

## Nota van Beantwoording invoeren betaald parkeren Amstelglorie



Gemeente Amsterdam  
Directie Verkeer en Openbare Ruimte Kennis en Kaders

## Inhoud

<b>1 Amstelglorie: betaald parkeren ter vervanging van de blauwe zone</b> .....	<b>3</b>
1.1 Zienswijze procedure .....	4
1.2 Doelstellingen van de vervanging van de blauwe zone .....	4
1.3 Wijzigingen ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak: .....	5
1.3.1 Tijdelijke aanvraag van een tweede bewonersvergunning .....	5
1.3.2 Volkstuinvereniging uitgesloten van vergunningverlening .....	5
<b>2 Zienswijzen en de reactie van het college van B en W</b> .....	<b>6</b>
2.1 Behoud de blauwe zone .....	6
2.2 Verleen ook bewonersvergunningen voor de tweede auto .....	7
2.3 Geen parkeervergunningen voor de volkstuinvereniging .....	7
2.4 Overige opmerkingen en vragen .....	8
2.5 Overzicht alle ontvangen zienswijzen (integraal) .....	9
<b>3 Reactie van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost</b> .....	<b>20</b>

# 1 Amstelglorie: betaald parkeren ter vervanging van de blauwe zone

Op 24 juni 2024 heeft het college van Burgemeester en Wethouders het beleidsvoornemen 'Invoeren betaald parkeren in Amstelglorie' vrijgegeven voor inspraak. De aanleiding hiervan was een advies van het bestuur van stadsdeel Oost om in dit gebied parkeermaatregelen te treffen. In het onderstaande kaartje is het gebied weergegeven waar het college betaald parkeren wil invoeren en waarover bewoners en belanghebbenden een zienswijze konden indienen.



*Kaart 1: uitbreiding betaald parkeren in Amstelglorie: van maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur, €2,90 per uur. Het tarief van de eerste parkeervergunning voor bewoners is €57,00 per zes maanden. Voor ondernemers is 1 bedrijfsvergunning per 10 fte beschikbaar.*

## 1.1 Zienswijze procedure

Van 19 juli 2024 tot en met 15 oktober 2024 konden bewoners en belanghebbenden hun zienswijze indienen op het genoemde beleidsvoorstel. Vanwege de zomervakantie is gekozen voor een inspraakperiode van 3 maanden in plaats van de gebruikelijke 6 weken. De plannen zijn aangekondigd via een bewonersbrief en de gemeentelijke website. De bewonersbrief is verstuurd naar alle 52 adressen in het uitbreidingsgebied. Tevens is het bestuur van Natuur Tuinpark Amstelglorie gevraagd te reageren op het beleidsvoorstel en uiteraard ook het stadsdeelbestuur (zie hoofdstuk 3 voor de reactie van het Dagelijks Bestuur).

Op 17 juli 2024 is op AT5 aandacht besteed aan dit voorstel. Reacties konden gestuurd worden naar [inspraak.parkeren@amsterdam.nl](mailto:inspraak.parkeren@amsterdam.nl) en via het inspraakformulier op de inspraakpagina van de gemeentelijke website.

Tijdens de zienswijzeperiode zijn in totaal 19 zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn verspreid over de inspraakperiode ingediend. Ten opzichte van het aantal aangeschreven adressen heeft 37% gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheid. Het grootste deel van de inspraakreacties komen van bewoners van het zuidelijk deel van de buurt.

## 1.2 Doelstellingen van de vervanging van de blauwe zone

### **Generiek beleid: geen blauwe zones meer in woonbuurten**

In Amstelglorie geldt momenteel een blauwe zone. Bewoners kunnen een ontheffing aanvragen, waarmee zonder tijdslimiet kan worden geparkeerd. Deze regeling werd rond 2008 ingevoerd. Het instrument van de blauwe zone wordt in Amsterdam steeds minder gebruikt en blijft alleen behouden op plekken waar deze écht nodig is, zoals bij bestemmingen waar het de bedoeling is dat alleen wordt kortgeparkeerd (bijvoorbeeld bij winkelcentra). Woonbuurten vallen hier niet onder, omdat bewoners overwegend langdurig parkeren. Om deze reden zijn veel blauwe zones in woonwijken inmiddels vervangen door betaald parkeren, zoals in Zuidoost, Noord en Nieuw-West.

### **Voordelen van fiscaal parkeren ten opzichte van een blauwe zone**

De overstap naar fiscaal parkeren maakt handhaving en uitvoering efficiënter. Bewoners kunnen eenvoudig een parkeervergunning aanvragen en de vergunning op een ander kenteken zetten (als er een nieuwe auto op naam staat), zonder dat hiervoor extra betaald hoeft te worden. Daarnaast zijn er speciale regelingen voor bezoekers, gehandicapten en mantelzorgers.

Ook wordt het gevoerde parkeerbeleid in Amsterdam eenduidiger en daardoor duidelijker voor zowel bewoners als bezoekers. Dit komt de communicatie en de dienstverlening ten goede met betrekking tot de parkeermogelijkheden in de stad en welke voorwaarden er gelden.

### **Weren van langparkeeders die niet gebonden zijn aan de buurt**

Het invoeren van betaald parkeren draagt in belangrijke mate bij aan het weren van langparkeeders die niet gebonden zijn aan een buurt. Het gaat bijvoorbeeld om bewoners uit naastgelegen gebieden die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, bewoners die op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning of forenzen.

### **Preventieve maatregel: risico op hogere parkeerdruk door groei van het Amstelkwartier**

Met het programma van circa 2.000 extra woningen blijft het naastgelegen Amstelkwartier groeien. Het gaat om een mix van koopwoningen en sociale- en middeldure huurwoningen. Bewoners van deze nieuwe appartementen komen niet in aanmerking voor een

parkeervergunning. Hierdoor ontstaat het risico dat autobezitters zonder eigen parkeerplaats een parkeeroplossing in de nabije omgeving zoeken.

Om te voorkomen dat Amstelglorie een toevluchtsoord wordt voor 'vreemdparkerders', wordt een fiscaal parkeerregime ingevoerd. Dit sluit aan bij het advies van stadsdeel Oost, dat benadrukt dat "stadsdeel Oost volop in ontwikkeling is en (dat) in verschillende gebieden (...) nieuwe woningen (worden) gebouwd. Dit betekent ook dat tijdig het parkeerbeleid aangepast moet worden aan de (...) toekomstige situatie. Aanpassen van het beleid kost tijd en dat willen we niet pas doen als er feitelijk problemen ontstaan in de openbare ruimte." (Zie hoofdstuk 3 voor het volledige advies). Met deze aanpak wordt de leefbaarheid in Amstelglorie gewaarborgd en er wordt voorkomen dat overlast optreedt.

### **1.3 Wijzigingen ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak:**

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 tact te laten en ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen. Wel heeft de inspraak geleid tot de volgende wijzigingen.

#### **1.3.1 Tijdelijke aanvraag van een tweede bewonersvergunning**

Het voorstel was om maximaal één parkeervergunning per huishouden te verstrekken. Veel insprekers verzoeken om ook een parkeervergunning voor een tweede auto te kunnen aanvragen. Het college van B en W komt deze bewoners tegemoet. Bewoners krijgen tot zes maanden na invoering van betaald parkeren de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen voor een tweede auto. Na deze zes maanden wordt de mogelijkheid om een nieuwe tweede bewonersvergunning aan te vragen beëindigd.

Alle uitgegeven tweede bewonersvergunningen blijven geldig. Er worden dus geen vergunningen ingetrokken. Het college is van mening dat hiermee zowel recht wordt gedaan aan het expliciete verzoek van het bestuur van stadsdeel Oost om (in heel Oost) te stoppen met het verlenen van tweede bewonersvergunningen, als aan de specifieke situatie van de huidige bewoners van Amstelglorie die een tweede auto hebben en deze willen behouden.

#### **1.3.2 Volkstuinvereniging uitgesloten van vergunningverlening**

Een aantal bewoners spreekt in hun zienswijze de zorg uit dat parkeeroverlast kan ontstaan als er parkeervergunningen worden verleend aan de volkstuinvereniging. Door het grote aantal parkeerplaatsen op eigen terrein van Natuur Tuinpark Amstelglorie worden geen parkeervergunningen verleend aan de volkstuinvereniging.

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

Omdat in veel zienswijzen gelijklopende punten worden genoemd, wordt in deze nota niet gereageerd op elke individuele zienswijze, maar een reactie op de argumenten die naar voren zijn gekomen. Dat voorkomt herhalingen. Alle zienswijzen zijn aan het eind van dit hoofdstuk volledig en ongefilterd – maar geanonimiseerd – weergegeven (§ 2.5).

