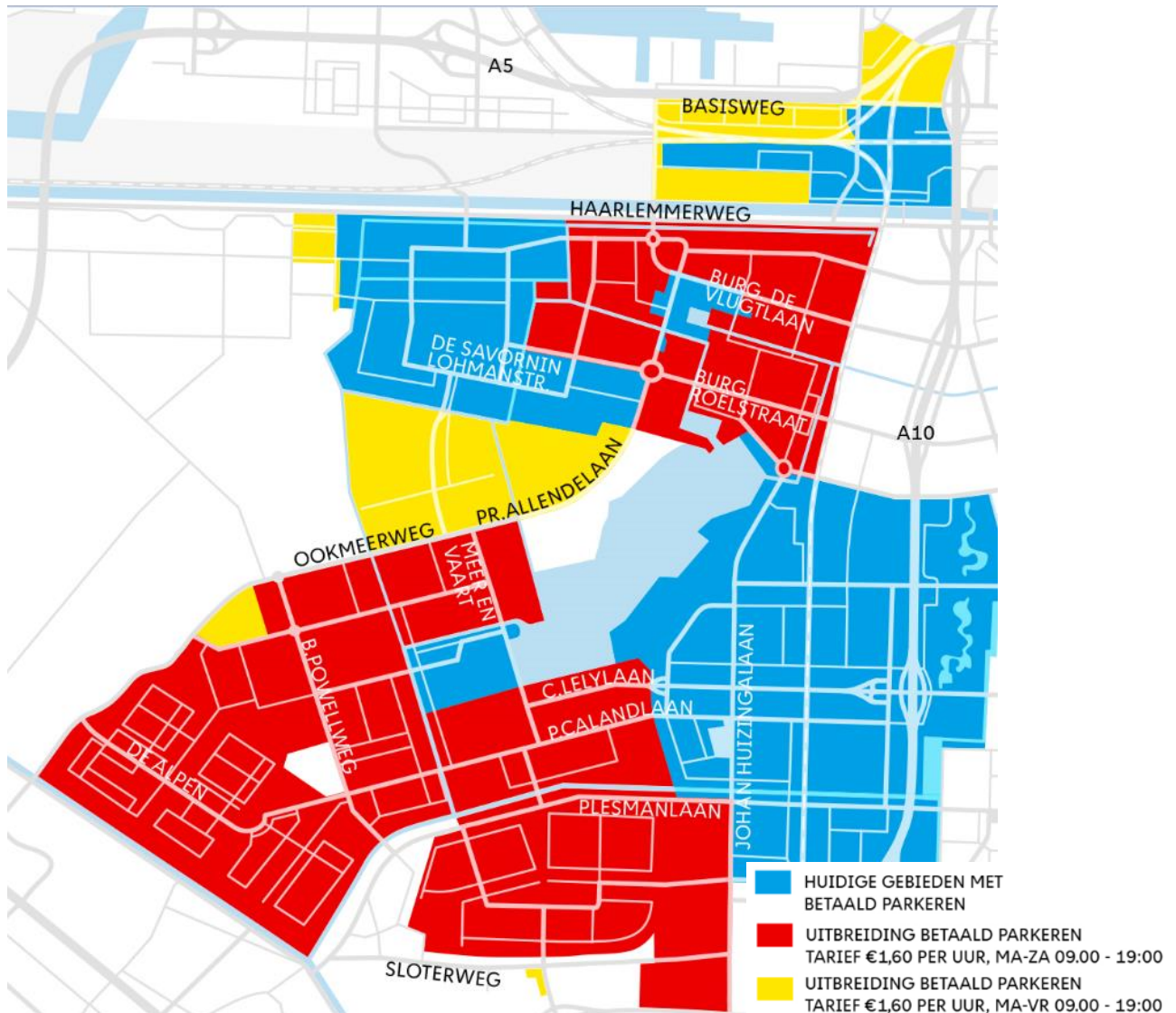
per 5 fte²(dit is extra bovenop het aantal bedrijfsvergunningen dat aangevraagd kan worden). Het tarief van deze vergunning is gelijk aan het tarief van een bedrijfsvergunning;

- Hulpverlenersvergunningen (huisartsen en verloskundigen) zijn in heel de stad geldig en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Nieuw-West.

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 Nieuw-West) worden geparkeerd (de vergunning is gratis).

(*) prijspeil 2023: vergunningtarieven worden jaarlijks geïndexeerd.



Kaart 1 – de kaart die is vrijgeven voor inspraak: uitbreiding en wijziging van betaald parkeren in Nieuw-West.

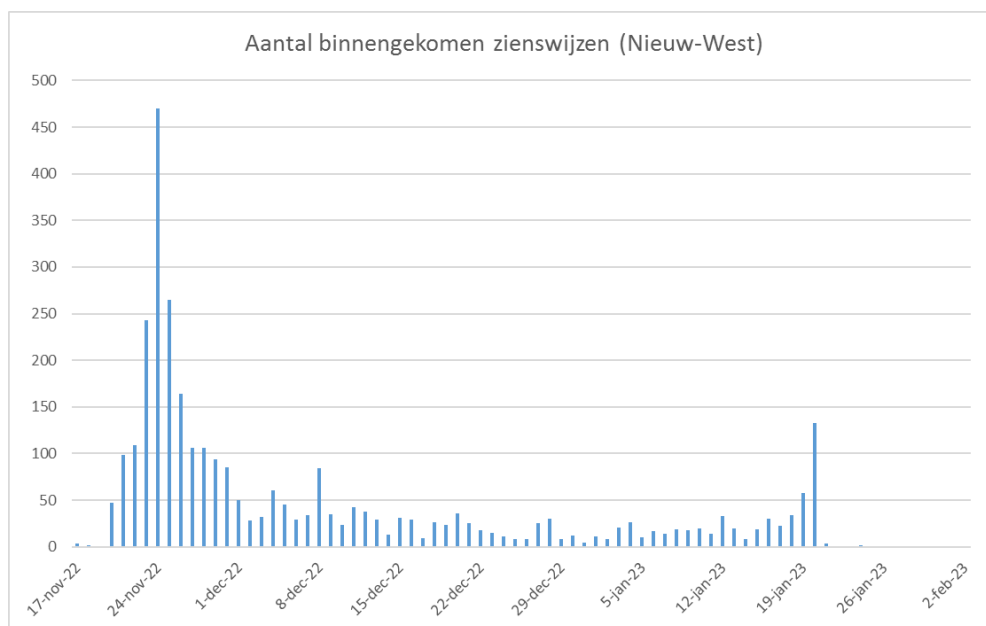
² Scholen komen daarnaast in aanmerking voor vier extra maatschappelijke vergunningen

1.1 Zienswijzprocedure

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 46.550 brieven), de gemeentelijke website en de *Amsterdam* krant (editie Nieuw-West, jaargang 9 no. 6, december 2022). Tevens zijn flyers uitgedeeld (in het Turks en Arabisch) 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 3.200 zienswijzen binnengekomen. Ten opzichte van het aantal aangeschreven adressen heeft 7% gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheid. Dit is vergelijkbaar met 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 totaal 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 dag).



Van de bewoners/belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend zijn er ruim 2.600 uitgesproken tegen het plan en ruim 400 uitgesproken vóór het plan. Circa 500 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 Doelstelling 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 - 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 daarmee de parkeerverlast.

- *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 bezet op een bepaalde tijdseenheid, 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 Nieuw-West 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 Nieuw-West is op een aantal locaties (sloop)nieuwbouwprojecten geprogrammeerd. Als de bewoners van deze nieuwe complexen op straat parkeren leidt dit tot een onwenselijke toename van de parkeerdruk. Dit leidt tot (nog grotere) parkeerproblemen op straat (de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners wordt 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 betaald parkeren regime op straat kan dit worden gewaarborgd. Bewoners van nieuwbouw en/of transformatieprojecten worden immers – op grond van de Nota Parkeernormen - uitgesloten van parkeervergunningverlening. 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

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

(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 Nieuw-West*

Nieuw West groeit. In de periode tot 2040 worden 25.000 woningen en 75.000 extra arbeidsplaatsen gerealiseerd, voornamelijk in de Ringzone en het Schinkelkwartier, maar ook rond het Osdorpplein, in Geuzenveld/Slotermeer en op het Business Park Amsterdam Osdorp. Met deze groei wordt de druk alsmar groter op de gebieden waar het parkeren niet is gereguleerd. Met andere woorden, daar waar het parkeren gratis is zal de parkeervraag toenemen als het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de omliggende omgeving toeneemt. Ten gevolge hiervan ontstaat parkeeroverlast en een verslechtering van de leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Geplande woningbouwprojecten in Nieuw-West zijn er onder meer in de Lodewijk Van Deyssebuurt (Slotermeer 700 woningen), Osdorp (waaronder de Wildemanbuurt; honderden nieuwe woningen) en Schinkelkwartier (11.000 woningen en 44.500 arbeidsplaatsen).

- *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:

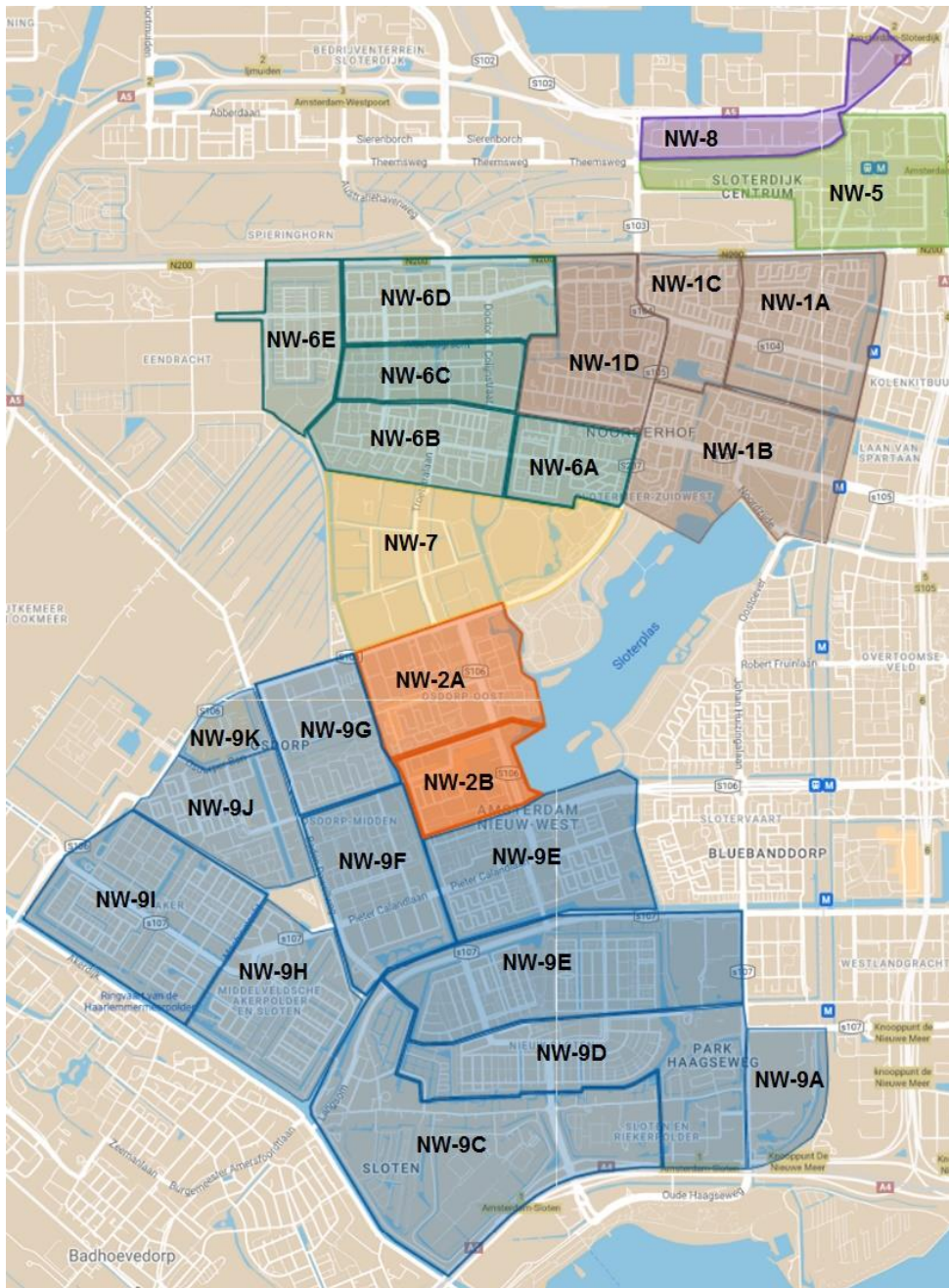
1.4.1 Het instellen van grotere vergunninggebieden

Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied.

Met deze indeling wordt in grote mate tegemoetgekomen aan het advies van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West, om, anders dan wat in het beleidsvoornemen van het college stond, grote vergunninggebieden in te stellen "zodat de bewegingsvrijheid in Nieuw-West minder wordt ingeperkt". Ook veel bewoners hebben hierom in hun zienswijzen verzocht. Uitzondering is gemaakt voor de omgeving van het Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt. Daarvoor wordt een apart

vergunninggebied vastgesteld (vergunninggebied NW-2), omdat de aanwezige parkeercapaciteit op straat beperkt is, er veel bezoekersaantrekkende functies zijn (zoals het winkelcentrum, horecavoorzieningen, De Meervaart, en - met name in de zomer - de Sloterplas), er parkeergarages aanwezig zijn en veel ruimtelijke ontwikkelingen en verdichtingsopgaven zijn. Als alle vergunninghouders van De Aker, De Punt en Nieuw-Sloten ook parkeerrechten zouden hebben voor het Osdorpplein e.o. dan neemt de parkeeroverlast daar mogelijk alleen maar toe. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen echter wel parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten.

Voor Slotermeer wordt een apart vergunninggebied vastgesteld, maar uitgegeven parkeervergunningen zijn ook geldig in het vergunninggebied van Geuzenveld (en vice versa).



Kaart 2 – vergunninggebieden in Nieuw-West (onderscheid per kleur) en daarbinnen deelvorgunninggebieden. Parkeervergunningen die zijn uitgegeven in NW-2 (Osdorpplein/Meer en Oever en Wildemanbuurt) worden ook geldig in vergunninggebieden NW-9. Aan Geuzenveld (NW-6), wordt ook de

Bok de Korver- en Tom Schreursweg toegevoegd. Uitgegeven vergunningen in NW-1 zijn ook geldig in NW-6 en vice versa. Uitgegeven vergunningen in Nieuw-West zijn tenminste de eerste twee jaar ook geldig in Ookmeer (NW-7). In deelvergunninggebied NW-9a (Riekerpolder) zijn geen openbare parkeerplaatsen. Voor de te realiseren nieuwbouw wordt een nulplafond ingesteld. De vergunninggebieden van Slotervaart en Overtoomse Veld zijn niet weergegeven op de kaart en blijven ongewijzigd.

1.4.2 Voorlopig behoud van de blauwe zones bij de winkelcentra Nieuw-Sloten (Belgiëplein) en De Dukaat (Ecuplein)

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 (zoals in Slotermeer en Osdorp). 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. Voor de winkelcentra Nieuw-Sloten (Belgieplein), De Dukaat (Ecuplein) en de winkelstraat Pieter Calandlaan en Tussen Meer ligt dit anders, omdat de parkeerplaatsen voor de winkels wel bedoeld zijn om een kort verblijf te faciliteren. Het stadsdeelbestuur geeft aan dat de bestaande blauwe zones bij de twee winkelcentra in de praktijk geen problemen opleveren en ook veel van de ondernemers en bezoekers van de winkelcentra hebben aangedrongen om de blauwe zones te behouden. Te meer daar een parkeerregime met betaald parkeren tot gevolg kan hebben dat de parkeervegins permanent vol komen te staan met bewoners uit de wijk met een parkeervergunning. Hoewel dit met het zogenaamde winkelstraatregime (een regime waarin parkeervergunningen niet geldig zijn gedurende bepaalde tijden) is op te vangen, leidt dat mogelijk weer tot andersoortige ongewenste en onbedoelde effecten, bijvoorbeeld dat vergunninghouders die voor de wekelijkse boodschappen komen in de woonstraten parkeren zo dicht mogelijk bij het winkelcentrum. De overlast voor omwonenden kan daardoor alleen maar toenemen. Om deze reden wil het college van B en W de blauwe zones – conform het advies van het stadsdeel – voor de duur van in ieder geval twee jaar na de invoering van betaald parkeren, bij genoemde winkelcentra behouden. Voorsnog tijdelijk, 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. In artikel 25 van het Reglement verkeersregels en –tekens staat hierover: 'de parkeerschijf (wordt) achter de voorruit geplaatst'. Andere (digitale) mogelijkheden zijn er niet.

Omdat de blauwe zones bedoeld zijn voor het faciliteren van kortparkeren worden geen ontheffingen (meer) verleend. Zodoende wordt voorkomen dat de ondernemers of bewoners die boven de winkels wonen langdurig parkeren op de terreinen en daarmee de werking van de blauwe zone teniet doen. De ondernemers komen in aanmerking voor parkeervergunningen (1 vergunning per 5 fte).

Door het voorlopige behoud van de twee blauwe zones 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 Zuid waarbij dezelfde vraag speelde in relatie tot een aantal blauwe zones in Buitenveldert. Twee jaar na invoering van betaald parkeren in de omgeving van de winkelcentra, inclusief de onderzoeksdata, vindt opnieuw een afweging plaats hoe verder met deze specifieke locaties.

1.4.3 *Uitbreiden betaald parkeren ook in Dorp Sloten en Riekerpolder*

Het Dorp Sloten is het enige woongebied dat buiten het beleidsvoornemen is gehouden. Het Dagelijks Bestuur van Nieuw-West adviseerde om ook daar betaald parkeren in te voeren. De parkeerdruk is in meerdere straten hoog en de rechtstreekse busverbinding met Schiphol maakt het aantrekkelijk om daar te parkeren als het gratis blijft (en dus potentieel overlastgevend als gevolg van het zogenaamde waterbedeffect). In 2024 zal ook nog de HOV-verbinding Schinkelkwartier aan het OV netwerk worden toegevoegd.

Het college van B en W deelt de zorgen die mogelijk ontstaan als in Dorp Sloten geen betaald parkeren wordt ingevoerd, en in de omliggende buurten wel. Ook veel bewoners hebben overtuigend beargumenteerd om geen uitzondering te maken. Het college van B en W is het eens dat de aanvankelijke inschatting dat niet veel uitwijkers zijn te verwachten, met teveel onzekerheid gepaard gaat om het Dorp Sloten 'ongemoeid' te laten. Om deze reden wordt in het definitieve voorstel, dat ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, ook betaald parkeren ingevoerd in het Dorp Sloten. Het parkeerregime (kortparkeertarieven, vergunningtarieven, kortingsregeling, het aantal beschikbare vergunningen en bloktijden van betaald parkeren) zal gelijk zijn aan het parkeerregime van Nieuw-Sloten en De Aker. Dorp Sloten wordt onderdeel van het vergunninggebied Nieuw-Sloten.

Het Dagelijks Bestuur van Nieuw-West adviseert om ook Riekerpolder mee te nemen in het definitieve voorstel van betaald parkeren, het gebied van het voormalige IBM-terrein. De komende twee jaar wordt aangevangen met de bouw van de eerste 285 woningen van in totaal 2.500 woningen. Met het uitbreiden van betaald parkeren wordt voorkomen dat de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners op de openbare ruimte wordt afgewenteld. Het college is het eens met het stadsdeelbestuur dat een uitzondering van dit gebied (waar op dit moment overigens geen openbare parkeerplaatsen zijn, met uitzondering van enkele parkeerplaatsen bij het Afvalpunt/stadsdeelwerk) onverstandig is met het oog op de gebiedsontwikkeling en verdichtingsopgave. Dit deel van de Riekerpolder wordt om deze reden dan ook meegenomen in het uitbreidingsvoorstel van betaald parkeren dat ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

1.4.4 *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 erg krap is. De kleine 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 krappe straten, met relatief weinig manoeuvreerruimte (zoals bijvoorbeeld in de Herentalsstraat waar veel inspraakreacties vandaan kwamen), 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". Met deze wijziging wordt ook grotendeels tegemoet gekomen aan het stadsdeelbestuur van Nieuw-West dat adviseerde om de minimale maatvoering te verruimen "tot het niveau van een C-klasse auto, die ook voor grotere gezinnen geschikt is".

1.4.5 Uitgegeven parkeervergunningen in Nieuw-West zijn ook geldig bij sportpark Ookmeer

Als overgangsregeling worden, voor de duur van in ieder geval twee jaar na invoering van betaald parkeren in Nieuw-West, de parkeerplaatsen bij Ookmeer ingesteld als apart vergunninggebied waar alle in Nieuw-West uitgegeven parkeervergunningen geldig zijn. Vergunninghouders van Nieuw-West hoeven hierdoor dus niet het kortparkeertarief te betalen als bij Ookmeer wordt gesport. Daarmee hoopt het college van B en W de voornaamste bezwaren van inwoners van Nieuw-West weggenomen te hebben. Niet in de laatste plaats omdat de verbindingen van het openbaar vervoer beperkt zijn, maar ook omdat relatief veel parkeercapaciteit beschikbaar is bij Ookmeer. Heel stringente verkeerswerende maatregelen zijn hierdoor vooralsnog niet nodig. Ook wordt hiermee de sport- en beweegparticipatie (een ambitie uit het coalitieakkoord) zo min mogelijk gehinderd. Voor de sportvelden, zowel voor Ookmeer als Eendracht, gelden daarnaast – zoals ook al opgenomen in het beleidsvoornemen van het college - aangepaste tijden van betaald parkeren: alleen op doordeweekse dagen betaald parkeren (van 09.00 tot 19.00) en niet in het weekend. Trainingen in de avonden en wedstrijden in het weekend worden zodoende niet belemmerd door het parkeerregime.

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

Gedurende de zienswijzeperiode zijn in totaal 3.200 zienswijzen binnengekomen. Ten opzichte van het aantal aangeschreven adressen (46.500) heeft 7% gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheid. Van de bewoners/belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend zijn er ruim 2.600 uitgesproken tegen het plan en ruim 400 uitgesproken vóór het plan. Circa 500 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/onderschreven.

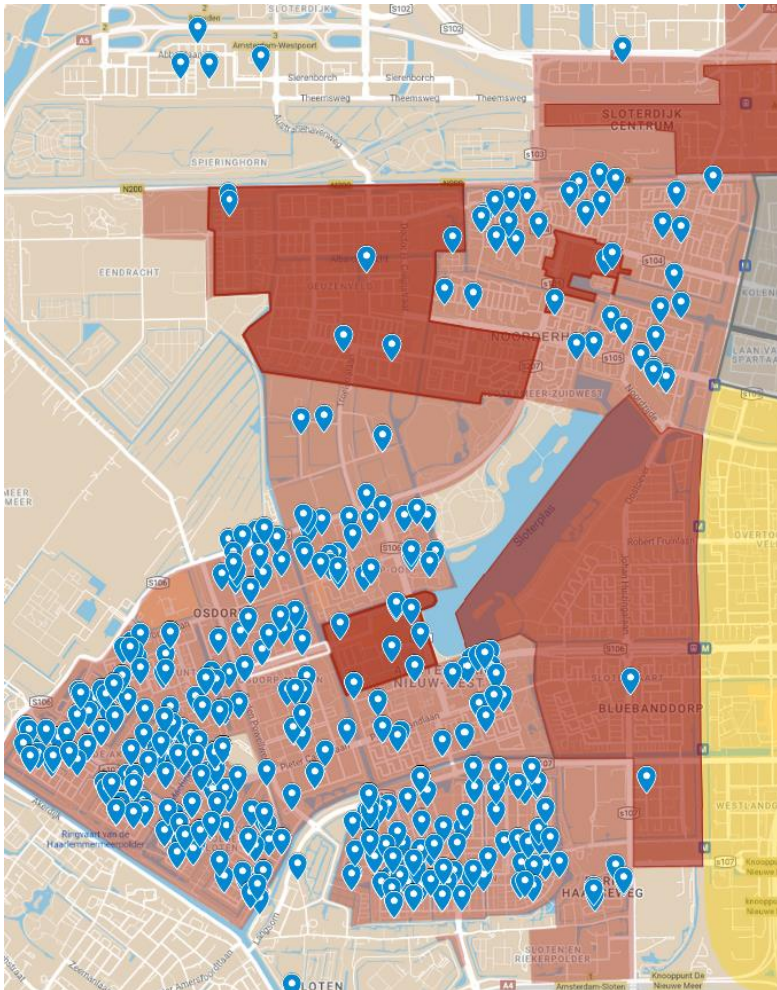
Gegeven het grote aantal reacties is het niet mogelijk om op elke individuele zienswijze een reactie te geven. Om deze reden zijn in dit hoofdstuk alle zienswijzen gerubriceerd naar onderwerp, inclusief de reactie van het college van B en W. Omwille van de leesbaarheid is ervoor gekozen om geen verwijzing naar de nummers van de zienswijzen weer te geven. Dat zou de leesbaarheid niet ten goede komen en dit document nog lijviger. 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 Nieuw-West is een aantal argumenten die meerdere malen terugkomen. Zo geven veel bewoners aan dat het wel meevalt met de parkeerproblematiek; dat een parkeerregime niet helpt, of dat de aangegeven tijden (betaald parkeren van 09.00 tot 19.00) niet aansluiten op de momenten dat er parkeerproblemen zijn in de buurt. Ook is vaak genoemd dat bewoners op kosten worden gejaagd en dat het voornaamste doel van de gemeente is om de gemeentekas 'te spekken'. Ook geven veel bewoners aan er niet op te vertrouwen dat de (vergunning)tarieven ook laag blijven als het parkeerregime eenmaal van kracht is. Tot slot is er een aantal bewoners die méér parkeerplaatsen op straat willen, door een herinrichting 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 670 die aangeven dat geen sprake is van een hoge parkeerdruk of parkeerproblematiek. Een selectie van de reacties:

Ik ben tegen het invoeren van betaald parkeren. Het is een mooie buurt en er is altijd parkeerplek. Ik heb geen problemen met het parkeren. Dit kleine stukje Amsterdam moeten we parkeerheffing vrij laten, dit is altijd zo geweest en laten we dit ook zo houden. Betaald parkeren zorgt ervoor dat je sociale contacten ook niet meer willen komen waardoor men geïsoleerd raakt.
Belachelijk voldoende parkeerruimte in Osdorp Nieuw bouw hebben allemaal een parkeergarage . Gewoon een melkkoe voor de gemeente. Er is geen noodzaak om betaald parkeren in te voeren. Schandelijk nog meer vereenzaming voor ouderen en alleenstaanden.
Verlagen parkeerdruk = onzin. Er is geen parkeerdruk in ons gebied. Wel parkeeroverlast op de plaatsen waar snackbars en afhaalpunten zijn in de winkelstraten. Als het tot daar beperkt wordt begrijp ik dat, maar niet in woonwijken.
Persoonlijk hebben wij geen enkel baat bij betaald parkeren. Wij wonen hier 30 jaar en er is geen sprake van parkeeroverlast. Slechts een enkele keer moet de auto een straat verderop worden geparkeerd. Wonen in Amsterdam wordt voor gewone werkende inwoners onbetaalbaar.
Overdag zijn er altijd genoeg parkeerplaatsen vrij. In de avonden zijn er hier ook nog steeds genoeg parkeerplaatsen vrij. Geen enkele reden om betaald parkeren in te voeren. Bij deze maak ik bezwaar hiertegen.



