

**Nota van beantwoording: Uitbreiden betaald parkeren in Stadsdeel Noord**



*Afbeelding 1 Juttepeerpad, De Bongerd (Foto: Edwin van Eis, 2018)*

# Inhoud

<b>1 Inleiding</b> .....	<b>3</b>
1.1 Zienswijzprocedure .....	5
1.2 Kort overzicht van de binnengekomen reacties .....	6
1.3 Voornaamste doelstellingen van het uitbreiden van betaald parkeren .....	7
1.3.1 Parkeerdruk en parkeeroverlast .....	7
1.3.2 Weren van langparkeerders die niet gebonden zijn aan de buurt .....	7
1.3.3 Een belangrijke voorwaarde voor gebiedsontwikkeling en woningbouw .....	8
1.3.4 Bescherming van gebieden tegen het 'waterbedeffect' .....	9
1.4 Parkeerdruk in Noord .....	9
1.5 Wijzigingen ten opzichte van het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak.....	11
1.5.1 Maatschappelijke vergunningen.....	11
1.5.2 Parkeerregime Sportparken.....	11
1.5.3 Aanpassingen Cornelis Douwesterrein en Oranjewerf.....	11
1.5.4 Geldigheid parkeervergunningen.....	12
1.5.5 Geen betaald parkeren op zondag in het uitbreidingsgebied.....	12
1.5.6 Het parkeerregime in de van der Pekbuurt de Vogelbuurt en IJplein e.o. wordt uitgebreid om overlast bij de pontaanlandingen tegen te gaan de woonwijken ten zuiden van de Johan Van Hasseltweg .....	12
1.5.7 Grensaanpassingen .....	13
1.5.8 Wel vergunningen voor volkstuincomplexen; maar met aftrek van stallingsplaatsen op eigen terrein. ....	14
<b>2 Zienswijzen en de reactie van het college van B en W.....</b>	<b>15</b>
2.1 Overlast / tijden en dagen .....	15
2.2 Kosten / geld.....	19
2.3 Bewoners.....	23
2.4 Ondernemers .....	31
2.5 Zorgen van leraren en zorgverleners over betaald parkeren en het aantal beschikbare vergunningen.....	33
2.6 - Zorgen over toegankelijkheid sportvoorzieningen .....	34
2.7 Voorstanders van invoering betaald parkeren.....	36
2.8 Specifieke vragen .....	37
<b>3. Zienswijze gemeente Oostzaan .....</b>	<b>52</b>
<b>Bijlage 1: parkeerdruk per wijk .....</b>	<b>55</b>
Gebieden waar sprake is van parkeeroverlast .....	55
Parkeerdruk per buurt .....	58

# 1 Inleiding

Op 26 september 2023 heeft het college van B en W het beleidsvoornemen "Beleidsvoornemen: Uitbreiden betaald parkeren in Stadsdeel Noord" vrijgegeven voor inspraak. In het kaartje op pagina 5 is weergegeven waar het college betaald parkeren wil invoeren.

De belangrijkste bestanddelen van het beleidsvoornemen dat voor inspraak is vrijgegeven, zijn:

## Algemeen

- Betaald parkeren wordt ingevoerd in:
  - o Tuindorp Nieuwendam,
  - o Schellingwoude
  - o de Durgendammerdijk tot aan de grens van het dorp Durgerdam
  - o Noorderstrook-Oost
  - o de Waterlandpleinbuurt
  - o Banne Buiksloot
  - o Terrasdorp
  - o De Bongerd
  - o Tuindorp Oostzaan
  - o Oostzanerwerf en
  - o Kadoelen
  - o Cornelis Douwesterrein
- De volgende blauwe zones worden opgeheven en vervangen door betaald parkeren
  - o Bezaanjachtplein;
  - o Stellingweg;
  - o Gutserstraat;
  - o Waterlandplein;
  - o IJperveldstraat;
  - o Lucien Gaudinstraat;
  - o Strekkerweg (tijdelijk) en
  - o Schellingwoude (tijdelijk);
- Adressen in voormalig blauwe zone die niet in aanmerking komen voor een ontheffing voor de blauwe zone, worden ook uitgesloten van parkeervergunningverlening;
- In het uitbreidingsgebied – met uitzondering van Schellingwoude – wordt het tarief voor betaald parkeren €1,60 per uur (tarief 7);
- Het tarief in Schellingwoude wordt €2,80 per uur (tarief 6) om beter aan te sluiten bij het tarief op het Zeeburgereiland aan de zuidzijde;
- In het uitbreidingsgebied gaan de bloktijden gelden van maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur en zondag van 12:00 tot 19:00 uur. Met uitzondering van de hieronder genoemde sportparken en bedrijventerreinen
- Voor Bedrijventerrein Nieuwendam (Oranjewerf), het Cornelis Douwesterrein en de sportparken Melkweg en Oostzanerwerf, De Weeren en Friendship gaan de bloktijden gelden van maandag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 19.00 uur;

### **Bewoners**

- Bewoners komen in de gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd in aanmerking voor maximaal twee parkeervergunningen per adres, mits twee auto's op naam zijn geregistreerd, geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn en geen o-vergunningplafond van kracht is;
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd gaat het vergunningtarief van € 37,29 (\*) per zes maanden gelden voor een eerste bewonersvergunning en €93,23 (\*) 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 €18,65 (\*) per zes maanden.
- Er komt een nulplafond voor de flats in Molenwijk omdat bij de bouw van deze flats is vastgelegd dat parkeren rondom deze flats volledig op eigen terrein geregeld wordt. Er zijn in de omgeving van de flats dan ook geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bewoners en bedrijven in deze flats komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

### **Bedrijven en instellingen**

- Bedrijven komen in aanmerking voor maximaal 1 bedrijfsvergunning per 5 fte.
- De hierboven genoemde normen voor bedrijfsvergunningen gelden mits geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn en geen o-vergunningplafond van kracht is.
- Voor de gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd gaat het vergunningtarief van €59,67 (\*) per zes maanden gelden voor een bedrijfsvergunning.

### **Sportverenigingen**

- Niet-commerciële sportverenigingen die aangesloten bij een door het NOC\*NSF erkende sportbond en gevestigd zijn in het uitbreidingsgebied komen in aanmerking voor maximaal 1 sportverenigingvergunning per 5 leden, met een maximum van 25 per sportvereniging.
- Het aantal stallingsplaatsen op eigen terrein (bijvoorbeeld een parkeerplaats in een garage of parkeerplaats op de oprit) waarover een sportvereniging beschikt of kan beschikken, wordt afgetrokken van het aantal vergunningen dat deze sportvereniging maximaal kan krijgen
- Voor alle gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd gaat een sportverenigingvergunning € 37,29 per 6 maanden kosten

### **Volkstuinen**

- In de uitbreidingsgebieden worden géén volkstuinvergunningen verstrekt aangezien de aanwezige volkstuincomplexen beschikken over voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit gaat om de volkstuinparken
  - o Tuinwijk, Kweeklust, Wijkergouw en Rust en Vreugde bij Schellingwoude,
  - o De Molen en Buisklotermeer direct buiten de ring A10 bij Markengouw en
  - o De Bongerd in Kadoelen

### **Zorg- en onderwijsinstellingen, politie, huisartsen en verloskundigen**

- Zorginstellingen, onderwijsinstellingen (basis- en voortgezet onderwijs) en een bureau van de Regionale Eenheid Amsterdam komen in heel stadsdeel Noord<sup>1</sup> in aanmerking voor maximaal

---

<sup>1</sup> De norm voor maatschappelijke parkeervergunningen in de bestaande vergunninggebieden in stadsdeel Noord wordt verruimd van 1 per 10 FTE naar 1 per 5 FTE.

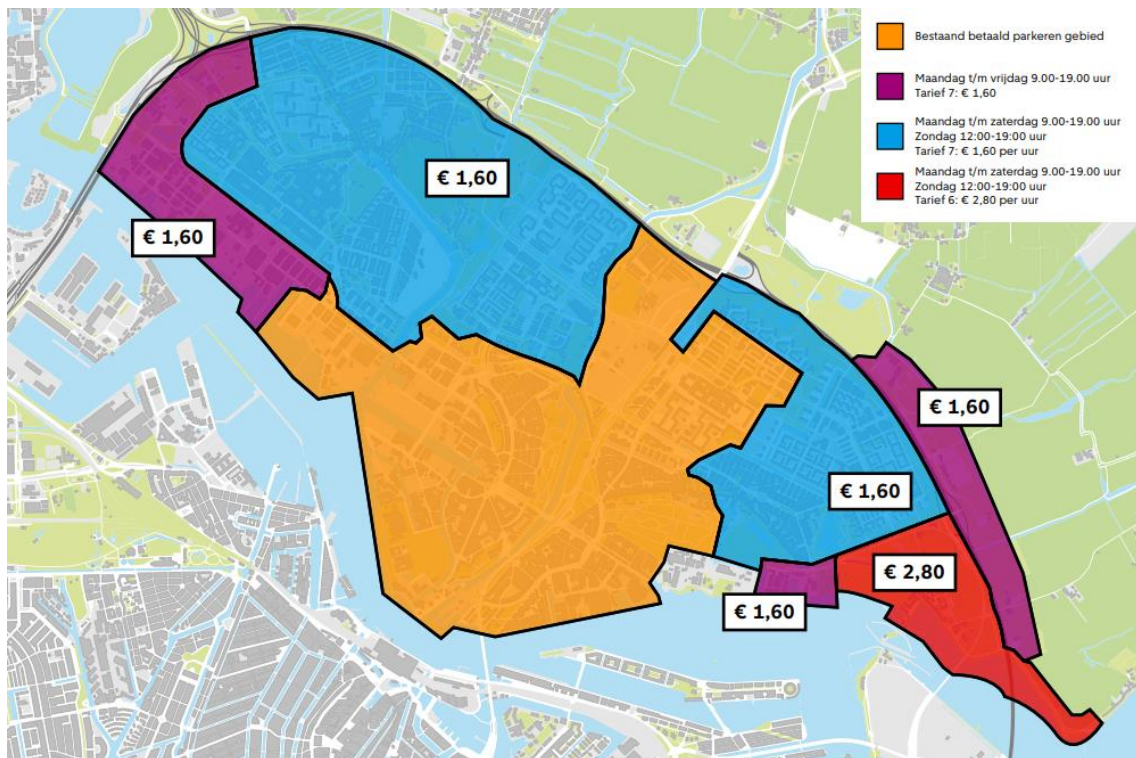
1 maatschappelijke vergunning per 5 fte (dit is bovenop het aantal bedrijfsvergunningen die aangevraagd kunnen worden). Het tarief van deze vergunning is gelijk aan het tarief van een bedrijfsvergunning.

- De hierboven genoemde normen voor maatschappelijke vergunningen gelden mits geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn
- Hulpverlenersvergunningen (huisartsen, verloskundigen en aangewezen categorieën zorgverleners) zijn in heel de stad geldig en dus ook in de uitbreidingsgebieden van Noord.

### **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 Noord) worden geparkeerd (de vergunning is gratis).

(\*) *prijspeil 2024: vergunningtarieven worden jaarlijks geïndexeerd.*



*Kaart 1 voorstel tot uitbreiding betaald parkeren in Stadsdeel Noord zoals vrijgegeven voor inspraak*

## **1.1 Zienswijzprocedure**

Van 29 september 2023 tot 26 november 2023 konden bewoners en belanghebbenden hun zienswijze indienen op het genoemde beleidsvoorstel. De plannen zijn aangekondigd via een bewonersbrief (circa 28.000 brieven) en de gemeentelijke website. Daarnaast is op verschillende mediakanalen bericht over het beleidsvoornemen van het college, onder meer op AT5, Het Parool en de Telegraaf. In de Amsterdam krant (editie Noord, jaargang 10 no. 5, november 2023) is nogmaals de aandacht gevestigd op het voorstel. Deze editie van de Amsterdam krant is in stadsdeel Noord verspreid in de periode 6 tot 13 november 2023. Reacties konden gestuurd

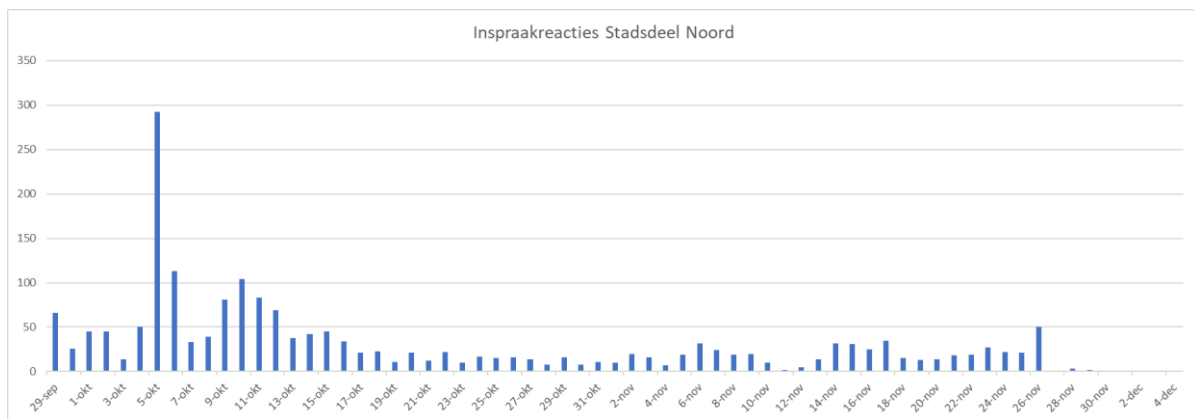
worden naar [inspraak.parkeren@amsterdam.nl](mailto:inspraak.parkeren@amsterdam.nl) en via het inspraakformulier op de inspraakpagina van de gemeentelijke website.

De buurgemeentes die grenzen aan het uitbreidingsgebied zijn apart geïnformeerd over het beleidsvoornemen. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente Oostzaan een zienswijze ingediend waarin zij aandacht vraagt voor mogelijke waterbedeffecten. Deze zienswijze is apart opgenomen en beantwoordt in hoofdstuk 3 van deze Nota van Beantwoording.

## 1.2 Kort overzicht van de binnengekomen reacties

Tijdens de zienswijzeperiode zijn in totaal 1966 zienswijzen binnengekomen. Na afloop van de zienswijze periode zijn nog 7 zienswijzen ontvangen, deze hebben niet geleid tot nieuwe inzichten. Ten opzichte van het aantal aangeschreven adressen heeft iets meer dan 7% gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheid. Dit is vergelijkbaar met de respons die de inspraakprocedure voor het uitbreiden van betaald parkeren in Stadsdeel Nieuw-West (november 2022-januari 2023) met zich meebracht en iets lager dan de respons in Stadsdeel Zuidoost in dezelfde periode.

Gezien de herfstvakantie is gekozen voor een inspraakperiode van iets meer dan 8 weken – in plaats van de gebruikelijke 6 weken die in de inspraakverordening is opgenomen. In het onderstaande staatje is te zien dat van de hele inspraakperiode gebruik is gemaakt. In dit staatje is het effect van de bewonersbrieven (verspreiding 5-10 oktober 2023) en in minder mate de herinnering aan de mogelijkheid tot inspreken via Amsterdamkrant vanaf (6 november 2023) november te zien. De piek in de inspraakreacties in de laatste twee dagen is aanzienlijk kleiner dan in vorige inspraak trajecten over betaald parkeren.



Grafiek 1 Inspraakreacties naar datum

Van de bewoners/belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend zijn er 1403 (71%) uitgesproken tegen het plan, 297 (15%) voor het plan en 265 (14%) hebben in hun inspraakreacties geen duidelijke uitspraak voor of tegen het plan gedaan. In vergelijking met het inspraakprocedures voor het uitbreiden van betaald parkeren in Stadsdeel Nieuw-West en stadsdeel Zuidoost is het aandeel negatieve zienswijzen dat is ingediend lager. In Zuidoost was circa 89% van de reacties negatief en 6,5% positief, in Nieuw-West circa 81% negatief en 12,5% positief

Van een aantal bewoners is meer dan één reactie binnengekomen en een aantal zienswijzen zijn door meerdere bewoners ingediend. Dit heeft geen significant verschil opgeleverd in de

verhouding tussen negatieve en positieve reacties. In hoofdstuk 2 wordt in detail ingegaan op de binnengekomen zienswijzen.

### **1.3 Voornaamste doelstellingen van het uitbreiden van betaald parkeren**

Ten opzichte van het beleidsvoornemen dat is vrijgegeven voor inspraak heeft het college van B en W besloten om het voorstel in grote lijnen in takt te laten en deze ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen, echter – gehoord de inspraakreacties – wel met een aantal aanpassingen (zie paragraaf 1.5). Het college van B en W is van oordeel dat het noodzakelijk is om het parkeren te reguleren met fiscale maatregelen in zowel de buurten waar nu sprake is van parkeeroverlast als de buurten waar de kans op parkeeroverlast bij het reguleren van parkeren in de omgeving reëel is. De reden hiervoor is de negatieve effecten van parkeeroverlast op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Met fiscale maatregelen wordt bedoeld: het beprijzen van het parkeren met een uurtarief gedurende bepaalde bloktijden en bewoners/ondernemers, die niet de beschikking hebben over een eigen parkeerplaats, parkeervergunningen aan te bieden waarmee korting wordt verleend op het geldende 'kortparkeertarief' (uurtarief). Hierdoor zal de parkeerdruk lager worden en de parkeeroverlast verminderen.