### 2.1 Behoud de blauwe zone

In dertien zienswijzen wordt gepleit voor het behoud van de bestaande blauwe zone. De indieners van deze zienswijzen geven aan dat de blauwe zone prima functioneert en dat de vervanging van deze blauwe zone door een regime van betaald parkeren niet nodig is. Een aantal bewoners spreekt ook de vrees uit dat het invoeren van betaald parkeren zal leiden tot een toename van de parkeerdruk.

#### **Nieuwe beleidskeuze: regulering van parkeerdruk via betaald parkeren**

Met de uitbreiding van betaald parkeren in de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost kiest Amsterdam ervoor om de parkeerdruk te reguleren met betaald parkeren en niet via een blauwe zone met ontheffingen voor bewoners.

Blauwe zones zijn primair bedoeld om kortparkeren te stimuleren en langparkeren te ontmoedigen. Dit zorgt voor een hoge ‘turn-over’, zodat parkeerplaatsen optimaal beschikbaar blijven voor zoveel mogelijk bezoekers van voorzieningen. Ze worden daarom ingezet op locaties met veel bezoekersverkeer, waar een beperkt aantal parkeerplekken efficiënt moet worden benut. Het doel is om zoekverkeer te verminderen en parkeerruimte gericht beschikbaar te stellen voor specifieke voorzieningen.

In woonwijken past dit systeem niet. Bewoners parkeren immers langdurig, waardoor een regime dat alleen kort verblijf faciliteert niet logisch is. Daarom wordt in woonbuurten de voorkeur gegeven aan betaald parkeren, waarmee de parkeercapaciteit eerlijk en effectief wordt verdeeld. Uitvoering en handhaving is bovendien efficiënter.

#### **Zorg voor parkeeroverlast op zondag**

Een aantal insprekers spreekt de zorg uit dat het invoeren van betaald parkeren juist zal leiden tot een toename van de parkeerdruk omdat in het voorstel geen betaald parkeren op zondag is voorzien. Het college heeft begrip voor deze zorg, maar is van mening dat overlast op zondag zich niet zo snel zal voordoen, omdat in de wijde omgeving van Amstelglorie, zoals in de Rijn- en Scheldebuurt en Overamstel evenmin een parkeerregime van kracht is op zondag. Voor parkeerders is er dan niet veel reden om in Amstelglorie te staan, aangezien parkeerplaatsen in genoemde wijken aantrekkelijker zijn voor niet buurtgebonden parkeerders. Onder meer omdat de loopafstand naar haltes van het openbaar vervoer veel korter is.

### **Digitalisering van de blauwe zone?**

Een bewoner stelt: 'Dat er door de parkeerdienst niet gehandhaafd kan worden lijkt ons makkelijk oplosbaar door nummerborden met ontheffing in te voeren of (...) de blauwe kaart van een chip te voorzien die afgelezen kan worden bij langs rijden door de parkeerdienst'. Reactie: op dit moment kan de handhaving van blauwe zones alleen handmatig en niet met een scanauto, omdat voor het rechtmatig parkeren in een blauwe zone een fysieke parkeerschijf moet worden gebruikt. Dit is bepaald in artikel 25 van het Reglement verkeersregels en –tekens (RVV) waarin staat: 'de parkeerschijf (wordt) achter de voorruit geplaatst'. Andere (digitale) mogelijkheden zijn er niet. De RVV is landelijke regelgeving en de gemeente heeft niet de bevoegdheid om hiervan af te wijken.

### **Kosten parkeervergunningen**

Een bewoner geeft aan om geen betaald parkeren in te voeren omdat de kosten hoog zijn. Reactie: het voorgestelde tarief van €57,00 per zes maanden voor een parkeervergunning is lager dan het tarief voor een parkeervergunning in andere delen van stadsdeel Oost. Daarnaast is het vergunningtarief voor de eerste bewonersvergunning vergelijkbaar met de leges (€187 per twee jaar) die momenteel voor een ontheffing voor een blauwe zone in rekening wordt gebracht. Verder komen alle bewoners in aanmerking voor een gratis bezoekersvergunning. Daarmee kunnen bezoekers met 65% korting parkeren.

## **2.2 Verleen ook bewonersvergunningen voor de tweede auto**

Zeventien zienswijzen pleiten voor het verstrekken van twee bewonersvergunningen per adres. De indieners geven aan dat de afgelegen ligging van het gebied hen afhankelijk maakt van een tweede auto. Daarnaast wijst een bewoner erop dat bij de verhoging van de dijk is uitgegaan van twee parkeerplaatsen per huishouden, aangevuld met extra parkeerplekken voor bezoekers. Dit impliceert dat huishoudens standaard over twee auto's kunnen beschikken.

Het college van B en W past het voorstel aan. Bewoners krijgen tot zes maanden na de invoering van betaald parkeren de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen voor een tweede auto. De tweede bewonersvergunning kost €142,50 per zes maanden.

Na deze overgangsperiode – zes maanden na invoering van betaald parkeren – kunnen bewoners van Amstelglorie nog maximaal één bewonersvergunning aanvragen. De al uitgegeven tweede vergunningen blijven geldig en worden dus niet ingetrokken.

## **2.3 Geen parkeervergunningen voor de volkstuinvereniging**

In negen zienswijzen wordt bezorgdheid geuit over het mogelijk toekennen van parkeervergunningen aan de volkstuinvereniging. Hoewel het volkstuinencomplex over een eigen parkeerterrein beschikt, vrezen bewoners dat dit niet volledig benut zal worden en dat tuinders hun auto's op de openbare weg gaan parkeren als zij een parkeervergunning krijgen.

Het college benadrukt dat het beleid van de gemeente Amsterdam is dat zowel voor sportverenigingen als de volkstuinvereniging het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt afgetrokken van het maximaal aantal aan te vragen parkeervergunningen. Vanwege het grote aantal parkeerplaatsen op eigen terrein betekent dit in de praktijk dat er geen vergunningen zullen worden verleend aan de volkstuinvereniging.

Om alle zorgen hierover weg te nemen, wordt de parkeerregelgeving<sup>1</sup> aangepast. Hiermee is het formeel uitgesloten dat er parkeervergunningen worden verstrekt voor het volkstuinencomplex Amstelglorie.

De Bond van Volkstuinders, die door de volkstuinvereniging van Amstelglorie is gevraagd te reageren op dit voorstel geeft aan dat de vereniging in totaal recht zou hebben op 86 parkeervergunningen. Dit op basis van 439 tuinpercelen, 60 parkeerplaatsen op eigen terrein en (op basis van de Parkeerverordening) maximaal één vergunning per drie tuinpercelen. Het parkeerterrein heeft echter niet een capaciteit van 60 parkeerplaatsen, maar een capaciteit van circa 200 parkeerplaatsen. Op basis hiervan kunnen geen parkeervergunningen worden verleend. De berekening is:  $439 / 3 = 146$  vergunningen, waarvan 200 parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering worden gebracht.

## 2.4 Overige opmerkingen en vragen

### **Vergelijk parkeerhandhaving van de blauwe zone en 'fiscale handhaving'**

Een bewoner vraagt: 'Hoe worden de kosten van parkeerhandhaving in de nieuwe regeling vergeleken met de huidige kosten van handhaving in de blauwe zone?' De gevraagde vergelijking van de handavingskosten is lastig te maken. Voor de handhaving van de blauwe zone geldt dat de opbrengsten van de leges niet gebruikt kunnen worden om de handhaving van te bekostigen. De handhavers van de blauwe zone zijn buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's). Door het opheffen van de blauwe zones in de stad komt deze capaciteit vrij voor andere taken, zoals overtredingen van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De handhaving van betaald parkeren wordt gefinancierd uit de parkeerbelastinginkomsten. Omdat de parkeerhandhaver geen andere handhavingstaken heeft en bovendien gebruik maakt van een scanauto, kan veel efficiënter en gericht worden opgetreden.

### **Het vervangen van de blauwe zone voor een fiscaal parkeerregime is een verdienenmodel**

Een bewoner stelt: 'Waarom bent u gewoon niet eerlijk en vertel ons dat de Gemeente een verdienenmodel ziet in betaald parkeren?' De opbrengsten zijn geen onderdeel geweest van de overweging om betaald parkeren in te voeren in Amstelglorie. De verwachte financiële effecten zijn verwaarloosbaar.

### **Aantal ontheffingen/ vergunningen in omloop?**

Een bewoner vraagt: 'Hoeveel parkeervergunningen zijn momenteel verleend aan bewoners en bedrijven in Amstelglorie? En hoeveel zullen er beschikbaar zijn na de invoering van betaald parkeren?'. Reactie: er zijn er momenteel 22 ontheffingen verleend.