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

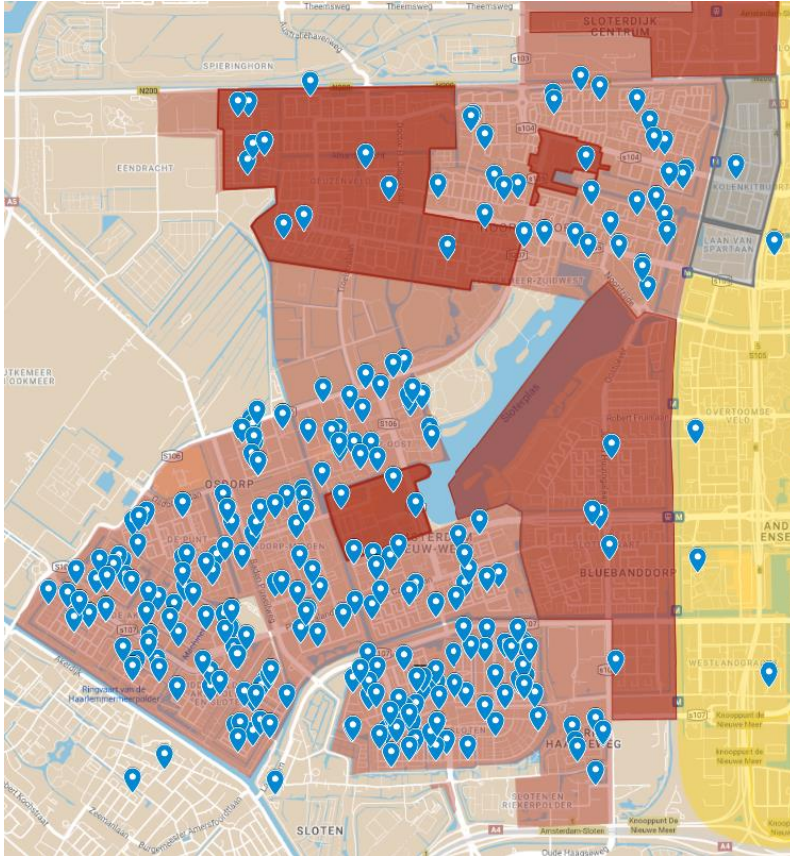
Reactie van het college van B en W

Een groot aantal bewoners geeft in hun zienswijze aan dat geen sprake is van parkeeroverlast. Vooral bewoners van De Aker en Nieuw-Sloten geven aan geen parkeeroverlast te ondervinden. Dit blijkt overigens ook uit de parkeerdrukonderzoeken. In het beleidsvoornemen heeft het college van B en W aangegeven dat betaald parkeren wordt ingevoerd in heel Nieuw-West vanwege de volgende redenen: vermindering parkeeroverlast, het weren van langparkeeders die niet zijn gebonden aan de buurt, het mogelijk maken van woningbouw en het 'beschermen van wijken tegen het waterbedeffect'. Vooral de laatste twee argumenten hebben als doel om te voorkomen dat een parkeerprobleem ontstaat in een buurt als gevolg van het waterbedeffect. 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. Zie verder de reactie op paragraaf 2.15 'parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds.

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:

Ik ben tegen betaald parkeren omdat het een belangrijk vootdeel is om in nieuw west te wonen, dat het er NIET is. Het bevordert de EENZAAMHEID , geen mens komt meer gezellig langs. Mijn familie woont ver weg en zij komen altijd een heel weekend, en ze zijn niet heel erg draagkrachtig. Mensen gaan al meer auto's delen. dat zou de gemeente ook kunnen stimuleren.
wat is nu de reden dat er betaald parkeren moet worden ingevoerd in heel osdorp. Er is hier geen parkeer probleem. Ik kom vaak bij mijn moeder op bezoek waar ik mantel zorg dien te leveren en ook blijf overnachten. Nu moet ik elke keer hoge parkeerkosten betalen, waar ik al jaren niet hoeft te betalen. Dit is pure geldklopperij en kapitalisme van de gemeente amsterdam om extra geld te verdienen. Ronduit belachelijk
Ik ben tegen het invoeren van het betaald parkeren omdat door alle onrust en nasleep covid, waar we hopelijk het ergste gehad hebben, veel mensen in een isolement zijn gekomen. De wereld is veranderd, mensen, familie, vrienden en naasten hebben elkaar nodig en willen elkaar ontmoeten. Sociaal contact zo belangrijk is. Door invoering betaald parkeren, ondanks het stukje tegemoetkoming voor gasten, zal mensen uit elkaar drijven. Er wordt niet gezien hoeveel impact deze extra kosten teweeg brengen. Ook voor bewoners. Het leven is duur en nu al helemaal, is het voor velen niet meer op te brengen. Weer kosten, een opstapeling, wat boor velen niet te dragen is en waardoor mensen minder snel bij elkaar zullen komen.
Ik ben tegen het betaald parkeren in de Aker. Het OV is niet toereikend en duur en je moet te ver lopen om de tram te pakken. Ik krijg vaak familieleden op bezoek die mij helpen en die hebben geen mantelzorgverklaring. Zij doen dit ook vrijwillig. Volgens de regel kan je een bezoekersvergunning aanvragen maar 150 uur per kwartaal is niets omdat mijn bezoek verspreid over de week verschillende uren komen. Dit is zo op. Jullie isoleren de bewoners die het al moeilijk genoeg hebben. Niet iedereen kan fietsen. Jullie willen niet eens een blauwe zone invoeren maar gaan gelijk over naar het betaald parkeren. Jullie denken alleen aan jullie zelf en niet aan de bewoners. De parkeerdrukke is iedereen al gewend. Tegenwoordig draait alles om geld en kunnen de mensen dit niet meer betalen. Als wordt duurder en jullie proberen de bewoners alleen maar leeg te plukken ivm in deze moeilijke tijden de bewoners te ontlasten. De rijken zullen er geen last van krijgen maar de minder bedeelde wél. Het is een hrel slecht idee. De kosten van de vergunningen zullen jullie toch weer verhogen. Kijk maar naar de rest van Amsterdam. Betaald parkeren heeft niets geholpen, het gaat alleen maar de de kas te spekken.
Ik ben mantelverzorgster van mijn vader en kan onmogelijk deze kosten betalen. Ik moet elke dag voor hem zorgen en blijf ook vaak bij hem slapen. Dit zou betekenen dat mijn vader eenzamer zou zijn en minder zorg zal krijgen. Stop deze doorvoering aub! Het leven is al duur genoeg en de mensen worden armer & eenzamer!!
Het werpt een drempel op voor mijn mantelzorgers.
Zelf heb ik een beperking en ben ik niet meer zo mobiel. Ik kan niet meer makkelijk bij anderen op bezoek en ben sterk afhankelijk van anderen die bij mij op bezoek komen. Dat gebeurt dan ook vrij vaak. Ik zou dan ook graag zien dat: * Het aantal uren dat ik bezoek tegen gereduceerd tarief kan ontvangen (middels de bezoekersvergunning) omhoog gaat. De genoemde 150 uur per kwartaal is erg weinig voor iemand die chronisch ziek aan huis gekluisterd is. * Het percentage korting omhoog gaat, omdat de kosten anders alsnog vrij hoog zijn voor iemand die voor zijn sociale contact afhankelijk is van bezoek. Is het een idee om te differentiëren en bewoners met een beperking (die voor sociale contacten afhankelijk zijn van bezoek) die bijvoorbeeld gebruik maken van de WMO, een andere regeling te geven voor bezoekers dan andere bewoners? Of om alle bewoners gewoon meer uren en korting te geven? **Kan de mantelzorgvergunning losgekoppeld worden of wisselen van kenteken? De mantelzorg wisselt namelijk nogal.



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), en voor alle bewoners van Nieuw-West beschikbaar, 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 geen betaald parkeren in de avonden wordt ingevoerd. 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 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 Nieuw-West anders zou zijn.

Ook bewoners van Eendracht hebben de bewonersbrief ontvangen met daarin het voornemen van het college van B en W vanwege de invoering van betaald parkeren op de Bok de Korver- en Tom Schreursweg (bij de sportvelden). Hieruit is wat onduidelijkheid ontstaan omdat de tarieven voor de bewonersvergunning en het kortingspercentage van de bezoekersvergunning niet van toepassing zijn op de bestaande gebieden van betaald parkeren, zoals Eendracht/Geuzenveld. De tarieven in Eendracht/Geuzenveld worden dus niet verhoogd.

Voor heel Amsterdam geldt 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 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 (1.141) de zorg van de toenemende kosten in relatie tot de sociaal economische omstandigheden. Een selectie van de reacties:

Niet doen Mensen kunnen amper rond komen en nu dit ook nog nee moet een keer stoppen al deze extra kosten
Aub niet betaald parkeren invoeren. Het leven is al zo ongelofelijk duur. Amsterdammers komen al met moeite rond. Met die 1,60€ per uur kunnen we boterhammen voor onze kinderen kopen. Aub aub aub denk aan de burgers en maak het leven niet nog moeilijker en zwaarder voor ons. Bedankt.
Tegen invoeren betaald parkeren. Totaal onnodig. Men wordt op kosten gejaagd. Woonlasten worden nog hoger. Is reeds een energie crisis. Waar moet ik het geld vandaan halen.
Met als doel om mee te doen aan de duurzaamheidsstrategieën van de overheid, heb ik in 2019 een elektrische auto aangeschaft. Vanwege de vele elektrische auto's in de buurt heb ik een laadpaal aangevraagd bij de gemeente en deze is helaas afgewezen. De VVE heeft nu al 4 jaar achter elkaar geen akkoord gegeven voor een laadpaal in de garage. Dat betekent dat ik genoodzaakt ben om de auto op de openbare parkeerplaats te laden. Nu willen jullie betaald parkeren introduceren en betekent het dat ik een vergunning moet aanvragen speciaal voor het laden. Dat lijkt mij heel erg ongepast, aangezien ik voor 95% van de tijd in de garage zal parkeren. Het tweede punt dat ik wil maken is dat ik het eens ben met de argumenten die worden gegeven voor het invoeren van betaald parkeren, waar ik niet mee kan leven is dat de kosten hiervan komen op de bewoners van het gebied. De meeste bewoners hebben gekozen om in osdorp te wonen hebben o.a. vanwege het vrijparkeren beleid. Dat anderen hier gebruik van willen maken dat mag als ze maar betalen. Daarom pleit ik voor het verlagen van de vergunningskosten voor de bewoners.
Zoals het er nu naar uitziet, moet ik eerst een parkeermeter vinden en daar naartoe lopen, in de rij gaan staan om met kenteken en de parkeertijd in te voeren. Inschatten hoe lang het gaat duren en hopen dat het niet plotseling heel druk is in de winkels, want dan kan je halverwege weer terug. Voordat je het weet kan je een dure naheffing gaan betalen omdat je auto gefotografeerd is door een camera-auto. Even praten met een bekende: nee, de parkeermeter loopt. En dat bij elke winkel in een ander parkeergebied (of als ik ergens op bezoek ga) opnieuw. STRESS, STRESS, STRESS... en elke keer weer opnieuw betalen. (Bovendien betaal ik ook gewoon wegenbelasting.) Daarnaast gaat deze procedure me veel meer tijd kosten.
I disagree with the paid parking extension plan in Amsterdam West. The reason is that as a resident in the neighbourhood I am currently parking for free on the street, and I will not be eligible for a parking permit if the west parking plan extends. This is because my building has parking downstairs. The cost of the inside parking is 150euros per month. This is an unacceptable cost compared to the cost of an annual parking permit for the street and it is not a fair comparison.
Ik vind het heel vervelend dat ik straks heel veel moet gaan fietsen naar de havens om straks nog gratis te kunnen parkeren. Door het invoeren komen er echt niet minder auto's in de wijk. Hooguit meer, omdat mensen als ik steeds vaker uit Amsterdam worden geweerd. Het wordt steeds meer een elite getto. En rijkere mensen hebben geen moeite met de kosten, ook niet om auto's te rijden. Ik moet het echter als 57 jarige winkelbediende nu al met maximaal €4,- per dag zien te rooien. Daar gaat straks dus nog eens €0,40 per dag vanaf alleen al door deze maatregel. De reistijd per trein (huisdeur-winkeldeur.. ongeveer 40km) is bijna 2 uur. Dus 4 uur reistijd per dag. Met de auto is deze afstand wel snel te doen. Maar met de steeds maar toenemende kosten niet meer vol te houden. Verhuizen is ook geen optie; inkomen te laag/leeftijd te hoog voor een nieuwe hypotheek, en betaalbare huurwoningen zijn er ook niet. Door dit soort overheidsmaatregelen doet u het water nog verder tot de lippen staan, en voel ik mij meer en meer genoodzaakt om extra inkomsten in het illegale circuit te gaan zoeken. Iets dat ik niet graag doe. Denkt u ook eens aan al die anderen die, net als ik, gewoon een simpel burger bestaan proberen te leiden. Maar meer en meer buiten de samenleving worden gezet.

Reactie van het college van B en W

Het tarief van de parkeervergunning voor bewoners is gelijk aan het tarief dat ook in Zuidoost van kracht is (in de gebieden waar op dit moment betaald parkeren geldt), namelijk €35,45 per half jaar (prijsspeel 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 tegen 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.

Gehandicapten met een Gehandicaptenparkeerkaart (GPK) komen in aanmerking voor een gratis gehandicaptenparkeervergunning (GA-vergunning). Met deze vergunning kan in heel Amsterdam (gratis) worden geparkeerd.

Met de invoering van betaald parkeren in Nieuw-West zal het stadsdeel aantrekkelijker worden voor aanbieders van deelauto's. Als meer deelauto's beschikbaar komen in Nieuw-West, dan is voor veel bewoners – met name de bewoners die een auto hebben, maar die auto niet vaak gebruiken - ook een goed alternatief voor de privé auto beschikbaar.

2.4 *Het gaat alleen om de gemeentekas*

Een aantal bewoners (513) geven in hun zienswijze aan dat het voorstel (alleen) tot doel heeft om de 'gemeentekas te spekken'. Een selectie van de reacties:

Belachelijk! Weer een nieuwe manier om de gemeentelijke kas te spekken! Absoluut tegen! Enige wat jullie met betaald parkeren bereiken is het vergroten van de eenzaamheid. Ik ga al nergens meer naar toe omdat het een godsvermogen kost. En nee met twee kleine kinderen, pak ik geen fiets of OV (wat ook rete duur is) Dus fuck off met je kut plan om Amsterdam nieuw west nog minder aangenaam te maken om in te wonen. Met vriendelijke groet,
Geldklopperij van de gemeente om hun zakken te vullen. Gaat nergens over mensen op meer kosten jagen voor eigen gewin. Dit is continu het beleid van de gemeente
Ik ben hier helemaal niet mee eens. En zeker niet in deze tijd waar de burger al zwaar onderdruk zit en de gemeente zijn geld afneemt om verder te strooien in zelf gecreëerd baantjes en projectjes.

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 in de stad.

2.5 *Maak meer parkeerplaatsen*

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:

Dat er geen parkeerplek is voor de bewoners is alleen een excuus vd gemeente om betaald parkeren in te voeren. Tis gewoon een extra inkomsten potje. Maar vd bewoners verandert er niets, alleen meer ongemak en meer kosten. Leg meer parkeerplaatsen aan ipv de weinige die er zijn aan car shares te bedelen! Ik ben TEGEN BETAALD PARKEREN VOOR AMSTERDAMMERS
Ervaring leert dat geen enkele inspraak van bewoners helpt. Het is toch al beslist. Maar ik ben er natuurlijk op tegen tenzij er parkeerplaatsen worden gecreëerd. Dan weet ik tenminste waar ik voor betaal.
Zorg eerst dat er meer parkeerplaatsen worden gecreëerd en meer oplaadpunten, en ga daarna over op betaald parkeren. Dus niet in de huidige situatie, want dan heb ik het gevoel dat het alleen gedaan word om de gemeentekas te spekken.

Reactie van het college van B en W

Het hoge autobezit in Nieuw-West en het relatief groot aantal huishoudens dat meer dan één auto bezit zorgt ervoor dat het bijmaken van parkeerplaatsen (ten koste van andere doeleinden in de openbare ruimte) nauwelijks zal leiden tot het significante vermindering van de parkeerproblematiek. Dit omdat het in een aantal buurten nauwelijks mogelijk is om nog meer parkeerplaatsen op het maaiveld aan te leggen. Ook kan extra parkeercapaciteit mogelijk weer nieuwe parkeerders aantrekken. Daarnaast is op een aantal locaties nieuwbouw geprogrammeerd (zie paragraaf 1.3). Zonder parkeerregulering zullen op termijn ook de nieuwe bewoners hun auto's parkeren in de buurt. Tot slot heeft bijna de helft van de

huishoudens in Nieuw-West (46%) geen auto, terwijl de openbare ruimte voor een heel groot deel is gereserveerd voor auto's (rijbaan en parkeerruimte). Het college van B en W is van oordeel dat het onvermijdelijk is om de vraag naar parkeerruimte te verminderen. Een betaald parkeerregime is hiervoor geschikt.

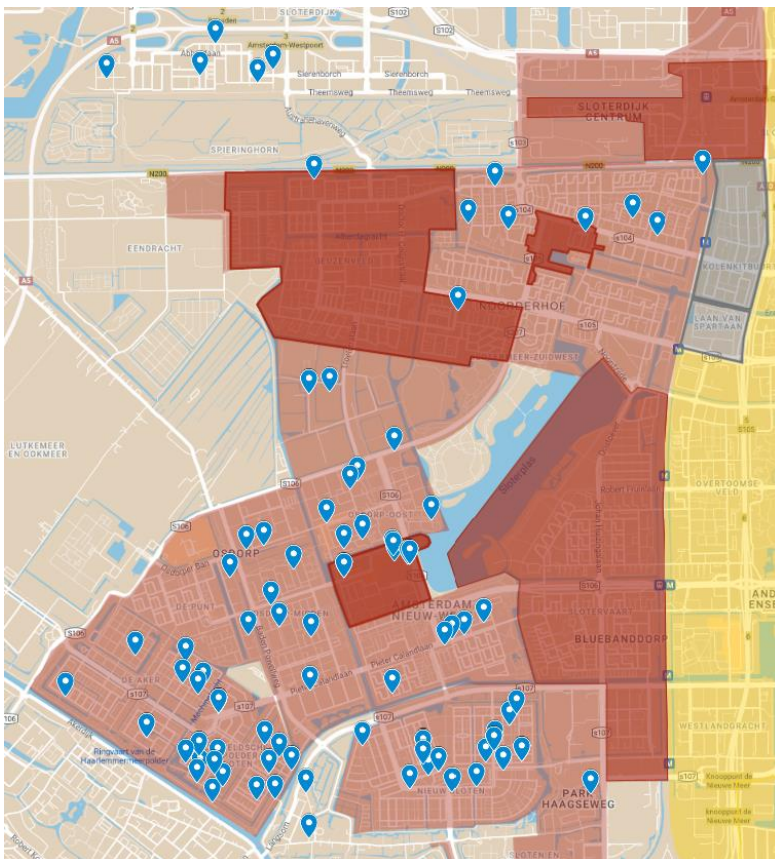
Voor heel Nieuw-West, Noord en Zuidoost (en een aantal vergunninggebieden binnen de ring A10) geldt dat maximaal twee parkeervergunningen per huishouden beschikbaar zijn (eventueel aanwezige stallingsplaatsen worden daarvan in mindering gebracht). Voor alle andere gebieden geldt dat maximaal één parkeervergunning 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 automobilititeit altijd en overal als een gegeven te beschouwen of dat automobilitieitsbehoefte 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 veelal onnodige) autoverkeersbewegingen.

2.6 Zorg over ondernemersklimaat / omzetverlies detailhandel

Een aantal ondernemers (142) geeft in een zienswijze aan dat een fiscaal parkeerregime het ondernemersklimaat verslechtert omdat klanten van winkels wegblijven. Een selectie van de reacties:

Wij zijn als ondernemers van de Akermolen tegen de invoering van betaald parkeren in o.a. de voorgestelde wijk de Aker. Wij zijn al een moeilijk te bereiken locatie en voor gasten die ons per auto bezoeken zou de invoering van betaald parkeren zeer ongunstig zijn. Een reden om bv niet voor onze locatie te kiezen. Wij voorzien bij deze invoering dan ook omzet verlies. Voorbeeld: Wij hebben ook de faciliteit om te vergaderen. Een inkomstenbron die, met name in de winter, erg belangrijk voor ons is. Nu is dit gunstig omdat deelnemers gratis kunnen parkeren. Bij invoering van betaald parkeren waarschijnlijk een reden om voor een andere locatie te kiezen.
Als ondernemer in stadscentrum Osdorpplein wil ik graag bezwaar maken tegen het voornemen om in Nieuw West betaald parkeren in te voeren. Nieuw West is een ontwikkelgebied en wordt momenteel op verschillende plekken heringericht. Mede hierdoor is stadscentrum Osdorpplein aangewezen als 1 van de 3 stadscentra van Amsterdam en willen ze het stadscentrum van place to buy naar place to be transformeren. Het moet dus voor bezoekers van buitenaf aantrekkelijk zijn om hier naartoe te komen en te blijven. Ook in stadscentrum Osdorpplein zijn de werkzaamheden in 2018 gestart en zullen deze nog ten minste 10 á 15 jaar duren alvorens ze volledig af zijn. Om die reden willen we bewoners, bezoekers en onze eigen collega's een aangenaam verblijf bieden door bereikbaar te blijven middels o.a. het faciliteren van gratis parkeren. Zo kan het winkelen, eten en ontspannen aan de Tussen Meer, Meer en Vaart en Osdorpplein de aankomende jaren aangenamer worden tijdens (de overlast van) de werkzaamheden. Ook wordt er mede door een tekort aan personeel binnen het hele gebied, personeel ingehuurd uit verschillende steden buiten Amsterdam die gebruik maken van een auto. De bestaande en nieuwe ondernemers kunnen het zich dus niet permitteren om hun klanten en werknemers te verliezen in deze periode. De ondernemers hebben het momenteel zwaar en merken dat bezoekers al een stuk minder geld uitgeven in het winkelgebied dan voorheen. Ik stel dus voor om het betaald parkeren in ieder geval tijdens de herinrichting van het gebied uit te stellen en het gebruik van blauwe zones (met name in stadscentrum Osdorpplein) te laten blijven bestaan. Mocht u toch besluiten om de plannen voort te zetten dan stel ik voor om het aantal bedrijfsvergunningen te verdubbelen door het beleid aan te passen naar 2 bedrijfsvergunningen per 5 werknemers.
Dit is voor de winkeliers niet gunstig en dus ook niet voor de winkels gelegen bij Belgieplein. Graag het laten zoals het is. Het is al moeilijk genoeg om je winkel te behouden in deze tijd.
Geen betaald parkeren in de wijken. Ook niet rondom het Osdorpplein ..dit zal veel minder bezoekers aantrekken. Dit gaat weer de winkeliers het heel moeilijk maken en lege winkels veroorzaken.
Als winkelier aan de Pieter Calandlaan met het parkeer terrein voor de winkelstraat waar mensen kunnen parkeren en boodschappen kunnen doen vind ik het belangrijk dat de mensen rustig hun boodschappen kunnen doen. Betaald parkeren zal voor ons een strop zijn. Mensen komen dan niet meer. We hebben een blauwe zone aan de ene kant en gratis aan de andere kant. Dit wordt ook niet gehandhaafd. Er is hier geen last van langparkeerders. Iedereen kan rustig hun boodschappen doen en de mkb/speciaalzaken ondersteunen. Door betaald parkeren in te voeren zullen wij in de straat niks meer verdienen.
Wij, de winkeliers van De Dukaat, schenken de gemeente Amsterdam twee blikken blauwe verkeersverf (Ral 5017) Zelden is er voor een gemeente zo'n eenvoudige en goedkope oplossing beschikbaar om zoveel onrust, kosten en narigheid te voorkomen rondom een winkelcentrum en in een hele wijk. Wij behouden met elkaar de huidige blauwe zone bij De Dukaat. Tevens vermindert dit blikke blauwe verf de verkeersbewegingen de wijk uit. Dat is winst voor het milieu. Als extra, noodzakelijke hulp voor de ondernemers, voorziet u de winkeliers van meer parkeervergunningen voor hun broodnodige en kostbare medewerkers.
Mijn voorstel zou zijn: blauwe zones bij de winkelcentra e.d. behouden, met het gratis parkeren voor de toegestane parkeerduur (max. 2 uur). Daarbuiten lijkt het invoeren van het betaald parkeren me een goed idee om te voorkomen dat veel forenzen hier hun auto voor de hele dag wegzetten waardoor voor de bewoners soms geen plek meer is.
Ook het feit dat wij parkeerplekken hebben op ons terrein en wij daardoor geen vergunning kunnen krijgen is van de zotte. Wij moeten bij boodschappen (met kinderen en zware boodschappen dus fiets niet mogelijk) gaan doen betalen als wij ergens willen stoppen voor een aankoop. Zo worden gezinnen de stad uit gejaagd en ook voor ondernemers lijkt me dit niet wenselijk.
Het is duidelijk dat er wat moet gebeuren aan de parkeerdruk in Nieuw-Sloten. Al jaren is de druk zeer hoog en dat komt grotendeels door mensen die hun auto hier gratis parkeren en vervolgens binnen 15 minuten met de bus op Schiphol zijn om op vakantie of zakenreis te gaan.

De vraag is of betaald parkeren de juiste oplossing is. Dit zal de Schiphol parkeerders uiteraard weren maar raakt ook vele anderen. Wat in ieder geval van belang is, is de bereikbaarheid en betaalbaarheid voor bedrijven. Wij werken al sinds 1993 vanuit ons kantoor in nieuw sloten en voor 3 werknemers is de auto onmisbaar. Betaald parkeren zou voor ons ruim € 8.500 kosten. Wij werken van 8.00 uur tot 18.00 uur. Ik begrijp niet waarom er beperkt vergund wordt aan bedrijven. Juist op de momenten dat wij werken zal de parkeerdruk minder zijn omdat veel bewoners dan ook zijn vertrokken naar hun werk. Ik verzoek daarom vriendelijk een ruimhartiger vergunningsbeleid voor bedrijven te overwegen. Voor onze onderneming is dit van zeer groot belang. Als wij geconfronteerd worden met genoemde parkeerkosten dan zullen wij ons genoodzaakt zien Amsterdam te verlaten. Ik kan mij voorstellen dat er veel andere ondernemers dezelfde overweging zullen maken. Naast de stijging van de kosten zijn wij namelijk ook al geconfronteerd met een verminderde toegankelijkheid vanwege de afsluiting van de Laan van Vlaanderen. Voor de gemeente Amsterdam is het denk ik ook van belang dat zij kwalitatief goede bedrijven in de wijken buiten de ring weet te behouden. Wij zitten bijvoorbeeld in een rijtje van 8 bedrijfsruimten. De laatste jaren zijn er een aantal ondernemers vertrokken/gestopt en daar zijn nieuwe bedrijven voor teruggekomen. De ervaring heeft geleerd dat dit niet echt een verrijking voor de buurt is. Het is niet duidelijk wat er achter de voordeur gebeurt. Het is denk ik in ieders belang dat er niet meer goede ondernemers vertrekken wiens plek dan wordt ingenomen door meer schimmige bedrijvigheid.