#### **1.3.1 Parkeerdruk en parkeeroverlast**

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

Invoeren van betaald parkeren, oftewel het 'beprijzen' van parkeren, leidt tot een zekere 'vraaguitval'. De niet wordt de vraag naar parkeerruimte minder dan wordt ook de parkeerdruk lager.

#### **1.3.2 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 bezoekers van het centrum van de stad, forenzen, bewoners die op de wachtlijst staan in de centrumgebieden of bedrijfswagens die langdurig worden achtergelaten of structureel gestald worden in de openbare

ruimte. Daarnaast kan met de verlening van parkeervergunningen het aantal auto's per huishouden worden beperkt, en daarmee de claim op de openbare ruimte.

Voor het verminderen van parkeeroverlast als gevolg van langparkeerders is het niet altijd nodig om betaald parkeren in te voeren op het moment dat de parkeerdruk het hoogst is.

### **1.3.3 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 Noord 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 inpandige parkeervoorzieningen. Het is immers aantrekkelijker om gratis op straat te parkeren dan betaald op eigen terrein of in een inpandige voorziening. Dit kan een risico opleveren bij de ontwikkeling van de geplande stedelijke vernieuwing. Een belangrijke toetsingsgrond voor het verlenen van een omgevingsvergunning is immers dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening. Zonder goede parkeermaatregelen is het de vraag of daaraan wordt voldaan. Met een betaald parkeren regime op straat kan dit worden gewaarborgd.

#### *Nota Parkeernormen: Geen parkeervergunningen beschikbaar voor nieuwbouwwoningen*

In de Nota Parkeernormen Auto (d.d. 29 november 2017), heeft de gemeenteraad vastgesteld dat voor nieuwbouwontwikkelingen geen parkeervergunningen beschikbaar zijn. Deze uitsluiting is een onderdeel van de ruimtelijke ordeningsplannen bij nieuwbouw en geldt ook voor de nieuwbouw die buiten de zones van betaald parkeren liggen en die is vergund na de vaststelling van de Nota Parkeernormen. De uitsluiting van nieuwbouw wordt, door middel van een 'o-vergunningplafond', in het Uitwerkingsbesluit van de Parkeerverordening geregeld. Met de vaststelling van een o-vergunningplafond worden geen bewoners- of bedrijfsvergunningen verstrekt. Speciale vergunningen, zoals mantelzorg-, gehandicapten-, hulpverleners-, maatschappelijke- en bezoekersvergunningen worden wel verleend.

#### *De ruimtelijk onderbouwing*

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

#### *Parkeerregulering in ieder geval nodig als de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt*

Wordt de parkeerbehoefte op straat afgewenteld dan is er een risico dat de rechter oordeelt dat er 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". De mogelijke toename van de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling van nieuwbouwprojecten is een belangrijk argument voor het invoeren van betaald parkeren.

#### *Geplande stedelijke ontwikkelingen in Stadsdeel Noord*

In stadsdeel Noord zijn worden in de periode tot 2040 ruim 50.000 woningen en ruim 11.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd. Als de bewoners van en werknemers in deze nieuwe complexen op straat parkeren dan kan dit leiden tot een onwenselijke toename van de parkeerdruk. Dit leidt tot (nog grotere) parkeerproblemen op straat (de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners wordt in dat geval feitelijk op straat afgewenteld) én het leidt tot problemen met 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 ordening. Zonder goede parkeermaatregelen is het onzeker of daaraan wordt voldaan.

### **1.3.4 Bescherming van gebieden tegen het 'waterbedeffect'**

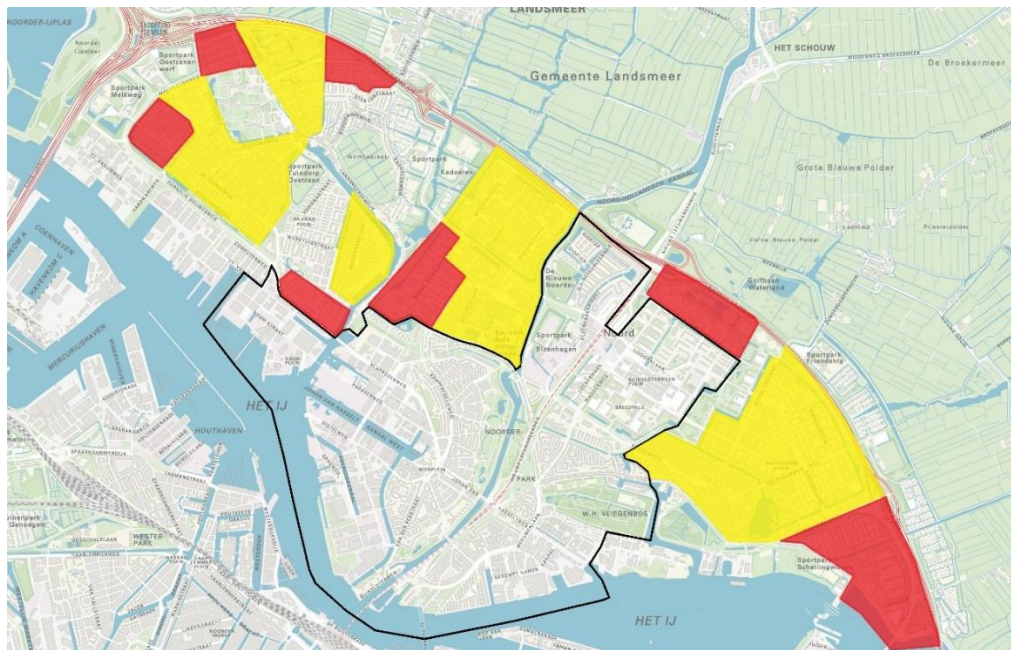
Bij de invoering van betaald parkeren speelt altijd de vraag of omliggende buurten last krijgen van parkeerders die uitwijken; het zogenaamde waterbedeffect. Bij de invoering van betaald parkeren in een relatief klein gebied is de kans dat dit waterbedeffect in de aangrenzende wijk optreedt groot. De 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).

In grote delen van Stadsdeel Noord is de parkeerdruk momenteel tussen de 75% en de 90%. Deze gebieden zijn erg gevoelig voor waterbedeffecten. Gezien de ervaringen in eerdere uitbreidingstrajecten acht het college van B en W het niet verantwoord om te kiezen voor een kleiner uitbreidingsgebied.

## **1.4 Parkeerdruk in Noord**

De parkeerdrukmeting waarop het voorstel dat is vrijgegeven voor inspraak is gebaseerd is van maart 2022. De parkeerdruk in de avond is in oktober 2023 opnieuw gemeten. Uit de parkeerdrukmeting 2023 blijkt dat de parkeeroverlast in stadsdeel Noord sinds de parkeerdrukmeting van voorjaar 2022 verder is toegenomen. De parkeerdruk in de avonden in de gebieden waar geen betaald parkeren geldt is momenteel gemiddeld 79,6%. De gemeten parkeerdruk in dit gebied was in maart 2022 73,2% en in september 2020 71,4%. Het gaat hierbij om het gemiddelde voor het hele gebied. De parkeerdruk per wijk kan sterk verschillen.

In de afbeelding hieronder zijn de gebieden weergegeven waar sprake is van parkeeroverlast (bruto parkeerdruk hoger dan 90%) en de gebieden die zeer gevoelig zijn voor waterbedeefecten, (bruto parkeerdruk tussen de 75% en de 90%). In het gebied met betaald parkeren zijn de twee buurten waar de parkeerdruk vergelijkbaar is met de gebieden waar nog geen betaald parkeren is ingevoerd: de Vogelbuurt Zuid (81%) en het Blauwe Zand (80%)<sup>2</sup>. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de gemeten parkeerdruk.



*Kaart 2 Bruto parkeerdruk avond oktober 2023*

*Zwart omlijnd: bestaand betaald parkeren gebied*

*Rood: parkeeroverlast: parkeerdruk hoger dan 90%*

*Geel: gevoelig voor waterbedeefecten: parkeerdruk 75% tot 90%*

In het noordwestelijke deel van het stadsdeel is het waarschijnlijk dat vooral sprake is van overlast doordat een deel van de bewoners in de openbare ruimte parkeren in plaats van op de private stallingsplaatsen die bij hun woningen horen. Hier zal een daling van de parkeerdruk vooral het gevolg zijn van bewoners die vanwege hun stallingsplaats niet in aanmerking komen voor een (eerste) parkeervergunning. Met name in Twiske Oost is het onwaarschijnlijk dat de parkeeroverlast wordt veroorzaakt door buurtvreemde parkeerders. In de Walvisbuurt lijkt de parkeeroverlast vooral te worden veroorzaakt door bewoners van Molenwijk die in de omgeving parkeren. In het zuidelijk deel van Terrasdorp gaat het waarschijnlijk om bewoners van de nieuwbouwwoningen op het NDSM-terrein die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Deze overlast heeft zich met het instellen van een tijdelijke blauwe zone rondom de Krasseurstraat verplaatst in noordelijke richting.

<sup>2</sup> Het Nintemanterrein heeft een parkeerdruk van 86%. Maar dit gaat om een zeer klein gebied met minder dan 50 parkeerplaatsen. Hierdoor zegt de parkeerdrukmeting hier weinig over de aanwezigheid van parkeerplaatsen op loopafstand van de woning.

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

Naar aanleiding van de inspraakreacties – en ontwikkelingen in het parkeerbeleid sinds de vrijgave van de voorstellen - zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd in het voorstellen voor het uitbreiden van betaald parkeren in stadsdeel Noord.

### **1.5.1 Maatschappelijke vergunningen**

Op 2 april 2024 is het beleidsvoornemen voor een aangepaste regeling voor maatschappelijke vergunningen vrijgegeven voor inspraak/gepubliceerd. Onderdeel van dit voorstel is een verhoging van de norm voor maatschappelijke vergunningen in stadsdeel Noord ten opzichte van de norm die genoemd wordt in het beleidsvoornemen. Ook de doelgroep voor de maatschappelijke parkeervergunningen wordt uitgebreid met het MBO wordt aan de doelgroep toegevoegd. De nieuwe norm voor maatschappelijk vergunningen in Stadsdeel Noord wordt – wanneer het voorstel hiervoor wordt aangenomen - 1 maatschappelijke parkeervergunning per 2,5 FTE.

### **1.5.2 Parkeerregime Sportparken**

Er wordt een apart beleidsvoornemen opgesteld voor progressieve tarieven bij sportparken. In stadsdeel Noord heeft dit aparte beleidsvoornemen betrekking op de volgende sportparken:

- Sportpark Melkweg,
- Sportpark Oostzanerwerf,
- Sportpark Tuindorp Oostzaan,
- Sportpark Kadoelen,
- Sportpark Vriendschap,
- Sportpark De Weeren,
- Sportpark Durgerdam en
- Sportpark Schellingwoude

### **1.5.3 Aanpassingen Cornelis Douwesterrein en Oranjewerf**

#### **1 Norm parkeervergunningen Cornelis Douwesterrein en Oranjewerf wordt 1 per 2,5FTE**

Op advies van het stadsdeel wordt de norm voor parkeervergunningen op het Cornelis Douwesterrein en Oranjewerf verhoogd naar 1 per 2,5 FTE.

#### **2 Experiment betaald parkeren in de nacht op het Cornelis Douwesterrein**

Op verzoek van het stadsdeel wordt een experiment uitgevoerd met betaald parkeren tussen 19:00 en 06:00 uur op het Cornelis Douwesterrein het uurtarief blijft hierbij gelijk (tarief 7, €1,60 per uur). Doel van dit experiment is om te onderzoeken of een dergelijk parkeerregime op een bedrijventerrein voldoende effect heeft op de parkeerdruk overdag om overlast te voorkomen. Het effect hiervan wordt een jaar na invoering geëvalueerd. Wanneer het experiment slaagt kan dit regime in stand blijven tot de herontwikkeling van het gebied naar een gemend woon-werk gebied in het kader van de ontwikkeling van Haven-Stad. Als ijkpunt wordt hiervoor genomen het moment dat 75% van de adressen in het gebied een woonfunctie heeft.

Om te voorkomen dat bij een eventuele beëindiging van het experiment een wachtlijst ontstaat wordt het vergunningplafond op het Cornelis Douwesterrein niet bepaald aan de hand van het aantal aangevraagde vergunningen in de eerste 6 maanden na invoering van betaald parkeren maar wordt dit direct vastgesteld op 1000 vergunningen. Dit geeft de ondernemers voldoende ruimte om alsnog parkeervergunningen aan te vragen indien het experiment niet wordt voortgezet.

#### **1.5.4 Geldigheid parkeervergunningen**

Op verzoek van het stadsdeel worden de volgende wijzigingen doorgevoerd in de geldigheid van de parkeervergunningen van bewoners.

- Vergunningen voor bewoners in Noord 10 (Tuindorp Nieuwendam/Schellingwoude) worden ook geldig in Noord 11 (Waterlandpleinbuurt)
- Vergunningen voor bewoners in Noord 12 (Tuindorp Oostzaan) worden ook geldig in Noord 12 (Kadoelen/Twiske)
- De verleende bewonersvergunningen in vergunninggebied Noord 9 (Elzehagen) worden ook geldig in Noord 2 (Buikslotermeerplein) en
- De verleende bewonersvergunningen in vergunninggebied Noord 5 (NDSM/Buiksloterbreek) worden ook geldig in het nieuwe vergunninggebied Noord 3 (Banne Buiksloot)

#### **1.5.5 Geen betaald parkeren op zondag in het uitbreidingsgebied**

In tegenstelling tot wat was opgenomen in het beleidsvoornemen wordt in het uitbreidingsgebied in stadsdeel Noord vooralsnog geen betaald parkeren op zondag in gesteld. Deze wijziging is doorgevoerd op basis van de inspraak en het bestuurlijk advies van Stadsdeel Noord. De verwachting is dat de afstand tot de ponten en de metro voldoende is om overlast te voorkomen, maar de parkeerdruk op zondag wordt wel gemonitord.

De bestaande betaald parkeren gebied blijft betaald parkeren op zondag in stand om parkeeroverlast op zondag in de omgeving van de pontaanlandingen en metrohaltes te voorkomen.

#### **1.5.6 Het parkeerregime in de van der Pekbuurt de Vogelbuurt en IJplein e.o. wordt uitgebreid om overlast bij de pontaanlandingen tegen te gaan de woonwijken ten zuiden van de Johan Van Hasseltweg**

Rondom de pontaanlandingen op het IJplein en de Buiksloterweg is sprake van klachten over parkeeroverlast als gevolg van bezoekers van het centrum van de stad. De parkeerdruk is hier – in tegenstelling tot andere delen van Noord waar al betaald parkeren van kracht is – vergelijkbaar met de gemiddelde parkeerdruk in de wijken waar nog geen betaald parkeren is ingesteld. Stadsdeel Noord adviseert om het parkeerregime hier aan te passen om de ervaren overlast tegen te gaan.

Het parkeertarief wordt verhoogd van €1,60 per uur naar €2,80 per uur. Parkeren met gebruik van een bezoekersvergunning gaat : €0,98 per uur in plaats van €0,56 per uur kosten. Naast het parkeertarief worden ook de bloktijden aangepast om overlast in de avonduren tegen te gaan. De nieuwe bloktijden worden maandag tot zaterdag 09:00 tot en met 24:00 uur en zondag 12:00 tot en met 24:00 uur.

Bij het aanpassen van het parkeerregime is het van belang dat gekozen wordt voor een duidelijke natuurlijke grens om vergissingen bij het betalen van de parkeerbelasting te voorkomen. Om deze reden is de grens van tariefgebied vastgesteld ter hoogte van de Johan van Hasseltweg. Het gebied waar het parkeertarief wordt aangepast is vrijwel gelijk aan de blauwe zones die zijn opgeheven met het invoeren van betaald parkeren in 2018. Het tarief op de bedrijventerreinen Hamerstraatkwartier en Buiksloterham blijft gelijk.