### **Recreatiebestemming in relatie tot het plaatsen van parkeerautomaten**

Een bewoner geeft aan dat het nog een uitdaging gaat worden om in Amstelglorie betaald parkeren in te voeren, vanwege de zogenaamde recreatiebestemming. Reactie: voor het plaatsen van parkeerautomaten wordt geen belemmering verwacht in relatie tot het bestemmingsplan.

### **Effect op de luchtkwaliteit**

Een bewoner vraagt: 'Wat is het verwachte effect op de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid na

---

<sup>1</sup> Het gaat specifiek om de 'Nadere regels Parkeerverordening 2025', art 5.2: Aantal vergunningen per volkstuincomplex

invoering van betaald parkeren?’ Het effect op de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid zal minimaal zijn.

### **Inspraakprocedure**

Een vraag over de inspraakprocedure: ‘Welke maatregelen worden genomen om bewoners die slecht op de hoogte zijn te betrekken bij de inspraakprocedure?’. Reactie: alle bewoners hebben een brief ontvangen waarin de plannen worden uitgelegd. Dit heeft geresulteerd in een hoge respons van bijna 40% van de aangeschreven adressen. Bij eerdere inspraaktrajecten was de respons lager. Het college van B en W gaat ervan uit dat de zienswijzen een goed beeld weergeven van hoe de bewoners van Amstelglorie aankijken tegen het voorstel.

Een andere vraag gaat over of de resultaten van de inspraakprocedure openbaar worden gemaakt. Reactie: dat is zeker het geval. Zoals altijd is ook deze Nota van Beantwoording onderdeel van de openbare stukken die aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Alle bewoners die een zienswijze hebben ingediend krijgen bericht over deze Nota van Beantwoording en het vervolgtraject. De voorlopige planning is:

- 22-05-2025 Raadscommissie MOW
- 11-06-2025 Gemeenteraad

### **Naamvoering Amstelglorie?**

Een bewoner geeft aan: dat het voornemen ‘van totale minachting naar het gebied toe (getuigt), Amstelglorie is een volkstuinenpark, het zou Jan Vroegopsingel en Ouderkerkerdijk moeten zijn. Dit getuigt van geen enkel inzicht wat en waar we het überhaupt over hebben’. Reactie: het college betreurt het dat het beleidsvoornemen ervaren wordt als minachting. Het college gebruikt de formele benaming van het gebied. De formele benaming van alle buurten in Amsterdam zijn op deze kaart weergegeven: <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/>

## **2.5 Overzicht alle ontvangen zienswijzen (integraal)**

1	Naar aanleiding van de brief over invoeren betaald parkeren wil ik graag 2 zaken opmerken. 1. Ik ben niet tegen invoeren van betaald parkeren, maar zie er eerlijk gezegd niet heel erg de noodzaak van in. De parkeerdruk wordt door mij als bewoner niet als heel hoog ervaren. 2. Er is nu het voornemen om ons maar 1 vergunning te verlenen. Hier ben ik het absoluut niet mee eens. We hebben al jaren 2 ontheffingen en we hebben ook gewoon 2 auto’s. Daar is ons gezin ook op ingericht en is ook een reden waarom je hier graag wilt wonen. Ik wil er dus absoluut voor pleiten dat wij bij invoeren betaald parkeren gewoon 2 vergunningen krijgen net als nu. Ik zou het heel raar vinden als ik hierdoor gedwongen wordt om een auto te verkopen. Overigens denk ik dat het nog een hele uitdaging gaat worden om hier betaald parkeren in te voeren, want ik heb begrepen dat onze straat een zogenaamde recreatiebestemming heeft en er dan kennelijk niet makkelijk parkeerautomaten geplaatst kunnen worden.
2	Geachte heer, mevrouw,  Al ruim 25 jaar woon ik met mijn man en kinderen met veel plezier op de Ouderkerkerdijk 27. Sinds wij beiden voor het werk een auto nodig hebben ( dit is al minstens 10 -15 jaar het geval) hebben wij 2 auto’s en 2 parkeerontheffingen. Parkeeroverlast hebben wij m.u.v. Op Enkele bijzonder dagen nooit ondervonden.  Met het veranderen van dit betaalbeleid, voorstel nog maar 1 parkeervergunning per huishouden, krijgen wij bewoners een probleem, omdat ik geen idee waar de andere auto die noodzakelijk is voor werk dan geparkeerd moet kan worden. Ik verzoek u dan ook vriendelijk om de situatie voor bewoners te houden zoals die was en bewoners max 2 parkeervergunningen te geven of een overgangperiode in te voeren door alleen aan nieuwe bewoners max 1 parkeervergunning af te geven en aan oude bewoners die tot nu toe 2 parkeerontheffingen hadden,

	<p>2 parkeervergunningen te geven als dat nodig is.  Het voorstel is dat u verschil maakt in parkeervergunningen voor bewoners resp. Voor recreanten, bezoekers van het amstelgloriecomplex of de roeiverenigingen.  Er is immers een groot verschil of iets je huisadres is, of een plek is waar je voor recreatie af en toe of regelmatig komt.  Ik hoop dat u aan dit verzoek wilt voldoen om specifiek te kijken naar bewoners, die dagelijks hun auto in de buurt moeten parkeren en op zijn minst een overgangsregeling in wilt voeren voor zittende bewoners die tot nu toe 2 parkeeronthefingen hadden.</p> <p>Vriendelijke groet, (...)</p>
3	<p>bij het verhogen van de dijk (vroegopsingel/ouderkerkdijk) zijn met de gemeente afspraken gemaakt over het herinvoeren van de blauwe zone. handhaving zou starten na het sturen van een bewonersbrief, als de werkzaamheden gereed zouden zijn) deze afspraken zijn door de gemeente niet nagekomen.  Hier is sprake van een onbetrouwbare overheid. Mochten er klachten zijn over parkeeroverlast, (deze zijn mij niet bekend) dan zijn deze mede te danken aan het ontbreken van handhaving. deze handhaving maakte onderdeel uit van de afspraken. Dat de handhaving lastig is, had de gemeente kunnen weten vóórdat het afspraken met ons maakte.</p> <p>Wij stellen voor dat de gemeente eerst haar afspraken nakomt, vóór het beleid te wijzigen.</p>
4	<p>Goedemiddag, ik heb hieronder een aantal vragen verzameld.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Welke alternatieven zijn overwogen voordat is gekozen voor betaald parkeren?</li> <li>2. Hoe wordt de effectiviteit van de invoering van betaald parkeren gemeten? U heeft het over overlast, maar kunt u aantonen hoe dat is gemeten?</li> <li>3. Hoe worden de kosten van parkeerhandhaving in de nieuwe regeling vergeleken met de huidige kosten van handhaving in de blauwe zone?</li> <li>4. Waarom bent u gewoon niet eerlijk en vertel ons dat de Gemeente een verdienmodel ziet in betaald parkeren? Ipv een onnozel verhaal over betere handhaving en heldere communicatie naar parkeerders. Ik zou het fijn vinden dat de lokale overheid eerlijk is naar haar burgers.</li> <li>5. Hoeveel parkeervergunningen zijn momenteel verleend aan bewoners en bedrijven in Amstelglorie? En hoeveel zullen er beschikbaar zijn na de invoering van betaald parkeren?</li> <li>6. Wat is het verwachte effect op de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid na invoering van betaald parkeren?</li> <li>7. Hoe zal het maximumaantal parkeervergunningen per sportvereniging en volkstuincomplex worden gehandhaafd?</li> <li>8. Welke maatregelen worden genomen om bewoners die slecht op de hoogte zijn te betrekken bij de inspraakprocedure?</li> <li>9. Worden de resultaten van de inspraakprocedure openbaar gedeeld? Zo ja, op welke manier?</li> <li>10. Hoe worden bewoners en bedrijven in aangrenzende gebieden op de hoogte gebracht van demogelijke effecten van dit besluit?</li> </ol>
5	<p>Fijn dat ik op deze manier kan reageren.  Ik pleit voor minimaal 2 vergunningen per huishouden  De verhoging van de dijk is in nauwe samenwerking met bewoners en gemeente tot stand gekomen.  Daarbij is rekening gehouden met 2 parkeerplaatsen per huishouden en nog een aantal gast plaatsen. We hebben nu 2 ontheffingen dus is het redelijk ook twee parkeervergunningen te mogen afnemen.</p>
6	<p>Geacht college van burgemeester en wethouders,</p> <p>Wij hebben kennisgenomen van de plannen omtrent betaald parkeren in onze buurt en willen graag onze zienswijze indienen:</p> <p>- de bewoners in onze straat wonen afgelegen en hebben geen goede toegang tot het OV. Het is daarom ons inziens niet meer dan redelijk om de bewoners de mogelijkheid te geven om 2 bewonersvergunningen per adres aan te vragen, zoals in de meeste andere stadsdelen. Niet iedereen zal hier gebruik van maken, maar er zijn huishoudens waarin beide volwassenen afhankelijk zijn van een auto. Deze bewoners worden benadeeld door dit plan. Er zijn namelijk geen andere parkeergelegenheden in de buurt waar de tweede</p>