Kaart 5 - 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 Nieuw-West. 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.* Bij de winkelcentra Nieuw-Sloten (Belgieplein) en De Dukaat (Ecuplein) is momenteel een blauwe zone van kracht. 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. 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.

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 'bezoekersaantrekende 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 parkerengebied en vice versa. Om deze reden staat het college van B en W op het standpunt om de blauwe zones te vervangen voor een reguliere 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 jaar na invoering van betaald parkeren - behouden.

Dit geldt gedeeltelijk voor Nieuw-Sloten (Belgieplein) en De Dukaat (Ecuplein) omdat de parkeerplaatsen voor de winkels primair bedoeld zijn om een kort verblijf te faciliteren (hoewel ook ontheffingen zijn verleend). Het stadsdeelbestuur geeft aan dat de bestaande blauwe zones bij deze twee winkelcentra in de praktijk geen problemen opleveren en ook veel van de ondernemers en bezoekers van de winkelcentra hebben aangedrongen om de blauwe zones te behouden. Te meer daar een parkeerregime met betaald parkeren tot gevolg kan hebben dat de parkeerpleinen permanent vol komen te staan met bewoners uit de wijk met een parkeervergunning. Hoewel dit met het zogenaamde winkelstraatregime (een regime waarin parkeervergunningen niet geldig zijn gedurende bepaalde tijden) is op te vangen, leidt dat mogelijk weer tot andersoortige ongewenste en onbedoelde effecten, bijvoorbeeld dat vergunninghouders die voor de wekelijkse boodschappen komen in de woonstraten parkeren zo dicht mogelijk bij het winkelcentrum. De overlast voor omwonenden kan daardoor juist toenemen. Om deze reden staat het college van B en W op het standpunt om – conform het advies van het stadsdeel – voor de duur van in ieder geval twee jaar na de invoering van betaald parkeren, de blauwe zone bij genoemde winkelcentra in aangepaste vorm te behouden. Bij De Dukaat gaat om het de Pieter Calandlaan, tussen Ecu-plein en het verlengde van Pond Sterlinglaan, en bij winkelcentrum Nieuw-Sloten wordt een verkleining van de blauwe zone met het stadsdeelbestuur besproken, zodat parkeercapaciteit beschikbaar komt voor de bewoners die boven de winkels wonen en een parkeervergunning hebben.

Genoemde blauwe zones 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. In artikel 25 van het Reglement verkeersregels en –tekens staat hierover: 'de parkeerschijf (wordt) achter de voorruit geplaatst'. Andere (digitale) mogelijkheden zijn er niet.

Door het voorlopige behoud van de twee blauwe zones 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 Zuid waarbij dezelfde vraag speelde in relatie tot een aantal blauwe zones in Buitenveldert. Twee jaar na invoering van betaald parkeren in de omgeving van de winkelcentra, inclusief de onderzoeksdata, vindt opnieuw een afweging plaats hoe verder met deze specifieke locaties.

2.7 Dorp Sloten, carpoolstrook Anderlechtlaan en Riekerpolder

Een aantal bewoners geeft in een zienswijze aan dat de uitzondering die in het beleidsvoornemen was gemaakt ten aanzien van het dorp Sloten onverstandig is. Veel bewoners geven aan dat de parkeerproblematiek veel groter is dan uit het parkeerdrukonderzoek zou blijken en dat sprake zal zijn van een forse toename van parkeeroverlast als in Nieuw-Sloten betaald parkeren wordt ingevoerd en in Dorp Sloten niet. Een selectie van de reacties:

Tevens zal het Drop Oud sloten overspoelt worden met parkeerders of Badhoevedorp met centrum gangers voor AMS centrum.
Wanneer onze straat toch al moeilijker bereikbaar wordt door de 'knip' in de Sloterweg, lijkt me het betaald parkeren volstrekt overbodig. Bovendien, het naast gelegen Oud Sloten blijft vrij parkeren, kleine stukje lopen voor visite, en daar gaat nu dan wel overlast ontstaan.
Inderdaad is er op aangrenzende gebieden van betaald parkeren overlast. Maar om dan overal betaald invoeren te gaan invoeren, maakt dat je problemen in Oud Sloten gaat creëren alsmede in Badhoevedorp.
Ik ben tegen invoering van betaald parkeren in Nieuw West. Maar als het toch gaat gebeuren, daar helpt deze procedure echt niet tegen, is gewoon een lachertje, dan voor ALLE gebieden, geen uitzondering voor de sportvelden, bedrijvent centrum, Sloterdijk en het dorp Sloten.
Aangezien, afgezien van het Dorp Sloten, in vrijwel geheel Nieuw West een betaald parkeren regime ingevoerd zal worden, zal de druk op Sloten om eveneens dit regime in te willen voeren sterk toenemen. Gezien de ligging aan de rand van de stad, dicht bij Schiphol vrezin wij dat dit er toe leidt dat de zeer schaarse parkeerruimte voor bewoners en hun bezoekers onder te zware druk komt. Aangezien wijzelf op eigen terrein parkeren, beperkt ons probleem zich tot bezoekers en overburen. Net buiten de Dorpskern kan op de Sloterweg niet geparkeerd worden, anders dan op eigen terrein. De enige optie voor de woningen zonder fysieke mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein is een korte zijtak van de Sloterweg met slechts 6 parkeerplaatsen, voor 6 woningen. De enige mogelijkheid om aan dit probleem enigszins tegemoet te komen is de exclusieve bestemming van de 6 beschikbare plaatsen voor de desbetreffende bewoners en de bezoekers van Sloterweg 1135 t/m 1147. Daar dringen wij met kracht op aan, of er nu wel of geen betaald parkeren zal vastgesteld worden in Sloten.
Uit uw tekeningen blijkt dat men voornemens is om voor de parkeerplaats bij de Vlindermolen ook betaald parkeren in te voeren. Dit lijkt mij niet wenselijk en tegen het eigen gemeentebeleid. Deze parkeerplaats wordt hoofdzakelijk gebruikt door autobezitters die carpoolen en of verder reizen met het openbaarvervoer. Dit is iets wat de gemeente stimuleert en toelicht. Verzoek is dan ook om deze parkeerplaats uit te zonderen van het betaaldparkeren.
Extreme parkeerdrukte verwacht in het dorp Sloten als dat de enige gratis parkeermogelijkheid in de omgeving wordt van Tram 2. Als de Aker, Osdorp en Nieuw-Sloten betaald parkeren krijgen dan moet het dorp Sloten dat ook krijgen om het te verwachten waterbed effect te voorkomen. Het is nu vaak al lastig om een parkeerplaats te vinden in het dorp Sloten omdat daar ook te weinig parkeerplaatsen zijn. Als dan ook nog de omliggende wijken met bezoek of meerdere auto's, de mensen die elders in de stad wonen maar daar niet willen parkeren en de mensen van de carpoolplaats van de A4 willen parkeren ook nog in Sloten willen parkeren dan zal het dorp onleefbaar worden voor de inwoners die van hun auto afhankelijk zijn. Je kan je auto dan niet meer kwijt als je terugkomt maar mag ook niet in de omliggende wijken parkeren. Het gekke is dat bij de invoering van betaald parkeren in Osdorp, nieuw sloten en de Aker meerdere argumenten zijn om het waterbed te voorkomen en ze zijn allemaal ook van toepassing op Sloten! Trek dat dan AUB gelijk! Het flut onderzoekje waarin werd aangetoond dat er in Sloten wel voldoende parkeerdruk is raakt kan nog wal, het klopt van geen kant, het werkelijke aantal parkeerplaatsen is kleiner en het zal ook nooit de 'ver' parkeerders aankunnen. Mocht het plan met betaald parkeren doorgaan, dan alleen als Sloten een gelijke behandeling krijgt en ook betaald parkeren krijgt. Graag het dorp gelijktrekken met Nieuw-Sloten omdat Sloten daar de meeste binding mee heeft.
Betreft uitsluiting betaald parkeren Sloten: Met deze mail zou ik het waarden om betaald parkeren ook in het dorp Sloten in te voeren. Mijn redenen hiervoor zijn de aanwezigheid van: -Zalenverhuur de Diamant (dagelijks in de avond cq. nachturen en weekend open) -Poolcentrum cq. Bardancing (dagelijks vanaf 18.00 uur open met uitzondering van zondag) -Speeltuin dagelijks overdag open -Medewerkers van omringende bedrijven die ook met de auto komen -Parkeren van bedrijfsbussen -Parkeren van auto's voor een langdurige tijd door vakantiegangers. Door bovengenoemde punten is er geen plek voor bewoners (in bezit van een auto) om na een avond uit of na het werk een parkeerplek te vinden in het dorp Sloten. Dit verhindert het leefplezier van de bewoners. Ik verzoek u dringend om ook in Sloten het betaald parkeren ook uit te voeren en niet tot 19.00 uur maar tot 24.00 uur voor de gehele week. Waarom tot 24.00 uur vanwege de aanwezigheid van veel parkeerders van de Diamant en het Poolcentrum en bedrijfsbussen.
Naar mijn mening dient ook in het dorp Sloten en de Sloterweg betaald parkeren te worden ingevoerd, want als dat niet gebeurt dan zal het dorp en de Sloterweg veelvuldig gebruikt worden om het betaald parkeren elders te ontwijken. Dit leidt tot nog meer parkeeroverlast dan de parkeeroverlast die er nu al is., Mede omdat de gemeente in dit gebied de geldende parkeerverboden niet handhaaft en er dus nu ook al flinke parkeeroverlast is.
Omdat het dorp Sloten als één van de weinige wijken nog gratis parkeren zal aanbieden (in het huidige plan), vrees ik voor vele auto's die hier achtergelaten worden door bewoners van andere buurten of van dagjesmensen/toeristen, die dan de stad ingaan (het zogenaamde waterbedeffect). Tevens ziet men vaak hobby-auto's of -busjes in dergelijke "vrij-parkeren-zones" gestald worden. De kosten van een bewonersvergunning zijn alleszins redelijk en zouden geen probleem moeten zijn voor autobezitters in Sloten. Door betaald parkeren óók in het dorp Sloten in te voeren dus hopelijk de parkeerdruk in Sloten.
De aanname dat de parkeerdruk in het dorp Sloten beperkt is, is in mijn beleving als bewoner het tegenovergestelde. Ik kan vaak bij thuiskomst nog 1 parkeerplekje bemachtigen, maar bij feestjes in de Diamant, op zondag als er een kerkdienst is, bij bezoek van wie dan ook, bij een drukke dag op de VAT of door een onhandig geparkeerde auto, moet ik uitwijken naar andere straten. Het onderzoek dat gedaan is naar de parkeerdruk in het dorp Sloten creëert wel een erg rooskleurig beeld van de parkeergelegenheid, als 15 minuten zones, ruimtes voor garageboxen en officieuze parkeerplekken worden meegeteld als volwaardige parkeerplaatsen. Door het dorp Sloten buiten de betaald parkeren zone te laten wordt er een bufferzone naar Badhoevedorp toe gecreëerd waar de Slotenaren de dupe van zullen zijn; want parkeren in eigen dorp zit er dan niet meer in (dus wordt het betaald parkeren tegen normaal tarief op ruime afstand van de eigen woon omgeving). Als het dan toch zo nodig is om betaald parkeren in te voeren, dan zou dat ook voor het dorp Sloten moeten gelden, zodat het parkeren in het dorp wordt ontmoedigd. Daarnaast zou ik het ontzettend jammer vinden als de carpool strook bij de rotonde ook

onder de betaald parkeren regeling zou komen te vallen; een gemiddelde werkdag duurt toch een uur of 8, dat keer €1.60/ uur = €12.80/dag en ik denk dat de meeste mensen hiervoor met gemak zelf met de auto naar het werk zullen gaan en de carpool strook niet meer zullen gebruiken. Dit leidt weer tot meer verkeer, terwijl het initiatief van een carpool strook mijns inziens toch iets is om te blijven faciliteren.

Reactie van het college van B en W

Dorp Sloten

Het college van B en W deelt de zorgen die mogelijk ontstaat als in Dorp Sloten geen betaald parkeren wordt ingevoerd, en in de omliggende buurten wel. Veel bewoners hebben overtuigend beargumenteerd om geen uitzondering te maken. Het college van B en W is het eens dat de aanvankelijke inschatting dat niet veel uitwijkers zijn te verwachten, met teveel onzekerheid gepaard gaat om het Dorp Sloten 'ongemoed' te laten. Ook het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West dringt er sterk op aan om ook in Dorp Sloten betaald parkeren in te voeren. Het stadsdeelbestuur schreef hierover in haar advies: *"De parkeerdruk is daar nu in meerdere straten al aardig hoog en de rechtstreekse busverbinding met Schiphol maakt het aantrekkelijk om daar te parkeren als het gratis blijft. Zeker als in 2024 ook nog de HOV-verbinding Schinkelkwartier gaat rijden. En het is onvermijdelijk dat er een groot waterbedeffect op zal treden vanuit de omliggende wijken. Als Sloten nu niet wordt meegenomen en het waterbedeffect treedt op dan duurt het vanwege de procedures (nieuw beleidsvoornemen, inspraak, besluitvorming, voorbereiding realisatie) bovendien minimaal een extra jaar voordat betaald parkeren daar dan alsnog kan worden ingevoerd. Dat zou een onaanvaardbaar lange periode van grote overlast zijn".*

Naar aanleiding van de inspraakreacties en het advies van het stadsdeelbestuur wordt in het definitieve voorstel, dat ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd, ook betaald parkeren ingevoerd in het Dorp Sloten. Het parkeerregime (tarieven, tijden, aantal beschikbare vergunningen per huishouden/onderneming en kortingsregeling voor bezoekers) zal gelijk zijn aan het parkeerregime van Nieuw-Sloten en De Aker. Dorp Sloten wordt onderdeel van het vergunninggebied Nieuw-Sloten.

Carpoolstrook Anderlechtlaan

Bij het Sportcentrum Sloten is aan de Anderlechtlaan een relatief groot parkeerterrein beschikbaar. Deze parkeerstrook wordt gebruikt door sporters van het Sportcentrum Sloten, maar het fungeert ook als een (hoewel officieuze) carpool/P+R voorziening. Eén van de bewoners gaf aan dat als op deze strook betaald parkeren zou worden ingevoerd dat forenzen dan met de auto door zouden rijden naar hun werk. Het college van B en W deelt deze zorg niet en is van oordeel dat deze parkeerplaats vooral interessant is voor reizigers of personeelsleden van Schiphol Airport en voor forenzen tbv kantoren en bedrijven langs de A10-West. Er zijn immers meerdere directe busverbindingen naar Schiphol en de kantoorlocaties aan de westzijde van de stad (Slotervaart en de Ringzone) zijn bereikbaar via reguliere openbaar vervoerverbindingen, waaronder station Lelylaan. Het stadsdeelbestuur van Nieuw-West adviseert voor deze locatie om van het parkeerterrein aan de Anderlechtlaan een apart vergunninggebied te maken waar alle in Nieuw-West uitgegeven parkeervergunningen geldig zijn. Het college van B en W neemt dit advies niet over, omdat er geen duidelijke relatie ligt tussen doel en middel. Het parkeerterrein wordt wel onderdeel van een groot vergunninggebied met daarin De Aker/De Punt, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten en een groot deel van Osdorp. Alle vergunninghouders van dit gebied kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de Anderlechtlaan.

Riekerpolder (IBM locatie)

Het Dagelijks Bestuur van Nieuw-West adviseert om ook Riekerpolder mee te nemen in het definitieve voorstel van betaald parkeren. Dit gebied omvat het voormalige IBM-terrein. De komende twee jaar wordt aangevangen met de bouw van de eerste 285 woningen van in totaal 2.500 woningen. Met het uitbreiden van betaald parkeren wordt voorkomen dat de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners op de openbare ruimte wordt afgewenteld.

Het college is het eens met het stadsdeelbestuur dat uitzondering van dit gebied (waar op dit moment overigens geen openbare parkeerplaatsen zijn) onverstandig is met het oog op de aanzienlijke gebiedsontwikkeling en verdichtingsopgave. Dit deel van de Riekerpolder wordt om deze reden dan ook meegenomen in het uitbreidingsvoorstel van betaald parkeren dat ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Ook wordt van Riekerpolder een apart vergunninggebied ingesteld, met een o-vergunningplafond.

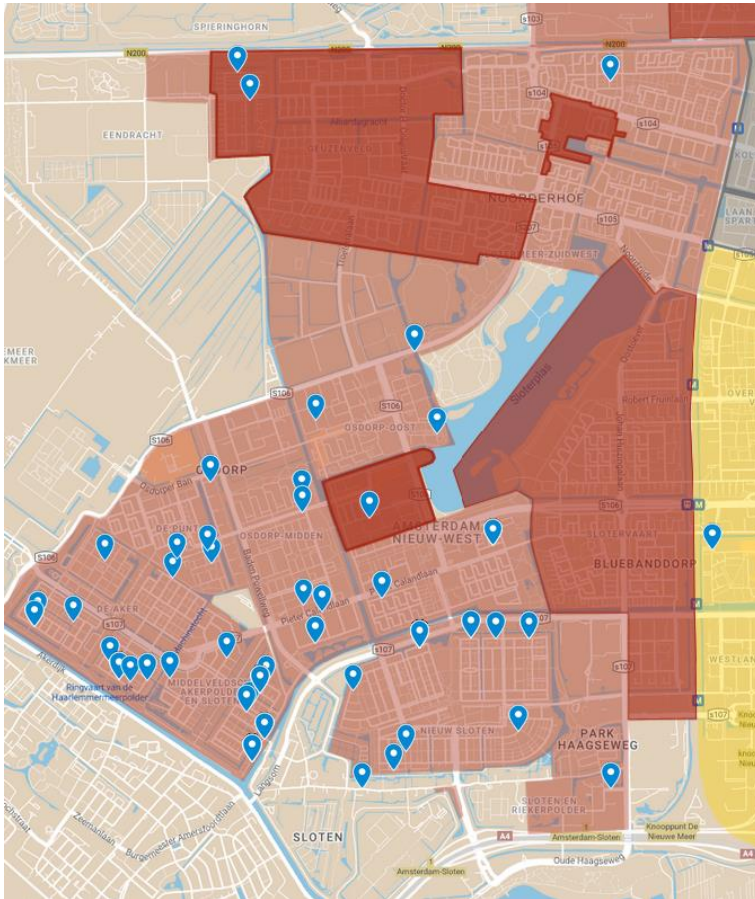
2.8 Zorgen van bewoners met een eigen garage en zorgen van bewoners van nieuwbouwwoningen

Een aantal bewoners met een eigen stallingsplaats of garage geeft aan zorgen te hebben over de stedelijke regeling dat stallingsplaatsen in mindering worden gebracht op het aantal vergunningen waarvoor men maximaal in aanmerking kan komen. Stallingsplaatsen worden in een aantal gevallen gebruikt als berging en als fietsenstalling, sommige garage(boxen) zijn verbouwd en een aantal bewoners geeft aan dat de stallingsplaats te krap is voor het parkeren van een auto. De straten waar de meeste zienswijzen over dit onderwerp zijn binnengekomen zijn:

Herentalsstraat, J.F. Ankersmitstraat, P. Hans Frankfurthersingel, Pracanalaan, Hamonstraat, Watermaalpad, Groenlandstraat, Eisdenstraat, Pyreneeën, Brienzerstraat, Iseoplantsoen, Lesbosstraat, Middelveldstraat, Langswater, Van Suchtelen van de Haarestraat, David Ricardostraat, M.Gandhilaan, Oostakkerstraat. Ook is een aantal zienswijzen binnengekomen waarin het parkeren op de oprit (voor een garagebox) aan de orde komt. Het betreft de straten: Groenlandstraat, Pracanalaan, Eisdenstraat, Brienzerstraat, M.Gandhilaan.

Onze woningen zijn gebouwd tussen 1960 en 1970 (+/-) en voorzien van een garage. De afmetingen van de garages die toen zijn gebouwd, zijn niet toereikend voor de auto's van deze tijd. Uitsluitend het allerkleinste type auto kan hierin worden geparkeerd. Mocht het betaald parkeren worden ingevoerd, dan maken wij bezwaar tegen de bepaling dat er een vergunning minder beschikbaar is vanwege het bestaan van een garage.
Daarnaast vind ik de regel dat als je in bezit van een garage plek bent, dat deze wordt mee geteld bij het uitdelen en de hoogte van de prijs van de vergunningen belachelijk. Dit is gewoon weer een manier om vervelend te doen en om geld af te troffelen en het leven is nu al duur genoeg, mensen komen amper rond!
Tegen betaald parkeren. Kijk eerst een naar de mensen die een garage bij het huis hebben den deze niet gebruiken. Daarom staan er ook veel auto's in de wijk die niet bedoeld zijn om op de straat te parkeren.
Wij hebben gekocht bij nieuwbouw project Typisch Tuinstad. Wij zijn beide werkende en beschikken beide over een auto. Ik vind het oneerlijk dat wij geen recht gaan krijgen op een vergunning. We hebben geprobeerd om 2 parkeerplekken te bemachtigen binnen de eigen parkeergarage echter dit is niet gelukt. Er zijn te weinig plekken beschikbaar in verhouding tot aantal aanvragen. Wij gaan dus dagelijks volle pond moeten betalen om op straat te parkeren. De auto's weg doen is gewoon niet realistisch met beide drukke banen en ook kinderen. Ik vind dat wij ook recht zouden moeten hebben op een vergunning!!
Ik begrijp ook dat als er een garage aanwezig is in de woning dat deze eerst gebruikt moet worden voordat een vergunning aangevraagd kan worden. De woning is bijna 20 jaar oud, de garage is gebruikt voor allerlei doeleinden, zoals fietsen opslag, brommer opslag. Dat moet dus een andere plek gaan krijgen. De gemeente houdt hier geen rekening mee. Ik heb inmiddels begrepen dat auto eigenaren met 1 auto nu een tweede (kleine) auto op hun naam laten zetten, deze "uitlenen" aan iemand (kind/ouder) in een andere gemeente, zodat ze op auto nummer 1 een vergunning kunnen aanvragen, die dan niet in de garage hoeft te staan. Hoe denkt de gemeente dit te gaan handhaven? ZOu het niet beter zijn om de bewoners met 1 auto die toch een vergunning willen hebben, dit gewoon te faciliteren tegen de kosten van een tweede vergunning?
Door het invoeren van betaald parkeren moedigt u de aankoop van een elektrische / hybride auto niet aan. Wij hebben een inpandige parkeerplek. Zoals u weet zijn VVE bang voor oplaadpunten te installeren in deze stalling parkeergarages. Eigenaren van de VVE zijn bang voor brand. Daarnaast is het maar de vraag of er voldoende elektra capaciteit is om in alle stallingsgarages in het aangewezen gebied oplaadpunten aan te brengen. Wij wonen op de Oostakkerstraat. Wij hebben een stallingsplek. Nu laden wij onze auto gratis op op straat. Omdat wij een stallingsplek hebben krijgen wij geen parkeervergunning. Om je auto op te laden betaal je bij dit beleidsvoornemen niet alleen voor de stroom maar ook nog eens circa 3 uur opladen x € 1,60. Op deze wijze wordt het elektrisch rijden niet aangemoedigd.
Het is een illusie te denken dat de bewoners van nieuwbouw woningen zullen afzien van de auto omdat er geen vergunningen worden verstrekt aan hen. Of dat zij zullen afzien van een woning omdat er geen parkeervergunning kan worden aangevraagd. Zeker omdat toekomstige bewoners met de huidige woningnood geen keuze hebben tussen verschillende woningen met of zonder parkeerfaciliteiten. Ik ben één van de bewoners die over een stallingsplaats beschikt. De grond waarop die stallingsplaats zich bevindt, "huur" ik al van de gemeente middels erfpacht. Deze stallingplaats wordt in mindering gebracht op het aantal te verlenen vergunningen waarvoor ik in aanmerking zou komen. Vraag: Wordt de duurste vergunning (de tweede vergunning dus) in mindering gebracht? Anders gezegd als ik een vergunning aanvraag wordt die aanvraag gezien als eerste vergunning? De gemeente verplicht mij immers al een duurbetaalde eigen stallingsplaats op eigen grond te gebruiken.
Het plan roept de nodige vragen op: volgens de toelichting wordt er geen parkeervergunning verstrekt als de bewonder een stallingsplaats op eigen terrein heeft. Ons huis heeft weliswaar een inpandige garage, maar die kan niet als garage gebruikt worden omdat wij in de loop der jaren de nodige aanpassingen hebben aangebracht. Geldt dan toch de regel dat er geen parkeervergunning wordt verstrekt? Wij parkeren onze auto op de oprit vóór het huis. Wordt dit ook als stallingsplaats gezien? Dat zou volgens de

toelichting betekenen dat er geen parkeervergunning wordt verstrekt: een buitengewoon onredelijke maatregel, omdat er tevens in de toelichting staat dat er niet op de oprit geparkeerd mag worden volgens het RVV. Dit geldt voor nagenoeg de gehele Praacanalaaan. Mag er dan wel geparkeerd worden op de oprit en is dat dan gratis? Tenslotte volgt m.i. uit de erfpachtakte van de huizen aan de even zijde van de Praacanalaaan dat de bewoners verplicht zijn om een verharding aan te brengen t.b.v. het parkeren van een auto. Dit is dus strijdig met het standpunt van de Gemeente dat er niet op de oprit geparkeerd mag worden.



Kaart 6 - 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 inpandig is georganiseerd en geen parkeervergunningen worden verstrekt, worden opvolgende kopers of huurders van eerste kopers of huurders zonder stallingplaats, geacht bekend te zijn met het gegeven dat er voor dat adres geen aanspraak bestaat op een parkeervergunning. Indien een bewoner een stallingsplaats niet als zodanig gebruikt of heeft gerealiseerd, komt dit voor risico van de bewoner. Gedacht kan worden aan de situatie dat een woning beschikt of behoort te beschikken over een garage of een parkeerplek maar dat deze voor andere doeleinden wordt gebruikt. Indien, voordat een beleidsvoornemen tot invoering van betaald parkeren is vrijgegeven, stallingplaatsen aard- en nagelvast zijn verbouwd en redelijkerwijs niet meer als stallingplaats bruikbaar zijn, worden deze 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 zijn verbouwd vóór 20 november 2022 niet worden beschouwd als stallingsplaats. De verbouwde stallingsplaats wordt dus niet afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waarvoor men maximaal in aanmerking komt. Een stallingsplaats waar alleen een kastje aan de muur is opgehangen wordt niet gezien als 'aard- en nagelvast' verbouwd.

Parkeergarage of garagebox wordt gebruikt als berging.