Kaart 3 Aanpassing parkeertarief bij de pontaanlandingen

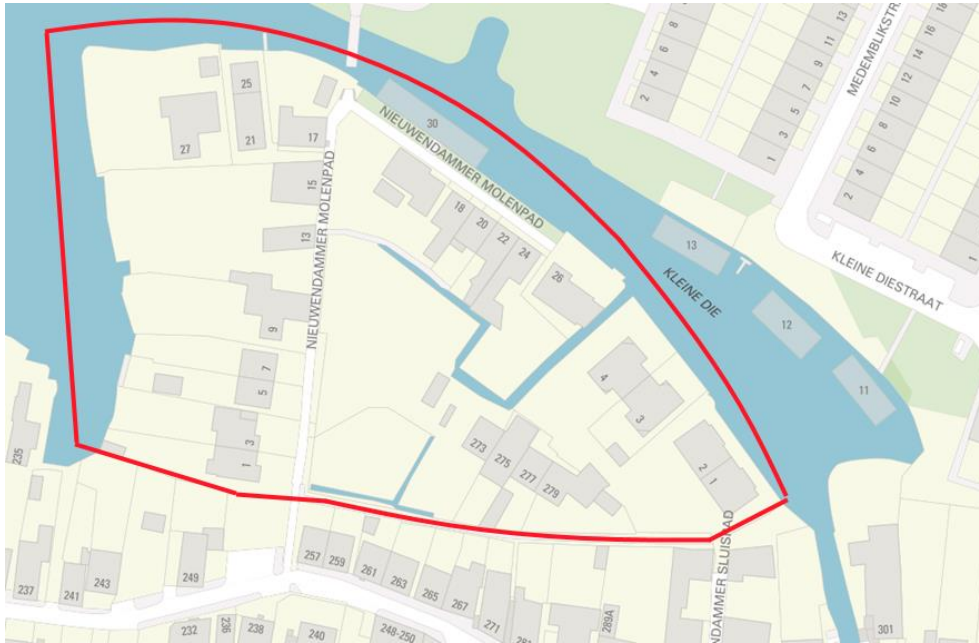
### 1.5.7 Grensaanpassingen

#### a. Apart deelvergunninggebied voor Twiske Oost

Uit de parkeerdrukmeting in oktober 2023 blijkt een groot verschil in parkeerdruk tussen de buurten Kadoelen en Twiske Oost. Om te voorkomen dat de bewoners van Kadoelen op een wachtlijst belanden indien het in de toekomst noodzakelijk blijkt om door middel van het vergunningenplafond verder te sturen op de parkeerdruk in Twiske Oost wordt dit gebied opgesplitst in twee deelvergunninggebieden. Voor de bewoners van deze wijken heeft deze aanpassing vooralsnog geen effect omdat het vergunningenplafond 6 maanden na implementatie wordt vastgesteld. Het gebied waar men met de parkeervergunning kan parkeren blijft hetzelfde.

**b. Verplaatsen 25 adressen Nieuwendammer Molenpad / Nieuwendammer Sluispad van bestaand vergunninggebied Noord 7 naar nieuw vergunninggebied Noord 10**

De adressen aan het Nieuwendammer Molenpad, het Nieuwendammer Sluispad en de Nieuwendammerdijk 273, 275, 277 en 279 worden afgesplitst van Noord 7 en toegevoegd aan Noord 10. Deze adressen zijn bij de uitbreiding van betaald parkeren in 2019 toegevoegd aan Noord 7 om de bewoners de keus te bieden tussen parkeren op de Nieuwendammerdijk of in Tuindorp Nieuwendam. De bewoners van deze adressen parkeren in de praktijk vrijwel uitsluitend in Tuindorp Nieuwendam. De betreffende adressen zijn weergegeven in de onderstaande afbeelding.



*Kaart 4 Locaties grensaanpassing Nieuwendammermolenpad*

**c. Geen deelvergunninggebieden in vergunninggebied Noord 1**

Bij het opstellen van het beleidsvoornemen was de vooronderstelling dat het nodig was om voor Amerbos/Elpermeer een apart deelvergunninggebied vast te stellen. Dit blijkt echter niet het geval. Omdat een deelvergunninggebied in Noord 1 niet noodzakelijk is om te kunnen sturen op de parkeerdruk wordt dit achterwege gelaten.

**1.5.8 Wel vergunningen voor volkstuincomplexen; maar met aftrek van stallingsplaatsen op eigen terrein.**

Bij het opstellen van het beleidsvoornemen is er ten onrechte vanuit gegaan dat alle volkstuincomplexen in het uitbreidingsgebied beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit blijkt niet voor alle volkstuincomplexen het geval te zijn. Daarom worden in het uitbreidingsgebied wél parkeervergunningen voor volkstuincomplexen verleend. De parkeerplaatsen op het grondgebied van of behorende bij het volkstuincomplex worden afgetrokken van het maximaal aantal te verlenen vergunningen.

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

### 2.1 Overlast / tijden en dagen

#### 1 Er is geen parkeerprobleem

In 435 zienswijzen wordt aangegeven dat de indieners geen parkeeroverlast ervaart. Een selectie van de reacties:

Geen goed idee. En in bv Tuindorp Oostzaan totaal onnodig. Ja het is druk met wagens maar die zijn voornamelijk van bewoners en er is altijd een plek te vinden . Daarbij wonen er hier best veel mensen met een laag inkomen die afhankelijk zijn van hun autootje en daar al genoeg voor moeten betalen.
Er is altijd plek om te parkeren in noord waar je nog niet hoeft te betalen, het is dus niet nodig om betaald parkeren in te voeren.
Ik ben het er niet mee eens..Noord is niet druk en wij hebben geen last van de parkeerdruk. Amsterdam Noord moet blijven zoals het is.
In Tuindorp Oostzaan kom ik graag. Nooit is daar een tekort aan parkeerplaatsen. Waarom betaald parkeren? Er is geen probleem daar.
Wij wonen aan de rand van Noord en ondervinden absoluut geen parkeer probleem bij ons in de wijk Twiske Oost. Wij zien dit puur als wederom burgertje pesten. Waarom in een gebied waar geen parkeer issue is betaald parkeren invoeren? Puur om het geld?? Daar heeft het alle schijn van. Amsterdam is bezig zijn burgers de stad uit te jagen. In Amsterdam draait het tegenwoordig alleen maar om hoe haal ik zoveel mogelijk geld binnen over de rug van zijn inwoners. Misschien eerst eens stoppen met al die prestige projecten zoals de Meervaart dat ook er doorheen is gedauwd over de rug van velen.
Is er al eens iemand komen kijken bij ons in de buurt Kadoelen? We ervaren overdag totaal geen parkeerdruk. Alleen in de avond en weekenden is er wat meer parkeerdruk. Dan zou je alleen op die tijden betaald parkeren moeten invoeren. Overdag op werkdagen is er parkeerplaats zat in onze wijk. Maar de gemeente zit met een gat in de begroting. Ze hebben een hoge schuldenlast. Dus waar haal je het geld vandaan? Juist. Bij de burger.
Ik ben tegen het invoegen van betaald parkeren in het gehele stadsdeel Noord. In de buurt en straten is er weinig tot zelfs geen overlast van dagjesmensen die de auto parkeren. Daarom vind ik het overbodig om het betaald parkeren door te trekken in heel stadsdeel Noord.
Betaald parkeren als het dan toch moet, tot 19 uur is oké, maar op zondag vind ik echt niet gewenst. Zeker niet in postcodegebied 1033. Er is bij ons op het Ananasplein helemaal geen sprake van parkeerdruk en al helemaal niet op zondag.
In tuindorpoostzaan heb je geen last van vreemde parkeerders, het is hier altijd druk met parkeren door de bewoners. Betaald parkeren zou daar geen verandering in brengen, alleen duurder voor de bewoners zelf. Groetjes, Marja
Ik ben het oneens met het voorstel om betaald parkeren in Noord in te voeren. Mijns inziens is dit onnodig. Er is vrijwel geen parkeerprobleem in dit stadsdeel. Er is voldoende plek. Ik vind het erg vervelend dat mijn bezoek zou moeten gaan betalen om te mogen parkeren. Mijn schoonmoeder past bijvoorbeeld elke week een dag op. Dit valt niet onder mantelzorg, dus zij zal moeten betalen. Heel vervelend.
Belachelijk..Noord heeft al veel moeten inleveren en er is genoeg ruimte voor parkeren!! Pak de buitenlandse auto's aan die hier hun auto's gratis zetten voor lange periode en niet de bewoners!!!

#### Reactie college

Uit de parkeerdruk onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in stadsdeel Noord – en vooral in de gebieden waar nog geen betaald parkeren is - in steeds sneller tempo toeneemt. Inmiddels is op 7

locaties in het stadsdeel de parkeerdruk zo hoog dat we spreken van parkeeroverlast. Bovendien is een groot deel van de gebieden waar de parkeerdruk vooralsnog niet zo hoog is dat we spreken van overlast is gevoelig voor waterbed effecten. Om te voorkomen dat deze gebieden te maken krijgen met ernstige parkeeroverlast is het nodig om betaald parkeren in een groter gebied in te voeren dan alleen de wijken waar nu al sprake is van parkeeroverlast. We hebben in 2018 in het Blauwe Zand (Tuindorp Buiksloot) gezien hoe heftig waterbedeffecten effecten kunnen zijn.

## 2 Zienswijzen die melding maken van parkeeroverlast

In 318 zienswijzen wordt aangegeven dat de indiener parkeeroverlast ervaart van geparkeerde bedrijfsbusjes en taxi's, buurtvreemde parkeerders: dagjesmensen en bezoekers Amsterdam Centrum of bewoners van nulplafonds (en Molenwijk) die in de omliggende buurten parkeren. Een selectie van de reacties:

Graag. Er zijn teveel langparkeerders in mijn wijk. Waardoor ik soms nergens kan parkeren op loopafstand van mijn huis
Invoeren betaald parkeren in Noord is onvermijdelijk en zorgt er hopelijk voor dat de parkeerdruk door langparkeerders wordt teruggedrongen.
Niemand wil betalen voor parkeren Maar het is wel eerlijker als het overal is. Anders heeft de ene wijk meer overlast dan de andere.
Ik woon aan de haven van Nieuwendam. Het zal ons echt helpen als op de hele Nieuwendammerdijk betaald parkeren wordt ingevoerd. Nu zetten veel mensen hun (tweede) auto hier, omdat er vanaf café 't Sluisje richting de Meeuwenlaan wel betaald parkeren geldt. Graag zo spoedig mogelijk invoering van betaald parkeren!!
Goedemiddag, ik zal blij zijn als het wordt ingevoerd. Ik woon in een wijk aan de rand van het huidige betaald parkeren gebied en heb daardoor zeer regelmatig moeite om een plek te vinden. Of overal gratis of overal betalen zodat iedereen weer in zijn/haar eigen wijk kan parkeren.
Goedendag, kunt u het betaald parkeren aub zo snel mogelijk invoeren en niet pas in 2026? Wij hebben ontzettend veel overlast van langparkeerders, autoverkopers, lachgasdealers en -gebruikers, die allemaal ook nog eens heel veel troep achterlaten. Bedankt!
Prima, had nog wel sneller gemogen van mij maar dat is waarschijnlijk niet haalbaar. Parkeerdruk in onze buurt (Barkpad/Schoenerstraat waar het nu nog gratis is terwijl we grenzen aan een gebied met betaald parkeren) gaat na invoer hopelijk flink omlaag.
Ik ben zeer positief over betaald parkeren in schellingwoude en omgeving! De parkeerdruk neemt nl al jaren toe en bewoners kunnen hun auto niet meer kwijt. Zeker ook moet er bij voetbalvereniging De Dijk betaald parkeren worden ingevoerd, om fietsen of deelauto's te bevorderen Ook is 1 parkeervergunning voor bewoners mi voldoende
Ik stem voor betaald parkeren oostzanerwerf. Tevens wil ik graag vermelden dat veel bewoners tegen zijn vanwege de kosten maar wel steeds klagen over bedrijfs wagens en bewoners Molenwijk die in de wijk parkeren . Ik hoop wel echt dat betaald parkeren wordt doorgevoerd want als wij weer als een van de laatste wijken zijn waar gratis te parkeren is dan neemt de parkeer druk nog meer toe
Parkeer overlast in onze buurt, Oostzanerwerf/ Stellingenweg, wordt voornamelijk veroorzaakt door bewoners van de Molenwijk die massaal bij ons in de wijk parkeren. Als deze bewoners ook een vergunning kunnen aanvragen om in onze deze aangrenzende wijk te parkeren, lost dit voor ons niks op en worden wij zinloos op kosten gejaagd door gemeente beleid. Als er dan toch betaald parkeren moet komen, dan graag alleen voor de wijk bewoners, en niet voor de Bewoners, bedrijven van de Molenwijk die al parkeer plekken en garages hebben.
Ik ben voor betaald parkeren. Het gaat zeker helpen tegen taxi's en buitenlandse kentekens uit Polen die een huis huren in Molenwijk. Wel jammer dat het maar tot 19.00 uur is omdat met name bewoners Molenwijk pas tegen 18.00 uur komen parkeren in de circus buurt . Ik hoop dat zondag ook betaald parkeren is vanwege de toeristen die vaak weekend auto in onze wijk dumpen

### Reactie college

Het college dank deze insprekers voor hun reactie

### 3 Overlast is niet overdag maar 's avonds (29 reacties)

29 zienswijzen geven aan dat de parkeeroverlast vooral 's avonds ervaren worden of vragen om betaald parkeren langer door te laten lopen om de overlast in de avond te beperken. Een selectie van de reacties:

<p>Je lost het probleem van het parkeer overlast niet op als het maar tot 19.00 uur is dan parkeren ze toch gewoon na werktijd en halen de auto voor 9.00uur smorgens weer weg.</p> <p>Lekker tot 22.00uur betaald parkeren met uitzondering van de sportvelden tot 19.00uur want de meeste mensen (midden inkomens zonder jeugd sportfonds) hebben al moeite om de contributie te kunnen betalen en als je dan ook nog moet betalen bij trainingen 2x per week en de wedstrijden worden de kinderen er straks de dupe van kunnen die niet meer sporten omdat de ouders de kosten niet meer kunnen opbrengen voor het parkeren.</p>
<p>En houd de vergunningen voor de Noordelingen betaalbaar!</p>
<p>In Oosterzanerwef hebben we juist te weinig parkeerplaatsen doordat mensen uit de Molenwijk hier parkeren. Na 19 uur gratis maken kost dit probleem niet op. Mogelijk alleen gratis na 19 voor vergunninghouders lost het probleem op. Daarnaast snap ik niet waarom je in het weekend moet betalen in een woonwijk.</p>
<p>Een gratis vergunning voor bewoners en bezoekers laten betalen is de beste optie.</p>
<p>Geachte heer/mevrouw,</p> <p>De parkeerdruk in mijn wijk is in de avonden hoger dan 100%. Bewoners kunnen de auto's niet kwijt op de daarvoor bestemde plekken en zijn genoodzaakt de auto in de avond op de rijbaan te parkeren. De invoering van parkeerregulering zou moeten leiden tot een lagere parkeerdruk voor de bewoners (en bedrijven). De reguleringstijden voor mijn wijk (Banne Noord) eindigt in de plannen om 19.00 uur. Ik verwacht dat de parkeerdruk hierdoor niet zal afnemen in de avonden. Indien het doel is om parkeerdruk tegen te gaan dan zou het wenselijk zijn om parkeerregulering juist in de voeren in de avonduren en niet overdag. Bijvoorbeeld vanaf 19.00 uur. Het lijkt nu dat de gekozen tijden vooral voortkomen uit de werktijden van de toezichthouders op de parkeerregulering. Het doel om parkeerdruk te verminderen en de gekozen reguleringstijden zijn niet effectief. Ik verzoek u de reguleringstijden te herzien om werkelijk het beoogde doel te bereiken.</p>
<p>Ik vind het helemaal prima dat het betaald parkeren ingevoerd gaat worden bij Oostzanerwef. Eindelijk zal de parkeer druk hier afnemen na invoering. Maar dat je na 19:00 gratis mag parkeren, dat zorgt er juist weer voor dat er alsnog in de buurten geparkeerd gaat worden door andere omwonenden. En zal er in de avond nog steeds parkeer druk zijn. Dus moeten de bewoners gaan betalen maar heeft het niet eens veel voordeel meer. Ik denk dat het gewoon de hele dag en nacht betaald parkeren moet worden. En anders vanaf 23:00 tot desnoods 12:00. In deze tijden zullen de bewoners geen last onder vinden van andere noorderlingen die hun auto hier gratis neerzetten. Zo kunnen ondernemers gewoon in de ochtend nog gratis parkeren wanneer ze hier in de buurt aan het werk zijn. Want de ondernemers zullen de kosten gewoon doorberekenen aan de bewoners waar ze aan het werk zijn. Dus kost ons toch weer extra geld.</p>
<p>Ik ben niet tegen het invoeren van betaald parkeren, maar wel tegen de huidige voorstellen op welke dagen en tijden dit wordt ingevoerd. In mijn wijk (Banne 1) is het overdag amper een probleem om te parkeren, bijna altijd plek voor de deur en in ieder geval in de straat. Het probleem is vooral in de avond, wanneer naast de bewoners ook bewoners van aangrenzende wijken (waar al betaald parkeren geldt) komen parkeren. Daarnaast vind ik het bedrag voor een 2e vergunning niet in verhouding staan tot de 1e vergunning.</p>
<p>Wij wonen in de kadoelen! Overdag kunnen wij de auto goed kwijt! Het probleem zit in de avond! Als we laat thuiskomen kunnen wij de auto slecht kwijt! Vooral voorbij de busbaan! Dus geen voorstander van betaald parkeren in deze wijk.</p>

#### Reactie college

Een aantal bewoners geven aan dat de parkeerdruk overdag veel lager is dan in de avonduren. Het is terecht dat deze 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 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.