	<p>auto geparkeerd zou kunnen worden. Het gaat om een relatief kleine groep bewoners, er liggen 32 woonboten tussen de Utrechtsebrug en de Rozenoordbrug.</p> <p>- wij zijn bang dat dit plan een tegengesteld effect zal hebben en de parkeerdruk juist gaat verhogen op de Ouderkerkerdijk/ Jan Vroegopsingel. Er zullen meer tuinders van het volkstuintuincomplex op de openbare weg gaan parkeren ipv op het eigen parkeerterrein. Zijn er berekeningen gemaakt hoeveel vergunningen er precies worden gegeven aan het volkstuintuincomplex Amstelglorie en de roeiverenigingen? Die berekeningen zien wij nergens terug en zouden we graag ontvangen om een concreet beeld te krijgen van de toekomstige situatie. De tuinders hebben zelf al een groot parkeerterrein, die ook gebruikt wordt voor langdurige stalling van voertuigen. Wellicht kan hier meer plek worden gecreeerd voor kortdurend parkeren mocht daar behoefte aan zijn?</p> <p>- tijdens de ontwerpfasen van het project dijkophoging en vernieuwing van de Ouderkerkerdijk zijn er parkeerplaatsen verloren gegaan tov het aantal parkeerplaatsen voor de dijkophoging. De gemeente Amsterdam heeft de bewoners verzekerd dat er bij het creëren van de parkeerplaatsen rekening gehouden is met het aantal bewoners en deze parkeerplaatsen gebaseerd zijn op dit aantal. Nu lijkt het erop dat sommige bewoners hun tweede parkeerplek in moeten leveren ten koste van volkstuintuinders/ leden van de roeivereniging en betalende bezoekers. Dit lijkt mij niet de bedoeling en ook oneerlijk tegenover ons als bewoners.</p> <p>Ik verzoek u vriendelijk om het plan aan te passen naar 2 bewoners vergunningen per adres. Graag ontvang ik een onderbouwing/berekening van de invulling van het aantal parkeervergunningen (hoeveel bewoners, bedrijven, volkstuintuinders, verenigingen, bezoekers?) om een beter beeld te krijgen van de toekomstige situatie/parkeerdruk.</p> <p>Met vriendelijke groet, (...),</p>
7	<p>Beste medewerkers van team parkeerbeleid,</p> <p>Via deze weg willen wij graag bezwaar maken tegen het plan om in de loop van 2026 de blauwe zone op de Ouderkerkerdijk en Jan Vroegopsingel te vervangen door betaald parkeren.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het plan probeert een probleem op te lossen dat niet bestaat. Op de Jan Vroegopsingel en de Ouderkerkerdijk is geen parkeerprobleem. De parkeerdruk wordt door ons niet als te hoog ervaren, dus het gesuggereerde probleem waarvoor dit plan geschreven is, wordt niet ervaren en hoeft niet te worden opgelost.</li> <li>2. Daarnaast zijn er een aantal dingen in het plan die juist in deze straat een groot probleem veroorzaken. Er is namelijk geen openbaar vervoer in de buurt. Het meest dichtbij zijn station RAI (26 min lopen volgens Google Maps), station Spaklerweg (ook 26 minuten lopen) en station Overamstel (23 minuten lopen). We hebben meerdere bewoners op leeftijd en voor hen is deze looptijd in de praktijk aanzienlijk langer, de Google looptijd is flink doorstappen voor fitte mensen. Hierdoor is het OV geen of een zeer vertragende optie, en al helemaal voor de buurtbewoners op leeftijd.</li> <li>3. Wij staan achter het voornemen om het autogebruik in Amsterdam af te remmen, maar dat kan natuurlijk alleen als er ook een passend OV alternatief is voor de bewoners. Dat is hier dus niet het geval. Volgens uw plan kan een adres nog maar 1 vergunning krijgen, terwijl er nu 2 ontheffingen per adres toegestaan zijn. Hierdoor komen een aantal gezinnen voor onoverkomelijke logistieke of financiële problemen te staan. Een tweede auto is voor een aantal gezinnen noodzaak, juist omdat er geen OV mogelijkheden in de buurt zijn. Moeten zij dan 1 van de 2 banen opzeggen? Of elke dag wanneer de tweede auto thuis is, een parkeerkaart kopen? Dat is toch niet haalbaar? Het hele vergunningsgebied gaat slechts om 43 (!) adressen, allemaal woonboten. Daarvan zal slechts een enkeling een tweede auto nodig hebben, nu of in de toekomst. Dat kan het aantal parkeerplaatsen in dit gebied makkelijk aan, zelfs nu het gratis parkeren is met de schijf is er haast nooit een hoge parkeerdruk. Alleen tijdens de coronalockdown én met heel mooi weer was het een enkele keer niet mogelijk voor de bewoners om voor de deur te parkeren. Maar dat is een uitzonderlijke situatie.</li> <li>4. Het tuinpark Amstelglorie heeft een groot eigen parkeerterrein, dat nooit vol staat. Er worden zelfs</li> </ol>

	<p>diverse voertuigen zoals kampeerauto's en aanhangers voor langere tijd gestald. Door extra vergunningen aan de tuinhuisjesgebruikers toe te kennen zal de parkeerdruk voor de bewoners van de Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel juist omhoog gaan, wat tegengesteld is aan het probleem dat u op zou willen lossen. Er is immers genoeg parkeergelegenheid op hun eigen parkeerterrein . Bij de herinrichting van de straat is het aantal parkeerplaatsen verminderd, en toen werd door de gemeente aangegeven dat het nog altijd meer dan genoeg plaatsen waren voor de bewoners. Bij de herinrichting zijn dus de gebruikers van de tuinhuisjes van Amstelglorie niet meegenomen, het is ons niet duidelijk waarom dat nu opeens anders wordt gedaan in het plan.</p> <p>5. Op zon- en feestdagen zal de parkeerdruk ook flink kunnen toenemen, omdat de maximale parkeertijd voor bezoekers van 3 uur dan niet geldt en in de huidige situatie wel. Dit kan dus een hoop dagjesmensen aantrekken.</p> <p>Kortom, uw plan lost geen problemen op, het creëert alleen nieuwe problemen. Wij vragen u dan ook van dit plan af te zien en de huidige situatie met de blauwe zone in stand te laten. Natuurlijk zijn we bereid om een en ander nader toe te lichten, mocht daar behoefte aan zijn.</p> <p>Graag horen we van u wat er met onze inbreng wordt gedaan, en horen we een inhoudelijke reactie op de punten die wij genoemd hebben. Daarnaast horen we graag hoe het proces er verder uitziet met betrekking tot uw plan.</p> <p>Met vriendelijke groeten, (...)</p>
8	<p>Beste medewerkers van team parkeerbeleid,</p> <p>Via deze weg willen wij graag bezwaar maken tegen het plan om in de loop van 2026 de blauwe zone op de Ouderkerkerdijk en Jan Vroegopsingel te vervangen door betaald parkeren.</p> <p>1. Het plan probeert een probleem op te lossen dat niet bestaat. Op de Jan Vroegopsingel en de Ouderkerkerdijk is geen parkeerprobleem. De parkeerdruk wordt door ons niet als te hoog ervaren, dus het gesuggereerde probleem waarvoor dit plan geschreven is, wordt niet ervaren en hoeft niet te worden opgelost .</p> <p>2. Daarnaast zijn er een aantal dingen in het plan die juist in deze straat een groot probleem veroorzaken. Er is namelijk geen openbaar vervoer in de buurt. Het meest dichtbij zijn station RAI (26 min lopen volgens Google Maps), station Spaklerweg (ook 26 minuten lopen) en station Overamstel (23 minuten lopen). We hebben meerdere bewoners op leeftijd en voor hen is deze looptijd in de praktijk aanzienlijk langer, de Google looptijd is flink doorstappen voor fitte mensen. Hierdoor is het OV geen of een zeer vertragende optie, en al helemaal voor de buurtbewoners op leeftijd .</p> <p>3. Wij staan achter het voornemen om het autogebruik in Amsterdam af te remmen, maar dat kan natuurlijk alleen als er ook een passend OV alternatief is voor de bewoners. Dat is hier dus niet het geval. Volgens uw plan kan een adres nog maar 1 vergunning krijgen, terwijl er nu 2 ontheffingen per adres toegestaan zijn. Hierdoor komen een aantal gezinnen voor onoverkomelijke logistieke of financiële problemen te staan. Een tweede auto is voor een aantal gezinnen noodzaak, juist omdat er geen OV mogelijkheden in de buurt zijn. Moeten zij dan 1 van de 2 banen opzeggen? Of elke dag wanneer de tweede auto thuis is, een parkeerkaart kopen? Dat is toch niet haalbaar?</p> <p>Het hele vergunningsgebied gaat slechts om 43 (!) adressen, allemaal woonboten. Daarvan zal slechts een enkeling een tweede auto nodig hebben, nu of in de toekomst. Dat kan het aantal parkeerplaatsen in dit gebied makkelijk aan, zelfs nu het gratis parkeren is met de schijf is er haast nooit een hoge parkeerdruk . Alleen tijdens de coronalockdown én met heel mooi weer was het een enkele keer niet mogelijk voor de bewoners om voor de deur te parkeren. Maar dat is een uitzonderlijke situatie .</p> <p>4. Het tuinpark Amstelglorie heeft een groot eigen parkeerterrein, dat nooit vol staat. Er worden zelfs diverse voertuigen zoals kampeerauto's en aanhangers voor langere tijd gestald. Door extra vergunningen aan de tuinhuisjesgebruikers toe te kennen zal de parkeerdruk voor de bewoners van de Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel juist omhoog gaan, wat tegengesteld is aan het probleem dat u op zou willen lossen. Er is immers genoeg parkeergelegenheid op hun eigen parkeerterrein . Bij de herinrichting van de</p>