In Nieuw-West is in een aantal straten losstaande garageboxen aanwezig. Veel bewoners geven aan dat dat de woningen relatief klein zijn waardoor de garages of garageboxen dienst doen als berging en voor het stallen van (elektrische) fietsen. Omdat ook bij de uitbreidingen van betaald parkeren in Geuzenveld (2022), stadsdeel Noord (2018) en in de Prinses Irenebuurt (stadsdeel Zuid) (2017) de bestaande regelgeving ten aanzien van vergunningverlening is toegepast, is het college van B en W van oordeel om ook voor Nieuw-West geen uitzonderingsbepalingen of overgangsregelingen in te stellen. Voor bewoners die de beschikking hebben over een stallingsplaats betekent dit dat de stallingsplaats wordt afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waarvoor het huishouden maximaal in aanmerking komt (zie tabel 1).

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

Tabel 1: aantal vergunningen die worden toegekend

Parkeren op de in- of uitrit is niet toegestaan.

Hoewel op dit moment vóór veel garageboxen in Nieuw-West wordt geparkeerd is het op grond van het Reglement Verkeersregels en –tekens (RVV), onderdeel van de Wegenverkeerswet, niet toegestaan om te parkeren voor een inrit of een uitrit (art 24, lid 1b). Deze (landelijke) verbodsbepaling is momenteel al van toepassing en is niet afhankelijk van het wel of niet invoeren van betaald parkeren. Bij invoering van betaald parkeren betekent dit dat er geen naheffingsaanslag opgelegd kan worden als de auto zonder fiscale parkeervergunning of –parkeerrechten voor een garage staat geparkeerd. Wél kan een bekeuring worden uitgeschreven voor het parkeren op een locatie waar dit feitelijk niet is toegestaan (verkeersovertreding op grond van de Wet Mulder), 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 het parkeren op het trottoir (waar een motorvoertuig niet mag rijden, niet mag stilstaan en dus ook niet parkeren). Voor een garagebox of inrit ligt dit anders, omdat weliswaar niet mag worden geparkeerd, maar wél tijdelijk mag 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 is 2,35 m breed en 4,00 meter diep.

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 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 (zoals bijvoorbeeld in de Herentalsstraat), 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.

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". Met deze wijziging wordt grotendeels tegemoet gekomen aan het stadsdeelbestuur van Nieuw-West dat adviseerde om de minimale maatvoering te verruimen "tot het niveau van een C-klasse auto, die ook voor grotere gezinnen geschikt is".

Vergunningverlening als garageplekken niet zijn gekoppeld aan de woningen

Bij appartementencomplexen met een in pandige 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.

2.9 Betaald parkeren bij sportparken Ookmeer en Eendracht

Meer dan 120 zienswijzen gaan over sportvelden, waarvan het overgrote deel betrekking heeft op sportpark Ookmeer. Bewoners geven aan dat het invoeren van betaald parkeren mensen juist niet zal stimuleren om te gaan sporten. Ook wordt aangegeven dat het verschil in reistijd tussen de auto en het OV naar sportpark Ookmeer erg groot is. Voor sportpark Eendracht wordt aangegeven dat er geen OV-verbinding is. Daarnaast ziet men liever dat er geen apart vergunningsgebied wordt gecreëerd bij sportparken en dat bewoners er dus met hun wijkvergunning kunnen parkeren. Tenslotte vindt men het oneerlijk dat de sporten die beoefend worden in het weekend met het huidig plan vrijgesteld worden van betaald parkeren, terwijl de sporten die overdag plaatsvinden wel parkeergeld moeten betalen. Een selectie van de reacties:

<p>Wil men bij kinderen de sport stimuleren, zorg dan dat er bij de sportvelden (sporthal) het parkeren gratis is ook door de week want dan gaan de kinderen overdag trainen en worden ze meestal gebracht met de auto. Bij de sportvelden in de EENDRACHT is geen opbaar vervoer in de buurt.</p>
<p>Er worden verschillende vergunningsgebieden gecreëerd, waaronder een apart vergunningsgebied voor Sportpark Ookmeer. Dit betekent dat geen één bewoner van Nieuw-West met hun wijkvergunning bij de sportvelden Ookmeer kan parkeren. Voor het sportpark Sloten is het juist andersom, daar kunnen alleen inwoners van Nieuw Sloten met hun wijkvergunning parkeren, terwijl de sportvelden door sporters uit alle wijken wordt bezocht. Zorg er voor dat alle inwoners van Nieuw-West met een wijkparkeervergunning met die vergunning ook kunnen parkeren bij de sportfaciliteiten van ons stadsdeel, dat wil zeggen de sportparken Ookmeer, de Eendracht, Spieringhorn en Sloten.</p>
<p>De parkeerplaats van het sportpark op doordeweekse dagen zo goed als leeg!! Er is dus totaal geen noodzaak om betaald parkeren in te voeren. Dus GEEN BETAALD PARKEREN sportpark De Eendracht op doordeweekse dagen!!!</p>
<p>Ik golf op sportpark Ookmeer. Ik parkeer mijn auto altijd op het sportpark omdat ik zware golfspullen bij me heb. Nu zijn de voetballers in het weekend vrijgesteld van het betaald parkeren. Dat zou ook moeten gelden voor de golfers die kunnen golfen als er niet wordt gevoetbald (de golfclub speelt op de voetbalvelden). Ik wil u vragen ook de golfers op het sportpark te ontzien.</p>
<p>Please don't introduce paid parking. This will make it impossible for me to play Golf there without substantial extra costs.</p>
<p>Deze locatie is slecht bereikbaar met het openbaar vervoer, waardoor vele docenten en studenten met de auto moeten komen. Mijn reistijd is met openbaar vervoer 105 minuten en met de auto 40 minuten enkele reis (vanuit Vleuten). In totaal werken ongeveer 200 medewerkers op deze locatie en komen ongeveer 2000 studenten naar deze locatie. Het zou voor de komst naar de lessen een groot probleem zijn als het betaald parkeren wordt in dit gebied.</p>
<p>Ik ben het niet eens met het invoeren van betaald parkeren voor de HvA locatie aan de Dr. Meurerlaan 8 en het Sportcentrum Ookmeer. Vooropgesteld: het OV is niet ideaal geregeld rond het Sportcentrum en de HvA locatie, je moet nog een flink stuk lopen voordat je een van de locaties bereikt. Onhandig als je allerlei (sport) spullen of laptops etc bij je hebt. En vooral in de avond voelt dat niet veilig. Mbt het Sportcentrum: we willen sporten stimuleren en betaald parkeren maakt het niet makkelijker voor mensen met drukke banen, kinderen, handicaps etc in combinatie met een klein budget. Mbt de medewerkers van de HvA: veel van hen wonen buiten de stad en hebben een parttime aanstelling bij de faculteit Beweging, Sport en Voeding die ze combineren met een baan in de beroepspraktijk of op een andere HvA locatie en zijn afhankelijk van eigen vervoer ipv het tijdrovende OV. Zij gaan het simpelweg niet redden om deze werkzaamheden te combineren zonder eigen vervoer. Studenten, die het al niet breed hebben, carpoolen met met elkaar om zo tijd en kosten te besparen. Door invoering van betaald parkeren op deze specifieke parkeerplaats wordt het onbetaalbaar gemaakt om met het eigen vervoer naar het werk, school en het sportcentrum te komen. Ik pleit dan ook voor vrij parkeren op de parkeerplaats tussen beide locaties, met name voor bezoekers van de Sporthal Ookmeer en de medewerkers en studenten van de Hogeschool van Amsterdam, faculteit Beweging, Sport en Voeding.</p>
<p>Als docent ben ik werkzaam op HvA, faculteit SBV, gevestigd op Dr Meurerlaan te Amsterdam. Ik maak daarbij gebruik van de parkeerplaats aan deze locatie, evenals veel ander personeel en onze studenten. Het invoeren van betaald parkeren op deze parkeerplaats is zeer nadelig voor zowel personeel van HvA als de studenten. Voor een aanzienlijk deel van zowel docenten als studenten is het vrijwel onmogelijk gebruik te maken van OV om op locatie te komen ivm relatief ongunstige ligging van deze faculteit en de steeds verder afnemende beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het OV. Denk hierbij aan gereduceerde dienstregelingen, uitval en kosten. De parkeerplaats is groot en wordt bij lange na niet op capaciteit gebruikt. Indien de zorg is dat er bij invoering meer hier geparkeerd wordt om het betaald parkeren te onvluchten, dan pleit ik ervoor een deel van de parkeerplaats te reserveren voor personeel HvA/indien mogelijk studenten om deze 2 groepen niet te duperen.</p>
<p>Als docent werk ik op de Hogeschool van Amsterdam (Dokter Meurerhuis). Doordat ik een functionele beperking heb (chronische en</p>

progressief verlopende spierziekte), moet ik er al alles aan doen om in energiebalans te blijven. Hierdoor is het voor mij al noodzaak om met de auto naar de Hogeschool te komen, omdat met het OV niet gaat. U kunt zich wellicht voorstellen dat dit al extra kosten met zich meebrengt. Als hier ook nog betaald parkeren bij komt, dan zal mij dit persoonlijk best kunnen raken. En dat met net een nieuw appartement dat voor mij goed is en waar ik ook al flink kosten van heb. Met maatschappelijk een zeer belangrijk onderwerp aangaande het bevorderen van de diversiteit en inclusie in de samenleving, is mijn (smekende) verzoek: zouden jullie alsjeblieft het terrein van de HvA willen ontzien van betaald parkeren? Dat zou mijn recht op participatie, maatschappelijk functionaliteit (die blijvend zal zijn gezien mijn vaste aanstelling door goed werk) en financiële onafhankelijkheid recht doen. Ik hoop op een positief besluit.

Reactie van het college van B en W

Eendracht

In het beleidsvoornemen 'uitbreiden betaald parkeren in Nieuw-West' is aangegeven dat de uitzondering die is gemaakt bij de Bok de Korverweg (langs de sportvelden van Eendracht) om - bij de besluitvorming van het invoeren van betaald parkeren in Geuzenveld en Eendracht (d.d. 7 juli 2021) - geen betaald parkeren in te voeren, in de praktijk niet goed heeft uitgedaan. Er is relatief veel overlast ontstaan door de hoge parkeerdruk op bepaalde momenten, de sportvelden zijn niet altijd goed bereikbaar en er zijn verkeersonveilige situaties ontstaan. Als gevolg van klachten die zijn binnengekomen heeft het toenmalige bestuur van stadsdeel Nieuw-West verzocht om de situatie rondom Bok de Korverweg te wijzigen. Om deze reden wordt op de Bok de Korverweg en Tom Schreursweg betaald parkeren ingevoerd. Het parkeertarief dat wordt gehanteerd sluit aan bij het tarief dat in de rest van Geuzenveld en Eendracht van kracht is. Wel gaan andere bloktijden gelden: van 09.00 uur tot 19.00 uur (maandag tot en met vrijdag). Door alleen betaald parkeren overdag in te voeren en op doordeweekse dagen worden de langparkeerders geweerd, maar niet de sporters die na 19.00 komen trainen of in het weekend wedstrijden hebben.

De Bok de Korverweg en Tom Schreursweg worden onderdeel van het vergunninggebied van Geuzenveld. Dit betekent dat alle vergunninghouders van Geuzenveld ook op deze parkeerplaatsen terecht kunnen. Dit geldt ook voor de vergunninghouders van Slotermeer, aangezien uitgegeven vergunningen in Slotermeer ook geldig worden in Geuzenveld (dit geldt andersom overigens ook).

Ookmeer

Voor het sportpark Ookmeer geldt hetzelfde als de Bok de Korverweg. Het waterbedeffect als gevolg van de invoering van betaald parkeren in Geuzenveld heeft ertoe geleid dat parkeeroverlast is ontstaan bij de sportparken van Ookmeer, vooral bij de locatie van het AZC. Deze parkeeroverlast wordt mogelijk versterkt als een deel van de nu bestaande overcapaciteit in de toekomst wordt opgeheven, en als in Osdorp en De Punt/De Aker betaald parkeren wordt ingevoerd. Om dit tegen te gaan wordt ook hier alleen op de doordeweekse dagen betaald parkeren ingevoerd van 09.00 uur tot 19.00 uur. Naar verwachting zal het aantal langparkeerders hierdoor afnemen, terwijl de gebruikers van de sportvoorzieningen voor hun trainingen en wedstrijden zo min mogelijk worden gehinderd.

Conform het advies van stadsdeel Nieuw-West, worden de parkeerplaatsen bij Ookmeer ingesteld als apart vergunninggebied waar alle in Nieuw-West uitgegeven parkeervergunningen geldig zijn. Vergunninghouders van Nieuw-West hoeven hierdoor dus niet het aparte kortparkeertarief te betalen als bij Ookmeer wordt gesport. Daarmee hoopt het college van B en W de voornaamste bezwaren van inwoners van Nieuw-West weggenomen te hebben. Voor Ookmeer is dit mogelijk omdat relatief veel parkeercapaciteit beschikbaar is. Veel meer dan bij andere sportvoorzieningen. Ook moet een apart vergunninggebied worden ingesteld en dat is voor een enkele parkeerstrook complex. Om deze reden wordt dit niet ook ingesteld bij de Bok de Korverweg in Eendracht. Tenminste twee jaar na invoering van betaald parkeren wordt deze regeling voor specifiek het sportpark Ookmeer geëvalueerd, waarna een afweging volgt of deze aanvullende parkeerrechten voor vergunninghouders van Nieuw-West worden gehandhaafd.

In Ookmeer (tussen het Sloterpark en Osdorper Binnenpolder) is ook een vestiging van de Hogeschool van Amsterdam gevestigd (academie voor lichamelijke opvoeding). Veel docenten en ook enkele studenten hebben hun zorgen geuit over het invoeren van betaald parkeren in Ookmeer. Te meer daar de bereikbaarheid van het gebied beperkt is. Het college van B en W is het eens dat de bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer niet optimaal is, hoewel er vanaf station Sloterdijk en Osdorpplein wel een directe busverbinding is (bus 61). Alternatieve mogelijkheden zijn er ook, door bijvoorbeeld met de fiets of OV-fiets verder te reizen vanaf Sloterdijk of station Lelylaan. De Hogeschool komt daarnaast in aanmerking voor bedrijfsvergunningen: 1 vergunning per 5 fte. Voor personeel dat van ver komt, of andere redenen heeft om met de auto naar het werk te komen, is de verwachting dat hiermee de voornaamste parkeerbehoefte opgevangen kan worden.

Spieringhorn

In de inspraakprocedure is ten onrechte uitgegaan dat de parkeerplaatsen bij sportcentrum Spieringhorn op eigen terrein liggen. Als parkeerplaatsen op eigen terrein liggen dan kunnen deze allen privaatrechtelijk gereguleerd worden, maar niet met het invoeren van betaald parkeren (als belastingmaatregel). Om deze reden is de informatiebrief over het inspraaktraject niet naar de sportvereniging gestuurd. Omdat nog dit jaar met een aanvullend inspraaktraject wordt gestart voor stadsdeel Noord en een deel van Sloterdijk, wordt Spieringhorn daarin meegenomen. Vooralsnog blijft het parkeerregime op Spieringhorn dus nog ongewijzigd.

2.10 Zorgen van basisscholen, huisarts- en fysiotherapiepraktijken en zorgpersoneel

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:

In de omgeving van scholen betaald parkeren invoeren is geen goed idee. Veel van onze leerlingen wonen op te grote afstand om lopend of met de fiets naar school te kunnen komen. Dit geldt ook voor de leerkrachten. Er is al een flink tekort aan leerkrachten in Amsterdam. Veel leerkrachten die nu in Amsterdam op basisscholen werken komen uit een andere stad en zijn afhankelijk van de auto voor het vervoer. Indien er betaald parkeren wordt ingevoerd in Nieuw-Sloten zal dit hier zeker effect op hebben. Ouders en leerkrachten kunnen deze kostenpost niet dragen en daardoor voor een andere school kiezen. Als de leerkrachten voor een school gaan kiezen, dichterbij huis zijn de problemen niet te overzien. Het lerarentekort is nu al erg groot en zal hierdoor alleen maar toenemen.
Ik heb bezwaar tegen het invoeren van betaald parkeren in Nieuw-Sloten. Wij zijn hier gevestigd als huisartsenpraktijk op de Berlaarstraat 201. Alle 3 de huisartsen die hier werken wonen niet in Amsterdam en moeten snel ter plaatse kunnen zijn voor een spoedvisite, dus daar zijn dan al 3 parkeervergunningen voor nodig. Daarnaast wonen ook onze doktersassistente en onze POH GGZ niet in Amsterdam en wij zijn niet goed bereikbaar met openbaar vervoer, dus zij moeten wel met de auto komen naar hun werk. Dit zou betekenen dat we al 5 parkeervergunningen zouden moeten aanschaffen, wat ons op jaarbasis dus heel erg veel geld gaat kosten. Afgezien van dat we nooit 5 vergunningen gaan krijgen, omdat er staat dat er maximaal 2 vergunningen worden afgegeven. Voor ons als huisartsenpraktijk is het invoeren van dit betaald parkeren dus absoluut onuitvoerbaar en zeer onwenselijk.
Daarnaast is hier ook een basisschool waar het fijn is om even kort te auto neer te kunnen zetten en niet meteen betaald hoeven te parkeren voor het naar binnen brengen van je kind.
Voor mijn werkzaamheden bij MOC 't Kabouterhuis rij ik minimaal 3 keer per week naar de Alberdagracht en parkeer ik daar mijn auto. Zoals bekend zijn de lonen binnen de jeugdzorg niet toereikend om dit zelf te gaan bekostigen wanneer er sprake is van betaald parkeren. Ook het gereduceerde tarief blijft een enorme kostenpost. Wanneer de afspraak blijft staan dat er slechts 1 parkeervergunning beschikbaar is voor iedere 5 fte is dit ruimschoots onvoldoende. Ik ben bang dat ik, en met mij nog vele collega's, moeten gaan overwegen of werken bij deze organisatie nog loont.
Als fysiotherapiepraktijk met 12 werknemers waarvan een merendeel buiten Amsterdam komt zal de invoering van betaald parkeren zwaar op onze praktijk drukken. Met slechts 2 vergunningen geeft dit nu al problemen! Niet alleen voor de werknemers maar ook voor de bezoekende patiënten. Mocht dit worden doorgevoerd moeten wij overwegen om met de praktijk de buurt te verlaten. Wij hopen daarom vurig op het aanhouden van de blauwe zone in het gebied ten zuiden van de Lelylaan.

Reactie van het college van B en W

Scholen

Een aantal bewoners geeft aan zich zorgen te maken dat als betaald parkeren wordt ingevoerd dat het dan niet meer mogelijk zou zijn om de kinderen met de auto naar school te brengen (of naar binnen te brengen), zonder parkeergeld te moeten betalen. Het college van B en W staat op het standpunt dat kinderen zoveel mogelijk met de fiets of te voet naar school gebracht moeten worden. Het brengen van

kinderen met de auto leidt tot extra verkeer waarmee de verkeersveiligheid (rondom scholen) niet gediend is. Verder, voor de meeste basisscholen geldt dat de kinderen (ruim) vóór 09.00 binnen moeten zijn, en voor 09.00 geldt er nog geen betaald parkeren. Voor ouders die niet anders dan hun kinderen met de auto naar school te brengen, leidt het aangekondigde nieuwe parkeerregime niet tot een grote wijziging.

Ten behoeve van het onderwijzend personeel 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 het onderwijzend personeel in Nieuw-West ruim voldoende zal zijn. Het is dan ook niet te verwachten dat het parkeerbeleid een hindernis vormt voor het aantrekken van bekwame onderwijzers (uit Amsterdam of uit de omgeving).

Huisartsen en hulpverleners

Voor zorginstellingen⁴ is naast de reguliere parkeervergunning voor bedrijven ook (een gelijke hoeveelheid) maatschappelijke parkeervergunningen beschikbaar. Voor zorginstellingen is dus een dubbel aantal parkeervergunningen beschikbaar dan voor reguliere bedrijven of kantoren. Per saldo betekent dit dat er een parkeervergunning beschikbaar is per 2,5 fulltime medewerkers. Daarmee wordt naar verwachting in ruime mate invulling gegeven aan de parkeerbehoefte van de meeste zorginstellingen.

Voor huisartsen en verloskundigen zijn ook hulpverlenersvergunningen beschikbaar. Hulpverlenersvergunningen zijn in heel de stad geldig en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Nieuw-West. Een hulpverlenersvergunning wordt per vijf werknemers verleend, met dien verstande dat maximaal 15 hulpverlenersvergunningen per professionele zorg- of hulpverleningsinstelling worden verleend.

Zowel de hulpverlenersvergunning als de maatschappelijke vergunning kan op wisselend kenteken worden gezet. Een parkeervergunning op wisselend kenteken biedt de mogelijkheid om per direct online het kenteken waarvoor de parkeervergunning gebruikt wordt te wijzigen. Hierdoor kunnen meerdere zorgmedewerkers (bijvoorbeeld medewerkers die in verschillende of opeenvolgende diensten werken) gebruik maken van dezelfde vergunning. Door deze mogelijkheid kunnen verleende parkeervergunningen veel efficiënter worden gebruikt.

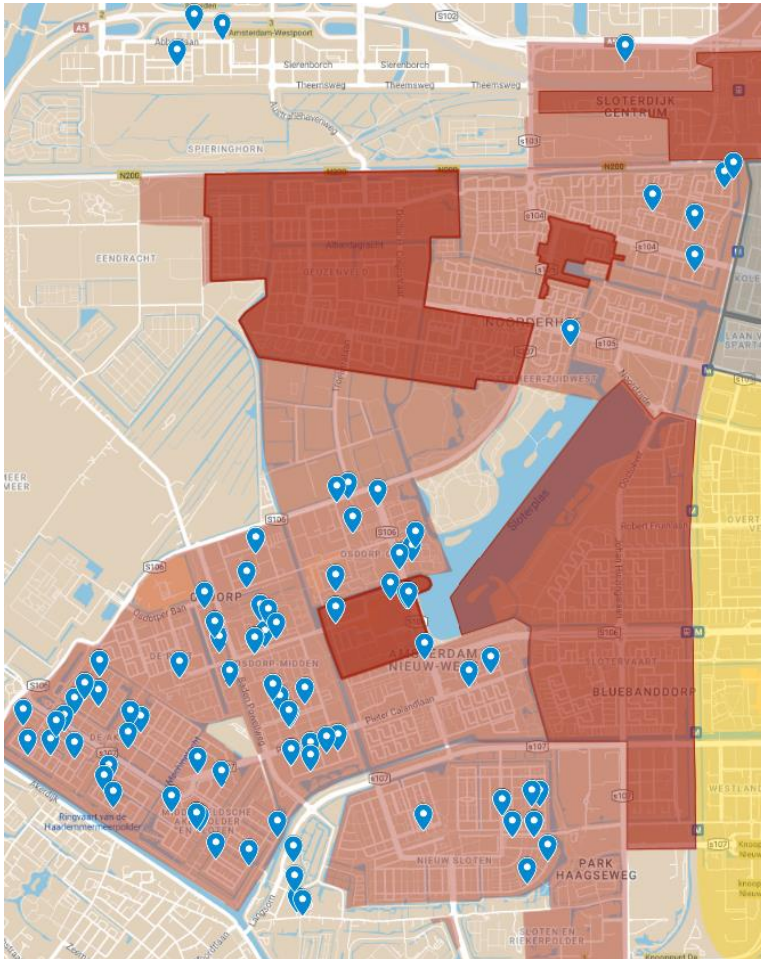
2.11 Overlast van geparkeerde bedrijfsbusjes en taxi's

Een aantal bewoners (108) geeft in hun zienswijze aan dat parkeeroverlast (mede) wordt veroorzaakt door bedrijfsbusjes en/of taxi's. Een selectie van de reacties:

Ik vind het een goede plan. Osdorp in het algemeen trekt te veel mensen en auto's dat het verkeer daaronder komt te leiden. In het weekend is het op verschillende kruispunten en stoplichten te druk voor de lokale bewoners om de weg op te kunnen. Voor post NI en DHL bezorgers is osdorp de ideaal plek geworden om de grote bussen te parkeren. Hopelijk met het invoeren van betaalde parkeren wordt het minder.
Veel klusbussen en grote vrachtwagens worden nu in de Punt na werktijd geparkeerd. Daardoor zal er nog steeds parkeerdruk blijven in de avonduren. Juist in het donker is het vele zoekverkeer naar een parkeerplaats gevaarlijk.
Beste ambtenaren, wij zijn tegen betaald parkeren! In onze wijk hebben wij geen parkeerproblemen dwz wel overlast van bedrijfsbussen en vrachtwagens die niet in de wijk thuis horen NB daar is een wet voor die NIET gehandhaafd wordt!
Ik ben tegen het betaald parkeren zoals nu voorgesteld. Dit is niet een oplossing voor het parkeerprobleem, want het probleem is niet overdag, maar juist in de avonduren. Overdag is de bezetting hooguit 50%, misschien wel minder. Pas in de avond komen de busjes

⁴ Zorginstellingen zijn in de Parkeerverordening als volgt gedefinieerd (art.1 lid rr.) "instelling in de curatieve zorg welke op basis van de Wet toelating zorginstellingen (Wtz) is toegelaten tot het leveren van zorg die valt binnen de Wet langdurige zorg (Wlz) en de Zorgverzekeringswet (Zvw), tenzij dit alleen de enkele functie 'huishoudelijke verzorging' betreft. Tevens dient de instelling een bewijs te overleggen dat voor het desbetreffende jaar productieafspraken zijn gemaakt met het zorgkantoor Amsterdam."

en taxi's die hun auto parkeren, waardoor de bewoners moeite hebben om te parkeren. Als het betaald om 19.00 is afgelopen dan komen ze gewoon na 19.00 dus veranderd er niks.



Kaart 7 - 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 dit deel van Nieuw-West te parkeren.

2.12 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:

Waarom betaald parkeren? Totaal geen parkeer overlast, meer dan genoeg ruimte om te parkeren. Geef dan de bewoners zonder eigen parkeer gelegenheid eventueel een gratis vergunning
Toen ik hier kwam wonen werd er beloofd dat dit niet betaald parkeren zou blijven. Het is door deze actie al te voorzien dat het bedrag van 1,60 eur ook niet blijvend zal zijn, uitgaande van alle andere parkeerzones die met je jaren ook maar omhoog gaan onder het mom van drukte.
Is het ook mogelijk om het tarief te koppelen aan het prijsindexcijfer zodat exorbitante stijgingen in de komende jaren (bij een wisselend gemeentebestuur met een andere politieke voorkeur) voorkomen worden?
Nogmaals dit is geen centrum.nu willen jullie 1.60 maar over 5 jaar is het 4.50.
Als de Gemeente echt het parkeren door buitenstaanders onmogelijk zou willen maken gaf ze alle buurtbewoners een gratis

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 stadsdeel Zuidoost.

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

Een bewoner gaf aan waarom de gemeente niet een gratis vergunning aanbiedt voor huishoudens met een minimum inkomen. Het is de gemeente niet toegestaan om op parkeerbelasting inkomenspolitiek te bedrijven. Er is dus geen juridische grondslag om voor huishoudens met een minimum inkomen een lager parkeerbelastingtarief in rekening te brengen, dan voor 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.