#### 4 Voer geen betaald parkeren in op zondag

186 zienswijzen vragen om geen betaald parkeren op zondag in te voeren. Een selectie van de reacties:

Zondag hele dag en andere dagen na 18 uur gratis parkeren
Betaald parkeren als het dan toch moet, tot 19 uur is oké, maar op zondag vind ik echt niet gewenst. Zeker niet in postcodegebied 1033. Er is bij ons op het Ananasplein helemaal geen sprake van parkeerdruk en al helemaal niet op zondag.
Kan me enigzins wel voorstellen dat de gemeente dit wil, ik vind het echter enorm jammer omdat noord zo fijn wonen is zonder dat t op de andere gebieden van amsterdam lijkt. Te denken aan de groene omgevingen, t gratis parkeren enz. Vind deze plan daardoor enorm jammer. Wat ik ook erg jammer vind aan deze plan is t dat t zondag oom betaald is. Laat te minste en dagje vrij voor t bezoek of dergelijke.. Zoiezo een enorm teleurstellen plan voor de noordelingen...
Ik vindt het prima dat het betaald parkeren wordt alleen ben het niet mee eens op zondag en feestdagen, vele andere delen in Amsterdam is zondag en feestdagen gratis vindt dat Noord dat ook moet krijgen. Dan krijgen mensen dat weer vaker visite op zondag en feestdagen.
Geen betaald parkeren in het weekend in noord.
Beste,  Het betaald parkeren vind ik persoonlijk een logische stap en hier heb ik begrip voor. De mogelijkheid om een bezoekersaccount aan te maken vind ik ook heel erg fijn.  Het betaald parkeren op zondag vind ik de groots mogelijke onzin.
Maak het betaald parkeren op zondag en feestdagen gratis. Grotendeels is het in Amsterdam, op zondag en feestdagen, gratis dus in Amsterdam-Noord moet dat ook!
Het is schappelijk om op zondag gratis parkeren in te voeren!
Vrij parkeren met feestdagen en weekenden en ook voor bezoekers
Graag zou ik vrij parkeren wensen op zondagen en feestdagen
Inspraak? Hebben wij inspraak? Schandalig dit weer. Waarom nou de zondag, zodat je ook niet meer bij je ouders op bezoek kan? Mag je met je eigen vergunning in andere delen van Amsterdam Noord ook parkeren? Of betaal ik dubbel in verschillende delen van Amsterdam Noord? Ik begrijp hier werkelijk waar niks van. Ik wil graag de echte redenen horen waarom dit nodig is?
Niet betaald parkeren op zondag en feestdagen. Net als een groot deel van Amsterdam vrij parkeren op die dagen
Op zondag zou het in noord prima gratis kunnen. Onzinnig om ook dan het betaald parkeren on te voeren, hier in de bongerd.
In de meeste stadsdelen is t op officiële feestdagen en op de zondagen gratis. Dit zou ook mogelijk moeten zijn in noord, hoop dat het lukt!
Vraag me echt af, waarom er zelfs op zondag in de Banne betaald moet worden? Riekt echt naar geld verdienen.
Prima om betaald parkeren in te voeren, maar houd in HEEL NOORD op zondag gratis parkeren aan!!

#### Reactie college

In het uitbreidingsgebied wordt geen betaald parkeren op zondag ingesteld. In de bestaande betaald parkeren gebied blijft betaald parkeren op zondag in stand om parkeeroverlast op zondag in de omgeving van de pontaanlandingen en metrohaltes te voorkomen.

## 2.2 Kosten / geld

### - Het gaat alleen om de gemeentekas

312 insprekers geven in hun zienswijze aan dat zij de indruk hebben dat de voorstellen voor het invoeren van betaald parkeren voortkomen uit de wens om de parkeerinkomsten voor de gemeente te verhogen. Een selectie van de reacties:

Hoe of wat is de echte redenering om betaald parkeren in de Bannez wat tegen de buitenkant van de ringweg zit te rechtvaardigen? Het lijkt mij totaal onlogisch dat men daar gaat parkeren om voordeel te hebben om goedkoper uit te zijn...het is dus voor mij en vele andere het kant en klare antwoord dat er gewoon nog meer geld uit de al krappe portemonnee van de burger moet komen om de stadskad te spekken. Dit zijn totaal onverantwoorde acties jegens de bewoners alhier. Ik protesteer er dus tegen, want hoe kan er in godsnaam gerechtvaardigd worden dat dit het juiste beleid is. Je kan niet heel Noord over 'e'en kam scheren.....
Niets anders als weer een verkapt idee om belasting te kunnen innen. Als je echt iets wilt doen voor de bewoners geef je ze in ieder geval 1 gratis vergunning en dan kunnen buitenstaanders er ook niet meer parkeren.
Het is weer een zaak van hoe knijp ik de burger nog verder uit en vul ik de zakken van het rupsje nooit genoeg de groene gemeente Amsterdam het is een walgelijk idee om de burger nog meer uit te knijpen ,maar ja het is een groene hobby
De reden waarom u betaald parkeren in noord helemaal wil invoeren, is belachelijk. Natuurlijk is het u om te doen, meer geld te innen. U verdient hier miljoenen mee per jaar. En, helaas wordt dit geld erg dom besteed. Besteed het dan aan het opknappen van de wegen en fietspaden in Noord, die liggen er erbarmelijk bij. En dan is het erg goedkoop om gewoon betaald parkeren in te voeren. U heeft het over parkeeroverlast. Nou, die is er niet hoor, en zeker niet bij de sportvelden. En, u schaft ook de P+R van 1 euro af, dat geeft natuurlijk ook extra parkeerdruk in de wijk, die enorm meevalt.
Niet invoeren. Parkeren in Amsterdam, de burger ijkt inmiddels wel een melkkoe voor gemeentegelden. Dit gaat de bewoners niet helpen. Buitensporig om gebieden zo ver buiten het centrum ook betaald parkeren te maken
Ik ben tegen betaald parkeren in Amsterdam Noord. Dit is weer een manier van de gemeente om geld los te peuteren en de kas te spekken. Ik heb bijna 30 jaar in noord gewoont. Toen wilde niemand er wonen en was de bereikbaarheid goed. Inmiddels ken ik noord niet meer terug. De prijzen voor alles zijn sky high en alleen few rijkere Kunnen hier nog wonen. Maar, ik heb hier nog veel familie en vrienden. Ik woon niet meer in noord en kom nog wekelijks in noord, maar moet dan hard nadenken of ik dat blijf doen. Met de auto ben ik binnen een half uur bij mijn geliefden, maar met openbaar vervoer 1 tot 1,5 uur. Dus zet dit niet door omdat het er voor gaat zorgen dat mensen in isolement gaan raken
Dit is totale onzin, ik ben fel tegen. Alles is al duur genoeg! Er is genoeg plek om je auto te parkeren in noord dus dit is gewoon geldklopperij, weer een extra centje voor de kas van Amsterdam. Dus niet invoeren!!!
Het is niet meer te leven, gemeente wil alle geld van je afpakken! Bestuur gemeente moet per direct ontslag nemen en er moet iemand komen, die aan burgers denkt! Blijf af van mijn portemonnee!
De angst is dat betaald parkeren de parkeerdruk in de wijk en met name de krasseurtraat en kabelgaststraat niet zal doen afnemen. Omdat niet bewoners voor een klein bedrag een hele dag kunnen parkeren, zal het nog steeds veel touristen trekken. Een blauwe zone is effectiever, omdat je op die manier het lang parkeren tegen gaat. Daarnaast is voornemen om niet de gehele avond betaald parkeren in te voeren. Ervaring tot nu toe is, dat het eind van de middag rustig wordt in de straat. Mensen die op de ndsm werken en in de wijk parkeren gaan dan naar huis. Op de een of andere manier loopt de straat in de nacht weer helemaal vol. Ook tijdens evenementen op de ndsm, met name in de avond, zullen veel bezoekers alsnog bij ons in de wijk parkeren omdat het in de avond en nacht gratis is. Dus naar ons idee los je de parkeerproblemen hier niet mee op

### Reactie college

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 (€ 37,29 per zes maanden, omgerekend €6,20 per maand) is bescheiden en behoort tot het laagste vergunningtarief in de stad.

- **Zorgen over de toename van kosten**

653 insprekers geven aan dat zij bezwaar hebben tegen of zich zorgen maken over de toename van de kosten als gevolg van betaald parkeren. Een aantal van hen geeft ook aan dat zij het niet rechtvaardig vinden dat de bewoners moeten betalen terwijl de overlast door anderen veroorzaakt wordt. Een selectie van de reacties:

<p>Ik vind het niks. Niet nodig. Niemand heeft er echt last van. Als het wordt ingevoerd, dan is het allemaal, om de kas te vullen. Ik denk dat veel mensen met 35,45 euro een week eten en boodschappen doen. Ik ben er tegen. De laatste keer dat ik zo'n gokapparaat zag rijden, bleef die maar rondjes draaien in de zelfde drukke straat, om zoveel mogelijk uit te delen. Het zou verboden moeten worden.</p>
<p>Hierbij deel ik u mede dat ik tegen betaald parkeren ben in mijn wijk gezien: A) Ik geen parkeerprobleem ervaar in de wijk. B) De hoge kosten. C) Het leven is al zo extreem duur. Ik kan dat niet betalen. D) Ik ben bang te vereenzamen omdat ik weet dat mijn bezoek deze kosten ook niet kan betalen. E) Mocht er toch tot invoering van betaald parkeren worden overgegaan omdat de mening en argumenten van de bewoners er niet toe doet, dan stel ik voor dat alle bewoners een gratis vergunning krijgen voor zichzelf en eventueel voor hun bezoek. F) We betalen al meer dan genoeg om auto te kunnen rijden. Een echte melkkoe; wegenbelasting, brandstof, verzekering. G) Hard werkende inwoners van Amsterdam, die net aan het hoofd boven water kunnen houden, lijken gedwongen te worden om buiten de stad te gaan wonen. Wanneer houdt het op!? Of wordt het wonen in Amsterdam slechts voor de elite en werkelozen.</p>
<p>Door deze maatregel kan ik, nu definitief geen auto meer rijden, de kosten zijn dan te hoog. Dus alleen de "rijken" kunnen dit betalen. De tweedeling is ook hier dus van toepassing. Suggestie: voor bewoners met klein budget VRIJ PARKEREN geven.</p>
<p>Als bewoner in Noord vanaf 1989 zie ik Noord steeds meer onbetaalbaar worden. Nu ik als verpleegkundige met pensioen ben is de huur van mijn sociale huurverhoging alleen maar omhoog gegaan. Doordat ik veel voor mijn kinderen heb gezorgd heb ik nu een klein pensioen net boven de grens van allerlei toeslagen. De stadspas voor aow'ers is al wegbezuinigd. En de energie is duur etc. Het leven wordt voor mij onbetaalbaar als ik nu ook voor mijn kleine auto die ik nodig heb voor de mantelzorg van meerdere familieleden parkeervergunning moet gaan betalen. Ben dus tegen. Noord is nu ook een duur stadsdeel geworden. Terwijl vroeger veel mensen niet hier wilden wonen!!!!</p>
<p>Het is werkelijk schandalig al dat betaald parkeren, het zijn onredelijk hoge bedragen, en in winkelgebieden komt straks helemaal niemand meer. Het is in sommige buurten nu goedkoper als de prijzen wat het nu gaat worden! Fijn hoor om zo de stad helemaal om zeep te helpen</p>
<p>In deze tijd van hoge kosten en rekeningen krijgen de burgers nog een pak slaag bovenop met parkeerkosten hier in noord. Er is hier al veel armoede. Auto hebben we nodig ivm kids sport en werk. OV is ook duur en te lang om te reizen met kinderen.</p>
<p>Ik begrijp argumenten voor betaald parkeren vanwege langparkeerders die hier niet wonen. Het is mij echter niet duidelijk waarom er flinke kosten worden opgevoerd voor parkeervergunningen van mensen die hier WEL wonen. Vooral mensen met een smalle beurs worden de dupe. Voor het weren van lang parkeerders is overigens 20 cent per uur al voldoende. Er lijkt een andere agenda achter het voornemen van de gemeente. Die is ook terug te lezen in de brief die wij ontvingen. Ordinair geld ophalen. Er wordt nergens verteld wat de gemeente met de inkomsten gaat doen? Deze inkomsten zouden toch ten goede moeten komen aan de bewoners met verbeteringen in mobiliteit. Dit irriteert mij ontzettend en vind ik niet kunnen. Het zal allemaal wel niets helpen om deze reactie te delen want dat lijkt niet de insteek van de gemeente. Ik ben tegen en vind de tarieven voor betaald parkeren en parkeervergunningen helemaal niet passen bij de argumenten</p>
<p>Waarom wil ik reageren op betaald parkeren en wel het volgende. Ik woon als 86 jaar op oud nieuwendam en er was nooit een probleem met parkeren . Maar nu dat de jeugd al heel jong hun rijbewijs mogen halen zijn de problemen ontstaan. Pa heeft een auto zoon / dochter hebben een auto dat zijn er dan drie in een gezin. Dus vandaar parkeer probleem. Wie zijn straks de klos met betaald parkeren de bejaarden die een auto hebben . Dus waar gaat het heen dat de bejaarden weer de klos zijn dus dag auto.</p>

Misschien een oplossing voor de ouderen.
Dit ontmoedigingsbeleid onder het mom 'vd parkeerdruk te verlichten', zorgt ervoor dat ook de bewoners voor extra kosten komen te staan. Waarom niet alleen betaald parkeren voor bezoekers invoeren? Het zou redelijk zijn als de bewonersvergunningen kosteloos verstrekt zouden worden. Dan zou het pas een steekhoudend argument zijn voor jullie standpunt. Het gebied Noord is lang uitgestrekt en voor sommigen is de auto een uitkomst om nog iets te kunnen doen. Er blijft straks weinig/niks over om überhaupt nog wat bewegingsruimte te hebben. De huur, zorgpremie, internet, parkeren, boodschappen...alles gaat al omhoog. Behalve mijn salaris. Bedankt Gemeente Amsterdam.
"Inspraakreactie beleidsvoornemen invoeren betaald parkeren Noord"
ik vind niet dat ik als bewoner gedupeerd moet worden en ga betalen voor een parkeerplek omdat mensen uit bijv de Molenwijk hun auto bij mij in het hofje komen zetten. Lijkt me toch dat gezien de inflatie van afgelopen jaren het leven al duur genoeg is en daarom stem ik tegen om parkeerkosten te gaan betalen.

### Reactie college

Het tarief van de parkeervergunning voor bewoners is gelijk aan het tarief dat ook in stadsdeel Zuidoost en de recente uitbreidingsgebieden in Stadsdeel Nieuw-West van kracht is, namelijk €37,29 per half jaar (prijspeil 2024). Dit is omgerekend per maand ongeveer €6,20. 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 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.

### - **Voorkeur voor een blauwe zone**

132 inspreker geven aan de voorkeur te hebben voor een blauwe zone. Een selectie van de reacties:

Ben tegen betaald parkeren omdat het alleen maar on inkomsten voor de gemeente gaat . Waarom geen blauwe zone maken dan
Totaal oneens om bij winkelgebieden betaald parkeren in te voeren. Als ik naar het Waterlandplein wil om veel boodschappen te doen ben ik afhankelijk van de auto, ik kan geen zware tassen naar huis dragen. Blauwe zone functioneert prima hier, laat het zo, alles is al zo duur, komt er nu ook nog parkeergeld bij en waarom??? Er zijn geen parkeerproblemen op het Waterlandplein, alleen maar inkomsten voor de geldverslingende gemeente, de gewone mens schiet er niets mee op
Wat ik niet snap is waarom er geen blauwe zone kan worden gemaakt in mijn buurt (Elpermeer) met een ontheffing voor bewoners en bezoekers. Voor mijn gevoel wordt er met het invoeren van betaald parkeren niet in het belang van de bewoners gedacht, maar gaat het puur om het genereren van inkomsten voor de gemeente. Ik woon alleen en heb een auto, maar mijn vriend komt heel vaak bij mij langs en heeft ook een auto, en het systeem voor de bezoekersvergunning klinkt ingewikkeld. Hoe moet dat per uur betalen er in de praktijk uit gaan zien? En bedrijven die iets moeten doen in mijn flat moeten ook bij mijn flat kunnen parkeren en dat levert dan ook weer extra kosten op en veel gedoe. Niet blij mee!
Waar het beleidsvoornemen aan voorbij gaat is het verlies aan de authenticiteit van Noord. In Noord kon je je auto altijd zonder problemen parkeren. Door de parkeergarage van de Mediamarkt, drukte bij de pont, Noord-Zuidlijn werd betaald parkeren noodzakelijk ingevoerd. Begrijpelijk. Echter werk buiten deze drukke zones met 'blauwe zones' waar parkeren voor maximaal 1,5 uur geld. Hierdoor zorg je ervoor dat de langparkeerders / parkeerders die in het centrum werken, niet kunnen parkeren. Probleem van overvolle buurten lossen hierdoor op. Kijk naar andere plaatsen als Purmerend, Zaandam, op welke manier ze omgaan met betaald parkeren in het Centrum en omliggende buurten. Op bezoek gaan is niet leuk als je ervoor moet betalen. Makkelijke controle door scanauto's mag geen argument zijn. Noord bestaat voornamelijk uit Tuindorpen / buurten met eigen bewoners. Automobilisten die Noord

gebruiken om tijdelijk te parkeren kun je met blauwe zones wenen. Hou Noord authentiek, duik in de historie en praat met oude bewoners.