	<p>straat is het aantal parkeerplaatsen verminderd, en toen werd door de gemeente aangegeven dat het nog altijd meer dan genoeg plaatsen waren voor de bewoners. Bij de herinrichting zijn dus de gebruikers van de tuinhuisjes van Amstelglorie niet meegenomen, het is ons niet duidelijk waarom dat nu opeens anders wordt gedaan in het plan.</p> <p>5. Op zon- en feestdagen zal de parkeerdruk ook flink kunnen toenemen, omdat de maximale parkeertijd voor bezoekers van 3 uur dan niet geldt en in de huidige situatie wel. Dit kan dus een hoop dagjesmensen aantrekken.</p> <p>Kortom, uw plan lost geen problemen op, het creëert alleen nieuwe problemen. Wij vragen u dan ook van dit plan af te zien en de huidige situatie met de blauwe zone in stand te laten. Natuurlijk zijn we bereid om een en ander nader toe te lichten, mocht daar behoefte aan zijn.</p> <p>Graag horen we van u wat er met onze inbreng wordt gedaan, en horen we een inhoudelijke reactie op de punten die wij genoemd hebben. Daarnaast horen we graag hoe het proces er verder uitziet met betrekking tot uw plan.</p> <p>Met vriendelijke groeten, (...)</p>
9	<p>Beste medewerkers van team parkeerbeleid,</p> <p>Via deze weg willen wij graag bezwaar maken tegen het plan om in de loop van 2026 de blauwe zone op de Ouderkerkerdijk en Jan Vroegopsingel te vervangen door betaald parkeren.</p> <p>1. Het plan probeert een probleem op te lossen dat niet bestaat. Op de Jan Vroegopsingel en de Ouderkerkerdijk is geen parkeerprobleem. De parkeerdruk wordt door ons niet als te hoog ervaren, dus het gesuggereerde probleem waarvoor dit plan geschreven is, wordt niet ervaren en hoeft niet te worden opgelost.</p> <p>2. Daarnaast zijn er een aantal dingen in het plan die juist in deze straat een groot probleem veroorzaken. Er is namelijk geen openbaar vervoer in de buurt. Het meest dichtbij zijn station RAI (26 min lopen volgens Google Maps), station Spaklerweg (ook 26 minuten lopen) en station Overamstel (23 minuten lopen).</p> <p>We hebben meerdere bewoners op leeftijd en voor hen is deze looptijd in de praktijk aanzienlijk langer, de Google looptijd is flink doorstappen voor fitte mensen. Hierdoor is het OV geen of een zeer vertragende optie, en al helemaal voor de buurtbewoners op leeftijd.</p> <p>3. Wij staan achter het voornemen om het autogebruik in Amsterdam af te remmen, maar dat kan natuurlijk alleen als er ook een passend OV alternatief is voor de bewoners. Dat is hier dus niet het geval. Volgens uw plan kan een adres nog maar 1 vergunning krijgen, terwijl er nu 2 ontheffingen per adres toegestaan zijn. Hierdoor komen een aantal gezinnen voor onoverkomelijke logistieke of financiële problemen te staan. Een tweede auto is voor een aantal gezinnen noodzaak, vanwege het type werk en/of juist omdat er geen OV mogelijkheden in de buurt zijn. Moeten zij dan 1 van de 2 banen opzeggen? Of elke dag wanneer de tweede auto thuis is een parkeerkaart kopen? Dat is toch niet haalbaar?</p> <p>Het hele vergunningsgebied gaat slechts om 43 (!) adressen, allemaal woonboten. Daarvan zal slechts een enkeling een tweede auto nodig hebben, nu of in de toekomst. Dat kan het aantal parkeerplaatsen in dit gebied makkelijk aan, zelfs nu het gratis parkeren is met de schijf is er haast nooit een hoge parkeerdruk. Alleen tijdens de coronalockdown én met heel mooi weer was het een enkele keer niet mogelijk voor de bewoners om voor de deur te parkeren. Maar dat is een uitzonderlijke situatie.</p> <p>Aangezien de natuur en het milieu zeker belangrijk voor ons zijn, wordt ook hier steeds meer elektrisch gereden. Helaas is de enige oplader met twee laadopties altijd bezet en zouden in het plan meer oplaadpunten, ook om milieuvriendelijk rijden te stimuleren, opgenomen moeten worden.</p> <p>4. Het tuinpark Amstelglorie heeft een groot eigen parkeerterrein, dat nooit vol staat. Er worden zelfs diverse voertuigen zoals kampeerauto's en aanhangers voor langere tijd gestald. Door extra vergunningen aan de tuinhuisjesgebruikers toe te kennen zal de parkeerdruk voor de bewoners van de Ouderkerkerdijk</p>