Tarieven na verloop van tijd verhoogd?

Een aantal bewoners geeft aan zich zorgen te maken dat de tarieven nu laag zijn, maar daarna snel zullen worden verhoogd. Het college van B 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 10 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.

Eenmalige rekening voor de parkeervergunning?

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

Waarom niet betaald parkeren alleen voor bezoekers van Amsterdam?

Een bewoner gaf aan voorstander te zijn van de invoering van betaald parkeren voor niet-ingezetenen van Amsterdam, met uitzondering van de lokale bezoekers. In grote lijnen komt dit overeen met het voorstel van het college: bewoners betalen een zeer gematigd tarief voor hun parkeervergunning, bezoekers van bewoners kunnen 65% korting krijgen met de bezoekersvergunning; overige bezoekers betalen wél het volledige uurtarief.

2.13 Inzet op handhaving

In veel reacties wordt het gebrek aan handhaving als probleem aangekaart. Het gaat hier met name om de handhaving van foutparkeerders (dubbelparkeren of voertuigen die op het trottoir staan geparkeerd) en de huidige blauwe zone als die er is. Een selectie van de reacties:

De blauwe zone in de Jan de Louterbuurt wordt niet gehandhaafd. Er is ontzettend veel parkeeroverlast van lang parkeerders, vreemd parkeerders en mensen die geen ontheffing hebben. Er wordt op de stoep, op de grofvuilplek en in het gras geparkeerd. Nadat er fiscaal parkeren werd ingevoerd in Geuzenveld werd dit vele malen erger. Graag eindelijk de regie in handen nemen en fiscaal parkeren invoeren in de huidige blauwe zone gebieden in de Jan de Louterbuurt. Het fiscaal parkeren in Geuzenveld is goedkoper dan de Blauwe Zone in Slotermeer.
In de straat en wijk waar ik woon is er inderdaad parkeeroverlast; en is het goed dat hier iets aan wordt gedaan. Hieronder zal ik in gaan op enkele observaties en pleit ik voor meer en betere handhaving in plaats van uitbreiding betaald parkeren waardoor bewoners met extra kosten worden geconfronteerd in een tijd waarin kosten voor levensonderhoud al bijzonder hard zijn gestegen. In de wijk zijn veel buitenlandse auto's te zien (Duitse; Poolse; Roemeense; etc kentekens); staan vele auto's maanden stil; zijn veel parkeerplaatsen gereserveerd voor mensen die slecht ter been zijn terwijl parkeerplek niet worden gebruikt -en lijken mensen lang niet altijd slecht ter been te zijn; worden er vooral in avonden veel auto's dubbel geparkeerd; lijken er handelaren met een aantal tweedehandsauto's actief te zijn; zijn er mensen die bestelbussen en taxi's in de wijk parkeren - zonder dat er met enige regelmaat handhaving plaats vindt.
Graag betaald parkeren invoeren!! Blauwe zone gebied daar controleert niemand. Auto's staan er weken, niemand gebruikt parkeerschijf. Wij als bewoners vinden nooit plek.. echt triest, kom ik van werk mag ik 2 uur misschien langer wachten voor er iemand eruit gaat, en kijken ze je boos aan, terwijl je je vergunning hebt. Schaamteloos. Aub gemeente doe iets en voor controles uit
Ik wil hierbij het volgende opmerken: wat ik zie in Osdorp en de Punt is dat men denkt dat met het aanzetten van de knipperlichten het is toegestaan om overal (op de stoep of gewoon midden op een doorgaande weg) gewoon, langdurig te parkeren. Met de invoering van betaald parkeren is te verwachten dat dit toeneemt met alle overlast en gevaarlijke situaties die dat met zich meebrengt. Op dit moment wordt er op dit parkeergedrag niet gehandhaafd (Handhaving heeft de opdracht alleen te handhaven bij excessen??). Handhaving en politie rijden er letterlijk aan voorbij. Betaald parkeren gaat hier echt geen oplossing voor zijn/worden, verwacht mag worden dat dit juist zal toenemen.
Ik persoonlijk vind het geen goed plan. Er is genoeg parkeer ruimte. Meeste overlast is in de avond en dan is het vooral Van allerlei bussen en kleine vrachtwagens die overal staan.. voor dat soort voertuigen zou er gewoon een verbod moeten zijn om te parkeren in een woonwijk. Volgens mij is er zo wie zo al een verbod op sommige voertuigen die langer en hoger zijn dan toegestaan. Maar er word überhaupt niet gehandhaaft.. ook niet voor op de stoep parkeren. Handhaving doet geen moer en politie is nergens te bekennen.
betaald parkeren is compleet onzin, blauwe zone is prima het probleem is dat er van uit de gemeente GEEN ENKELE CONTROLE IS! dit geeft alle problemen.

Reactie van het college van B en W

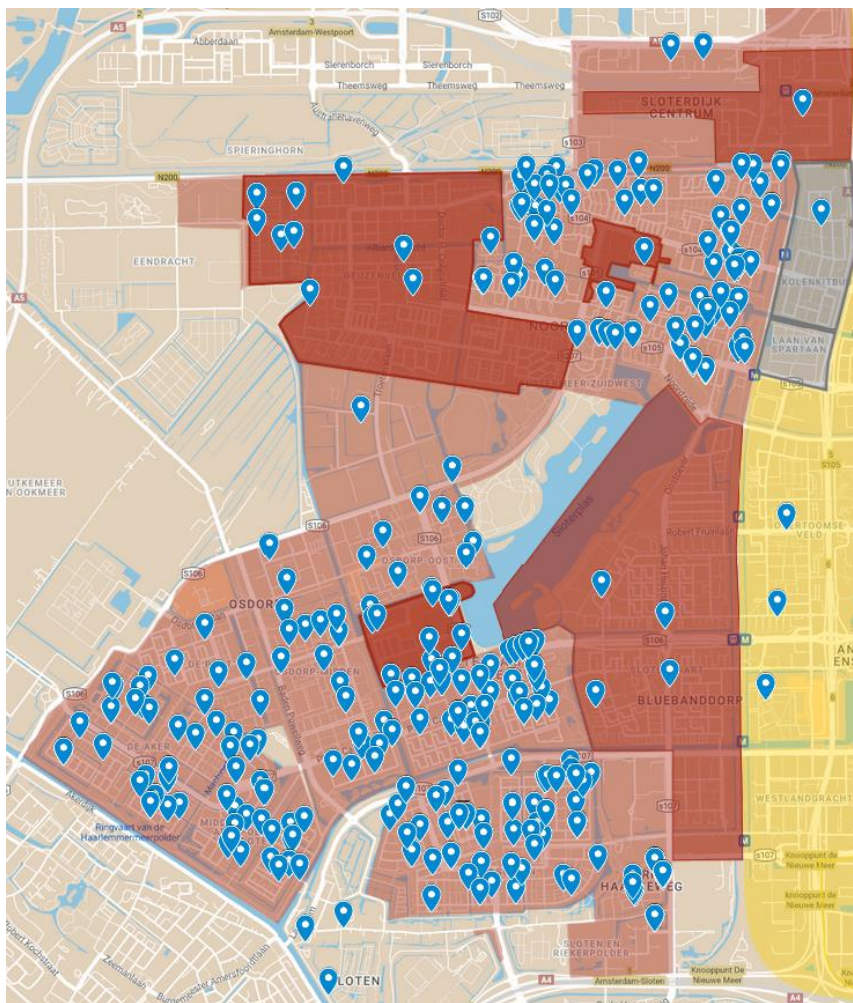
Met de invoering van betaald parkeren zal de handhaving op 'fiscale parkeerrechten' efficiënt en ook regelmatig plaatsvinden door gebruik te maken met scanauto's. Dit gebeurt in heel de stad waar betaald parkeren geldt. De pakkans voor het niet betalen van het verschuldigde parkeergeld is hierdoor hoog.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

2.14 Voorkeur voor een blauwe zone

Meer dan 400 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.

Blauwezone is voldoende om parkeerprobleem op te lossen, niet betaald parkeren
Betaald parkeren niet invoeren. Liever een blauwe zone!
Blauwe zone is maximaal ongeveer 1 à 1,5 uur parkeren. Daarmee wordt ook parkeerdruk voorkomen. Met betaald parkeren worden bewoners weer op kosten gejaagd. Het leven in Amsterdam is al duur genoeg. Maar ja, het zal wel weer de bedoeling zijn om extra inkomsten te genereren.
Ik moet zeggen dat ik bij ons voor de flat nooit last heb van overlast van teveel auto's. Ik vind het daarom niet nodig om betaald parkeren in te voeren. Ik denk juist dat je met betaald parkeren meer auto's krijgt die hier voor een langere tijd gaan staan, nu is er een Max van 2 uur door de blauwe schijf, maar straks is er een relatief goedkope oneindigheid van parkeren. Dus dagjesmensen in amsterdam zullen voor dat lage bedrag makkelijker hun auto de hele dag laten staan in plaats van nu, wanneer je door de parkeerschijf maximaal 2 uur mag blijven staan. Hoop dus echt heel erg dat de keuze wordt gemaakt om dit niet te doen.
In het verleden toen wij geen blauwe zone hadden in slotermeer, was het inderdaad lastig om aan een parkeerplek te komen. Sinds de

invoering van de blauwe zone is het vinden van een parkeerplek geen enkel probleem. Voor een blauwe zone betaal je rond 110 euro voor 2 jaar! Met het betaald parkeren is het tarief €56,72 euro voor 6 maanden. Dus het tarief wordt verdubbeld.
Ik ben van van mening dat er veel beter gehandhaaft moet worden op het blauwe zone gebied dat is een betere optie



Kaart 8 - 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 Slotermeer, Osdorp Zuidoost, Park Haagseweg en bij een aantal winkelgebieden. 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 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. 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 als waarvoor een blauwe zone initieel is bedoeld. Een ander argument is de enorme hoeveelheid ontheffingen die moeten worden verleend en de daarmee gepaard gaande administratie – in Nieuw-West zijn op dit moment circa 5.500 ontheffingen verleend).

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

De handhaving van blauwe zones is veel minder efficiënt dan de handhaving van betaald parkeren. Dit komt omdat voor het rechtmatig parkeren in een blauwe zone een parkeerschijf moet worden gebruikt. In het al eerder aangehaalde wetsartikel 25 van de RVV staat hierover: 'de parkeerschijf (wordt) achter de voorruit geplaatst'. Andere (digitale) mogelijkheden zijn er niet. Ook de ontheffing van bewoners is een 'raamkaart', oftewel een fysiek bewijs dat de desbetreffende auto zonder parkeerschijf in het gebied mag parkeren. Omdat in ieder geval de parkeerschijf niet kan worden gedigitaliseerd, is het ook niet mogelijk om bijvoorbeeld met scanauto's te handhaven. Er is immers geen database waaruit blijkt dat een bepaald voertuig, met een bepaald kenteken, op een specifieke locatie, met een specifieke starttijd, al dan niet rechtmatig in de blauwe zone staat geparkeerd. Om deze reden moet de handhaving dus handmatig plaatsvinden, auto na auto. De hiervoor benodigde handhavingcapaciteit 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 legekosten 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 parkerenregime. 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.

Om bovengenoemde redenen staat het college van B en W op het standpunt om de blauwe zones uit te faseren en te vervangen voor een reguliere parkeerregime met betaald parkeren en

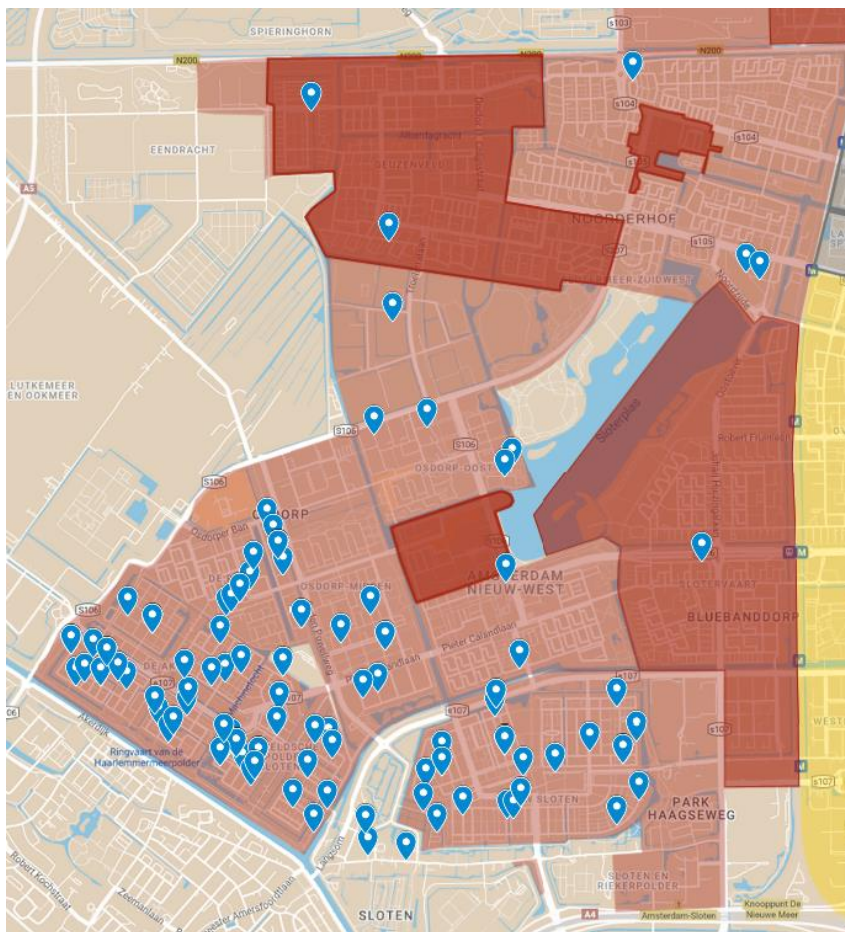
parkeervergunningen. Voor de blauwe zone bij de winkels geldt voorsnog een overgangsregeling, zie paragraaf 2.6.

2.15 Parkeerprobleem is niet overdag maar 's avonds

Een aantal inwoners (ongeveer 130) geeft aan dat het parkeerprobleem bij hen zich vooral voordoet in de avond na 19:00 en niet overdag wanneer de gemeente betaald parkeren wil invoeren.

Hieronder een selectie van de reacties:

We zijn het eens met betaald parkeren in Nieuw Sloten. Echter: Er staan juist 's avonds en 's nachts heel veel bedrijfsauto/busjes in onze buurt. Dat zijn vervoermiddelen van mensen die niet in onze buurt wonen, maar hier gratis parkeren. Daardoor lijkt het ons beter om het tijdstip van 19.00 uur te verlengen naar later in de avond, of hele nacht. Anders blijft het probleem met straten vol witte bestelbusjes en met auto's van forensen. Die laatste groep zet hier hun auto neer, en gaan met de fiets de stad in.
Ik ben tegen het invoeren van betaald parkeren tussen 9:00 en 19:00 uur. Er is namelijk altijd een plek om te parkeren. Daarnaast zit het zogenaamde 'probleem' in de avond, dus juist na 19:00 uur. Deze 'oplossing' lost niets op. Daarnaast ben ik erg benieuwd hoe dit gehandhaafd gaat worden.
De parkeeroverlast waar over gesproken wordt is op zijn hoogst in de avond/nacht, wanneer er auto's midden op de weg parkeren hier voor de deur(!). Om dan betaald parkeren tot 19:00 in te voeren vind ik een heel raar gegeven.
Overdag is er helemaal geen parkeerprobleem, in de avond is het wel drukker doordat alle hardwerkende bewoners weer thuis zijn
Er komt betaald parkeren voor het parkeerterrein overlast te verminderen, nu zien wij dat na 19uur tot 9uur gratis blijft, in onze ogen wordt dan niet veel opgelost want de parkeer problemen hier aan de langswater waar ik woon en de rest van Osdorp is het parkeerprobleem alleen in de avond en nacht!
Het parkeerprobleem is er alleen in de avond!!! Overdag is er genoeg parkeerplek en bij de molen van Sloten is een hele grote parkeer ruimte die altijd leeg is, op deze manier kunnen wij niet eens onze ouders en familie normaal op bezoek krijgen Ik ben tegen betaald parkeren.



Kaart 9 - Zienwijzen 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 veel lager is dan in de avonduren. Het is terecht dat veel bewoners zich afvragen waarom het college van B en W een voorstel doet om betaald parkeren in te voeren van 09.00 tot 19.00, en niet (ook) in de avonduren. Het is zeker een overweging geweest om de venstertijden van betaald parkeren naar de avonduren te verschuiven of op te rekken. Hiervoor is echter niet gekozen omdat uit de vele 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.

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 Schipholgangsters 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.

2.16 Voorstanders van invoering betaald parkeren

Van de 3.200 zienswijzen zijn er 400 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:

Eindelijk betaald parkeren in Nieuw Sloten. Had 12 jaar eerder ontmoeten. Ervaren al jaren grote overlast van parkeerders in Leuvenstraat, Borgloonstraat. Ze staan op hoeken, stoepen en op plekken, waar het helemaal niet mag. Handhaven ho maar!!! Eindelijk wordt de rechtsongelijkheid met Slotervaart opgeheven. Dan hoeven die ook niet meer in onze wijk te parkeren. Dus hoe sneller, hoe beter!!!
Graag betaald parkeren invoeren!!!! Nu te veel vreemdparkeerders die parkeerplaatsen langere tijd bezet houden: Schiphol, kroegbezoek in centrum, feestgangers, weekendlogeers in centrum en cursisten voor opleiding in een stedelijke locatie die bij ons parkeren omdat het gratis is en 'stallers' vanuit betaald parkeren gebieden. Zelfs taxi-bedrijven stallen bij ons.
Ivm overvloed van geparkeerde auto's die niet van bewoners uit de buurt zijn, snakken wij naar betaald parkeren in one buurt (verzetshelden buurt, Sloterveer). Daarmee hopen we dat de auto's niet meer lang during in onze buurt geparkeerd zullen worden.
Ik vind dit super dat er betaald parkeren komt. Er is zoveel parkeeroverlast. Ik kan niet eens voor mijn parkeren. Mensen parkeren hier gratis en soms abnormaal. Ze laten hun hun auto's dagen lang staan. Het wordt steeds drukker, drukker en nog eens drukker. Grote bedrijfswagens, campers ook. Van mij had vanaf dit jaar januari 2023 betaald parkeren ingevoerd kunnen worden. Weg met de parkeeroverlast.
Wij kunnen ons vinden in het voorstel dat wij op 20 november jl. hebben ontvangen. Ondervinden veel hinder van mensen die met vakantie gaan en hun auto hier wekenlang laten staan of mensen die in het centrum van Amsterdam weken of van asociale buurtgenoten die meer dan 4 auto's bij hun huis parkeren!
Ik woon in sloterveer en hier is een blauwe zone gebied. Omdat er niet gehandhaafd word zijn er veel auto's die langer dan 2 uur parkeren. En dan kan ik zelf als bewoner geen parkeerplaats vinden. Soms moet ik 2 straten verder parkeren. Dat is niet fijn daarom ben ik voor het betaald parkeren voor gehele nieuw west. En graag zou ik dat het ingevoerd word voor 2023. En niet 2024 dat is veel ver nog.
ik ben voor betaald parkeren aangezien er de laatste tijd 's avonds nagenoeg geen parkeerplaats meer te vinden is in mijn buurt.
Ik vind het idee dat er betaald parkeren in Nieuw-West komt prima. Wij woon hier een korte twee jaar sinds 2020 en dit is nu al te merken dat er veel meer autos in de buurt zijn. Er zijn nu auto's overal geparkeerd en dat zorg voor gevaarlijke situaties voor fietsers, voetgangers en andere automobilisten, zoals bijvoorbeeld auto's op de fietspad geparkeerd, of auto's die de 'line of sight' blokkeren. En rond de scholen in de buurt word it ook te druk met autoverkeer.De bedrag vind ik ook wel redelijk. Als ik naar de auto's ik de buurt kijken, lijkt mij dat mensen wel een paar tientjes per jaar kunnen betalen - veel Audi's, BMW's, Mercedes o.a. Dus, ben heelemaal eens met betaald parkeering in NW.
Direct invoeren betaald parkeren !! heb in 2020 al een inspraakformulier ingevuld !! Waarom gebeurt in Nieuw West alles altijd zo laat

Zienswijze nummer	Vraag	
115	Hebben elektrische auto's bij laadpalen ook een vergunning (of parkeerticket) nodig? Anders voorzie ik dat dergelijke 'gratis' parkeerplaatsen dagenlang bezet zullen zijn door dezelfde voertuigen.	Ja, voor parkeerplaatsen met een oplaadvoorziening moet ook parkeerbelasting worden betaald (uurtarief of met een parkeervergunning).
188	Veel huizen zijn studenten woningen en die hebben soms meer woningen.	In de Parkeerverordening Amsterdam 2013 is in artikel 9 aangegeven wanneer een bewoner in aanmerking komt voor een parkeervergunning. In lid 1 staat: <i>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.</i> En 'adres' is als volgt gedefinieerd (artikel 1 PV): <i>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.</i> Kortom, zo lang een bewoner een zelfstandige woning heeft (en een kenteken op naam heeft staan) wordt een parkeervergunning verleend. Wordt een woning verkamerd, zonder dat het aantal zelfstandige adressen wordt vergroot dan komt het betreffende huishouden in aanmerking voor maximaal twee vergunningen (als geen stallingsplaatsen aanwezig zijn en geen o-vergunningplafond van toepassing is).
188	Kan de huisbaas van studenten woningen een vergunning krijgen?	
361	Wat is nieuwbouw of beter vanaf wanneer valt een huis onder nieuwbouw ?	In principe wordt standaard een o-vergunningplafond voor nieuwbouwwoningen ingevoerd als de omgevingsvergunning is aangevraagd ná de vaststelling van de Nota Parkeernormen (mei 2017)
384	Als het inderdaad betaald parkeren wordt in een groter gebied in Amsterdam Nieuw-West hoe uitgebreid is dan mijn vergunning. Kan ik met mijn vergunning dat in heel Nieuw-West parkeren, zonder bijbetaling?	Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa).
384	Ik woon nu in de A.J. Krophollerstraat. Daar is nu de blauwe zone (3). Ik kan dus in een bepaald gebied parkeren.	Als de blauwe zone wordt vervangen voor een fiscaal parkeerregime dan kunt u een parkeervergunning aanvragen die in heel Slotermeer geldig is.
388	Ik heb een gehandicapten parkeerkaart en een paal op kenteken moet ik dan ook nog een parkeervergunning aanschaffen. Als mijn huisarts op bezoek komt met de auto [huisarts heeft praktijk in Badhoevedorp] moet zij dan ook parkeergeld betalen. Bij ons in de straat zijn overdag vaak meerdere plekken in de buurt vrij. In mijn beleving is deze maatregel meer een geld kwestie om de balans aan het eind van het jaar sluitend te krijgen i.p.v. dat het meer parkeerplaatsen voor de bewoners oplevert. Volgens sommige berichten gaat het om een bedrag van ongeveer 35 miljoen per jaar wat mooi meegenomen is voor de gemeente.	Nee, niet voor het parkeren op de parkeerplaats die voor u is gereserveerd. Maar als u ook elders in Amsterdam wil parkeren dan kunt u een gratis gehandicaptenparkeervergunning aanvragen. Met deze vergunning kunt u in heel Amsterdam gratis parkeren. Zie voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/parkeren/gehandicapten/ Voor Nieuw-West zijn de extra (bruto) parkeerinkomsten geraamd op €13,5 mln per jaar.
591 + 732+ 1510+ 1517+ 1891+ 2287+ 2468 +2475 +2478 +2669 +3182 +3191 +3204	Ik heb hier bezwaar tegen omdat ik al een ontheffing betaald heb en nog heel lang geldig is. wat gaat er gebeuren en hoe lang duurt het om een parkeer vergunning te krijgen als het betaald parkeren wordt ingezet?	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.