Uitbreiding van de blauwe zone in de woonwijken ipv afschaffen is vriendelijker voor de Noordelingen en beoogt hetzelfde resultaat.

### Reactie college

Blauwe zones (parkeerschijfzones) zijn ingevoerd bij het Bezaanjachtplein, de Stellingweg, de Gutserstraat, het Waterlandplein, Ilperveldstraat, Lucien Gaudinstraat, de Strekkerweg (tijdelijk) en binnekort Schellingwoude (tijdelijk). 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 bezoekersaantrekende 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.

### *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 handhavingscapaciteit kan als gevolg hiervan niet meer ingezet worden voor andere prioriteiten, bijvoorbeeld milieudelicten of kwesties die de leefbaarheid aantasten in de openbare ruimte. Dit ondermijnt de effectiviteit van het parkeerregime.

### *Blauwe zone zijn niet gratis*

Om in aanmerking te komen voor een ontheffing van een blauwe zone, moeten leges worden betaald. De legeskosten voor een ontheffing van een blauwe zone zijn vastgesteld op €169,20 per twee jaar (legestabel 2024), waarbij circa €22,50 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 €56,40 in rekening gebracht voor het verlenen van een nieuwe raamkaart. Deze kosten zijn allemaal hoger dan de tarieven die zijn voorgesteld bij de instelling van een betaald parkeren regime.

Bovendien 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.

## 2.3 Bewoners

### - Zorgen over sociaal bezoek of mantelzorg

374 insprekers geven aan dat zij zich zorgen maken over sociaal bezoek en 43 insprekers maken zich zorgen over parkeren van mantelzorgers. Een selectie van de reacties:

Ik ben juist in de waterlandplein buurt komen wonen omdat hier nog geen betaald parkeren is. Ik heb regelmatig bezoek/visite en ik vind het fijn dat ik ze niet opzadel met parkeer kosten.
Op zijn minst is het gewenst om de kosten ma-za 09.00-19.00 in te voeren. Waarom moeten de kosten meteen zo hoog zijn?
Heel goed om betaald parkeren in te voeren. Eindelijk! Er is nu veel overlast van mensen die hier parkeren, maar niet wonen Eén vergunning per huishouden is voldoende. Graag wel een regeling voor bezoekers.
Ik ben TEGEN betaald parkeren Ik moet dan de auto wegdoen en de mensen die hier wonen merendeels ouderen ontvangen dan geen bezoek meer. En dan ook nog op de zondag betaald parkeren belachelijk.
Met name in de wijk Oostzanerwerf is het invoeren hiervan belachelijk. Openbaar vervoer is hier sinds de invoering van de Noord/Zuidlijn voor 80% gesaneerd. De enige optie is lijn 392 van Connexxion, welke ook al geen betrouwbare dienstregeling heeft. De wijken Twiske-West en Twiske-Oost worden inmiddels bewoond door mensen die er al sinds het begin wonen. Deze mensen zijn dus al op leeftijd en derhalve afhankelijk van de auto. Om over het te ontvangen bezoek maar te zwijgen. Bovendien liggen beide genoemde wijken te ver van een goed aansluitend openbaar vervoer. Voor veel haltes moet minimaal 8 minuten gelopen worden.
Hoe zit het met de bejaarde tehuizen in tuindorp waar mensen dan niet meer gewoon kunnen parkeren om op bezoek te gaan bij hun familie? Ouderen zijn al zo eenzaam, en deze verandering maakt het alleen maar erger. En verder zijn er blauwe zones rond supermarkten in tuindorp, mensen met weinig geld moeten dus gaan

<p>dokken wanneer dit wordt veranderd alleen omdat ze levensmiddelen willen kopen. Ik snap ook niet waarom er in tuindorp niet in het weekend gewoon gratis geparkeerd kan worden. Het is een dorp, niet een uitgaansplek. Zo zijn huishoudens minder verleid om bezoek langs te hebben overdag omdat het extra geld gaat kosten. Als je eenzaamheid tegen wil gaan is dit echt niet acceptabel. Mensen die geen auto nodig hebben hebben hier er vaak al geen een, en de mensen die wel een auto nodig hebben om naar werk verder weg te gaan straf je. Het klinkt leuk om van de autos af te zijn en meer met het openbaar vervoer te gaan, maar als het openbaar vervoer z'n drama is met te weinig werknemers, te weinig budget en veel geschrapte routes lukt het gewoon niet om zonder auto te leven als je werk ver weg is. Uit alle dingen die er gedaan konden worden om bijvoorbeeld auto vrij te gaan is dit wel een van de slechtste manieren. Misschien moet het aantrekkelijk zijn om met het openbaar vervoer te gaan misschien? Of moet er iets gedaan worden aan de salarissen zodat mensen minder ver hoeven te reizen voor werk wat goed betaalt en dus geen auto nodig hebben?</p>
<p>Laat zondag en feestdagen gratis parkeren zodat mensen een dag in de week mensen kunnen bezoeken zonder te moeten betalen</p>
<p>Ik vind het genoeg dat continu overal betaald parkeren wordt. Mijn moeder is oud en heeft verzorging nodig als ik naar haar toe wil gaan om haar te verzorgen moet ik meer dan 40 euro aan parkeergeld geven ze woont in oost en daar is het hele dag betaald parkeren. Dit weet maar niet op te houden door deze parkeergelden voel ik mij in een open gevangenis leven. Men kan niet naar elkaar op bezoek door deze parkeergelden. Zelfs de corona had niet zo een grote impact op mijn leven. Ik leef zelf in noord en ben blij dat ik vrijelijk kan bewegen voor boodschappen, bezoek, afspraken huisarts e.d. maar dit gaat ook een droom worden voor ons allen. Dankzij uw voornemens. Ik weet ook dat deze berichten geen enig toegevoegde waarde zal hebben op uwe besluiten. Want de gemeente Amsterdam vind leuk om zulke mogelijkheden te geven zodat ze laten zien dat ze democratisch zijn. Maar zullen gewoon doen wat ze willen. Wanneer het betaald parkeren overal in Amsterdam ingevoerd zal worden en niemand meer nog een beweging kan doen is het zeker een heel goed gevoel voor de mensen die dit gevangenis hebben gecreerd. Nu zelfs als we uit willen gaan kijken we naar plekken waar geen parkeergeld gevraagd wordt, omdat wij net het uitje geld bijelkaar kunnen krijgen en absoluut geen meerkosten kunnen maken. Ik vind dat het nu echt moet ophouden met al het parkeergeld dat bestaat en wat nog ingevoerd wil worden. GENOEG</p>
<p>Ik vind het helemaal raar dit is toch niet normaal mijn vader en mijn moeder en mijn oudere familie hebben hulp nodig en zorg nodig kan ik niet eens naar ze toe met de auto om hun te verzorgen en mantel zorgaan te bieden en samen de dag door te brengen als jullie steeds maar meer geld willen van de mensen waar is de vrijheid van de mens dan in nederland zeggen jullie dat er respect is tegenover iedereen vrijheid maar hier mee dwingen jullie mensen om te werken en alleen maar te blijven werken omdat alles steeds duurder wordt en het parkeren vooral dan hoeft niemand een auto te kopen waarom gaan mensen dan hun rijbewijs halen als ze er toch alleen maar meer geld door moeten uitgeven zijn ze er beter zonder mee. sorry maar er moet ook aangedacht worden aan ouders die hun kinderen van school halen en hun andere baby meenemen wanneer ze even toch langs hun ouders gaan die boven de 80 zijn om hun ook te vermaken en dag besteding te geven. ik vind dat hier in de gemeente wel wat soepeler in kan zijn</p>

### Reactie college

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 Noord beschikbaar) kunnen gelijktijdig maximaal 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 avonduren of op zondag wordt ingevoerd. Bezoekers die 's avonds na 19.00 of op zondag langskomen hoeven dus niets te betalen.

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, namelijk 50% van de kosten voor een parkeervergunning voor bewoners: €18,65 per half jaar (omgerekend: €3,10 per maand, prijspeil 2024). 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 Noord anders zou zijn.

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. Echter: de kraskaartvergunning wordt per persoon verstrekt in plaats van per adres, hierdoor kunnen op één adres meerdere kraskaartvergunningen worden uitgegeven.

- **bezwaren van bewoners van Molenwijk**

Er zijn 29 zienswijzen ontvangen van bewoners van de flats in Molenwijk, van hen geven 9 bewoners aan dat zij tegen betaald parkeren zijn omdat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of dat zij – wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd – wel in aanmerking willen komen voor een parkeervergunning. . Een selectie van de reacties:

<p>Ik vind het onzin! Ik wil dat gemeente Noord vrij blijft. Mensen parkeren niet hier als ze hier niet wonen of op visite zijn. Het is echt te belachelijk en alleen maar geldklopperij. En anders wil ik als bewoner van de Molenwijk toch een parkeervergunning, dat is namelijk voor mij voordeliger dan in de garage.</p>
<p>Beste, Ik ben sowieso tegen betaald parkeren. Maar wat ik nu helemaal niet begrijp is dat ik als inwoner van de Molenwijk, nu verplicht word om mijn auto te stallen in een veel te dure parkeer garage. 50 euro per maand kan ik niet opbrengen, dus waarom krijg ik niet ook een parkeervergunning (die veel goedkoper is) net als alle andere bewoners van Amsterdam?</p>
<p>Beste beleidsmakers, mijn reactie inzake betaald parkeren en dan specifiek voor het gebied Molenwijk. Ik woon hier al 40 jaar en betaal sindsdien ook voor het parkeren aldaar. Zoals uw plannen er nu uit zien kan iedereen in het gebied rond de Molenwijk "vrij" parkeren binnen de verstrekte vergunning, ... ik moet direct betalen. Ik betaal nu bijna 50,- per maand voor het parkeren, dit gaat uw vergunning zeker niet kosten. Vindt u dit zelf ook geen scheve verhouding? Ik wel. Hoop dat u en de Alliantie (eigenaar terrein) hier nog iets aan kunnen doen.</p>
<p>Wij zijn inwoners van Molenwijk. Wij zijn tegen het invoeren van betaald parkeren in Noord, tenminste zolang wij geen recht hebben op een parkeervergunning. Wij begrijpen dat betaald parkeren steeds verder wordt uitgebreid in de stad, en dat in het oorspronkelijke bestemmingsplan van Molenwijk is vastgesteld dat parkeren op eigen terrein moet plaatvinden. Echter, in de flats zijn maar beperkt parkeerplaatsen beschikbaar, en bovendien zijn die parkeerplaatsen erg duur, rond de 50,- per maand. Dit is voor veel mensen in Molenwijk, veelal lager en midden-inkomen huishoudens, niet te betalen. Veel mensen die hier wonen zijn juist afhankelijk van de auto voor werk en vervoer. De jaarlijkse prijs voor zon parkeerplek komt ruim boven de 1000 euro per jaar uit. Daarmee wordt vervoer een ontzettende beperking voor mensen die dit niet kunnen betalen. Daarom willen wij het recht op een parkeervergunning krijgen.</p>
<p>Geachte heer/mevrouw, Het is alweer 10 jaar geleden dat ik ben komen wonen in de molenwijk. Ik las in de brief dat wij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning omdat wij op eigen terrein kunnen parkeren. Dat is niet meer het geval sinds de Alliantie slagbomen heeft geplaatst. Het is betaald parkeren geworden (1ste 2 uur gratis) tenzij je voor 48 per maand een garage bij hen huurt. Een garage dat een krot is. De slagboom moet daar verwijderd worden, omdat het gemeente terrein is en niet het terrein van de Alliantie. Kunnen jullie als gemeente daarna kijken? Niemand is voor betaald parkeren. In deze tijden wil je elke cent benutten. Ik kan mij enigszins inleven dat je bij winkelcentra betaald parkeren kan invoeren (en dan wel redelijke prijzen), maar in woonwijken is dat totaal van de zotte. Dus bij deze wil ik aangeven dat ik tegen betaald parkeren ben in de molenwijk en omstreken. Hartelijke groet, Fatima Maach</p>

### Reactie van het college van B en W

Onder de flats in Molenwijk zijn grote garages aanwezig. In deze garages zijn circa 1.100 parkeerplaatsen aanwezig. Er is dus aanzienlijk meer plaats in de garage dan het aantal auto's dat in bezit is van de bewoners van Molenwijk (circa 800 op basis van de registraties bij de RDW). Elke bewoner van Molenwijk die in bezit is van een auto kan dus beschikken over een stallingsplaats.

Stallingsplaatsen worden - al sinds in 1997 een maximum parkeervergunningen per adres is ingevoerd - in heel Amsterdam afgetrokken van het maximaal aantal te verkrijgen parkeervergunningen. 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. Het college ziet geen aanleiding om hier voor de wijk Molenwijk vanaf te wijken.

Bovendien blijkt uit de parkeerdrukcijfers en de klachten van bewoners van de omliggende buurten dat in de omgeving van de flats parkeeroverlast ontstaat doordat bewoners van Molenwijk alsnog in de openbare ruimte parkeren. Deze parkeeroverlast kan niet worden beperkt als parkeervergunningen verstrekt zouden worden aan de bewoners van Molenwijk

- **Bezwaren van bewoners van nulplafonds in het huidige betaald parkeren gebied.**  
129 insprekers geven aan dat zij tegen betaald parkeren zijn omdat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning en nu parkeren in naastgelegen buurten waar parkeren nog gratis is. van deze reacties komen er 126 van bewoners van het NDSM-terrein en 3 van bewoners van Elzehagen. Een selectie van de reacties:

Ik ben geschrokken van het besluit en weet niet wat ik nu moet doen.
Er zijn niet genoeg parkeerplekken in de NDSM garages voor alle bewoners en ik kan geen vergunning krijgen op de NDSM werf.
Mijn voorstel: geef bewoners van de NDSM werf de mogelijkheid om een parkeervergunning te nemen in Noord. Het is prima om een stukje te lopen maar als ik in heel Amsterdam noord niet meer kan parkeren weet ik niet wat ik moet.
Financieel is dit ook lastig voor mij. Ik heb een auto nodig voor mijn werk en de kosten lopen al erg op.
Ik deel mijn auto al om de kosten te delen en dat gaat ook niet meer als hij in een garage staat.
Ik ben tegen. Wij wonen in een gebied met veel nieuwbouw. Waar wij worden uitgezonderd als bewonende om een parkeervergunning aan te vragen. De parkeerplekken in de woongegelegenheid zijn vol. Het is ons goed recht om de auto achter ons huis gratis te parkeren. En anders dient iedereen die ingeschreven staat in Amsterdam Noord (NDSM-werf), ongeacht nieuwbouw ja of nee, een parkeervergunning aan te kunnen vragen om in de buurt van je huis te kunnen parkeren zonder daarvoor per uur te hoeven betalen. Er moet een tussenoplossing zijn tussen de huidige situatie en de geschetste nieuwe plannen.
Goed plan. Wel fijn als bewoners in noord dan een parkeervergunning kunnen aanvragen, ook alle nieuwbouw op NDSM. Beetje gek als wij zelf 1.60 per uur moeten betalen voor de buurt waar we wonen.
Dan zouden er ook parkeervergunningen beschikbaar gesteld moeten worden voor de nieuwbouw op de ndsm. Dit is nu niet mogelijk omdat we parkeergarage hebben. Echter bieden de parkeergarage lang niet genoeg plek voor de autos van bewoners en de abonnementen voor gebouwde parkeergarage zijn ook al vergeven.
Ik ben tegen het invoeren van betaald parkeren. Ik woon in een nieuwbouw project en sta al meer dan een half jaar in de wacht op een plekje in de parkeer garage. Vergunning is niet mogelijk zoals jullie aangeven, geen goede zaak dat ik nergens mijn auto meer kwijt kan. Ik heb deze nodig voor werk en kan niet zonder
Belachelijk in alle nieuwbouw is nooit genoeg ruimte voor alle auto's en een vergunning komt men niet voor in aanmerking door de bouw.
Ik vind dat deze regeling niet ingevoerd moet worden. Ik krijg bij gebied 9b geen parkeervergunning en ben daardoor genoodzaakt om mijn auto te parkeren bij gebieden waar je gratis kan parkeren. Met zo'n regeling kan ik mijn auto nergens kwijt en ben ik gemiddeld meer dan 250 euro kwijt aan parkeerkosten. Ik zou wel willen meegeven dat als de parkeervergunningen plafond wordt vergroot en meer parkeervergunningen worden afgegeven, inclusief bij gebied Noord 9b, dan heb ik geen bezwaar op het betaald

parkeerregeling. Ik kan dan immers mijn auto parkeren dichtbij mijn eigen woning.

Sinds 2022 zijn wij woonzaam in een appartementencomplex in de nieuwe wijk Elzenhagen in Amsterdam-Noord en wij zijn genoodzaakt om onze auto in de omringende wijken te parkeren, omdat er voor ons adres geen parkeervergunning wordt verstrekt. Wij moeten voor een parkeerplek in onze gezamenlijke garage ruim 130eu per maand betalen, wat voor ons simpelweg te duur is. Wij zijn juist afhankelijk van de straten buiten de parkeerzones om onze auto kwijt te kunnen. En zo redelijkerwijs te kunnen parkeren zonder hiervoor hoge kosten te moeten maken.