	<p>en de Jan Vroegopsingel juist omhoog gaan, wat tegengesteld is aan het probleem dat u op zou willen lossen. Er is immers genoeg parkeergelegenheid op hun eigen parkeerterrein. Bij de herinrichting van de straat is het aantal parkeerplaatsen verminderd, en toen werd door de gemeente aangegeven dat het nog altijd meer dan genoeg plaatsen waren voor de bewoners. Bij de herinrichting zijn dus de gebruikers van de tuinhuisjes van Amstelglorie niet meegenomen, het is ons niet duidelijk waarom dat nu opeens anders wordt gedaan in het plan.</p> <p>5. Op zon- en feestdagen zal de parkeerdruk ook flink kunnen toenemen, omdat de maximale parkeertijd voor bezoekers van 3 uur dan niet geldt, en in de huidige situatie wel.</p> <p>Kortom, uw plan lost geen problemen op, het creëert juist nieuwe problemen. Wij vragen u dan ook van dit plan af te zien en de huidige situatie met de blauwe zone in stand te laten. Mocht u ons nadrukkelijk verzoek niet volgen, dan gaan we er vanuit dat u begrijpt dat de nieuwe situatie wel twee vergunningen per woonadres mogelijk maakt, gezien de eerder genoemde argumenten van twee werkenden en de afstand tot het OV.</p> <p>Graag horen we van u wat er met onze inbreng wordt gedaan en ontvangen we een inhoudelijke reactie op de punten die wij genoemd hebben. Daarnaast horen we graag hoe het proces er verder uitziet met betrekking tot uw plan.</p> <p>Natuurlijk zijn we bereid om een en ander nader toe te lichten mocht daaraan bij u behoefte zijn.</p> <p>Met vriendelijke groeten,  (...)</p>
10	<p>Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen op het voornemen om in de loop van 2026 betaald parkeren in te voeren op de Jan Vroegopinsgel en de Ouderkerkerdijk. Wij hebben dit in de bewonersvergadering van 10 oktober jl besproken en de plannen geven veel onrust onder onze leden. Onze leden geven er de voorkeur aan de huidige situatie te laten bestaan, die werkt goed. De bewoners ervaren geen probleem met de huidige parkeersituatie en voorzien wel problemen door het nieuwe voorgestelde beleid. Namelijk, doordat: 1. Onder het huidige beleid zijn twee ontheffingen voor de blauwe zone per woning mogelijk. Een aantal bewoners heeft twee auto's en hebben die nodig voor hun werk. Een goed alternatief OV is helaas niet voorhanden, zeker niet voor bewoners die slechter ter been zijn. In het voorgestelde beleid is nog maar één parkeervergunning per woning mogelijk. Dat veroorzaakt onoverkomelijke problemen voor een aantal bewoners. 2. Bij de bewoners leeft de vrees dat het verstrekken van één parkeervergunning per drie tuinhuisjes de parkeerdruk enorm zal verhogen. Dit lijkt ook niet nodig omdat Amstelglorie beschikt over een groot eigen parkeerterrein waar een groot aantal plaatsen op dit moment zelfs gebruikt wordt voor stalling van aanhangers en campers. In het voorgenomen beleid is het onduidelijk of de regel dat eigen parkeerplaatsen worden afgetrokken van het aantal uit te geven vergunningen ook van toepassing is op de vergunningen voor de tuinhuisjes. Het eigen parkeerterrein lijkt voldoende groot te zijn. Indien betaald parkeren toch wordt ingevoerd stellen wij voor dat voor de woonbootbewoners twee parkeervergunningen per adres mogelijk gemaakt moet worden (net als nu dat er twee blauwe zone ontheffingen mogelijk zijn).</p>
11	<p>LS,  Met de dijkverhoging is ook herinrichting gedaan voor de dijk.  Hierbij is er een onderzoek gedaan over aantal benodigde vakken.  Er zal eerst een onderzoek nodig zijn vooraleerst er een wijziging van dermate aard ingezet wordt logiserwijs.  Immers de parkeerdruk zal wijzigen zeker op de zondagen waar er geen tijdsbepwkring is voor drie uur en er dus van zaterdagavond 19.00 tot maandagochtend 09.00 geparkeerd mag worden door iedereen zonder enige restrictie qua tijd.  Ook is dit gebied GROEN, wat zijn de gevolgen van nieuw beleid voor de ecologie, onderzoek zal dit eerst moeten uitwijzen! De parkeervakken zijn onderdeel van de hoofdstructuur groen, en geen "normale parkeervakken" zoals in de stad.  Is er een advies uitgebracht voor het zwaarder belasten van het zonschaarse groen?  Daarnaast is het wegdek na verhoging en herprofilering en herasfaltering niet voor de standaard 30 jaar goedgekeurd, wat zal hieraan gedaan worden? Gaat de weg opnieuw gemaakt worden? Om de 30 jaar te</p>

	<p>garanderen? Immers de blauwe zone verdwijnt, met toegenomen parkeerdruk uit de omgeving met 2000 woningen erbij heeft dit consequenties.</p> <p>Overigens getuigt het voornemen van totale minachting naar het gebied toe, Amstelglorie is een volkstuinenpark, het zou Jan Vroegopsingel en Ouderkerkerdijk moeten zijn. Dit getuigt van geen enkel inzicht wat en waar we het überhaupt over hebben. Is er OOIT wel eens iemand die over dit voornemen gaat op ambtelijk danwel op politiek niveau fysiek aanwezig geweest in het gebied? Ooit de vogels (ijsvogel bv), egels, ringslang, geiten GEZIEN in het ECHT?</p> <p>Mocht er iemand bereid zijn om langs te komen, u bent van HARTE welkom, de koffie staat klaar. Hopelijk is de inspraak iets meer dan enkel domme burgers afwimpelen met juridische woorden om het voornemen coûte que coûte laten doorgaan. En kan een losgeslagen plan dat een oplossing biedt voor een niet bestaand probleem ook eervol gewijzigd worden.</p> <p>Dank voor het lezen en graag tot ziens voor een (werk)bezoek aan dit gebied, u bent meer dan welkom.</p>
12	<p>Geachte mevrouw/meneer</p> <p>In uw brief dd 28/8/2024 meldt u ons dat betaald parkeren gaat ingevoerd worden op de Jan VroegopSingel en Ouderkerkerdijk omdat u dan beter kan handhaven op parkeer overlast.</p> <p>Echter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Allereerst: Wij ervaren helemaal geen parkeeroverlast, er zijn voldoende plekken beschikbaar voor de bewoners. Zien geen parkeeroverlast.</li> <li>- Dat er door de parkeerdienst niet gehandhaafd kan worden lijkt ons makkelijk oplosbaar door de nummerborden met ontheffing in te voeren of anders de blauwe kaart van een chip te voorzien die afgelezen kan worden bij langs rijden door de parkeerdienst.</li> <li>- In uw brief van 28/8/2024 meldt u dat er maximaal 1 parkeervergunning per adres wordt verstrekt, in tegenstelling tot de 2 die nu mogelijk zijn. In het artikel in AT5 van 17 juli wordt gesproken over een uitstervingsbeleid van de tweede vergunning. Het is dus nu nog een onduidelijk beleid.</li> <li>- Wij willen 2 vergunningen per adres behouden!</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ daar wij geen parkeeroverlast ervaren!</li> <li>◦ er geen openbaar vervoer is binnen twee kilometer, en gezinnen met kinderen, ouderen en zzp'ers dus afhankelijk zijn van een tweede auto in dit gebied!</li> </ul> <p>Met vriendelijke groet, (...)</p>
13	<p>Ter aanvulling op mijn eerdere brief: Bij herinrichting van de Ouderkerkerdijk is rekening gehouden met 2 parkeerplaatsen per boot. Ik zie niet in waarom dat zou moeten veranderen.</p> <p>Wij zouden dus heel graag zien dat de situatie niet verandert. Blauwe kaart met 2 parkeerplaatsen.</p> <p>Met vriendelijke groet. (...)</p>
14	<p>Beste medewerkers van team parkeerbeleid,</p> <p>Via deze weg willen wij graag bezwaar maken tegen het plan om in de loop van 2026 de blauwe zone op de Ouderkerkerdijk en Jan Vroegopsingel te vervangen door betaald parkeren.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het plan probeert een probleem op te lossen dat niet bestaat. Op de Jan Vroegopsingel en de Ouderkerkerdijk is geen parkeerprobleem. De parkeerdruk wordt door ons niet als te hoog ervaren, dus het gesuggereerde probleem waarvoor dit plan geschreven is, wordt niet ervaren en hoeft niet te worden opgelost.</li> <li>2. Daarnaast zijn er een aantal dingen in het plan die juist in deze straat een groot probleem veroorzaken. Er is namelijk geen openbaar vervoer in de buurt. Het meest dichtbij zijn station RAI (26 min lopen volgens Google Maps), station Spaklerweg (ook 26 minuten lopen) en station Overamstel (23 minuten lopen). We hebben meerdere bewoners op leeftijd en voor hen is deze looptijd in de praktijk aanzienlijk langer, de Google looptijd is flink doorstappen voor fitte mensen. Hierdoor is het OV geen of een zeer vertragende optie, en al helemaal voor de buurtbewoners op leeftijd.</li> <li>3. Wij staan achter het voornemen om het autogebruik in Amsterdam af te remmen, maar dat kan natuurlijk alleen als er ook een passend OV alternatief is voor de bewoners. Dat is hier dus niet het geval. Volgens uw plan kan een adres nog maar 1 vergunning krijgen, terwijl er nu 2 ontheffingen per adres</li> </ol>