644	Ik heb nog wel een vraag hierover. Indien ik een parkeervergunning krijg, is deze dan gekoppeld aan mijn eigen adres? Concreet: mag ik hiermee alleen in mijn eigen straat parkeren of tevens in de straat waar mijn moeder woonachtig is. Deze straat valt eveneens in de rode zone van Osdorp. Of moet zij dan een bezoekersvergunning aanvragen?	Als u in een parkeervergunning verleend krijgt in Osdorp, dan is die vergunning in heel Osdorp geldig. Als uw moeder ook in Osdorp woont dan kunt u dus ook bij haar voor de deur terecht met uw parkeervergunning.
659	Wij wonen in Sloterdijk in een woning van 1 jaar oud. Er is geen parkeergarage in de dichtbijge buurt. Wij kunnen een auto nergens voor een goedkope prijs parkeren. Als de blauwe zones in de andere gebieden van Nieuw West ook worden stopgezet, dan kunnen we ook nergens op visite gaan, of ergens snel boodschappen doen. Dit is een schandelijk slechte beslissing, waar zijn de mensenrechten? Leven we in een dictatuur bestuursvorm? Wat gaan zoveel mensen doen met hun auto's? Hoe kunnen wij als bewoners van Sloterdijk met een sociale prijs gaan parkeren? Waarom maken jullie geen betaalbare parkeergarages in Sloterdijk?	In Sloterdijk geldt al langere tijd betaald parkeren. Voor nieuwbouw geldt dat een zogenaamd o-vergunningplafond wordt ingevoerd. Dit betekent dat geen parkeervergunningen worden verleend. De oorsprong hiervan ligt besloten in de Nota Parkeernormen (2017) waarin stond: <i>"In Amsterdam wordt volop gebouwd. We verwachten dat er tot 2025 zo'n vijftigduizend woningen bij komen. Daar horen twintig- tot dertigduizend auto's bij. Het is in het belang voor zowel de huidige als de toekomstige bewoners dat het verkeer in drukke delen van de stad niet vastloopt. Als we de stad bereikbaar willen houden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer én auto's, blijft er minder ruimte over voor parkeren op straat. Daarom is het belangrijkste uitgangspunt van de Nota Parkeernormen dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen.</i> De gemeente heeft op de website een 'adreszoeker' beschikbaar gesteld waarin is te zien of parkeervergunningen beschikbaar zijn op adresniveau. Potentiele bewoners van een bepaalde woningen kunnen zich dus informeren over de voorwaarden ten aanzien van parkeren. U kunt overigens wél een bezoekersvergunning aanvragen. Daarmee kan bezoek tegen 65% korting parkeren. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007367
681	Waar is zo'n verleende parkeervergunning geldig? Alleen in je eigen straat of in heel Nieuw West? Als dat laatste het geval is, zou ik er nog enigszins vrede mee kunnen hebben. Zo niet keur ik het invoeren af.	Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa).
709	Graag wil ik weten wat dat voor onze vereniging gaat betekenen.	Als de de Jeu de Boulesvereniging zich bevindt zich in Osdorp, dan is wordt dit onderdeel van een heel groot vergunninggebied (Osdorp, De Aker, De Punt, Nieuw-Sloten en Dorp Sloten). Alle leden van de vereniging die woonachtig zijn in dit gebied en een parkeervergunning hebben kunnen daarmee ook nabij de vereniging terecht. Het college van B en W gaat ervan uit dat de meeste leden van de Jeu de Boulesvereniging daarmee gefaciliteerd worden.
709	Is het mogelijk dat de vereniging ontheffing gaat krijgen dat de vereniging meer uren per kwartaal gaat krijgen die dan op een andere manier gefinancierd gaat worden.	De vereniging komt in aanmerking voor sportverenigingvergunningen als (1) de sportvereniging is aangesloten bij een sportbond die door het NOC*NSF is erkend, (2) De sportvereniging niet-commercieel is en (3) geen parkeerplaatsen aanwezig zijn op eigen terrein. Kijkt u op de website voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-sportverenigingen/#ha67aa409-4673-42bd-8e84-f47860c36305
732	Wordt er enige compensatie voorzien voor de reeds betaalde kosten van de nog lopende parkeerontheffing?	Ja, 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.
956 +1169	5. Neem de parkeerplaatsen op de Oude Haagseweg mee in de plannen. De knelpunten doen zich daar ook voor en passen duidelijk niet bij de gewenste upgrade van het recreatiegebied Oeverlanden.	De verwachting is dat de A4 en het spoor voldoende barrière vormen om waterbed effect tegen te gaan. Toekomstige plannen voor herontwikkelingen in het gebied – of verandering in de parkeerdrukcijfers) kunnen ter zijner tijd aanleiding vormen voor verdere uitbreiding van betaald parkeren
1025	Ik vind de kaart die is meegestuurd met de vraag om inspraak overigens vrij misleidend: de tarieven verschillen enorm tussen de gebieden die dezelfde kleur hebben. Het August allebleplein bijvoorbeeld waar ik toch graag boodschappen zou doen is met 4,50 per uur enorm veel duurder dan de voorgestelde 1,60 voor de nieuwe	Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa).

	gebieden waar mijn adres onder valt. Of mag ik daar straks ook parkeren met mijn vergunning. Zoals ik al zei: geef ook duidelijkheid over welke gebieden er gelden en wat de tarieven daar worden en dan kan je echt goed om inspraak vragen. Nu is er maar half complete informatie.	
1029+2476	Verder zal bijvoorbeeld de tennisclub op Ookmeer veel leden kwijtraken als er betaald parkeren komt. Dat zal vast ook voor andere sportclubs gelden.	Voor Ookmeer geldt als overgangsregeling dat alle in Nieuw-West verleende parkeervergunning ook geldig zijn in het vergunninggebied van Ookmeer. Vergunninghouders van Nieuw-West hoeven dus niet het kortparkeertarief te betalen als bij Ookmeer wordt gesport. Daarnaast komen sportverenigingen in aanmerking voor sportverenigingvergunningen. Deze vergunningen zijn op code verkrijgbaar waardoor kentekens kunnen worden gewisseld op deze vergunningen.
1049	Ik wil hierbij het volgende opmerken: wat ik zie in Osdorp en de Punt is dat men denkt dat met het aanzetten van de knipperlichten het is toegestaan om overal (op de stoep of gewoon midden op een doorgaande weg) gewoon, langdurig te parkeren. Met de invoering van betaald parkeren is te verwachten dat dit toeneemt met alle overlast en gevaarlijke situaties die dat met zich meebrengt. Op dit moment wordt er op dit parkeergedrag niet gehandhaafd (Handhaving heeft de opdracht alleen te handhaven bij excessen??). Handhaving en politie rijden er letterlijk aan voorbij. Betaald parkeren gaat hier echt geen oplossing voor zijn/worden, verwacht mag worden dat dit juist zal toenemen. Vraag: Hoe gaat de gemeente deze (bestaande en toekomstige) overlast afdoende aanpakken na de invoering van betaald parkeren?	De vrees dat dit type foutparkeerders zal toenemen wordt niet gedeeld door het college van B en W. Motorvoertuigen mogen niet op het trottoir komen (niet rijdend, niet stilstaand en niet geparkeerd). Met de intensivering van de handhaving kan hierop ook met scanauto's worden gehandhaafd.
1049	Vraag: Wordt de duurste vergunning (de tweede vergunning dus) in mindering gebracht? Anders gezegd als ik een vergunning aanvraag wordt die aanvraag gezien als eerste vergunning? De gemeente verplicht mij immers al een duurbetaalde eigen stallingsplaats op eigen grond te gebruiken.	Nee, 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.
1073	Komen er overal blauwe betaalpalen in de wijk?	Ja, als betaald parkeren wordt ingevoerd dan komen er ook betaalautomaten. Het aantal automaten wordt echter beperkt gehouden omdat de meeste mensen betalen met hun telefoon (parkeerprovider).
1075	Echter gezien de plannen van de gemeente om op de plaats van het huidige stadsdeelkantoor 6 woontorens te bouwen met een parkeergarage, vraag ik mij af waar wij in de toekomst moeten parkeren, want er zullen ongetwijfeld parkeerplaatsen verdwijnen. Mogen wij dan in de parkeergarage parkeren tegen een VEEL hoger tarief! Dat zou erg onredelijk zijn! Ik ben zeer benieuwd hoe men dit gaat oplossen.	Voor nieuwbouw geldt dat een o-vergunningplafond wordt ingesteld. Dit betekent dat geen parkeervergunningen beschikbaar zijn voor de bewoners van de toekomstige appartementen. Bewoners van het huidige betaald parkeren gebied rondom het osdorpplein krijgen meer uitwijkmogelijkheden doordat de parkeervergunning geldig wordt in heel Osdorp, De Punt, De Ak en (Nieuw-) Sloten.
1148+ 2476+ 2331+ 3188	Als ik aanmerking kom voor een invaliden parkeerplek moet ik dan evengoed een parkeervergunning aanvragen?	Nee, niet voor het parkeren op de parkeerplaats die voor u is gereserveerd. Maar als u ook elders in Amsterdam wil parkeren dan kunt u een gratis gehandicaptenparkeervergunning aanvragen. Met deze vergunning kunt u in heel Amsterdam gratis parkeren. Zie voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/parkeren/gehandicapten/
1164	Ik ben het er niet mee eens dat er betaald parkeren komt. Ook niet dat er geen vergunning worden afgegeven voor nieuwbouw. Waar moeten bewoners dan hun auto kwijt als ze een nieuwbouw woning krijgen?	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.
1257	Voor parkeerplaatsen rondom sportvelden geldt betaald parkeren op	Het watersporteiland bevindt zich in Slotervaart. In Slotervaart geldt al geruime tijd betaald parkeren. Daarvoor zijn geen wijzigingen voorgesteld.

	zaterdag niet. Het watersporteiland valt niet onder deze categorie. Dat lijkt mij onterecht.	
1297	Doordat ik uit mijn oude wijk moest gaan door renovatie plannen en bij een nieuwbouw project te recht ben gekomen kan het toch niet zo zijn dat ik hiermee ook mijn recht op een parkeervergunning verlies!!!!	Het desbetreffende adres (Lutonhof) bevindt zich in een buurt waar al betaald parkeren van kracht is. Op de website (https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners/?adres=Lutonhof+117%2C+1043EG+Amsterdam) van de gemeente Amsterdam is hierover te vinden: "Op dit adres kunt u geen parkeervergunning aanvragen. Nieuw te bouwen appartementen en bedrijfspanden krijgen op bepaalde plekken geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat. Door de groei van de stad (woningen, kantoren etc.) moeten we grenzen stellen aan het aantal geparkeerde auto's op straat. Voor nieuwbouwprojecten of bij grootschalige renovatieprojecten maakt het niet uit of u bij uw woning of bedrijf wel of geen parkeerplaats kunt huren of kopen. Ook als u geen parkeerplaats hebt, krijgt u geen parkeervergunning"
1320	Hoe wordt er omgegaan met de berm aan de Zuiderakerweg? Wordt dit ook betaald parkeren? Ik hoop het wel want indien parkeren in de berm buiten de regeling valt dan zullen veel mensen in de Zuiderakerweg gaan parkeer omdat het gratis zou zijn. Ik kijk uit naar uw reactie.	Overal waar geparkeerd <i>mag</i> worden geldt betaald parkeren. Daar waar het parkeren is verboden, kan ook geen parkeerbelasting worden geheven.
	Kan ik straks met mijn kenteken overal parkeren in Nieuw-West of is het alleen in mijn (postcode) gebied? Als ik straks op Tussenmeer moet betalen als ik boodschappen doe, terwijl ik 2 km verderop vrijstelling heb, vind ik het een slecht idee.	Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa).
1331	2) Mbt vergunningen bewoners, hoe werkt dit voor het laden van auto's? In parkeergarage kan dit niet dus moet je altijd buiten laden. Kan dit zonder vergunning op die plekken?	Ook voor het parkeren op een parkeerplaats met een laadvoorziening moet parkeerbelasting worden afgedragen.
1413 +1786 +2024 +2222 +2983	Krijg een brief inzake invoeren parkeren. Hierin de wijk al 25 jaar geen problemen met parkeren. Wij hebben allebei een auto nodig voor het werk. Daarnaast heeft onze werkende zoon ook een auto. Kunnen wij dan drie parkeervergunningen krijgen?	Nee, er worden maximaal twee parkeervergunningen per huishouden verleend.
1457	3) wat als er 3 mensen op 1 adres staan ingeschreven, bijvoorbeeld bij kamerverhuur?	Er worden maximaal twee parkeervergunningen per huishouden verleend. Dit geldt per zelfstandige woning: <i>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</i>
1465	De vraag is wel: hoe gaat het betaald parkeren er tzt uitzien op de Noorderakerweg? Komen daar dan parkeervakken op de toch al smalle weg? De bewoners hebben eigenlijk al eigen parkeerplaats op oprit. En de weg is te smal om parkeerplaatsen te maken, dan kan bv de vuilophaal er niet meer door.	Overal waar geparkeerd <i>mag</i> worden geldt betaald parkeren. Daar waar het parkeren is verboden, kan ook geen parkeerbelasting worden geheven. Met de invoering van betaald parkeren worden niet extra parkeerplaatsen aangelegd.
1510	Ik moet per 1 januari een ontheffing blauwe zone aanvragen. Deze loopt dan tot 1 januari 2025. Dus 1 jaar overlap met de parkeervergunning die ik straks nodig ga hebben. Is het mogelijk een ontheffing voor 1 ipv 2 jaar aan te vragen? Want de helft van 154 euro (kosten ontheffing is best veel geld. Of gaat u dat straks verrekenen met de kosten van de parkeervergunning?	De teveel betaalde leges worden inderdaad verrekend. 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.
1514	Ik heb wel het stukje over een bezoekers vergunning gelezen voor een gereduceerd tarief, maar voor hoeveel bezoekers is dat?	U kunt de bezoekersvergunning voor elk kenteken gebruiken. Wel geldt dat u maximaal 5 parkeersessies tegelijk kunt starten of plannen. Dit betekent dat u maximaal 5 auto's tegelijk kunt laten parkeren. Als u meerdere bezoekers tegelijkertijd aanmeldt, moet u per bezoeker een eindtijd aangeven. U kunt de parkeertijd later nog aanpassen.

1519	Ik ben benieuwd welke zones gaan gelden, want een adres met parkeer plaats krijgt geen vergunning en moet dan verderop in de wijk wel betalen, bij bijvoorbeeld boodschappen doen. Hoe wordt dat ondervangen?	Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa).
1526	Ik neem aan dat de vergunning dan in heel Amsterdam geldig is ?	Nee, parkeervergunningen die zijn uitgegeven in De Baarsjes of de Swammerdambuurt zijn ook niet geldig in Osdorp of Buitenveldert. U kunt alleen terecht binnen uw vergunninggebied met uw parkeervergunning. Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa).
1536	- Mijn man en ik hebben een autobedrijf (niet in Amsterdam). Voor het testen van auto's, of als leenauto's in gebruik worden genomen komt het vaak voor dat we met een andere auto thuis komen dan onze eigen auto. Als wij een vergunning moeten hebben om voor ons eigen huis (nogmaals woonstraat! Geen winkelstraat!) te kunnen parkeren zal dit grote problemen voor ons veroorzaken, niet alleen prive maar ook zakelijk.	Zie de website voor het wijzigen van kentekens en welke voorwaarden daarvoor gelden: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners/#PagCls_17007239
1536	Mocht het betaald parkeren wel doorgaan, met een kosteloos vergunning voor bewoners waar ook een uitzondering op valt met een wisselend kenteken, dan heb ik er verder geen problemen mee.	Een bewonersparkeervergunning kost €35,45 per zes maanden, dit is omgerekend €5,90 per maand. Als u tijdelijk een leenauto heeft (als uw eigen auto bijvoorbeeld in de garage staat) of u heeft een nieuwe auto gekocht, dan kunt u (kosteloos) de parkeervergunning op het nieuwe kenteken zetten. Kijkt u voor meer informatie op : https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7BDB2374C6-37F4-45D3-9879-C44FB8072C75%7D
1548 +1459	Het volgende punt betreft: In o.m. de Aker zijn veel koopwoningen opgekocht door huishouders. Deze woningen zijn mrt goedvinden van de deelraad gesplitst in 3, 4 of zelfs meer appartementen. Gevolg is een grote toename van het autobestand in deze buurten.	Dit geldt alleen als sprake is van zelfstandige wooneenheden. Hiermee wordt bedoeld: <i>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</i>
1548 +1460	Hoeveel parkeervergunningen worden er straks per gesplitste woning uitgegeven?	Als sprake is van zelfstandige woningen dan geldt maximaal twee parkeervergunningen per huishouden (mits stallingsplaatsen aanwezig zijn of een o-vergunningplafond van kracht is)
1584	Als betaald parkeren onverhoopt toch doorgaat en in de verschillende wijken tot aanvullende maatregelen zou leiden, dan ga ik er van uit dat deze vooraf met de bewoners worden besproken. Dat mag in Nieuw Sloten niet tot extra parkeerplaatsen op straat leiden. In het verlengde daarvan ben ik benieuwd hoe er wordt omgegaan met het gebruik van de plaatsen in de parkeergarage ter hoogte van Leuvenstraat 1-99. Deze was vanaf het begin slecht bezet, bewoners parkeerden liever gratis in de Leuvenstraat t.o. 161-172. Eerst niet toegestaan, later gedoogd/gelegaliseerd.	Er is geen plan om extra parkeerplaatsen te maken, eerder in tegendeel. Voor de parkeergarage geldt op grond van artikel 9 lid 1 van de Parkeerverordening: '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 <u>dat adres niet beschikt of niet kan beschikken over een stallingsplaats</u> en/of een belanghebbendenparkeerplaats binnen de gemeente Amsterdam'. Garageplaatsen worden op grond hiervan dus afgetrokken van het aantal vergunningen dat maximaal beschikbaar is per adres.
1654	- Ik heb een bedrijfsvergunning voor parkeren in Oud-Zuid. Die zou ook voor mij in Nieuw Sloten moeten gelden.	Een parkeervergunning die is uitgegeven in Oud-Zuid is niet geldig in een vergunninggebied van Nieuw-West.

1667	In Rotterdam is er wel een systeem dat je bezoekers online kunt aanmelden met kenteken en dat deze dan goedkoop of gratis parkeren. Wat doe je namelijk met gasten die een lang weekend blijven? Zelf heb ik ooit hulp nodig gehad door een ongeval. Met betaald parkeren was mijn familie nooit hier kunnen blijven, want wonen allemaal in het Zuiden van NL.	Ook in Amsterdam is er een bezoekersregeling. Met deze bezoekersvergunning kan bezoek met 65% parkeren. Kijkt u voor meer informatie op: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/
1702	Meer een vraag. Ik kon het niet vinden in de tekst. Waarom is er in Nieuw Sloten (en evt Aker en andere woongebieden) niet gekozen voor betaald parkeren van maandag t/m vrijdag (ipv zaterdag). Je voorkomt dan toch lang parkeren en je geeft bezoekers meer ruimte.	Door betaald parkeren op zaterdag in te voeren wordt voorkomen dat auto's van andere gebieden het hele weekend in de woonwijken worden geparkeerd.
1726	Dit is de 2e wijk waar ik woon waar het betaald parkeren wordt ingevoerd. Het z.g. waterbedeffect is v.a het moment van invoering in het centrum bij alle wijken merkbaar geweest wat weer een reden was om de aanliggende wijken ook naar betaald parkeren om te zetten. Hoeveel klachten zijn er daadwerkelijk binnen gekomen bij de Gemeente over parkeeroverlast? Of is het een 'gevoel'? Wat levert het de Gemeente op qua inkomsten als er betaald parkeren wordt ingevoerd?	Invoeren van betaald parkeren in Nieuw-West levert circa €13,5 mln per jaar op. Zie verder paragraaf 1.3
1726	Betaald parkeren treft de laagste inkomens. Niet de hoogste inkomens, want zij doen echt hun 2e auto niet weg vanwege parkeerkosten. Verhoog de vergunningskosten voor de 2e auto en haar daar inkomsten voor binnen. Doe iets aan kosten voor laagste inkomens.	De kosten van de tweede parkeervergunning zijn al 2,5 keer zo hoog als de kosten van de eerste parkeervergunning.
1761	Wij wonen op het Karl Marxpad XX, zien jullie dit als nieuwbouw? Dat betekent dus dat wij niet in aanmerking komen voor een vergunning. Momenteel is er een enorme wachtlijst voor de parkeergarage en hebben veel bewoners geen plek in de garage en moeten uitwijken naar straatparkeren. Dit wordt enorm duur als je 24/7 het tarief moet betalen. Onze 2e auto heeft bijvoorbeeld ook geen garageplek, het is niet te doen om elke dag het tarief te betalen. Kunnen jullie kijken wat jullie kunnen betekenen voor Karl Marxpad? Vergunningen verlenen zou heel fijn zijn.	Nee, het desbetreffende appartementencomplex is opgeleverd in 2003. 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.
1786	Gezien de woonsituatie in Amsterdam (te weinig woningen, te dure koopwoningen, te dure huurwoningen) is het voor mijn 2 zoons (van 25 en 27 jaar oud) onmogelijk om uit huis te gaan wonen. Zij hebben ieder een eigen auto, en wij (mijn echtgenoot en ik) hebben een auto. Dat betekent dat we dus 3 auto's hebben, en maar 2 vergunningen kunnen aanvragen. Ik vind dit niet eerlijk en hier worden we dus allemaal dubbel gestraft: én geen mogelijkheid voor de 'kinderen' om op zichzelf te wonen, én wij kunnen daarom niet 3 auto's parkeren die bij ons huishouden horen. Ik zou graag een oplossing hiervoor van u willen horen. Wat zijn de mogelijkheden dat we toch 3 parkeervergunningen kunnen krijgen? Ik zie nog niet gebeuren dat vóór 2024 de huizenmarkt dusdanig is veranderd, dat	Er worden maximaal twee parkeervergunningen per huishouden verleend. Voor een derde auto is geen parkeervergunning beschikbaar. Wel kan met korting geparkeerd worden met een dagkaart (€9,60 per dag) of de bezoekersregeling kan worden ingezet (65% korting op het uurtarief). Na 19.00 is het parkeren gratis en zondag de hele dag.

	mijn zoons uit huis zijn, en het probleem van de parkeervergunningen zich dus niet meer voordoet.	
1789	Kan ik überhaupt wel parkeren in heel Osdorp met mijn parkeervergunning? Het is een slecht idee i.v.m. de huidige crisis. De bezoekersvergunning zou beter zijn als het 200 uur is.	Als u woonachtig bent in Osdorp en u heeft een parkeervergunning dan kunt u straks in héél Osdorp, De Aker, De Punt en Nieuw-Sloten terecht met uw parkeervergunning.
1805	Bewoners kunnen een parkeervergunning vragen maar, heb je dan ook zekerheid dat je je eigen auto bij je woning kunt parkeren? Er parkeren nu veel bewoners van de punt en de Akerwateringstraat (ook werknemers van basisschool De Punt en studentenhuus) parkeren allemaal hun auto aan de Rudi Bloemgartensingel zodat ze niet de "hele wijk" uit hoeven te rijden. Het lijkt mij beter om per woning sowieso 1 parkeervergunning/plek toe te wijzen en het huisnummer op het parkeervak vermeld. Zo hebben de bewoners van de straat zelf altijd een eigen parkeerplaats. Als u vergunningen uitgeeft dan zullen bewoners van de punt alsnog hun auto aan de andere kant parkeren en heeft eigenlijk niemand iets aan de vergunning. Je betaald dus om vaak alsnog een eind te lopen omdat veel huishoudens meerdere auto's hebben. Ik hoop dat u dit argument wel ernstig in overweging neemt. Dank u wel.	Nee, er kan geen garantie worden gegeven dat u uw auto bij uw woning kunt parkeren. In sommige gevallen moet u uw auto wat verder weg parkeren. Dat is nu ook het geval.
1819	Ik woon al jaren gedeeltelijk hier (ook in verband met m n werk hier in amsterdam) maar sta ingeschreven in mijn geboorteplaats (moet ook zo blijven ivm hypotheek huis)	Als u niet bent ingeschreven in de gemeentelijke basisadministratie van de gemeente Amsterdam, dan komt u niet in aanmerking voor een parkeervergunning.
1819	Waar laat ik mijn auto dan of moet ik betaald gaan parkeren ? Ik vraag me af of ik dus een bewonersvergunning krijg .. het appartementje is wel van mij en ik ben er erg veel. Maar je krijgt dus een probleem... laat staan ook mijn bezoek, want daar krijg ik dan ook geen bezoekers regeling voor neem ik aan .	Als u niet bent ingeschreven in de gemeentelijke basisadministratie van de gemeente Amsterdam, dan komt u niet in aanmerking voor de bezoekersvergunning.
1846	ps komt er voor de bewoners van de Akerwateringstraat een mogelijkheid om een parkeervak te kopen?	Nee, er worden geen openbare parkeerplaatsen verkocht.
1877	I totally disagree with this plan. Our region is not close to any shopping centre or busy train, tram or bus station. For a very quiet place this parking fee is unnecessary. Also, for the second cars why do we need to pay more ?	To park two cars in public space takes up extra space. The city council has therefore decided to apply a higher tax rate. This applies to all areas in Amsterdam where households can apply for two permits. In most areas, however, households are eligible for only one parking permit.
1891	Ik vind dat er een overgangsregeling moet komen voor bewoners die nu een parkeer ontheffing voor een blauwe zone hebben aangeschaft. Deze heb ik voor een periode van twee jaar moeten aanschaffen en de aan mij verleende ontheffing is geldig tot november 2024. Ik zou dan dubbele kosten moeten gaan betalen.	Het college van B en W is het met u eens. Daarom is in beleidsvoornemen beschreven dat de teveel betaalde leges worden verrekend. 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.
1892	Ik werk in het verpleeghuis Leo Polak. Krijgen de mantelzorgers/ bezoekers enige korting om hun echtgenote/ vader etc. Hier te bezoeken?	Het pand van het leo pollakhuis bevat circa 210 zelfstandige seniorenwoningen (grotendeels ookmeerweg), de bewoners van deze woningen kunnen – als zij aan de voorwaarden voldoen - een mantelzorgvergunningen en bezoekersvergunning aanvragen.

1907	- per wanneer in 2024 zou dit ingaan? Ik heb namelijk net 1 week geleden een nieuwe ontheffing voor de blauwe zone moeten aanschaffen die 2 jaar geldt, dus tot eind 2024! Aangezien die 154 euro kost wil ik nu niet horen dat die vanaf begin 2024 al niets meer waard is (tenzij ik daar restitutie voor krijg natuurlijk).	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.
1930	Aangaande het betaald parkeren vanaf 1 jan 2024: Mijn moeder woont in het Leo Polakhuis (verzorgingshuis) aan de Saafingestraat (postcodegebied 1069 BW) . Ik lees dat ik een mantelzorgvergunning kan aanvragen, dat is mooi. Maar hoe zit het met bezoek? Ik weet uit verleden toen mijn vader op de Plesmanlaan woonde, dat de bezoekersregeling voor hem te ingewikkeld was. Bellen naar een nummer, kenteken doorgeven etc. Hoe gaat de bezoekers regeling eruit zien? Hoog bejaarde mensen kunnen niet omgaan met een ingewikkeld systeem, niet appen via een smartfoon. Voordat je boven in het appartement bent om zelf eea te regelen is je auto misschien al gescand. Bezoek blijft om die reden mogelijk weg waardoor de ouderen verder in insolement wegzakken.	Voor 65-plussers is de kraskaartvergunning beschikbaar. Deze vergunning was vroeger letterlijk een kraskaart die op het dashboard gelegd moest worden, tegenwoordig is ook deze vergunning gedigitaliseerd. De kraskaartvergunning is gratis. De werking is gelijk aan die van de bezoekersvergunning. Met de kraskaartvergunning kan met 65% korting worden geparkeerd van het geldende uurtarief (oftewel €0,56 per uur) gedurende de tijden van betaald parkeren. Buiten de tijden van betaald parkeren is het parkeren gratis. Per kwartaal zijn maximaal 150 kortingsuren beschikbaar. Met de kraskaartvergunning kunnen maximaal 5 kentekens tegelijk worden aangemeld. Als uw moeder een kraskaartvergunning heeft, dan kan zij online of via de telefoon het kenteken van u (of van andere bezoekers) doorgeven, maar u kunt ook uzelf aanmelden en het voordelige bezoekerstarief betalen. U hoeft niets in de auto te leggen voor het parkeren. Op deze website vindt u meer informatie over de kraskaartvergunning: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/kraskaartvergunning/
1944	Wat mij nog niet duidelijk is, is hoe het betaald parkeren wordt geregeld voor de openbare laadplekken voor elektrische auto's. Graag zou ik daar meer informatie over willen zien.	Ook op parkeerplaatsen met een laadvoorziening geldt betaald parkeren.
1992	Wat in ieder geval van belang is, is de bereikbaarheid en betaalbaarheid voor bedrijven. Wij werken al sinds 1993 vanuit ons kantoor in nieuw sloten en voor 3 werknemers is de auto onmisbaar. Betaald parkeren zou voor ons ruim € 8.500 kosten. Wij werken van 8.00 uur tot 18.00 uur. Ik begrijp niet waarom er beperkt vergund wordt aan bedrijven. Juist op de momenten dat wij werken zal de parkeerdruk minder zijn omdat veel bewoners dan ook zijn vertrokken naar hun werk. Ik verzoek daarom vriendelijk een ruimhartiger vergunningsbeleid voor bedrijven te overwegen. Voor onze onderneming is dit van zeer groot belang. Als wij geconfronteerd worden met genoemde parkeerkosten dan zullen wij ons genoodzaakt zien Amsterdam te verlaten. Ik kan mij voorstellen dat er veel andere ondernemers dezelfde overweging zullen maken. Naast de stijging van de kosten zijn wij namelijk ook al geconfronteerd met een verminderde toegankelijkheid vanwege de afsluiting van de Laan van Vlaanderen. Voor de gemeente Amsterdam is het denk ik ook van belang dat zij kwalitatief goede bedrijven in de wijken buiten de ring weet te behouden. Wij zitten bijvoorbeeld in een rijtje van 8 bedrijfsruimten. De laatste jaren zijn er een aantal ondernemers vertrokken/gestopt en daar zijn nieuwe bedrijven voor teruggekomen. De ervaring heeft geleerd dat dit niet echt een verrijking voor de buurt is. Het is niet duidelijk wat er achter de voordeur	Voor bedrijven is in Nieuw-West 1 bedrijfsvergunning beschikbaar per 5 fte. Dit is al veel ruimer dan beschikbaar is voor bedrijven binnen de ring (1 op 10 fte). Uw kantoor aan de Laan van Vlaanderenlaan ligt tegenover een tramhalte en met de fiets is de reistijd vanaf Amsterdam Lelylaan 10 minuten. Daarmee is de bereikbaarheid van uw kantoor niet alleen afhankelijk van automobilititeit.

	gebeurt. Het is denk ik in ieders belang dat er niet meer goede ondernemers vertrekken wiens plek dan wordt ingenomen door meer schimmige bedrijvigheid.	
1993	Kan je met de bewonersvergunning van bv Ingelandenweg met dezelfde vergunning op andere plekken parkeren bv P. Callandlaan of Tussenmeer?	Ja, dat kan (voor zover de Pieter Calandlaan in Osdorp, Nieuw-Sloten en De Aker ligt (niet in Slotervaart))
2050	Ten tweede is mij niet helemaal duidelijk of ik met mijn vergunning in het hele rode gebied mag staan. Dus als ik op visite ga of boodschappen ga doen in de akker bijv.	Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa).
2068	Ik heb een dochter met MS, die ook bij haar thuis gebracht wordt door verschillende auto's (wie er op dat moment beschikbaar is). Straks raakt ze in een nog groter isolement omdat degene betalen niet ziet zitten. Ik heb geen rijbewijs, maar kan ik dan wel een vergunning krijgen voor degene die met de auto bij mij komt met mijn dochter?	Voor mantelzorg kan een aparte parkeervergunning worden aangevraagd. Deze mantelzorgvergunning kost €17,73 per zes maanden (prijspeil 2023). De mantelzorger parkeert dan gratis op straat in uw vergunninggebied. De parkeervergunning voor mantelzorgers staat op naam van degene die de zorg krijgt. U kunt maximaal 3 kentekens van uw mantelzorgers op de vergunning registreren. Het kenteken moet op naam van de mantelzorger staan. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-mantelzorgers/
2088	Het woonwagenkamp aan de Johan Broedeletstraat nrs 10 t/m 28 valt ook onder dit beleidsvoornemen. Namens een deel van de bewoners die een auto hebben maak ik bezwaar tegen de invoering van betaald parkeren op deze locatie. Voor men de locatie op rijdt is er een verhoging in de weg dat het begin van het woonwagenkamp aangeeft. Een soort doorlopende stoep. In principe is het kamp een woonerf dus parkeren wij op eigen terrein voor onze deur. Er is hier momenteel ook geen "blauwe zone" van kracht, verder in de straat is dit wel het geval. Er zijn op het woonwagenkamp ook geen stoepen. Ik (wij) verzoek(en) u hierbij dan ook de woonwagenlocatie niet te beschouwen als betaald parkeerzone. Om overlast van parkeerders, die gratis willen parkeren, voor te zijn vragen wij u beleefd om een bord te plaatsen dat parkeren alleen voor bewoners is, desnoods samen met een bord "woonerf", en er een wegsleepregeling geldt. Mocht er op de woonwagenlocatie toch betaald parkeren worden ingevoerd dan verzoek(en) ik(wij) om aan beide zijden van de weg een fatsoenlijk stoep te plaatsen zodat wij onze auto's daar langs kunnen parkeren en de bewoners zich veilig kunnen verplaatsen. Het overgebleven stuk "weg" zal dan te smal worden om veilig de woonwagenlocatie af te rijden, achteruit welteverstaan, want het is een doodlopend stuk terrein. Als een niet-bewoner zijn/haar auto verkeerd parkeert	Het vraagstuk over de inrichting van het wegdeel zal worden doorgestuurd naar stadsdeel Nieuw-West.