Wij zouden daarom de gemeente willen vragen om ook het vergunningsbeleid voor de bewoners van Elzenhagen te herzien en parkeervergunningen voor haar bewoners uit te geven. Het vergunningstarief ligt veel lager dan een parkeerplaats in de garage. Het is voor veel inkomens simpelweg niet haalbaar om dit te betalen.

### Reactie van het college van B en W

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: *"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."*

De gemeente heeft op de website een 'adreszoeker' beschikbaar gesteld waarin is te zien of parkeervergunningen beschikbaar zijn op adresniveau. Potentiële bewoners van bepaalde woningen kunnen zich dus informeren over de voorwaarden ten aanzien van parkeren.

(zie <https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners/>)

De consequentie van de aangepaste regels is dat een deel van de nieuwbouwwoningen niet geschikt is voor bewoners die om wat voor reden dan ook afhankelijk zijn van aan auto. Dat hoeft geen probleem te zijn omdat de meerderheid van de huishoudens in Amsterdam niet over een auto beschikt. Er ontstaat echter wel een knelpunt wanneer de nieuwe bewoners van deze woningen toch verwachten dat de gemeente hun parkeerwens in de openbare ruimte faciliteert.

Bovendien blijkt uit de parkeerdrukcijfers en de klachten van bewoners van de omliggende buurten dat in de omgeving van het NDSM-terrein ernstige parkeeroverlast ontstaat doordat bewoners van het NDSM-terrein alsnog in de openbare ruimte parkeren. Deze parkeeroverlast kan niet worden gereguleerd als parkeervergunningen verstrekt zouden worden aan de bewoners van het NDSM-terrein.

#### - **Valt mijn woning over de uitsluiting van nieuwbouw?**

17 inspreker stellen de vraag of hun woning onder de uitsluiting van nieuwbouw valt. Daarnaast zijn tijdens de inspraak periode meerdere vragen gesteld aan medewerkers van het stadsdeel. Het is niet bekend of deze vragenstellers ook een zienswijze hebben ingediend. De vragenstellers wonen met name in De Bongerd en Klein Kadoelen. Een selectie van de reacties:

<p>We wonen in een deel van Noord (Klein Kadoelen) waar de bereikbaarheid van OV uitermate slecht is. Daarnaast is er altijd wel voldoende parkeerplek voor bewoners. Het is niet het deel van Noord waar het aantrekkelijk is om te parkeren om vanuit daar de stad te verkennen. Dat lijkt logischer voor de gebieden vlakbij metro, veerpont en/of OV, waar deels al betaald parkeren is.</p> <p>Daarom met de klem de volgende aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kijk naar unieke situaties wat betreft toekennen parkeervergunningen. Ook in geval van nieuwbouw. Bijv. zoals bij ons het hebben van 2 auto's, mede vanwege de slechte OV bereikbaarheid van dit stukje Noord worden deze auto's gebruikt.</li> <li>- zijn er mogelijkheden voor bezoekers? Denk aan opa's/ oma's die komen oppassen.</li> </ul> <p>Uiteraard blijven we graag op de hoogte van de voortgang.</p>
<p>In het beleidsvoornemen uitbreiden betaald parkeren in stadsdeel Noord wordt verwezen naar de Nota Parkeernormen Auto (d.d. 29 november 2017) waarin gesteld wordt dat voor nieuwbouwwontwikkelingen (vergund na 2017) geen parkeervergunningen beschikbaar zijn. Het is niet duidelijk of dit ook geldt voor de Bongerd. Wij hebben een nieuwbouw woning gekocht aan de Oeverzone, deze woning wordt in Q3 2024 opgeleverd. Deze woning is aan ons verkocht met de mededeling dat we (gratis) kunnen parkeren in de openbare ruimte. In het uitwerkingsplan van De Bongerd wordt de parkeernorm uit de parkeernota van 2008 gehanteerd, waarbij is uitgegaan van 1,3 parkeerplaats per woning. In het verkavelingsplan worden daardoor voldoende parkeerplaatsen voorzien in de openbare ruimte zonder dat dit tot een verhoogde parkeerdruk leidt. Zonder parkeervergunning wordt parkeren voor ons onbetaalbaar. Het gaat hier om voornamelijk gezinswoningen waar veel gezinnen afhankelijk zijn van een auto. Ik ben daarom van mening dat voor De nieuwbouw in De Bongerd bewoners zonder eigen parkeerplek recht moeten krijgen op een parkeervergunning na invoering van betaald parkeren.</p>
<p>Kennelijk gelden in heel Amsterdam regels voor bewoners van nieuwbouwprojecten. Ons appartement heeft geluk met 1 parkeerplaats in de garage. Maar er zijn in ons gebouw 21 eigenaren, die dit geluk niet hebben! Sommigen hebben wel een auto, die nu op straat staat. Bij het kopje Bewoners op blad twee staat: Net als de rest van Amsterdam krijgen bewoners van nieuwbouwprojecten géén parkeervergunning. Is dat wel eerlijk? Deze meeste autobezitters zijn van deze regel NIET op de hoogte. Dit staat ook niet in onze splitsingsakte. Waar staat dit? Kunnen autobezitters dit nog aanvechten?</p>

### Reactie college

Tijdens de inspraak periode is gebleken dat een groot aantal bewoners in het uitbreidingsgebied niet weet of hun woning onder de bepalingen van de Nota Parkeernormen vallen. In veel gevallen gaat het hier om nieuwbouw complexen waarvoor de bouwvergunning is verleend voor december 2017. Deze projecten vallen niet onder de bepalingen in de Nota Parkeernormen aangezien deze is vastgesteld in december 2017. Om verdere onduidelijkheid te voorkomen is hieronder een overzicht gegeven van de nieuwbouwprojecten die op basis van de Nota Parkeernormen zijn uitgesloten van vergunningverlening.

Projectnaam	Locatie
Woontoren Entreegebied IJsselmeerstraat	Driesprong Zuiderzeeweg, IJdoornlaan, IJsselmeerstraat - Drontemeerpad 1, 3 - IJsselmeerstraat 41A-50E [doorlopend]
Project Zuidkaap	Hilversumstraat 319-340
Project Noordkaap	Hilversumstraat
Appelweg	- Appelweg 50-176[even]
Stoombootweg 53	Toekomstige herontwikkeling Stoombootweg 53
Project 'Fokkemast-Parlevinker'	- Toekomstige herontwikkeling in het centrum van Banne-Noord.
Parnassia	- Blokdijkpad 2-16 [even] - Dijkmanshuizenstraat 265-281 [oneven] - Grootslagstraat 51-81 [oneven]
De geplande nieuwbouw tussen de Klaprozenweg en de Strekkerweg	Wordt nog vastgesteld
Stoombootweg 65G	Toekomstige herontwikkeling Stoombootweg 65G, Eudorinastraat 3
Kometensingel 88	Kometensingel 88
Purmerweg 46	Toekomstige herontwikkeling Purmerweg 46

Tabel 1 Overzicht nieuwbouwwoningen die worden uitgesloten van vergunningverlening

Naast de adressen die zijn uitgesloten van vergunningverlening op basis van de Nota Parkeernormen is ook een aantal adressen in de bestaande blauwe zones in stadsdeel Noord uitgesloten van ontheffingverlening vanwege de aanwezigheid van parkeergelegenheid of bepalingen in de erfpacht. Doordat komen de onderstaande adressen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Locatie blauwe zone	Adressen
Bezaanjachtplein;	Bezaanjachtplein 1, 129 237-303 [oneven] IJdoornlaan 1501-1697 [oneven]
Strekkerweg (tijdelijk)	Krasseurstraat 25-63, 113-151 en 201-247 [oneven]

Tabel 2 Uitgesloten adressen in bestaande blauwe zones

Voor andere adressen in het uitbreidingsgebied geldt dat de vraag of een parkeervergunning kan worden verleend afhankelijk is van:

1. De bepalingen in de erfpachtovereenkomst en
2. De feitelijke aanwezigheid van eventuele stallingsplaatsen bij de woning op 29 september 2023.

Naar beiden wordt voor implementatie onderzoek gedaan. Het kan zijn dat op basis van de uitkomsten van dit onderzoek nog adressen worden uitgesloten.

#### - reacties over het aantal parkeervergunningen voor bewoners per adres

52 insprekers maken opmerkingen over het maximale aantal parkeervergunningen dat per adres kan worden verleend. Van hen geven er 31 aan dat zij voor hun huishouden meer dan 2 vergunningen wensen. 21 insprekers geven aan dat zij liever zouden zien dat in het geheel geen vergunningen voor een tweede auto verleend worden. Een selectie van de reacties:

2 auto's per huishouden, helpt helemaal niet. Dus geen oplossing, alleen iets minder auto's in de omgeving. 1 auto per huishouden is de oplossing. Het bedrag van de betaald parkeren is te weinig. een van de reden ook rijd gedrag van de mensen ook heel gevaarlijk en a sociaal, 2 auto's zijn veel te veel.
Ik ben voor betaald parkeren in Tuindorp Oostzaan rondom meteorenweg kometensingel en de omliggende hofjes en straten. Ik als bewoner kan nooit mijn auto voor de deur parkeren vaak moet ik 2 blokken verder staan omdat iedereen maar vooral niet buurtbewoners hun auto in mijn straat gratis willen parkeren. Ik stem voor 1 parkeervergunning per huishouden/woonadres. Er zijn ook veel gezinnen met 3 a 4 auto's en dat is te zot voor woorden. En anders moeten ze maar gaan betalen! Ik stem voor en 2025 is veels te lang graag per 1 januari 2024!
Prima plan om betaald parkeren in heel Noord in te voeren! Door het waterbedeffect van betaalde gebieden is er in Banne Zuid veel parkeeroverlast. Het blik klotst werkelijk al jarenlang tegen de plinten op. Er is ook veel overlast van geparkeerde bestelbussen, die naar mijn mening beter op een industrieterrein geparkeerd kunnen worden ipv in een woonwijk. En 1 vergunning per huishouden lijkt me voldoende. Goed dat betaald parkeren in heel Noord eindelijk eens wordt doorgevoerd.
Beetje jammer dat er 2 vergunningen per adres kan worden uitgegeven. In oost e.d. krijg je er toch ook maar 1 per adres!!! Dus in feite schiet ik er niks mee op. Ga alleen maar betalen voor nog steeds geen verbetering qua parkeren. Meeste bewoners hier hebben 2 of zelfs 3 auto's. Anders zou ik zeggen, betaald parkeren prima. Misschien dat ik dan wel voor de deur kan parkeren als ik in het weekend of avond uit mijn werk kom. Wat ik wel heel graag anders zou willen zien; Waarom 7 dagen in de week betaald parkeren? Meeste plekken is zondag vrij parkeren, waarom hier dan niet. Mijn ma heeft het al niet breed en nu moet ze elke dag betalen. Dus mijn mening... Zondag Vrij parkeren En 1 vergunning per adres

ik ben het niet eens met het verkrijgen van 2 parkeervergunningen dit komt omdat in deze tijd van woning nood ik nog noodgedwongen thuis woon bij me ouders en wel gewoon fulltime werk en daarvoor een auto nodig heb. mijn ouders werken ook beide fulltime en we werken alle 3 verschillende tijden daardoor zijn we afhankelijk van
---

de auto.
Hierbij maak ik bezwaar tegen het voorgestelde parkeerbeleid in onze buurt (waterland in amsterdam Noord). Vooral gezien de gestegen huurprijzen en de noodzaak van meerdere auto's voor gezinnen met twee verdieners. Daarnaast is een auto voor velen van ons essentieel, zowel vanwege de gestegen kosten van levensonderhoud als de onmisbaarheid van een auto in ons dagelijks leven.
Het maximale aantal parkeervergunningen wat je nu krijgt per huishoudens vind ik niet kunnen. Ook vind ik het schandalig dat bewoners van nieuwbouwprojecten geen recht op een parkeervergunning hebben.
Ik heb het liever niet. De regels zijn te krap. Ik vind dat je per woonadres best wel wat meer auto's mag hebben. Denk aan de liefhebber of aan langer thuiswonende kinderen. In onze buurt is het parkeren wel druk maar ik kan altijd wel een plek vinden. Ook vind ik de rigide deelzones een doorn in mijn oog. Ik woon in Amsterdam. Als ik dan naar mijn zoon wil, die om de hoek woont, dan moet ik daar alsnog betalen. Dat vind ik echt vervelend. En niet vergeten want dan krijg je een exorbitante boete. Kortom misschien met andere regels voor maar zoals het nu is tegen.

### Reactie college

Voor alle gebieden buitende Ring A10 en ten noorden van Het IJ geldt dat maximaal twee parkeervergunningen per huishouden beschikbaar zijn (eventueel aanwezige stallingsplaatsen worden daarop in mindering gebracht). Voor de meeste andere gebieden geldt dat maximaal één parkeervergunning kan worden verleend per huishouden. Het college is van oordeel dat het onwenselijk is om in het uitbreidingsgebied in Stadsdeel Noord een strikter vergunningbeleid te hanteren dan in de bestaande vergunninggebieden in stadsdeel Noord of in de stadsdelen Zuidoost en Nieuw-West en 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 automobilititeitsbehoefte volledig (in de openbare ruimte) moet worden gefaciliteerd. Worden nog meer parkeervergunningen verleend dan leidt dat niet alleen tot meer stilstaande auto's in de buurt, maar ook tot meer (en in veel gevallen onnodige) autoverkeersbewegingen.

### - **Bewoners Nieuwendammer Molenpad/ Nieuwendammer Sluispad**

15 zienswijzen vragen aandacht voor de situatie aan het Nieuwendammer Molenpad. Deze adressen zijn bij de vorige uitbreiding van betaald parkeren in stadsdeel Noord toegevoegd aan vergunninggebied Noord 7 om de bewoners de mogelijkheid te geven om op de Nieuwendammerdijk te parkeren. De insprekers geven echter aan dat zij vrijwel uitsluitend parkeren in Tuindorp Nieuwendam waar nu betaald parkeren wordt ingevoerd. Zij vragen of hun adressen kunnen worden verplaatst van het huidige vergunninggebied Noord 7 naar het nieuwe vergunninggebied Noord 10. Een selectie van de reacties:

Dag, Als bewoner van het Nieuwendammer Molenpad begreep ik dat er betaald parkeren in Noord wordt ingevoerd. Op zich prima, maar wij als bewoners van het Nieuwendammermolenpad dat een voetpad is, zitten tussen twee zones in lijkt het wel. Wij parkeren bij voorkeur op de Grote Diestraat, gebied Tuindorp/Nieuwendam ( op de NDDdijk is zelden plaats), maar bij laden en lossen juist weer wel op de dijk. Ik hoop niet dat dit betekent dat we nu 2 parkeervergunningen moeten aanschaffen. Mijn vraag is of een bewonersvergunning straks kan gelden voor beide kanten van het Molenpad. Zitten we dan in hetzelfde parkeergebied? Graag daarop uw visie, zodat ik dit plan voor betaald parkeren beter kan begrijpen.
Ik ben voorstander van betaald parkeren. Maar heb bezwaar tegen de wijziging van de gebiedsindeling. Wij als bewoners van het nieuwendammer molenpad dat een voetpad is, kunnen alleen aan de overkant van de brug op de Grote en Kleine Diestraat parkeren. Wij willen dat onze P vergunning ook hier blijft gelden.
ik ontving een brief waarin staat wij als bewoners van het Nieuwendammermolenpad een vergunning krijgen voor de NDDdijk. Ik woon op het Nieuwendammer Molenpad . Tussen de Nieuwendammerdijk en de Purmerweg in. Het voornemen is ons een parkeervergunning voor gebied 7 te verlenen, maar daar parkeren wij nooit i.v.m. drukte van het verkeer, de smalle dijk en altijd bezette parkeerplaatsen. Voor eventueel bezoek is het daar bijna onmogelijk om te parkeren. Wij willen graag in aanmerking komen voor een vergunning aan de overkant van het water; omgeving Grote Diestraat/Purmerweg. Dus gebied Tuindorp Nieuwendam. Daar parkeren wij nu ook

altijd.
Ik begrijp van burens dat bewoners van het Nieuwendammer Molenpad straks uitsluitend een vergunning kunnen krijgen voor parkeren op de Nieuwendammerdijk. Hiertegen maak ik bezwaar, want het aantal plekken op de Nieuwendammerdijk is zeer beperkt. Vandaar dat veel bewoners van het Nieuwendammer Molenpad, net als wij, al vele jaren parkeren aan de andere kant van het pad, dus rondom de Grote Diestraat. Het is belangrijk dat dit mogelijk blijft.

### Reactie college

Gezien het verzoek van de bewoners worden de onderstaande adressen verplaatst van Noord 7 naar Noord 10.