	<p>toegestaan zijn. Hierdoor komen een aantal gezinnen voor onoverkomelijke logistieke of financiële problemen te staan. Een tweede auto is voor een aantal gezinnen noodzaak, juist omdat er geen OV mogelijkheden in de buurt zijn. Moeten zij dan 1 van de 2 banen opzeggen? Of elke dag wanneer de tweede auto thuis is, een parkeerkaart kopen? Dat is toch niet haalbaar?</p> <p>Het hele vergunningsgebied gaat slechts om 43 (!) adressen, allemaal woonboten. Daarvan zal slechts een enkeling een tweede auto nodig hebben, nu of in de toekomst. Dat kan het aantal parkeerplaatsen in dit gebied makkelijk aan, zelfs nu het gratis parkeren is met de schijf is er haast nooit een hoge parkeerdruk . Alleen tijdens de coronalockdown én met heel mooi weer was het een enkele keer niet mogelijk voor de bewoners om voor de deur te parkeren. Maar dat is een uitzonderlijke situatie .</p> <p>4. Het tuinpark Amstelglorie heeft een groot eigen parkeerterrein, dat nooit vol staat. Er worden zelfs diverse voertuigen zoals kampeerauto's en aanhangers voor langere tijd gestald. Door extra vergunningen aan de tuinhuisjesgebruikers toe te kennen zal de parkeerdruk voor de bewoners van de Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel juist omhoog gaan, wat tegengesteld is aan het probleem dat u op zou willen lossen. Er is immers genoeg parkeergelegenheid op hun eigen parkeerterrein . Bij de herinrichting van de straat is het aantal parkeerplaatsen verminderd, en toen werd door de gemeente aangegeven dat het nog altijd meer dan genoeg plaatsen waren voor de bewoners. Bij de herinrichting zijn dus de gebruikers van de tuinhuisjes van Amstelglorie niet meegenomen, het is ons niet duidelijk waarom dat nu opeens anders wordt gedaan in het plan.</p> <p>5. Op zon- en feestdagen zal de parkeerdruk ook flink kunnen toenemen, omdat de maximale parkeertijd voor bezoekers van 3 uur dan niet geldt en in de huidige situatie wel. Dit kan dus een hoop dagjesmensen aantrekken.</p> <p>Kortom, uw plan lost geen problemen op, het creëert alleen nieuwe problemen. Wij vragen u dan ook van dit plan af te zien en de huidige situatie met de blauwe zone in stand te laten. Natuurlijk zijn we bereid om een en ander nader toe te lichten, mocht daar behoefte aan zijn.</p> <p>Graag horen we van u wat er met onze inbreng wordt gedaan, en horen we een inhoudelijke reactie op de punten die wij genoemd hebben. Daarnaast horen we graag hoe het proces er verder uitziet met betrekking tot uw plan.</p> <p>Met vriendelijke groet, (...)</p>
15	<p>Beste medewerkers van team parkeerbeleid,</p> <p>Via deze weg willen wij graag bezwaar maken tegen het plan om in de loop van 2026 de blauwe zone op de Ouderkerkerdijk en Jan Vroegopsingel te vervangen door betaald parkeren. 1. Het plan probeert een probleem op te lossen dat niet bestaat. Op de Jan Vroegopsingel en de Ouderkerkerdijk is geen parkeerprobleem. De parkeerdruk wordt door ons niet als te hoog ervaren, dus het gesuggereerde probleem waarvoor dit plan geschreven is, wordt niet ervaren en hoeft niet te worden opgelost .</p> <p>2. Daarnaast zijn er een aantal dingen in het plan die juist in deze straat een groot probleem veroorzaken. Er is namelijk geen openbaar vervoer in de buurt. Het meest dichtbij zijn station RAI (26 min lopen volgens Google Maps), station Spaklerweg (ook 26 minuten lopen) en station Overamstel (23 minuten lopen). We hebben meerdere bewoners op leeftijd en voor hen is deze looptijd in de praktijk aanzienlijk langer, de Google looptijd is flink doorstappen voor fitte mensen. Hierdoor is het OV geen of een zeer vertragende optie, en al helemaal voor de buurtbewoners op leeftijd .</p> <p>3. Wij staan achter het voornemen om het autogebruik in Amsterdam af te remmen, maar dat kan natuurlijk alleen als er ook een passend OV alternatief is voor de bewoners. Dat is hier dus niet het geval. Volgens uw plan kan een adres nog maar 1 vergunning krijgen, terwijl er nu 2 ontheffingen per adres toegestaan zijn. Hierdoor komen een aantal gezinnen voor onoverkomelijke logistieke of financiële problemen te staan. Een tweede auto is voor een aantal gezinnen noodzaak, juist omdat er geen OV mogelijkheden in de buurt zijn. Moeten zij dan 1 van de 2 banen opzeggen? Of elke dag wanneer de tweede auto thuis is, een parkeerkaart kopen? Dat is toch niet haalbaar? Het hele vergunningsgebied gaat slechts om 43 (!) adressen, allemaal woonboten. Daarvan zal slechts een enkeling een tweede auto nodig hebben, nu of in de toekomst. Dat kan het aantal parkeerplaatsen in dit gebied makkelijk aan, zelfs nu het gratis parkeren is met de schijf is er haast nooit een hoge parkeerdruk . Alleen tijdens de coronalockdown én met heel mooi weer was het een enkele keer niet mogelijk voor de bewoners om voor de deur te parkeren. Maar dat is een uitzonderlijke situatie .</p> <p>4. Het tuinpark Amstelglorie heeft een groot eigen parkeerterrein, dat nooit vol staat. Er worden zelfs diverse voertuigen zoals kampeerauto's en aanhangers voor langere tijd gestald. Door extra vergunningen aan de tuinhuisjesgebruikers toe te kennen zal de parkeerdruk voor de bewoners van de Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel juist omhoog gaan, wat tegengesteld is aan het probleem dat u op zou willen</p>

	<p>lossen. Er is immers genoeg parkeergelegenheid op hun eigen parkeerterrein . Bij de herinrichting van de straat is het aantal parkeerplaatsen verminderd, en toen werd door de gemeente aangegeven dat het nog altijd meer dan genoeg plaatsen waren voor de bewoners. Bij de herinrichting zijn dus de gebruikers van de tuinhuisjes van Amstelglorie niet meegenomen, het is ons niet duidelijk waarom dat nu opeens anders wordt gedaan in het plan.</p> <p>5. Op zon- en feestdagen zal de parkeerdruk ook flink kunnen toenemen, omdat de maximale parkeertijd voor bezoekers van 3 uur dan niet geldt en in de huidige situatie wel. Dit kan dus een hoop dagjesmensen aantrekken.</p> <p>Kortom, uw plan lost geen problemen op, het creëert alleen nieuwe problemen. Wij vragen u dan ook van dit plan af te zien en de huidige situatie met de blauwe zone in stand te laten. Natuurlijk zijn we bereid om een en ander nader toe te lichten, mocht daar behoefte aan zijn.</p> <p>Graag horen we van u wat er met onze inbreng wordt gedaan, en horen we een inhoudelijke reactie op de punten die wij genoemd hebben. Daarnaast horen we graag hoe het proces er verder uitziet met betrekking tot uw plan.</p> <p>Met vriendelijke groeten,          (...)</p>
16	<p>Beste medewerkers van team parkeerbeleid,</p> <p>Via deze weg wil ik bezwaar maken tegen het plan om in de loop van 2026 de blauwe zone op de Ouderkerkerdijk en Jan Vroegopsingel te vervangen door betaald parkeren.</p> <p>1. Het plan probeert een probleem op te lossen dat niet bestaat. Op de Jan Vroegopsingel en de Ouderkerkerdijk is geen parkeerprobleem. De parkeerdruk wordt door de bewoners niet als te hoog ervaren. De bewoners kunnen op elk tijdstip van de dag eenvoudig hun auto parkeren. Het gesuggereerde probleem waarvoor dit plan geschreven is, wordt niet ervaren en hoeft aldus niet te worden opgelost .</p> <p>2. Daarnaast zijn er een aantal voornemens in het plan opgenomen die juist in ons gebied een groot probleem zouden veroorzaken. Waar rekening mee moet worden gehouden is dat er geen openbaar vervoer is in de nabije omgeving. Het meest dichtbij zijn station RAI (26 min lopen volgens Google Maps), station Spaklerweg (ook 26 minuten lopen) en station Overamstel (23 minuten lopen). We hebben meerdere bewoners op leeftijd en voor hen is deze looptijd in de praktijk aanzienlijk langer, de Google looptijd is flink doorstappen voor fitte mensen. Hierdoor is het OV geen of een zeer vertragende optie, en al helemaal voor de buurtbewoners op leeftijd.</p> <p>3. Wij staan achter het voornemen om het autogebruik in Amsterdam af te remmen, maar dat kan natuurlijk alleen als er ook een passend OV alternatief is voor de bewoners. Dat is hier dus niet het geval. Volgens uw plan kan een adres nog maar 1 vergunning krijgen, terwijl er nu 2 ontheffingen per adres toegestaan zijn. Hierdoor komen een aantal gezinnen voor onoverkomelijke logistieke of financiële problemen te staan. Een tweede auto is voor een aantal gezinnen noodzaak, juist omdat er geen OV mogelijkheden in de buurt zijn. Moeten zij dan 1 van de 2 banen opzeggen? Of elke dag wanneer de tweede auto thuis is, een parkeerkaart kopen? Dat is toch niet haalbaar?          Het hele vergunningsgebied gaat slechts om 43 (!) adressen, allemaal woonboten. Daarvan zal slechts een enkeling een tweede auto nodig hebben, nu of in de toekomst. Dat kan het aantal parkeerplaatsen in dit gebied makkelijk aan, zelfs nu het gratis parkeren is met de schijf is er nooit een hoge parkeerdruk .</p> <p>4. Het tuinpark Amstelglorie heeft een enorm groot eigen parkeerterrein, dat nooit vol staat. Er worden zelfs diverse voertuigen zoals kampeerauto's en aanhangers voor langere tijd gestald. Door extra vergunningen aan de tuinhuisjesgebruikers toe te kennen zal de parkeerdruk voor de bewoners van de Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel juist toenemen, hetgeen tegengesteld is aan het probleem dat u op zou willen lossen. Er is immers meer dan genoeg parkeergelegenheid op hun eigen parkeerterrein . Bij de herinrichting van de straat is het aantal parkeerplaatsen verminderd, en toen werd door de gemeente aangegeven dat er nog altijd meer dan genoeg plaatsen waren voor de bewoners. Bij de herinrichting zijn dus de gebruikers van de tuinhuisjes van Amstelglorie niet meegenomen; het is ons niet duidelijk waarom dat nu opeens anders wordt gedaan in het plan.</p>