	<p>zullen de bewoners van de locatie niet meer met hun auto weg kunnen. Nu parkeren er af en toe niet bewoners voor aan de weg dat soms al problemen geeft met achteruit rijden en draaien maar als de locatie wordt vrijgesteld van betaald parkeren gaat de overlast erger worden, vandaar het verzoek om de wegsleepregeling. Mocht het betaald parkeren wél worden ingevoerd dan graag parkeervakken waarin duidelijk wordt waar er geparkeerd mag worden. Voor de bewoners is het duidelijk dat dit niet voor de uitgang van de standplaatsen is maar voor anderen is dit niet aannemelijk dat zij dit in de gaten hebben.</p>	
<p>2181 +644 +384 +1330 +1526 +1789 +1993 +2453</p>	<p>Nu kan ik met mijn parkeeronthefing als bewoner van Slotermeer met een blauwe zonde overal in het gebied staan, bijvoorbeeld bij mijn vaste Supermarkt, de Dekamarkt aan de Slotermeerlaan. Straks moet ik misschien ook wel gaan betalen om boodschappen te doen. Is het niet mogelijk dat bewoners in het hele gebied rondom hun woning mogen parkeren? M.a.w. hoe groot is het gebied waar je als bewoner je auto mag parkeren? Toch niet alleen maar in je eigen straat? Zijn daar grenzen van bekend? Graag hoor ik hoe dat geregeld is.</p>	<p>Voor Slotermeer wordt een apart vergunninggebied vastgesteld, maar uitgegeven vergunningen in Slotermeer zijn ook geldig in Geuzenveld (en dit geldt ook andersom: parkeervergunningen die zijn uitgegeven in het vergunninggebied van Geuzenveld zijn geldig in Slotermeer). Daarmee worden vergunningen in een heel groot gebied geldig (tussen het spoor, Haarlemmerweg, sportpark Eendracht en Ookmeer)</p>
2207	<p>Het zou plezierig zijn als u enige toelichting gaf over de manier waarop bewoners met de bezoekersvergunning te werk moeten gaan.</p>	<p>Op de website is meer informatie te vinden over de bezoekersregeling. Kijkt u op: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/</p>
2239	<p>Graag meer vergunningen per fte voor het politiebureau. Amsterdam Nieuw West is om te werken al niet populair onder politiemensen en dit nieuwe parkeerregime maakt het enthousiasme niet groter.</p>	<p>Het aantal beschikbare parkeervergunningen voor de politie is 1 bedrijfsvergunning per 5FTE en daarbovenop 1 maatschappelijke vergunning per 5FTE, oftewel een vergunning per 2,5 fte. Het college gaat ervan uit dat hiermee de voornaamste parkeerbehoefte gefaciliteerd worden. Nb. de maatschappelijke vergunningen kunnen op code worden verleend zodat de vergunningen voor wisselende kentekens kunnen worden gebruikt.</p>
2331	<p>Het is prima zo als het nu is. Hoe zit het met de invalideparkeerplaatsen? Moeten die ook betalen, die rijden op het ogenblik ook de grond uit.</p>	<p>Voor gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen verandert niets. Op een gereserveerde gehandicapten parkeerplaats geldt geen betaald parkeren. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen gratis een gehandicaptenparkeervergunning aanvragen. Daarmee kan in héél Amsterdam gratis worden geparkeerd. Kijkt u op de website voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/parkeren/gehandicapten/</p>
2343	<p>Ik heb eigenlijk bezwaar tegen betaald parkeren in nieuw west, maar waarschijnlijk is het onontkoombaar om het parkeer terrein tegenover mijn appartement President Allendelaan parkeervrij te houden. Uit de brief van Gemeente Amsterdam begreep ik dat de bewoners in Nieuw west aanmerking komen voor 1 of 2 parkeervergunning per huishouden, heb ik dan wel een garantie dat ik tegen over ons appartement kan parkeren? Als het bij ons vol zit waar mag ik dan gaan parkeren? En zodra overal in Nieuw West betaald parkeren ingevoegd gaat worden zal mijn inziens bijna iedereen een parkeer vergunning aanvragen en daarnaast zijn de parkeer plekken vlakbij mij/ons ook niet groot waardoor het erg moeilijk wordt ondanks je vergunning om een plek te krijgen, ik vraag me af of het parkeer probleem in N W dan is opgelost. Hoe willen jullie dat oplossen?</p>	<p>Voor het gebied waar u woont wordt een apart vergunninggebied vastgesteld. Het gaat om het gebied Osdorpplein, Meer en Oever en de Wildemanbuurt. Dit wordt gedaan vanwege het feit dat de aanwezige parkeercapaciteit op straat beperkt is, er veel bezoekersaantrekkende functies zijn (zoals het winkelcentrum, horecavoorzieningen, De Meervaart, en - met name in de zomer - de Sloterplas), er parkeergarages aanwezig zijn en veel ruimtelijke ontwikkelingen en verdichtingsopgaven zijn. Heeft u een parkeervergunning dan kunt u in dit gebied terecht, maar uw vergunning wordt ook geldig in een veel groter gebied, namelijk: heel Osdorp, De Punt, De Aker, Nieuw-Sloten en Dorp Sloten.</p>
	<p>Wij willen graag in overleg tot een regeling komen, waarbij onze leden</p>	<p>Voor sportpark geldt dat alle in Nieuw-West uitgegeven vergunningen ook geldig zijn bij Sportpark Ookmeer. Daarnaast komen sportverenigingen in</p>

	worden vrijgesteld van betaald parkeren op Sportpark Ookmeer.	aanmerking voor sportverenigingvergunningen. Deze vergunning wordt op code verleend zodat deze gebruikt kunnen worden voor wisselende kentekens.
2441	Het complex waarin ik woon dateert van 2012. Ik ben tevens ook eerste bewoner. Het lijkt mij onrechtvaardig om met terugwerkende kracht dit complex van 2012 aan te rekenen tot "nieuwbouw" (mocht dit aan de orde zijn).	Nee, dat is niet aan de orde. Alleen appartementen waar de omgevingsvergunning na mei 2017 is verleend worden gezien als nieuwbouw waarvoor een zogenaamd o-vergunningplafond wordt vastgesteld.
2445	Graag wil ik weten als in nieuw west in 2024 betaald parkeren wordt ingevoerd of je op de parkeerplaatsen van de flats aan de Langswater in Osdorp alleen nog met parkeervergunning kan parkeren of ook betalen met kaartje uit de automaat?	Beide is toegestaan: zowel parkeren met een parkeervergunning als tegen betaling van het uurtarief (kortparkeren).
2446	Daarin staat dat een parkeerplaats op het eigen terrein wordt afgetrokken van het aantal vergunningen. Dat begrijp ik, maar in mijn geval heb ik daar bezwaar tegen. Toen wij de woning kochten bleek de parkeerplaats naast ons huis te klein te zijn om een auto te parkeren. De oorzaak was dat de perceelgrootte kleiner was dan in de koopakte was vermeld. Dit is ook vastgesteld door het kadaster. Dat is o.a ten koste gegaan van de grootte van de parkeerplaats. Daarom vind ik dat dit niet afgetrokken kan worden van het aantal vergunningen dat wij kunnen krijgen.	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. 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, een categorie voertuigen waarvan het aanbod steeds beperkter wordt.
2447	goededag, vraagje ik woon in de akker daar willen jullie dus ook betaald parkeren gaan doen. Totaal niet mee eens. Maar als ik dan een parkeervergunning heb waar mag ik dan parkeren alleen in het zone gebied of in het gebied van de zelfde prijsklasse in nieuw west. En de eerste vergunning zou op mijn naam komen, Mag ik een 2de vergunning voor bezoek. En als er een bezoek regeling komt. Hoe gaat dat er dan uitzien?	Met een parkeervergunning kunt u parkeren in héél De Aker, De Punt, Nieuw-Sloten en een groot deel van Osdorp. U kunt alleen een parkeervergunning aanvragen als u zelf houder bent van het kenteken en woonachtig op het adres waarvoor u de vergunning aanvraagt. U kunt wel een (gratis) bezoekersvergunning aanvragen. Daarmee kan uw bezoek tegen 65% van het geldende uurtarief parkeren. Kijkt u voor meer informatie op: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/
2448	When will it be possible to apply for the parking permit? I've tried on the website but of course now is not possible to apply for parking permit.	You will receive a letter with further information about the application for your parking permit
2449 +2466	> Graag ontvang ik de onderzoeken (of een link daarnaar) waarop het uitgangspunt dat betaald parkeren in heel Nieuw-West noodzakelijk is, gebaseerd is. Dat helpt bij de voorbereiding op een reactie.	Kijkt u op de website: https://maps.amsterdam.nl/parkeerdruk/
2451	1. Wij hebben een invalideplaats met pas, deze wil ik/moet ik behouden. Hoe gaat dat er uit zien?? Blijft deze zoals het was?	Uw gehandicaptenkaart (GPK) blijft geldig en met uw GPK kunt u blijven parkeren op uw gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. 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/
2451	2. Wat en hoe moet ik aantonen als ik een mantelzorgpas wil aanvragen.	<ul style="list-style-type: none"> • 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. <ul style="list-style-type: none"> ○ 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

		<p>ook geen indicatie voor thuiszorg of een verpleeghuis? Bel dan 14 020, maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 18.00 uur.</p> <p>Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-mantelzorgers/#h9b339cff-bd2b-4c36-963b-73844582ef58</p>
2452	<p>via een informatiebrief van 20 november kondigde u aan dat de stad vanaf 2024, in het stadsdeel waar ik woon, Sloterveer (Krijn Breurstraat XX) betaald parkeren wil invoeren.</p> <p>Ik wil graag de garantie dat onze privé-parkeerplaatsen daar niet onder vallen, zijn vrijgesteld. Onze appartementen hebben eigen parkeerplaatsen met beugels om te voorkomen dat anderen op onze plaatsen parkeren. De parkeerplaats is bij het verkrijgen van de eigendom van het appartement mee overgedragen. Vanzelfsprekend profiteer ik graag van de voordelen van bezoekers.</p>	<p>Privé parkeerplaatsen vallen niet onder het openbare parkeerareaal. Daarvoor geldt geen betaald parkeren.</p>
2453	<p>Ik ben een vader (volgend jaar van 2 stiekinderen en 5 kinderen totaal 7). Wij doen in het weekend boodschappen met de auto bij belgieplein of osdorpplein. Tevens voetballen ik en zoons bij blauw-wit in sportpark sloten. Ik woon vlakbij de pieter calandlaan en mijn vraag is als ik een parkeerkaart krijg kan ik dan in heel west parkeren? Als ik straks moet betalen voor het bezoeken van mijn club en de supermarkt per uur dan blijft er weinig geld over voor mijn gezin. Ik ben wel voor het invoeren van betaald parkeren, omdat de straten vol staan en ik zelf nooit kan parkeren, maar maak het gebied wat groter voor parkeervergunninghouders in amsterdam west aangezien alles ver weg van ons huis is. Je brengt gezinnen in de problemen. Tevens ook onze club blauw-wit breng je in de problemen als je daar betaald parkeren invoert.</p>	<p>Op basis van uw zienswijze is niet helemaal duidelijk waar u precies woont. De Pieter Calandlaan loopt immers van Slotervaart, door Osdorp naar De Aker. Voor winkelcentrum Nieuw-Sloten (Belgieplein) geldt dat de blauwe zone vooralsnog blijft behouden. Daar kunt u dus nog terecht met een parkeerschijf. VOor sportcentrum Sloten geldt dat veel parkeergelegenheid beschikbaar is op eigen terrain (achter de Slagboom). Daar geldt geen betaald parkeren en bij Osdorpplein kunt u het eerste uur gratis parkeren in de parkeergarage (https://www.q-park.nl/nl-nl/parkeren/amsterdam/osdorpplein/)</p>
2457	<p>Good morning, I am writing to you for information on season tickets for parking your car in my area. my home address is Noordzijde XX 1064ME. I would like to know if I can park with a pass in the nearest blue zone New-west 6a. Thank you and good day</p>	<p>The border between the permit area of Geuzenveld and Sloterveer lies through the Sloterveerlaan. you can only apply for a parking permit for the Sloterveer permit area, but this permit is also valid in Geuzenveld.</p>
2460	<p>- Is het mogelijk dat naast mantelzorgers ook medewerkers in de zorg (zoals van onze fysiotherapiepraktijk) een parkeerabonnement kunnen afsluiten? De aankomende extra kosten per medewerker zijn voor ons helaas niet op te brengen. Met 2 abonnementen op 12 medewerkers kunt u zich voorstellen dat dit een grote kostenpost wordt zeker omdat wij ook aan huisbezoeken doen. Naast onze praktijk zitten er dichtbij ons meerdere huisartsen en een paramedisch centrum gevestigd die bereikbaar moeten blijven voor hun patiënten.</p>	<p>Met 12 FTE geldt voor een zorginstelling: 3 bedrijfsvergunningen + 3 maatschappelijke vergunningen, in totaal 6 parkeervergunningen. Het is ook mogelijk om in plaatst van de bedrijfsvergunningen een hulpverlenersvergunning aan te vragen. Die is te gebruiken voor thuisbezoeken (ook buiten het eigen vergunninggebied)</p>
2460	<p>- Is er geen mogelijkheid om in de buurten rond zorginstellingen een lager tarief te handhaven van bijvoorbeeld een symbolisch bedrag van 0,10 met een maximum parkeertijd van 60 of 90 minuten? Dan blijven wij in de zorg</p>	<p>Het instellen van een parkeerdurbeperking is helaas niet meer mogelijk omdat dit niet meer is te handhaven, naar aanleiding van een uitspraak van de Hoge Raad (mrt 2022). Uw praktijk bevindt zich in Osdorp. Osdorp wordt onderdeel van een heel groot vergunninggebied (Osdorp, De Punt, De Aker, Dorp Sloten en Nieuw-Sloten). Alle bewoners met een parkeervergunning kunnen in dit gebied terecht. Naar verwachting zal een groot deel van uw</p>

	bereikbaar voor al onze patiënten. Dit principe is vaker gebruikt in omgevingen van winkelcentra om deze bereikbaar te houden en de parkeerplekken niet onnodig lang te bezetten.	patiëntenbestand hierdoor zonder problemen nabij uw instelling (gratis) kunnen parkeren.
2464	Overlast beperken is mooi maar welke overlast komt er voor terug behalve het betalen van een vergunning? Mijn vraag is daarom: Welke plaatsen mogen kosteloos gebruikt worden door de vergunninghouder?	Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa).
2467	Hoe vindt dan de afrekening plaats? Weet de parkeermeter dan dat het om een bezoeker gaat en geeft dan de korting?	Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007352
2467	Ook hebben wij een vraag over de verlenging van de vergunning. Kan dit ook jaarlijks of 2 jaarlijks, want elk half jaar lijkt ons zeer onhandig. Kan dit ook jaarlijks of 2 jaarlijks, want elk half jaar lijkt ons zeer onhandig.	U kunt de parkeervergunning met automatische incasso betalen. Dan weet u zeker dat u de parkeervergunning op tijd betaald. Zie ook: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-betalen/
2468	Zou u zo vriendelijk willen zijn om mij te informeren hoe de oplossing wordt voor de mensen die nog een geldige vergunning hebben voor de blauwe zone.	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. U krijgt het geld dus terug van de maanden dat u de ontheffing niet kunt gebruiken.
2470	Graag wil ik weten als in nieuw west in 2024 betaald parkeren wordt ingevoerd of je op de parkeerplaatsen van de flats aan de Langswater in Osdorp alleen nog met parkeervergunning kan parkeren of ook betalen met kaartje uit de automaat?	Beide is toegestaan: zowel parkeren met een parkeervergunning als tegen betaling van het uurtarief (kortparkeren).
2474	ik deel met mijn expartner een auto (zij woont in slotermeer) en deze staat op haar naam. Met het invoeren van betaald parkeren en het verlenen van een vergunning zou het zeer wenselijk zijn dat wij een vergunning aan kunnen vragen voor beide adressen. Het delen van een auto heeft vele voordelen, voor ons maar ook voor de gemeente. Ik pleit graag voor de mogelijkheid van het verlenen van twee vergunningen op een voertuig bij het invoeren van betaaldparkeren.	Nee, dat is niet mogelijk. De parkeervergunning wordt verleend als de aanvrager houder is van het kenteken (eigendom of leasecontract) en ingeschreven in de Gemeentelijke Basisadministratie van de gemeente Amsterdam (in het vergunninggebied waarvoor de vergunning wordt aangevraagd)
2475	Ik heb in 2024 nog een geldige Blauwe zone vergunning. Ik heb die en is 2 jaar geldig... Hoe gaan jullie dit oplossen om de geldige vergunningen te compenseren?	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. U krijgt het geld dus terug van de maanden dat u de ontheffing niet kunt gebruiken.
2476	Ik ben in het bezit van een Amsterdamse Invaliden Parkeerkaart. Moet ik dan óók nog een parkeervergunning aanvragen?	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/
2477	1: op welke wijze worden de parkeervergunningen verstrekt op naam en huisnummer of op kenteken?	De parkeervergunning is geen fysiek document, maar geheel gedigitaliseerd. De vergunning staat op naam van de aanvrager en geeft parkeerrechten voor het kenteken waarvan de aanvrager houder is.
2477	4. Kan men met de parkeer vergunning uitgegeven in de wijk Nieuw Sloten, dan ook parkeren in Osdorp of andere wijken?	Ja dat kan. Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa).

2477	5. in onze buurt wonen betrekkelijk veel ouderen, die het toch wel prettig vinden de kinderen en of kleinkinderen op bezoek te krijgen, is daar een wat goed kopers oplossing voor? Bij voorbeeld een boekje met zegels (was vroeger het geval) te kopen.	Ja, voor bezoek is de bezoekersvergunning beschikbaar. Daarmee met 65% korting worden geparkeerd (omgerekend €0,56 per uur). Na 19.00 is het parkeren overigens gratis, en zondag is het parkeren de hele dag gratis. De bezoekersvergunning is geheel digitaal, dit betekent dat u niets meer op het dashboard hoeft te leggen (geen zegels, kraskaarten of raamkaarten) Kijkt u voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/
2477	6. hoe zit het met parkeren op het Belgieplein een winkel centrum, waar veel mensen boodschappen doen, maar waar ook veel lang parkeerders staan	Vooralsnog wordt de blauwe zone bij het Belgieplein behouden.
2477	ondergetekende is secretaris bij de Amsterdamse Atletiek Combinatie, die zetelt op de Willinklaan 7, 1067 SL te Amsterdam, nu wordt er in de avond getraind, door over het algemeen trainers op vrijwillige basis, vindt u het dan wel verantwoord om tot 19.00 uur betaald parkeren in te voeren bij een sportpark, waar hele gewone mensen komen en training geven en waar de gemeente Amsterdam juist heel erg in zet op bewegen in verenigingsbestand. En wat te denken vd vrijwilligers die overdag klusjes doen bij de vereniging, krijgen die allemaal dan een parkeervergunning en wie betaalt dit dan.	Voor Ookmeer geldt als overgangsregeling dat alle in Nieuw-West verleende parkeervergunning ook geldig zijn in het vergunninggebied van Ookmeer. Vergunninghouders van Nieuw-West hoeven dus niet het kortparkeertarief te betalen als bij Ookmeer wordt gesport. Daarnaast komen sportverenigingen in aanmerking voor sportverenigingvergunningen. Deze vergunningen zijn op code verkrijgbaar waardoor kentekens kunnen worden gewisseld op deze vergunningen. Het college verwacht dat dit een goede oplossing is voor met name vrijwilligers van de sportclub.
2478	Mijn parkeervergunning v.w.b. Blauwe zone parkeren in de professor Casimirstraat loopt tot 1 mei 2023. Moet ik dan weer een nieuwe vergunning voor normaal 2 jaar aanvragen a 140 euro, of kan ik dan voor 7 maanden, als het per 1 januari 2024 ingaat, een kortlopende vergunning krijgen.	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. U krijgt het geld dus terug van de maanden dat u de ontheffing niet kunt gebruiken.
2479	Wij wonen in de Jan Ligthartstraat op nummer xx. Wij zijn al ruim 18 jaar in het bezit, via Eigen Haard, van een garagebox. Om deze reden hebben wij geen vergunning aangevraagd mede doordat er twee uur middels de blauwe parkeerkaart geparkeerd mag worden. Op momenten gebruiken wij deze tijd om te laden en/of te lossen. Wij zijn beide op leeftijd en slecht ter been. Om reden dat uw brief geen antwoord geeft op gelijke of soortgelijke gevallen stel ik u bij deze de vraag of er per dag momenten zijn waarop er voor bewoners mogelijkheden zijn zonder kosten te kunnen laden cq lossen.	Het onmiddellijk laden en lossen wordt niet gezien als parkeren, waarvoor parkeergeld moet worden betaald. Het moet duidelijk zijn dat ook daadwerkelijk wordt geladen- en gelost, door toepassing van alarmlichten of dat een achterklep openstaat. Wilt u toch kortstondig parkeren dan kunt u overwegen om uw kenteken met de bezoekersvergunning aan te melden. Met de bezoekersvergunning kunt u voor €0,56 een heel uur parkeren. De bezoekersvergunning is gratis. Kijkt u voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/
2485	Ook vind ik dat sommige woningen een oprit hebben die ik niet heb dus de oprit word vrij van alle vergunningen en waarom om dat ik niet het luxe heb belast word met hoge prijzen.	Daar tegenover staat dat bewoners die een eigen stallingsplaats hebben daarvoor geen parkeervergunning krijgen. Stallingplaatsen worden immers in mindering gebracht op het aantal parkeervergunningen waarvan men maximaal in aanmerking komt. Eigen stallingsplaatsen of garages zijn in veel gevallen duurder dan de kosten van een parkeervergunning.
2486	Er is maar één straat betaald parkeren in de buurt en dat is de Cornelis van Vollehovenstraat en de rest is blauwe zone gebied en dus vrij parkeren. Controle gebied die niet gecontroleerd word, dus vrij.	In het voorstel wordt de blauwe zone vervangen voor een parkeerregime met betaald parkeren (dit geldt voor de woongebieden in Sloterveer en Osdorp)
2488	Is het mogelijk dat mijn partner, die hier regelmatig komt naar niet woont, ook een parkeeronthefing krijgt?	Nee, dat is niet mogelijk. Uw partner kan wel met korting parkeren (bezoekersvergunning).
2538	Bezoek wekelijks voor mijn kinderen en mijn kleinkinderen kosteloos laten parkeren via DigiD. Ook voor bewoners die geen auto beschikken. Dat is ook zo geregeld in andere delen van Amsterdam. Mijn kinderen komen meestal hele dag en	Dit is niet mogelijk en dit is ook niet van toepassing in andere delen van Amsterdam.

	dan tikt het toch aan ondanks de korting. Hoop dat dit mogelijk gemaakt kan worden.	
2586	Ik hoop van harte dat er rekening gehouden wordt met een grote groep docenten die zich met hart en ziel inzetten voor een heel lastige doelgroep. Ontzorg hen en gun hen de faciliteiten die ze verdienen om hun werk zo goed als mogelijk te doen.	Ten behoeve van het onderwijzend personeel is voor basis- en voorgezet onderwijs 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 het onderwijzend personeel in Nieuw-West ruim voldoende zal zijn. Het is dan ook niet te verwachten dat het parkeerbeleid een hindernis vormt voor het aantrekken van bekwame onderwijzers (uit Amsterdam of uit de omgeving). Voorts kunnen alle leraren die woonachtig zijn in Slotermeer of Geuzenveld met een eigen bewonersvergunning terecht bij de parkeerplaatsen van sportpark Eendracht.
2601	-wie bepaalt uiteindelijk wie een of meerdere vergunningen krijgt en aan de hand van welke informatie. -tot hoever reikt de vergunning, die als betaald parkeren wordt ingevoerd, voor onze specifieke wijk.	Het aantal parkeervergunningen waarvoor een huishouden maximaal in aanmerking komt staat in het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening. De parkeervergunning is alleen geldig binnen het vergunninggebied waarvoor de vergunning is uitgegeven. In de uitbreidingsgebieden worden zeven nieuwe vergunninggebieden vastgesteld: Osdorp (2) Slotermeer (3) De Aker/De Punt (4) Nieuw-Sloten, Dorp-Sloten, (5) sportcentrum Ookmeer, (6) Riekerpolder (7) Sloterdijk II
2631	Graag zou ik ivm winkels zien dat wij dan ook nog "gewoon" kunnen parkeren in Nieuw Sloten voor de dagelijkse boodschappen daar wij geen winkels hebben in Sloten. Dus qua vergunning willen we dan ook gebruik maken van het winkelgebied Nieuw Sloten.	Vooralsnog wordt de blauwe zone bij winkelcentrum Nieuw-Sloten behouden.
2648 +2448	Hi, I would like to know when and how should I request the paid parking permit for 2024, considering the upcoming changes in paid parking for the Nieuw-Sloten area.	You will receive a letter with further information about the application for your parking permit
2669	Ik vind het een goed plan, vooral om de parkeeroverlast aan te pakken. Alleen roept het omzetten van de blauwe zones in betaalde zones wel een vraag op: krijgen mensen die nu betaald hebben voor een ontheffing blauwe zone de resterende duur hiervan als korting op de nieuwe parkeervergunning? Of moeten bewoners die straks verplicht een parkeervergunning aan moeten vragen ook de volledige prijs betalen, terwijl ze ook de volledige prijs betaald hebben voor de ontheffing blauwe zone, die niet helemaal gebruikt kan worden? Het zou fijn zijn als hier rekening mee gehouden kan worden.	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. U krijgt het geld dus terug van de maanden dat u de ontheffing niet kunt gebruiken.
2735	Er staat ook dat bewoners in aanmerking komen voor 2 parkeervergunningen. Hoe zit dat als je met drie huishoudens op het adres woont, a - b en c? Wij hebben alle drie een auto. Er kunnen 2 auto's op de oprit staan en de 3de staat altijd voor de deur op straat. Betekent dit dat wij in aanmerking komen voor een vergunning? Zo ja hoe lang duurt dat na aanvraag? Worden er meer parkeerplekken gecreëerd aangezien er nu op straat wordt geparkeerd zonder dat er aangegeven parkeervakken zijn. Er zijn namelijk lang niet genoeg parkeerplekken voor alle bewoners in de wijk. Jullie geven aan dat juist om betaald parkeren in te voeren dat je makkelijker als bewoner plek kan vinden. Ik vind dat het in onze wijk niet op gaat deze bewering.	Er worden maximaal twee parkeervergunningen per adres verleend, tenzij stallingsplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. Een stallingsplaats wordt afgetrokken van het maximum aantal beschikbare parkeervergunningen. Is er een derde auto, dan zal daarvoor een alternatieve oplossing gezocht moeten worden.