- Nieuwendammer Molenpas 1-30 [doorlopend];
- Nieuwendammer Sluispad 1-4 [doorlopend] en
- Nieuwendammerdijk 273-279 [oneven]

## 2.4 Ondernemers

### - **Zorg over ondernemersklimaat / omzetverlies detailhandel**

51 insprekers geven in hun zienswijze aan dat zij van mening zijn dat het instellen van betaald parkeren een negatief effect zal hebben op de omzetten van lokale ondernemers. Een aantal van hen verwijst in hun zienswijze naar de ontwikkelingen op het Buikslotermeerplein. Een selectie van de reacties:

Echt een belachelijk idee geld klopperij en de winkelier heeft het als zo moeilijk dan komt er helemaal niemand meer bij mij in de buurt is helemaal geen parkeer probleem omgeving purmerplein het is landelijk en daar hoort geen betaald parkeren het gaat amsterdam alleen maar om geld hou Amsterdam noord zo als het hoort en was
Totaal oneens om bij winkelgebieden betaald parkeren in te voeren. Als ik naar het Waterlandplein wil om veel boodschappen te doen ben ik afhankelijk van de auto, ik kan geen zware tassen naar huis dragen. Blauwe zone functioneert prima hier, laat het zo, alles is al zo duur, komt er nu ook nog parkeergeld bij en waarom??? Er zijn geen parkeerproblemen op het Waterlandplein, alleen maar inkomsten voor de geldverslingende gemeente, de gewone mens schiet er niets mee op
Het is een slecht plan en helemaal niet nodig in tuindorp/ oostzaan. De winkels en bedrijven zullen hierdoor alleen maar minder bezocht worden. Kijk naar het winkelcentrum buikslotermeerplein waar bewezen is dat de inkomsten zijn gedaald na het invoeren van betaald parkeren.
Ik vindt het belachelijk voorstel we kunnen net nog ademen door deze nieuwe regels en maatregelen waar willen jullie naar toe met deze nieuwe regels niemand wordt er gelukkig van liever helemaal geen betaald parkeren in Amsterdam noord is niet eens nodig de grote winkelcentrum die loopt leeg wie parkeer er nu nog daar.
kunnen we op zen minst de winkelgebieden blauwe zones houden? het zonneplein is al dood zoals het is, nu wordt er vanuit de gemeente en ymere geld in gepompt om het de pleinen in noord weer bruisent te maken.
het buikslotermeerplein is helemaal dood vergeleken hoe het was sinds er betaald parkeren is ingevoerd, dit gaat over heel noord heen gebeuren om deze manier.
uiteindelijk is er ooit een covenant gesloten dat er geen betaald parkeren mag komen in amsterdam noord, mijn verzoek is dan ook om u hier op zen minst voor de winkelgebieden aan te houden, een blauwe zone met controle lost het hele probleem ook op, behalve dat jullie er dan geen geld uit trekken.
Beste gemeente, Ik pleit voor het houden van de blauwe zones bij winkelcentra en pleinen om zo te voorkomen dat mensen deze gebieden vermijden. Dat is slecht voor de bedrijvigheid van de buurt en ook echt belachelijk dat als je geen vergunning kan krijgen omdat je zelf een parkeerplaats hebt, en dagelijks moet betalen om boodschappen te doen. Ook pleit ik voor de mogelijkheid om gratis 1 uur te parkeren rondom hondenuitlaat plekken (denk aan het NoorderIJplas). Bewoners zouden nu 365 dagen per jaar min 1,60 betalen om hun hond uit te laten.

### Reactie college

Het college heeft begrip voor de zorgen van ondernemers maar denk niet dat de oplossing voor hun problemen ligt in de parkeerkosten. We hebben in Amsterdam recentelijk gezien dat het

wegvallen van de €0,10 tarieven in winkelstraten in de stadsdelen Zuid en Nieuw-West er niet toe heeft geleid dat klanten deze winkelstraten zijn gaan mijden. Deze ervaring is in lijn met het onderzoeken dat het CROW heeft uitgevoerd naar het effecten van (de kosten van) parkeervoorzieningen bij winkels. Uit die onderzoeken zijn een aantal belangrijke conclusies naar voren gekomen;

1. De auto is minder belangrijk voor winkels dan winkeliers denken, maar vooral: de fietser en de voetganger zijn belangrijker. Winkeliers schatten het aandeel auto zo'n 20 tot 30 procent te hoog in en het aandeel fietsers en voetgangers te laag.
2. Het blijkt dat er geen verband is tussen zowel het aantal parkeerplaatsen in de nabijheid van winkelgebieden en de omzet per m<sup>2</sup> als de parkeertarieven en de omzet per m<sup>2</sup>. Parkeerkosten spelen voor slechts 5% van de klanten een rol in de keuze voor een winkelgebied. Moeite om een parkeerplaats te vinden daarentegen speelt voor 16% van de klanten een rol.
3. De nabijheid van winkels lijkt voor de dagelijkse boodschappen een zodanig relevante factor, dat men niet bereid is om b.v. tien minuten om te rijden naar een gelijkwaardig winkelgebied met gratis parkeren.
4. De opkomst van online winkelen is een betere verklaring voor de omzetsdalingen van fysieke winkels.

Deze conclusies maken dat er geen reden is om voor de winkelgebieden een ander parkeerregime te hanteren. Daarbij komt dat door de aanpassingen van de geldigheid van de parkeervergunningen (zie paragraaf 1.5.4) de primaire doelgroep van deze winkelcentra – de bewoners van de omliggende woonwijken – gebruik kan maken van de parkeervergunning.

Zie voor een samenvatting van de onderzoeken van het CROW :

<https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/elf-waarheden-over-parkeren,-mobiliteit-en-retail>

#### - **Parkeersituatie op de bedrijventerreinen Oranjewerf en Cornelis Douwes**

Er zijn 25 zienswijzen ontvangen die betrekking hebben op het Cornelis Douwesterrein of bedrijventerrein Nieuwendammerdijk. Van deze zienswijzen vragen er 10 om een ruimere norm voor parkeervergunningen in op deze bedrijventerreinen. Hierbij voeren zij aan dat de bedrijven die op deze bedrijventerreinen gevestigd zijn meer dan gemiddeld afhankelijk zijn van de auto. Zowel door de aard van hun activiteiten als voor het woonwerk verkeer van werknemers uit de regio voor wie het openbaar vervoer onvoldoende alternatief biedt vanwege de beperkte bereikbaarheid van de bedrijventerreinen met het openbaar vervoer en de starttijden van de werkzaamheden. 6 van deze zienswijzen vragen met eenzelfde argumentatie om op het Cornelis Douwesterrein betaald parkeren niet overdag maar in de nachtelijke uren in te stellen. De beide verzoeken zijn ook gedaan tijdens het rondetafelgesprek met ondernemers op 5 oktober 2023. Een selectie van de reacties:

Ik ben werkzaam bij een bouwbedrijf in Amsterdam noord. Daar kom ik vaak meerdere keren per dag om materialen te halen of zaagwerk. Ook ben ik regelmatig in de werkplaats bezig. Het bedrijven terrein is zo ingericht, dat de auto's in de straat geparkeerd moeten worden. Elke keer aanmelden is vieselijk, wordt dan regelmatig vergeten of de 5 minuten duren wat langer. Kortom, GEEN goed plan.
--

Wij zijn het niet eens met betaald parkeren op de bedrijventerreinen Cornelis Douwe in Amsterdam Noord. Een Blauwe Zone is beter. Bedankt.
---

Betaald parkeren is helemaal niet nodig Op het NDSM is er nog voldoende parkeergelegenheid voor iedereen.
En het bedrijventerrein Cornelis Douwes zie ik het nut ook niet. Omdat daar iedereen werkt
Het is te zot voor woorden dat op het bedrijventerrein Cornelis Douwesweg betaald parkeren wordt ingevoerd. Er komt daar geen openbaar vervoer en mensen die gewoon naar hun werk gaan, hardwerkende mensen, kunnen daar zonder auto zo goed als niet komen. Met betaald parkeren leveren deze mensen ongeveer €12,50 per dag in van hun salaris.
Ik werk in Amsterdam Noord in de duurzaamheidssector, woon buiten de stad en rij met twee collega's naar het werk. voor ons bedrijf is 1 vergunning op 5 medewerkers niet voldoende. Daarnaast hebben we op het werk vaak bezoekers van andere bedrijven of klanten die bij ons training willen of informatie krijgen. Betaald parkeren zonder verbeterde bereikbaarheid met openbaar vervoer zou ons enorm schaden als we geen eenvoudige, of niet genoeg vergunningen kunnen krijgen.
Voor ons bedrijf is dit niet haalbaar. Ons bedrijf zit voorbij Damen. Circa 50-60% van onze medewerkers komen met de auto naar het werk toe omdat die van buiten Amsterdam moeten komen en veelal op plekken wonen die slecht bereikbaar zijn met het OV. Echter krijgen wij hiervoor maar 1 parkeervergunning per 5 FTE, waarbij ook nog onze eigen parkeerplekken worden afgetrokken. Graag zien wij een ander voorstel voor de parkeervergunningen voor bedrijven.

### Reactie college

Het college heeft begrip voor de zorgen van de ondernemers in het gebied. Dit is een van de redenen om een proef met betaald parkeren in de nacht uit te voeren.

Hoewel we verwachten dat deze zorg grotendeel weggenomen zal worden door de proef met betaald parkeren in de nacht willen we toch - met het oog op de ondernemers die in ploegendiensten werken - tegemoet komen aan deze wens. Op andere bedrijventerreinen in de stad (zoals het Cruquiusgebied in stadsdeel Oost is de norm voor bedrijfsvergunningen verdubbeld ten opzichte van de norm voor bedrijfsvergunningen in de naastgelegen woonwijken. De norm voor bedrijfsvergunningen wordt daarom vastgesteld op twee maal de norm voor bedrijfsvergunningen in het uitbreidingsgebied in stadsdeel Noord 4. Er wordt maximaal 1 bedrijfsvergunning verleend per 2,5 FTE. Deze norm wordt ook voorgesteld voor Sloterdijk de Heining en Sloterdijk Poort en is sinds 1 maart 2022 bij wijze van overgangsregeling ook van toepassing op de bedrijventerreinen Overamstel, Schinkel en Contactbuurt/Isolatorbuurt.

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

In 22 zienswijzen wordt aangegeven dat de indiener zicht zorgen maakt over de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van stadsdeel noord voor medewerkers in het onderwijs en de zorg. Een selectie van de reacties:

Ik ben tegen het beleidsvoornemen om betaald parkeren in heel Noord in te voeren omdat ik en mijn collega's in de dienstverlenende sector kinderopvang/vroeg schoolse educatie gaan betalen om te kunnen werken...
Ondanks dat ik het begrijp, ben ik het er niet mee eens dat er in dit gebied betaald parkeren komt. Als leerkracht die niet dichtbij school woont, zou ik het weggegooid geld vinden als wij allemaal (andere leerkrachten die het ook niet redden met het ov of de fiets te komen) moeten betalen tijdens de werkdag. Het lerarentekort is al zo groot, maak het dan iets gemakkelijker. We zouden twee parkeervergunningen krijgen, maar dat is helaas nooit genoeg.
In onze wijk Tuindorp-Oostzaan gaat het parkeren voor alsnog goed. Ik maak mij ernstige zorgen over het onderwijs. Ik werk op een basisschool in Nieuwedam en als iedereen moet gaan betalen wordt het in Noord snel een leegloop van leraren. Iets wat je echt niet zou willen. Dit geldt ook voor andere beroepen, waarbij mensen nu nog vanuit buiten Amsterdam komen. Er is werk zat ook bij hun in de buurt. Wat mij betreft gaat het niet door en verzint de gemeente een andere manier om 'zakken te vullen'. Mooi Amsterdams spreekwoord: het voelt een beetje als vechten tegen de bierkaai.

Ik ben tegen, ik werk in de thuiszorg en parkeer vergunningen worden bijna niet afgegeven. Ik woon zelf in Zaandam waardoor fietsen niet mogelijk is en afhankelijk ben van mijn auto. Mijn werkgebied is al deels betaald parkeren waarin deels door mijn werkgever gedekt kan worden zoals noord 2 maar mijn werkgebied is ook noord 4 en straks ook nieuwendam tuindorp erbij net als Durgerdam en schellingwouden. Alles is al zo duur en word allemaal duurder.. kan er niet een oplossing worden verzonden voor thuiszorg personeel?? Om zo hun werk te kunnen behouden wat men leuk vind? Zorgpersoneel is al zo schaars dit komt in geding zowel personeel als cliëntzorg. Kan er geen vergunning komen voor de thuiszorg medewerkers ? Des noods een kleine bijdrage per jaar wij staan niet lang op de plekken en rijden van ene adres naar het andere en dan alleen geldig in je werk gebied. Dat zou voor zorgpersoneel een zorg minder zijn en zo als gediplomeerde normaal hun werk kunnen uitvoeren. Ipv gehaast en fouten gemaakt worden om bang te zijn voor een boete. Ik hoop dat u ook denkt aan deze groep. Die buiten Amsterdam komen

Wij als basisschool (de Driemaster) zien het betaald parkeren als een fijne oplossing voor het tekort aan parkeerplekken in de wijk. Het moedigt hopelijk ouders aan om eerder te fiets te pakken. Echter, met het huidige lerarentekort zien we wel een bezwaar voor leerkrachten die van verder komen, wat ongeveer 1/3 van het team is momenteel. Het zou zonde zijn deze leerkrachten te verliezen door het betaald parkeren óf een heleboel geld dat bedoeld is voor onderwijs uit te geven aan parkeren. Hopelijk wordt daar rekening mee gehouden.

### Reactie college

Voor zorginstellingen en scholen zijn naast de reguliere parkeervergunningen voor bedrijven ook maatschappelijke parkeervergunningen beschikbaar. Per instelling in het uitbreidingsgebied is 1 parkeervergunningen voor bedrijven per 5 FTE én een maatschappelijke vergunning per 5 FTE beschikbaar. Dat betekent in totaal 1 parkeervergunning per 2,5 FTE. De maatschappelijke vergunning kan bovendien op wisselend kenteken worden verleend. Een parkeervergunning op wisselend kenteken biedt de mogelijkheid om per direct online het kenteken waarvoor de parkeervergunning gebruikt wordt te wijzigen. Hierdoor kunnen meerdere medewerkers gebruik maken van dezelfde vergunning. Door deze mogelijkheid kunnen verleende parkeervergunningen veel efficiënter worden gebruikt. Bovendien is op 2 april 2024 een voorstel vrijgegeven waarin de norm voor maatschappelijke vergunningen verdubbeld wordt ten opzichte van de huidige norm. Indien dat voorstel wordt aangenomen kunnen zorginstellingen en scholen in stadsdeel Noord in totaal aanspraak maken op 1 parkeervergunningen per 1,66FTE

Het college van B en W verwacht dat het aantal beschikbare parkeervergunningen voor het personeel in Noord ruim voldoende zal zijn. Het is dan ook niet te verwachten dat het parkeerbeleid een hindernis vormt voor het aantrekken van bekwame medewerkers (uit Amsterdam of uit de omgeving).

## **2.6 Zorgen over toegankelijkheid sportvoorzieningen**

In 34 zienswijzen wordt aangegeven dat de indiener zich zorgen maakt over de toegankelijkheid van sportparken in het uitbreidingsgebied. In deze reacties wordt ook aandacht gevraagd voor de beperkte bereikbaarheid van deze sportparken met de fiets en het openbaar vervoer. Een selectie van de reacties:

Ik denk dat het goed is dat noord helemaal betaald parkeren word, hopelijk wel 2 vergunningen per huishouden  
Ik werk in zorg wisseldiensten vanwege beperking van mijn zoon moet ik hem  
s ochtends naar school brengen dit red ik alleen als ik gebruik kan maken van mijn auto, en weet zeker dat meer  
ouders hier mee zitten als er maar 1 vergunning per huishouden word afgegeven  
Nu merken wij verschuiving naar ons gebied waar nog geen betaald parkeren is

Echter snap ik niks van de tijden die zijn gekozen voor gratis parkeren bij de sportvelden tot 19 uur  
Mijn zoon sport bij onlyfriends en zijn training begint om 17 uur, zoals vele sporten daar, dus er is geen  
compensatie  
Sporten voor jongeren en bij only friends waar beperkte mensen sporten en vaak niet alleen er naar toe kunnen  
gaan, dus worden gebracht door ouders zijn nu dupe ervan

Ik vind het een slecht idee. Op deze manier kunnen bewoners niet makkelijk meer naar huisarts, sportclub etc. Als je overal voor moet betalen, zal dit lang niet voor iedereen haalbaar zijn.
Ik ben het eens om betaald parkeren in de te voeren in de woongebieden. Ik ben het niet eens met betaald parkeren bij bijv een Sporthal de Weeren. Waarom niet betaald parkeren bij een sportgelegenheid als deze? Ik ben samen met velen sportvrijwilligers jaren bezig geweest om jeugd en ouders naar de hal te krijgen om te sporten. Vaak ging dit gepaard met extra steun(JFS en Stadspas) omdat geld gewoonweg niet aanwezig was bij deze mensen. Naast deze doelgroepen ben ik een aanbieder van Fitness in sporthal de Weeren en heb ik een hele laag vergoeding niveau om sporten voor iedereen bereikbaar te maken. U wilt nu dat een uur sporten, meeste wedstrijdsporten ± 1.5 uur extra gaan belasten door een vergoeding voor parkeren in te stellen. Ik denk dat dit soort plekken veel mensen samenbrengt en dat het bereikbaar moet blijven voor alle niveaus in stadsdeel Noord.
Beste, De parkeermaatregelen die jullie willen treffen lijken mij onhandig en hun doel voorbij te gaan. Jullie hebben het over plekken die vanuit buiten Amsterdam vaak slecht bereikbaar zijn met het OV, het gaat over plekken waar naar mijn mening geen overlast van auto's is of parkeerproblemen zijn en het gaat over sportvelden die dan nog slechter bereikbaar zijn, en waarbij het vaak nodig is om (voor tegenstanders bijvoorbeeld) met de auto naar Amsterdam te komen. Ik zie niet in hoe deze maatregel de leefbaarheid in Amsterdam noord gaat verbeteren. Tevens is dit weer een maatregel die juist de onderklasse relatief het hardst raakt.
Wij, van Sportvereniging de Meteor, zijn tegen deze invoering van dit plan, omdat wij bang zijn leden te verliezen door deze zoveelste lastenverzwaring.
Belachelijke geldklopperij. Teveel corona- uitgaves gedaan zeker en dan nu ons daarvoor laten opdraaien. De parkeerdruk in Tuindorp Oostzaan eo is absoluut niet hoog, dus betaald parkeren is niet te verantwoorden. En dan ook zelfs bij de sportvelden!? Het is heel belangrijk dat de jeugd kan sporten. Als de ouders 2x per week moeten betalen voor het kijken naar de training van hun kind kost ze dat per seizoen zo een extra 150 euro bovenop hun contributie. In een kwetsbare buurt is dat heel veel geld. En maar klagen dat de burgers niks van politiek moeten hebben. Als jullie geld nodig hebben, leveren jullie maar salaris in, in plaats van ons Amsterdammers als cashcow te gebruiken.