	<p>5. voor de oudere bewoners is het zeer belangrijk dat zij bezoek kunnen blijven ontvangen, zonder dat hieraan hoge kosten zijn verbonden. Niet voor alle bezoekers is het haalbaar om het voorgenomen parkeertarief te betalen. Wegens het ontbreken van nabije gelegen OV, zou dit kunnen leiden tot een sociaal isolement voor oudere bewoners, omdat hun vrienden hen niet meer komen bezoeken.</p> <p>6. Subsidiar: mocht er ondanks onze bezwaren toch betaald parkeren ingevoerd gaan worden, dan verzoeken wij u om in ieder geval minimaal 2 parkeervergunningen per adres te verstrekken. Wethouder M. van der Horst schijnt aan de gemeenteraad te hebben geschreven dat bewoners met 2 vergunningen zich geen zorgen hoeven te maken en dat er geen vergunningen zullen worden ingetrokken. Wij gaan ervan uit dat deze toezegging ook voor ons gebied zal gelden.</p> <p>Kortom, uw plan lost geen problemen op, het creëert alleen nieuwe problemen. Wij vragen u dan ook van dit plan af te zien en de huidige situatie met de blauwe zone in stand te laten. Natuurlijk zijn we bereid om een en ander nader toe te lichten, mocht daar behoefte aan zijn.</p> <p>Graag horen we van u wat er met onze inbreng wordt gedaan, en horen we een inhoudelijke reactie op de punten die wij genoemd hebben. Daarnaast horen we graag hoe het proces er verder uitziet met betrekking tot uw plan.</p> <p>Met vriendelijke groeten, (...)</p>
17	<p>I am extremely disappointed to hear that you wish to introduce paid parking at Ouderkerkerdijk. We have no problems with parking in our area and I'm curious to know why you feel the need to fix something that isn't broken. Could you explain the reasons for the paid parking..I have spoken to other neighbours in the street and we all agree that the blue zone parking here works just fine.</p> <p>My concern with paid parking is that it will encourage more people to park here because the parking will become long term. Right now parking is only a short term option so people visiting the city can't make much use of it. If people are allowed to park for an unlimited time then it may well encourage more people to park in the area.</p> <p>Also I hear that owners from Amstelglorie will also now get parking permits? I'm not sure why when they have their own huge dedicated car park?</p> <p>I also hear that we will only be eligible for one parking permit per property. Is this indeed the case? If so what are 2 car households supposed to do? We don't have easy access to public transport here and it could well be that households will need 2 cars.</p> <p>These are my main points of concern and I'd really appreciate an explanation as to why the gemeente feels the need to change the parking policy in Ouderkerkerdijk</p>
18	<p>Beste Lezer,</p> <p>Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het voorgenomen invoeren van betaald parkeren op de Jan Vroegopsingel e.o.</p> <p>Als bewoner bestrijd ik dat er sprake is van een noemenswaardig parkeerprobleem, en er derhalve dus geen enkele noodzaak is voor het invoeren van betaald parkeren. De nadelen zijn echter legio en buitenproportioneel (onnodige kosten voor bewoners, bezoekers, verzorgers etc).</p> <p>Toch betaald parkeren?</p> <p>Ik wijs er graag op dat wij als bewoners ver verwijderd zijn van openbaar vervoer (20min+), en dus voor alles wat niet op de fiets kan (en dus dan de auto laten staan!) wij gelijk afhankelijk zijn van de auto. Volgens uw plan kan een adres nog maar 1 vergunning krijgen, tegen sterk gestegen kosten. Hierdoor komen een aantal gezinnen voor onoverkomelijke logistieke of financiële problemen te staan. Een tweede auto is voor een aantal gezinnen noodzaak, omdat er geen OV mogelijkheden in de buurt zijn. Ook bezoek is erg afhankelijk van de auto, wederom omdat wij ver verwijderd zijn van openbaar vervoer.</p> <p>Let wel: Het hele vergunningsgebied gaat slechts om 43 (!) adressen, allemaal woonboten. Deze zijn, al dan niet in noodgevallen, afhankelijk van de auto. Ik vraag dan ook nadrukkelijk:</p>

	<p>1) om geen betaald parkeren in te voeren: de nadelen en kosten zijn groot, en het lost een probleem op dat er niet is.</p> <p>2) als het toch wordt ingevoerd, om per woonadres 2 gratis parkeervergunningen toe te kennen, of althans dan tenminste 1 gratis en de optie voor een 2e vergunning tegen bewonerstarief.</p> <p>PS:</p> <p>1) ik meen te lezen dat (de tuinders van) Amstelglorie ook (wederom) vergunningen zouden kunnen krijgen. Deze tuintjes zijn bedoel voor recreatie gebruik voor amsterdammers, ergo typisch voor mensen die grotendeel met de fiets zouden moeten komen en niet met de auto. Dan wijs ik erop dat Amstelglorie een eigen (!), niet openbaar (!) parkeerterrein heeft met ca. 175 plaatsen. Er is dus in basis ofwel geen reden voor parkeren op de Jan Vroegopsingel, ofwel als daar wel voor wordt gekozen dat dan het logisch zou lijken dat de parkeerplaats aldaar ook "openbaar" wordt.</p> <p>2) met Betaald Parkeren ipv blauwe zone (3 uur) zet de gemeente de deur compleet open voor dagjesmensen (overdag op de fiets verder) en ZZP'ers die overdag met hun auto in de stad werkzaam zijn, en dan snachts het busje op de Jan Vroegopsingel parkeren. Ergo: de 3-uurs blauwe zone is zelfs de betere oplossing!</p> <p>Ik vraag u dan ook van dit plan af te zien en de huidige situatie met de blauwe zone in stand te laten.</p> <p>Met vriendelijke groet (...)</p>
19	<p>Het is de bedoeling dat door het invoeren van betaald parkeren de parkeerdruk in onze straat omlaag gaat en de parkeersituatie verbetert.</p> <p>Kunt u door middel van berekeningen aantonen dat dit doel bereikt wordt? Hoeveel parkeervergunningen komen er beschikbaar voor volkstuinters van tuinpark Amstelglorie, roeiers van de verenigingen, bewoners en bezoekers ten opzichte van het totale aantal parkeerplaatsen?</p> <p>Op dit moment kunnen wij als bewoners 2 ontheffingen blauwe zone aanvragen per adres. Dit wordt in het voorgestelde plan 1 parkeervergunning per adres. Voor ons als bewoners verbetert de situatie dus niet, hij verslechtert juist.</p> <p>Aangezien wij afgelegen wonen, geen OV in onze directe omgeving hebben, er ook geen andere parkeergelegenheden in de omgeving aanwezig zijn én wij voor werk en gezin afhankelijk zijn van 2 auto's verzoek ik u om het plan aan te passen en de bewoners de mogelijkheid te bieden om 2 parkeervergunningen per adres aan te vragen.</p>

### 3 Reactie van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost

Op 9 juli 2024 heeft het college van B en W het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost verzocht te adviseren op een vijftal wijzigingen van het parkeerbeleid in Oost. Een van deze voornemens was het invoeren van betaald parkeren in Amstelglorie. Op 1 oktober 2024 heeft het Dagelijks Bestuur van Oost als volgt geadviseerd:

“Stadsdeel Oost is volop in ontwikkeling, in verschillende gebieden worden nieuwe woningen gebouwd. Dit betekent ook dat tijdig het parkeerbeleid aangepast moet worden aan de nieuwe of toekomstige situatie. Aanpassen van het beleid kost tijd en dat willen we niet pas doen als er feitelijk problemen ontstaan in de openbare ruimte.

We waarderen daarom zeer de gedegen analyse en voorstellen om het parkeerbeleid dusdanig te wijzigen waardoor de leefbaarheid in Oost gewaarborgd wordt. En tegelijk voldoende rekening wordt gehouden met bestaande bewoners en ondernemers.

De voorgestelde wijzigingen zijn vooraf uitgebreid met het stadsdeel besproken en we kunnen daarom ook op alle voorstellen positief adviseren.”