2785	4. Het in te voeren parkeertarief van 1,60 euro is bijzonder. Waar zijn de hoogtes van bedragen op gebaseerd? 7,50,6,00, 2,40, 1,60, 0,10?	De gemeenteraad heeft de tariefgebieden vastgesteld zodat deze niet te groot zijn en dat ze geleidelijk aflopen (vanuit het centrum gezien). Hierdoor wordt uitwijkgedrag (het zgn. waterbedeffect) tot een minimum beperkt. Dit wordt geborgd door het verschil tussen aanliggende gebieden niet hoger te laten zijn dan €1,50 per uur.
2785	8. Het lijkt weer sympathiek de korting voor bezoekers. Gelukkig is daar over nagedacht. Ook hier verbaas ik me weer over de bedragen 0,56 cent per uur. Voor maximaal 600 uur per jaar kun je dus bezoek goedkoper laten parkeren. Onduidelijk is hoe je dit allemaal moet gaan regelen. Krijg je deze bezoekersvergunning bij je parkeervergunning of mag elke volwassen bewoner er een aanvragen?	Elke bewoner kan de bezoekersvergunning aanvragen. De vergunning zelf is gratis.
2785	Is het een idee om te differentiëren en bewoners met een beperking (die voor sociale contacten afhankelijk zijn van bezoek) die bijvoorbeeld gebruik maken van de WMO, een andere regeling te geven voor bezoekers dan andere bewoners? Of om alle bewoners gewoon meer uren en korting te geven?	Nee, dat is juridisch niet mogelijk. Wel is de mantelzorgvergunning beschikbaar. Daarmee kan tegen zeer gereduceerd onbeperkt geparkeerd worden. Kijkt u voor meer informatie op: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-mantelzorgers/
2806	Welke rechten heb ik als bewoner? Het is 2024: Stel dat ik op zaterdagavond rond 23:00u thuiskom en er is geen plek. Er staan auto's met vergunningen en er zijn bezoekers. Dezelfde situatie als voorheen, alleen moet ik nu betalen voor een vergunning waar ik op dat moment niets aan heb. Dat geldt voor mij net zo goed als ik bezoekers heb en de burens geen plek hebben bij thuiskomst in de avonduren. Hoe gaat U hiermee om?	U kunt met uw parkeervergunning terecht in heel uw vergunninggebied. Een garantie dat u voor de deur kunt parkeren kan niet worden gegeven.
2806	Is de vergunning op naam of op kenteken?	De vergunning staat op naam en geeft parkeerrechten voor het kenteken die op naam staat van de vergunninghouder
2806	Wanneer kan de vergunning aangevraagd worden?	Enkele maanden voordat betaald parkeren van kracht wordt wordt u per brief geïnformeerd over de verdere aanvraagprocedure.
2806	Kan ik later een 2de vergunning aanvragen, als mijn bv zoon een auto koopt	Als uw zoon staat ingeschreven op hetzelfde adres dan kan dat.
2833	Allemaal mooi geformuleerd en positief gebracht maar waar het hier echt om gaat is dus inkomsten voor de gemeente Amsterdam?! In onze buurt is parkeren geen probleem. Mijn bezoek en mantelzorgers kunnen altijd parkeren. Ik ben 94 jaar en als ik dit nog mee maak begrijp ik uit dit plan dat ik twee parkeervergunningen moet/kan aanvragen voor mijn twee kinderen die mij verzorgen en boodschappen doen. Het is mij niet duidelijk of ze dan net als bezoekers toch nog € 0,56 per uur moeten betalen? Of is 2x € 17,73 per zes maanden het bedrag dat we dan kwijt zijn? Verder vraag ik mij af of de parkeerplaatsen bij Korte Water XX voor dat betaald parkeren opnieuw bestraat worden? De situatie van de plekken, vooral bij bomen is zeer slecht. Ik ben slecht ter been en het in- en uitstappen van de auto is dan best gevaarlijk.	Als uw kinderen mantelzorg verlenen dan kunt u een mantelzorgvergunning aanvragen. Deze vergunning kost inderdaad €17,73 per zes maanden. U kunt op deze vergunning maximaal 3 kentekens van uw mantelzorgers op de vergunning registreren. Met de mantelzorgvergunning kan 1 mantelzorger bij u parkeren. Uw mantelzorger hoeft niets in de auto te leggen. Staat er 1 kenteken geregistreerd op uw vergunning? Dan hoeft u uw mantelzorger niet aan te melden. Staan er meerdere kentekens op uw vergunning? Dan moet u de mantelzorger aanmelden. Dat kan online of telefonisch. Afmelden van uw mantelzorger is niet nodig. Als het kenteken op de vergunning is geregistreerd dan hoeft niet nogmaals een uurtarief betaald te worden. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-mantelzorgers/#hgb319cff-bd2b-4c36-963b-73844582ef58 Ten aanzien van bestrating: het college heeft deze melding doorgegeven aan het stadsdeel.
2864	De enige mogelijkheid om aan dit probleem enigszins tegemoet te komen is de exclusieve bestemming van de 6 beschikbare plaatsen voor de desbetreffende bewoners en de bezoekers van Sloterweg 1135 t/m 1147. Daar dringen wij met kracht op aan, of er nu wel of geen	Het college van B en W heeft naar aanleiding van de inspraakreacties en het advies van het stadsdeel besloten om ook Dorp Sloten en Sloterweg e.o. mee te nemen in het voorstel van betaald parkeren. Daarmee wordt het risico dat Dorp Sloten parkeeroverlast zal ondervinden tegengegaan. Het college ziet dan ook geen reden om de zes parkeerplaatsen te reserveren. Dat ligt juridisch overigens ook complex.

	betaald parkeren zal vastgesteld worden in Sloten.	
2901	4. Geef ook al de winkeliers, scholen en overige ondernemers in Nieuw Sloten voldoende gratis vergunningen zodat hun personeel bij hun kan blijven werken. Ga hierbij vrij uit van het aantal werkende wat nu met de auto komt en niet uit van de norm die jullie elders in de stad hanteren. Kom ook hen tegemoet. Ga er niet vanuit dat iedereen die met de auto naar het werk komt dat ook wel met het OV, wat ieder jaar weer minder wordt, zou kunnen doen.	Voor scholen is een grote hoeveelheid bedrijfs- en maatschappelijke vergunningen beschikbaar en voor winkeliers zijn bedrijfsvergunningen beschikbaar (1 per 5 fte). Verder geldt dat grote vergunninggebieden worden vastgesteld. Hierdoor hebben vergunninghouder veel 'bewegingsvrijheid' om in grote delen van Nieuw-West te kunnen parkeren met hun parkeervergunning. Aan de zuidzijde van Nieuw-West gaat het om het vergunninggebied: Osdorp (muv Osdorpplein e.o.), Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker en De Punt.
2901	Hier wordt niets gezegd over de blauwe zones in Nieuw Sloten zoals die op het België Plein. Dus die blijven!? Als het België Plein wel betaald parkeren krijgt doet u hiermee erg uw best om die winkeliers en daarmee ook de bewoners die hun boodschappen daar doen bewust te pesten. Als je voor iedere boodschap ook nog betaald moet parkeren helpt dit niet mee om het winkelbestand te laten bestaan. De kleine winkeliers zullen dit zeker gaan merken aan de omzet. Kunnen zij blijven of zijn zij straks genoodzaakt de zaak te moeten sluiten?	De blauwe zone bij winkelcentrum Nieuw-Sloten blijft vooralsnog (tijdelijk) behouden.
2901	Begrijp ik uit de tekst goed dat ik als bewoner van Nieuw Sloten met mijn vergunning ook gratis kan parkeren in alle andere uitbreidingsgebieden (1) (2) (3) (5) en (6)? zoals in Osdorp op Klarenburg waar mijn schoonmoeder van bijna 90 jaar woont. Wij komen daar met regelmaat om mantelzorg taken voor haar te doen.	Nee, dat klopt niet. De parkeervergunning is alleen geldig binnen het vergunninggebied waarvoor de vergunning is uitgegeven. Voor de uitbreidingsgebieden van (1) Sloterdijk II (2) Slotermeer (3) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt, (4) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt en (5) Sportpark Ookmeer wordt één nieuw vergunninggebied vastgesteld. Bewoners en ondernemers krijgen met een parkeervergunning parkeerrechten voor het hele vergunninggebied en in een aantal gevallen ook voor een ander vergunninggebied. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten. En vergunninghouders van Slotermeer krijgen rechten voor Geuzenveld (en vice versa). Verleent u mantelzorg dan kan de mantelzorgbehoefte een mantelzorgvergunning aanvragen. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-mantelzorgers/ .
2932	hoe groot word de is de vergunning is in osdorp de p.c. 1068xh is dit heel osdorp ook b.v. de sport parken	Parkeervergunningen die zijn verleend in Nieuw-West worden ook geldig bij sportcentrum Ookmeer.
2936	hoe groot word van het betaald parken in osdorp	Osdorp betreft de buurten: Meer en Oever, Wildeman, Osdorpplein e.o., Calandlaan/Lelylaan, Osdorp Zuidoost, Reimerswaal, Bottenkerkbuurt, Zuidwestkwadrant-noord en Zuidwestkwadrant-zuid. Er worden twee vergunninggebieden ingevoerd:(1) Osdorp, Nieuw-Sloten, Dorp Sloten, De Aker- De Punt en (2) Osdorpplein, Meer en Oever en Wildemanbuurt. Vergunninghouders van het Osdorpplein e.o. krijgen parkeerrechten voor het overige deel van Osdorp, De Aker en Nieuw-Sloten.
2970	- De situatie in Oud Zuid en overigens in vele andere stadsdelen in Amsterdam laat zien dat het niet werkt!	Het college van B en W is ervan overtuigd dat als betaald parkeren zou worden afgeschaft in Oud-West dat de parkeeroverlast enorm toeneemt. De stelling dat betaald parkeren niet zou werken wordt dus niet ondersteund.
2973	Ik vraag me af hoeveel vergunningen huisnummer 252 kan aanvragen. Dit huis is recentelijk verbouwd tot een huis met 7 woonunits. Betekent dit dat deze woning (zonder garage) nu recht heeft op 14 vergunningen?	De specifieke situatie van betreffend(e) adres(sen) zal moeten worden uitgezocht. In het algemeen geldt dat maximaal twee parkeervergunningen per huishouden worden verleend. Dit geldt per zelfstandige woning: <i>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.</i>
2979	- Voor terugkeerders moet er een parkeervergunning verleend worden.	Bij de vaststelling van de 'Nota Parkeernormen Auto', vastgesteld op 8 juni 2017 is een amendement aangenomen mbt herhuisvesters. Het betreft een regeling voor houders van een parkeervergunning die vanwege stedelijke vernieuwing (sloop- nieuwbouw / renovatie) gedwongen moeten verhuizen en bij terugkeer niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning vanwege de invoering van een nulplafond maar ook niet kunnen beschikken

		over een stallingsplaats. Deze bewoners kunnen hun parkeervergunning behouden.
2979	- Als er veel bezwaren komen buiten onze complexen (het betreft namelijk een veel groter gebied waar het betaald parkeren ingevoerd gaat worden), dan moet voorkomen worden dat dit vertraging voor ons oplevert. Ofwel: voor Hoekenes alvast het plan doorzetten om betaald parkeren in te voeren bij opleveren van de nieuwbouw	De uitvoering van betaald parkeren (het plaatsen van automaten) en de procedure van verlening van parkeervergunningen zal gefaseerd plaatsvinden. Naar verwachting zal Osdorp als eerste aan de beurt zijn.
2983	Ik ga binnenkort namelijk zelf in een huis met 4 personen in nieuw west wonen (laan van vlaanderen XX) en 2 daarvan hebben 100% zeker een auto nodig voor werk. Hoe veel parkeervergunningen kunnen wij dan per huishouden krijgen?	Er zijn maximaal twee parkeervergunning per huishouden /adres beschikbaar.
3002	volgens de toelichting wordt er geen parkeervergunning verstrekt als de bewonder een stallingsplaats op eigen terrein heeft. Ons huis heeft weliswaar een inpandige garage, maar die kan niet als garage gebruikt worden omdat wij in de loop der jaren de nodige aanpassingen hebben aangebracht. Geldt dan toch de regel dat er geen parkeervergunning wordt verstrekt?	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 stallingplaatsen niet afgetrokken van het recht op parkeervergunningen.
3010	Het is mij onduidelijk wat precies wordt verstaan onder een inrit/uitrit, dan wel een parkeerplaats op eigen grond. Dat zal zeker nog tot verwarring en problemen leiden over het al dan niet toegestaan zijn van parkeren voor de eigen garage.	Zie paragraaf 2.8. De gemeente kan alleen in de openbare ruimte handhaven
3015	Is het mogelijk om een mantelzorgvergunning te ontvangen voor onze dochter die ook in dit parkeergebied woont? Zij bezoekt ons zeer regelmatig, brengt en haalt ons naar sociale en medische afspraken en helpt ons met de boodschappen.	In de Parkeerverordening is opgenomen dat mantelzorgers niet in het eigen vergunninggebied mogen wonen om in aanmerking te komen voor een mantelzorgvergunning. De reden hiervan is om te voorkomen dat de mantelzorgvergunning als goedkoop alternatief voor een (2 ^e) bewonersvergunning gebruikt wordt. Deze mantelzorgers kunnen vanzelfsprekend wel gebruik maken van de eigen bewonersvergunning Art. 21 lid 3 van de Parkeerverordening: Een mantelzorgvergunning wordt uitsluitend verleend voor een motorvoertuig van degene die mantelzorg verleent en die blijkens de gemeentelijke basisregistratie woonachtig is buiten het vergunninggebied van de bewoner die mantelzorg behoeft.
3015	Moet de bezoekersvergunning via een smartfoon worden geactiveerd? Wij en veel van onze vrienden (80-plussers) zijn niet in het bezit van een smartfoon. Zelf met een gewone mobiele telefoon zijn wij niet zo handig. Omdat wij geen computer bezitten hebben wij onze dochter gevraagd dit briefje via haar e-mailadres aan u te verzenden, als u haar beantwoord zal zij ons informeren.	U kunt de parkeertijd ook telefonisch doorgeven. Dit gaat door middel van een keuzemenu. Kijkt u voor meer informatie op de website: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeertijd-bezoek-doorgeven/#h7e5e21ca-92ab-a126-fbf9-ae7569ca547f
3057	Cliënte City Upgrade Group II B.V. (City Upgrade) heeft mij gevraagd namens haar het volgende naar voren te brengen over het bovengenoemde beleidsvoornemen. City Upgrade is rechthebbende van het perceel aan de Reimerswaalstraat 5. Op die locatie wordt, zoals u wellicht weet, een hotel geëxploiteerd. De gebruikers van het hotel maken intensief gebruik van de openbare parkeerruimte. Dat komt door het type bezoekers (voor een belangrijk deel autogebruikers) en doordat de locatie slechte OV-verbindingen heeft. Het hotel gebruikt de mogelijkheid tot gratis parkeren ook als een unique selling point in haar reclame-uitingen (bijvoorbeeld op Booking.com).	Voor horecavoorzieningen geldt dezelfde regeling als voor bedrijven: maximaal 1 bedrijfsvergunning per 5 fte. Voor bezoekers geldt betaald parkeren tussen 09.00 en 19.00 op maandag tot en met zaterdag. Na 19.00 is het parkeren gratis en op zondag de hele dag. Bezoekers die een hele dag parkeren betalen met een dagkaart €9,60. Het college verwacht niet dat de concurrentiepositie van het hotel hierdoor verslechtert ten opzichte van vergelijkbare hotels.

	De invoering van betaald parkeren zal dus een significante impact hebben op de bedrijfsvoering van het hotel (bestaand en vergund). Daar wordt in het voornemen tot het invoeren van betaald parkeren nog onvoldoende rekening mee gehouden. Gezien het bovenstaande, meent City Upgrade dat de gemeente aan het hotel gratis bedrijfsparkeerplekken ter beschikking zou moeten stellen. Graag zou zij hierover met u in gesprek gaan.	
3065	Is er ook rekening gehouden met een parkeren in een winkelzone bij TUINCENTRUM OTTENHOF aan de ventweg van de Plesmanlaan waarbij een gereduceerd tarief gehanteerd wordt? Bijvoorbeeld een lager tarief met een maximum parkeerduur van 1 of 2 uur.	Er wordt geen gereduceerd of afwijkend tarief /parkeerregime gehanteerd op de ventweg van de Plesmanlaan.
3071	Mijn excuses voor nog een extra opmerking, maar ik denk toch dat dit relevant is. Als heel Amsterdam betaald parkeren heeft, dan word je overal geregistreerd. Dit heeft enorme consequenties voor de privacy van iedereen. Hoe denkt u die nog te kunnen waarborgen?	De gemeente beschouwt een kenteken als een persoonsgegeven. Daarom is kentekengegevens zo georganiseerd dat de verwerking en opslag van kentekengegevens voldoet aan de AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming) en ook aan de voorschriften uit het Handvest voor de grondrechten van de Europese Unie. Hierover bestaat rechtszekerheid, door meerdere rechtszaken waarin de werkwijze van de gemeente akkoord bevonden is. De privacy van de parkeerder is dus voldoende geborgd, onder meer door gebruikmaking van versleutelde kentekens bij de opslag van de gegevens in de computer, door het beperken van zoekmogelijkheden (ook voor politie) en door (kenteken-)gegevens zo snel als mogelijk te wissen uit het systeem als blijkt dat voldoende betaald is of dat er een geldige vergunning aanwezig was.
3160	Mocht betaald parkeren onverhoopt toch per 2024 worden ingevoerd, dan neem ik aan dat iedere vergunninghouder recht krijgt op een eigen vaste parkeerplaats. Het lijkt mij een voorwaarde voor het innen van betalingen dat daar wat tegenover staat en dat u ons ook zult aantonen, dat u voor het totaal uit te geven vergunningen hetzelfde aantal parkeerplaatsen beschikbaar maakt, zodat er tegenover de betaling ook een garantie staat, dat u levert.	Mits u een stallingsplaats heeft of in een nieuwbouwwoning waarvoor een overgunningplafond is ingesteld, kunt u een parkeervergunning aanvragen. U krijgt daarmee geen recht op een eigen parkeerplaats. Met uw parkeervergunning kunt u in heel het vergunninggebied parkeren, zonder betaling van het uurtarief.
3181	A. Ons huis heeft een garage en een oprit. Wij hebben begrepen dat wij dan niet voor een parkeervergunning in aanmerking komen. Helaas zijn de garages in de woningen in onze straat voor de meeste auto's niet toegankelijk. Dit komt omdat onze straat bij oplevering smaller bleek te zijn dan volgens de bouwtekeningen, hierdoor is onze oprit naar de garage (circa - 1.20m) steiler geworden en voor de meeste auto's (zeker voor vele elektrische auto's) niet toegankelijk. Hier is na het opleveren van deze woning over geprocedeerd en een afkoop aan ons voor betaald, de toegankelijkheid van de garage is daardoor niet beter geworden. Kunnen wij dan toch 1 parkeervergunning krijgen?	Een stallingsplaats wordt in mindering gebracht op het aantal parkeervergunningen als deze ruimer is dan de minimale maatvoering (toegang 2,2 meter/diepte 5 lang en 2.34m breed)
3182	My ontheffing is due for renewal in April this year, and normally that will last for 2 years, but as it's changing from the Blue Zone to paid parking, what happens? Will I pay only a pro rata amount for the new Blue Zone ontheffing, or will it automatically be changed over to a paid parking permit?	When converting the blue zone to paid parking, the fees paid for the remaining months that the exemption for the blue zone would still be valid will be refunded pro rata. As soon as the schedule for paid parking is available, all residents will receive a letter with information on how to apply for a parking permit. It takes a few working days to process an application for a parking permit.
3183	- Hoe gaat u om met nog lopende vergunningen/ontheffingen?	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. U krijgt het geld dus terug van de maanden dat u de ontheffing niet kunt gebruiken.
3183	Tijdens het invoeren van de Blauwe zone in de Arondeusstraat en de Victor Rutgerstraat is door de portefeuillehouder (Bobbeldijk) toegezegd om de discussie rond het gebruik van de garages in relatie tot de blauwe zone voort te zetten bij het wijzigen van het bestemmingsplan. In de tussentijd is de ruimte voor de oneven nummers 1 tm 27 buiten het besluit van de blauwe zone gehouden. - Hoe gaat u met deze toezegging om bij het invoeren van het betaald parkeren?	De blauwe zone wordt in heel Slotermeer opgeheven en vervangen door een fiscaal parkeerregime. De grondslag van betaald parkeren ligt besloten in de Parkeerverordening en Verordening Parkeerbelastingen (beide een raadsbevoegdheid). De voormalig portefeuillehouder van het stadsdeel kan geen toezegging doen over het stedelijk kader van de gemeenteraad.
3188	Wat zijn de regels van een invalide parkeerplaats	De beleidsregels staan online. Zie: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR642874/1
3194	Het zal u niet ontgaan zijn met welke personeelstekorten het onderwijs tegenwoordig te maken heeft en daarom is o.a. de Ontheffing Blauwe Zone een essentieel onderdeel van het arbeidsvoorwaarden pakket dat wij kunnen aanbieden. Wij maken ons dus zeer grote zorgen, omdat onze docenten vaak van ver moeten komen en wij per 5 medewerkers 1 bedrijfsvergunning mogen ontvangen.	Ten behoeve van het onderwyzend personeel is voor basis- en middelbare scholen 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 het onderwyzend personeel in Nieuw-West ruim voldoende zal zijn. 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).
3198	Graag wil ik een parkeervergunning aanvragen voor de flat op Baden Powellweg XX Dit is het woonadres van mijn bejaarde moeder waarvoor ik mantelzorger ben en heel regelmatig ook ben. (zelf woonachtig in Haarlem) Kunt u mij informeren wat ik hiervoor moet doen?	Kijkt u op de website voor meer informatie: https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-mantelzorgers/
3199	Recent is gestemd over de invoering van betaald parkeren in nieuwe west. Hoe is de stemverhouding geweest? Wie stemde voor en wie stemde tegen? En wat zijn de voorwaarden die door de PvdA en D66 zijn gesteld aan hun instemming met het invoeren van het betaald parkeren?	U kunt de stadsdeelcommissievergadering terugkijken, kijkt u op de website: https://nieuw-west.notubiz.nl/vergadering/104,0267
3201	Betekent dit dat wij in de toekomst toch 1 parkeervergunning kunnen krijgen, ondanks dat wij over een garage en maar 1 (elektrische) auto beschikken? voor ons is dat noodzakelijk om te weten voordat wij deze auto aanschaffen, omdat wij anders onvoldoende mogelijkheid hebben om de auto op te laden.	Nee, als u één auto heeft en een garage heeft, dan komt u niet in aanmerking voor een parkeervergunning.
3203	Wanneer is het mogelijk te registreren voor de parkeervergunningen?	Enkele maanden voordat betaald parkeren ingaat krijgt u bericht over hoe u uw parkeervergunning kunt aanvragen.
3204	Or pay full rate and the bluezone permit gets changed by yourselves into a paid parking permit automatically? Or some other arrangement?? ☹	When converting the blue zone to paid parking, the fees paid for the remaining months that the exemption for the blue zone would still be valid will be refunded pro rata. As soon as the schedule for paid parking is available, all residents will receive a letter with information on how to apply for a parking permit. It takes a few working days to process an application for a parking permit.
3204	I cannot find any information about this particular part of the parking situation, just that it is going to happen in 2024, and how much a NEW parking permit will cost when it starts next year ☹	You will receive a letter with further information about the application for your parking permit. A parking permit will cost €35,45 per six months.
3205	Kan ik - als ik mijn motor op eigen terrein stal - een parkeervergunning aanvragen voor mijn auto?	Ja, u kunt voor een motorvoertuig een parkeervergunning aanvragen. Dit kan een auto zijn, maar ook een motorfiets