### Reactie college

Het is noodzakelijk om de sportparken in Stadsdeel Noord mee te nemen bij het invoeren van betaald parkeren om te voorkomen dat deze onbereikbaar worden voor sporters als gevolg van waterbedeffecten. Inmiddels is duidelijk dat het mogelijk is om te werken met progressieve tarieven. Dit betekent dat één keer per kalenderdag voor de eerst uren dat geparkeerd wordt een lager tarief in rekening gebracht wordt.

Hiervoor is een apart beleidsvoornemen opgesteld waarvoor op 26 maart 2026 advies aan alle stadsdelen gevraagd is. Voor Stadsdeel Noord zal dit voorstel de volgende sportparken omvatten:

- Sportpark Melkweg,
- Sportpark Oostzanerwerf,
- Sportpark Tuindorp Oostzaan,
- Sportpark Kadoelen,
- Sportpark Vriendschap,
- Sportpark De Weeren,
- Sportpark Durgerdam en
- Sportpark Schellingwoude

Daarnaast is het voor sportverenigingen ook mogelijk om parkeervergunningen aan te vragen ten bate van hun vrijwilligers. In stadsdeel noord kan maximaal 1 vergunning per 5 leden worden aangevraagd (maximaal 25 per vereniging). Het college van B&W verwacht dat met dit voorstel de toegankelijkheid van de sportvoorzieningen voor de bewoners van Amsterdam voldoende gewaarborgd is.

## 2.7 Voorstanders van invoering betaald parkeren

### - Kan betaald parkeren niet eerder worden ingevoerd?

47 insprekers vragen of betaald parkeren niet eerder ingevoerd kan worden dan 2025. Een selectie van de zienswijzen.

Eindelijk wordt er iets gedaan aan de parkeerterreure in Tuindorp Oostzaan. Alleen jammer dat het pas in 2025 in gaat!
Het is een goed voornemen. In de wijk Oostzannerwerf is veel parkeeroverlast. Stoepen en fietspaden worden vaak geblokkeerd. Hopelijk is dit verleden tijd na het invoeren van betaald parkeren. Kan het niet sneller ingevoerd worden?
Ivm toename vele langparkeerders svp zo snel mogelijk invoeren. Bij voorkeur januari 2024.
Als bewoner van een gebied grenzend aan de huidige betaald parkeren zone hebben we in onze buurt behoorlijk last van parkeerders die het betaald parkeren ontvluchten dan wel ontwijken. Dit zorgt in de buurt voor overlast, irritatie en beschadiging (door verkeerd parkeren wegens ruimtegebrek) van de openbare ruimte. Ik pleit er dan ook voor niet pas in 2025 maar zoveel eerder als mogelijk (b.v. half 2024) het betaald parkeren in te voeren in de hoop dat hierdoor de overlast verleden tijd is.
Liever vandaag dan morgen met andere woorden dit duurt nog veel te lang Er is nu al veel overlast door fout parkeren in onze buurt bewoners kunnen zelf hun auto niet kwijt omdat anderen mensen zelfs hun bedrijfs auto's hier stallen en gaan met hun eigen auto verder de volgende dag komen ze de bedrijfs auto halen en zetten hun eigen auto op die zelfde plaats met gevolg GEEN plek voor de bewoners. Soms staan er auto's die worden gestald voor 1 of 2 weken dus dit is niet leuk met andere woorden ZO VLUG MOGELIJK BETAALD PARKEREN A.U.B
Het is te betreurende betaald parkeren niet , zoals eerder spraken was, in 2024 wordt ingevoerd. Amerbos-Elpermeer kampen al jaren met parkeeroverlast. In het besluit van betaaldparkeren zou ik dan ook deze gebieden als eerste instellen als betaald gebied. Kan er niet een overweging en invoering van een blauwesone plaatsvinden totdat betaald parkeren in 2025 van kracht wordt? Dit om het aftakelende wooncomfort, te stoppen.
Had 2 jaar eerder moeten!
Parkeren in Tuindorp Oostzaan is vreselijk.
Had veel eerder moeten gebeuren.

### Reactie college

Het college van B en W neemt kennis van deze reacties. Het is voor het grootste deel van het uitbreidingsgebied niet mogelijk om betaald parkeren eerder in te voeren dan 2025 vanwege de tijd die nodig is voor de besluitvormingsprocedure, de uitgifte van parkeervergunningen en vanwege de plaatsing van parkeerautomaten. Daarnaast moet bij de invoering van betaald parkeren ook rekening gehouden worden met de beschikbare (ambtelijke) capaciteit vanwege de uitbreiding van betaald parkeren in de stadsdelen Nieuw-West en Zuidoost.

Het is wel mogelijk gebleken om – wanneer de gemeenteraad instemt met het invoeren van betaald parkeren -de uitbreiding van vergunninggebied Noord 1 met Amerbos -Elpermeer iets naar voren te halen. Hierdoor kan betaald parkeren daar al per oktober 2024 worden ingevoerd. De bewoners van Amerbos – Elpermeer krijgen in dat geval in juni 2024 nader bericht.

## - Overige reacties van voorstanders

Een selectie van de zienswijzen.

<p>Prima voornemen, het is de hoogste tijd dat er betaald parkeren komt in Tuindorp Nieuwendam. Het gebied Amerbos/Elpermeer is het "afvalputje" geworden van Tuindorp Nieuwendam. Parkeerdruk is zeer hoog. Er staan hier veel auto's geparkeerd van niet bewoners en auto's die rond de 20 jaar oud zijn, waarschijnlijk van handelaren. Bewoners zelf moeten vaak parkeren elders in gebied waar reeds betaald parkeren is. Bovendien wordt op zeer onveilige plekken geparkeerd. Dit is een onredelijke en onhoudbare situatie. Er is door het college dagelijks bestuur van Amsterdam Noord op 14-11-2022 reeds een positief advies uitgebracht, want zij zijn voor betaald parkeren in dit gebied.</p> <p>Politie en handhaving zijn eveneens voor betaald parkeren, omdat er vaak zeer onveilige verkeerssituaties ontstaan.</p>
<p>Is de parkeer vergunning adres gebonden , dat niet een vergunning verleend wordt aan iemand die in een ander zone woont . Ik woon zelf in buiksloot in de Pinasstraat ,maar hier parkeren is een drama want mensen uit de marjolein straat parkeren hier hun autos ,zodat voor de bewoners geen plek is. Sommige autos blijven soms weken staan.</p>
<p>Ik denk dat dit zeker een goed idee is om langparkeerders, campers, taxi's etc. Tegen te gaan. Wel ben ik benieuwd hoe en wanneer de aanvraag voor een bewonersvergunning eruit gaat zien. Tevens pleit ik voor 1 vergunning per huishouden.</p>
<p>Ik kijk er naar uit. Ik hoop dat het een goed effect heeft op de talloze langparkeerders in ons buurtje. Hoop ook dat de inkomsten worden gebruikt voor klimaat/vergroening van de stad.</p>
<p>Voor ons helemaal goed.Eindelijk verlost van auto's die hier weken staan en niet wonen.</p>
<p>Ik ben voorstander van betaald parkeren. In mijn buurt is het nu steeds drukker aan het worden qua parkeren, waarschijnlijk een effect van betaald parkeren in een gedeelte van Noord.</p>
<p>Niemand wil betalen voor parkeren Maar het is wel eerlijker als het overal is. Anders heeft de ene wijk meer overlast dan de andere.</p>
<p>Heel goed!!! Noord zit al vol met auto's en ik denk dat er alles gedaan moet worden om deze trend te veranderen. Nu zie ik graag de fietsbruggen en meer OV verbinding zodat er ook goede alternatieven zijn voor de auto's.</p>
<p>Liever overal een laag betaald parkeren tarief ipv een blauwe zone. Blauwe zone maakt het onmogelijk voor bewoners om de auto ergens neer te zetten.</p>
<p>Positief, het is helaas nodig</p>

### Reactie college

Het college van B en W dankt de indieners van deze reacties voor hun reacties.

## 2.8 Specifieke vragen

Een aantal bewoners heeft vragen gesteld over de besluitvormingsprocedure, de wijze waarin het parkeerdrukonderzoek heeft plaatsgevonden, maar ook praktische vragen over onder meer de bezoekersvergunning of de mantelzorgvergunning. In deze paragraaf zijn alle vragen op een rij gezet en van een reactie voorzien. De nummering in de tabel verwijst naar de zienswijzenummering in bijlage 2.

Alle vragen die zijn gesteld over onderwerpen die elders in de nota van beantwoording aan de orde zijn gekomen worden in deze paragraaf achterwege gelaten.


Nr.	Zienswijze	Reactie college
1	<p>Het voornemen vind ik goed, maar er moet wel goed gekeken worden naar mogelijkheden voor mensen met een handicap. Er is hier bijvoorbeeld aan de Elzenhagensingel ( dichtbij Gare du Nord en de meerdere hotels ) een groot nieuwbouw complex gekomen, waar veel verschillende mensen in zijn komen te wonen. Een deel hiervan heeft moeite met het verkrijgen van een eigen gehandicapten parkeerplaats omdat de omgeving hier kennelijk niet op in gericht is geweest. Nieuwbouw en hoogbouw zien we nu al opkomen bij de NDSM en Overhoeks. Mocht daar betaald parkeren komen, dan is het ook erg belangrijk dat er wel rekening gehouden wordt met mensen die een eigen gehandicapten</p>	<p>Deze zienswijze valt buiten de scope van het beleidsvoorstel.</p> <p>In de genoemde gebieden is al sprake van betaald parkeren. De noodzakelijke ruimte voor bewoners die behoefte hebben aan een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is een aandachtspunt van de gemeente. In de omgeving van Gare Du Nord is daar bij het ontwerp inderdaad onvoldoende rekening mee gehouden. Hiervoor wordt een oplossing gezocht.</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	<p>parkeerplaats nodig hebben.</p> <p>Woning verhuurders die denken daar vaak niet aan, maar de gemeente moet dat toch op een of andere manier goed bekijken om te voorkomen dat deze groep mensen het nog moeilijker krijgt dan ze het al vaak hebben.</p> <p>Naar alle waarschijnlijkheid zou dit ook gelden voor het voornemen in bijvoorbeeld Nieuw west en andere stadsdelen.</p>	
51	<p>Betaald parkeren is op zich geen probleem.</p> <p>Wat onredelijk is vind ik dat je in BV stadsdeel noord ook nog een verschillende zones hebt/krijgt, en niet één zone voor heel noord. Ik woon in zone 7 en zodra ik deze zone verlaat, maar in noord blijf, moet ik gewoon betalen, wat ik zeer onredelijk vind.</p> <p>Het is zelfs zo dat bewoners in bv zone 7 wonen op de waddendijk, niet weten dat ze dan ook mogen parkeren elders in deze zone, en als ze naar de meeuwelaan rijden, daar gewoon parkeergeld betalen.</p> <p>Dit komt omdat ze ook op de parkeermeter niet kunnen zien, dat ze gewoon in zone 7 zitten.</p> <p>Dus samengevat één zone ( of uitbreiding van dat gebied) per stadsdeel waar de parkeer tarieven gelijk zijn, en meer voorlichting over dat zonegebied, war het wenselijk is, dat het zone nummer op de pakeerzuil vermeld staat</p>	<p>Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze. De parkeervergunning is in het eigen vergunninggebied geldig niet in heel stadsdeel Noord. In een aantal gevallen - wanneer geen winkelcentrum in het eigen vergunninggebied aanwezig is - is de vergunning ook geldig in een naastgelegen vergunninggebied.</p> <p>De reden om de parkeervergunning niet in het hele stadsdeel geldig te laten zijn is dat dit korte binnenstedelijke ritten stimuleert. Bij verlening van de parkeervergunning wordt de vergunninghouder geïnformeerd over het gebied waar de vergunning geldig is.</p>
52	<p>- Hoeveel gaat een bewonersvergunning kosten? - is deze vergunning dan voor heel Noord geldig? - en gaan jullie het geld dat binnenkomt dan gebruiken voor uitbreiding van de laadpalen op straat en bijvoorbeeld aanleg stadsverwarming in Noord?</p> <p>Veel Noorderlingen doen namelijk veel met de auto, vanwege de grote afstanden in Noord, de goede bereikbaarheid met auto en de slechte bereikbaarheid met het OV. Ik kan namelijk altijd mijn auto kwijt, maar makkelijk ergens snel met een bus komen is niet te doen.</p> <p>Vanwege de (mantel)zorg die ik voor mijn 91 jarige moeder verricht moet ik naast mijn fulltime baan soms snel heen en weer kunnen (met veel spullen), anders kom ik in tijdsnood. Dit geldt wellicht voor veel meer mensen. Dat is ondoenlijk met het OV en dus zou het heel handig zijn als een vergunning voor heel Noord geldt (desnoods berekend over een gemiddeld tarief). Dan zouden mensen in de dure gebieden gemiddeld minder en de mensen in goedkope gebieden meer bealen. Of dat er in ieder geval een keus is tussen een vergunning alleen voor je wijk of voor heel Noord. Je moet natuurlijk wel in Noord woonachtig zijn. En misschien stoppen met bouwen. Waarom moet iedereen in Amsterdam (Noord) wonen?</p>	<p>De parkeervergunning gaat €37,29 per 6 maanden (prijspeil 2024) kosten. Deze vergunning is geldig in het eigen vergunninggebied. De vergunning is dus niet geldig in heel stadsdeel; Noord. Bewoners die afhankelijk zijn van mantelzorg kunnen ook een mantelzorgvergunning aanvragen om hun mantelzorgers bij de woning te laten parkeren.</p> <p>De gemeente Amsterdam staat de komende decennia voor een zeer grote bouwopgave om woningnood tegen te gaan. Stoppen met het bouwen van woningen in stadsdeel Noord is geen optie. Om te voorkomen dat alle nieuwbouw leidt tot parkeeroverlast in de bestaande buurten wordt een zogenaamd o-vergunningplafond ingevoerd. Dit betekent dat geen parkeervergunningen worden verleend aan de bewoners van deze nieuwe woningen.</p>
68	<p>Ik woon ruim 24 jaar in de Wijdenesserstraat, Nieuwendam. Daarvoor vanaf 1986 op een ander adres in Amsterdam Noord. Er was al die tijd nooit parkeerdruk, toen niet en nu nog steeds niet. Miz is dit een verdienmodel en niks anders.</p> <p>Mijn huisarts is in Schellingwoude, ik ga als ik de huisarts nodig heb met de auto daarheen en ga dan dus .et uw plannen 2,80 per uur betalen. Ik vind dit een hele slechte zaak. Niet alles kan op de fiets of lopend. Zeker niet als de 65 is gepasseerd. Eenzame ouderen hebben we al en dit zal nog verder toenemen als er betaald parkeren is ingevoerd in mijn woonwijk. Blauwe zones zijn een hele goede oplossing bij winkelcentra en miz is het goed om dit zo te laten. Zo blijft het voor iedereen haalbaar om met de auto 1x per week boodschappen te doen. Ga nogmaals de parkeerdruk meten daar waar parkeren nu nog vrij is en pas de plannen aan!!</p>	<p>Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze.</p> <p>Er lijkt hier sprake van enige verwarring. Schellingwoude en Tuindorp Nieuwendam liggen in hetzelfde vergunninggebied. De parkeervergunning is daarom ook geldig in Schellingwoude.</p> <p>Blauwe zones brengen een aantal problemen voor bewoners met zich mee de belangrijkste zijn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de ontheffing voor het parkeren in een blauwe zone is voor bewoners duurder (leges €169,20 voor maximaal 2 jaar) dan de voorgestelde vergunningstarieven voor betaald parkeren (€37,29 per 6 maanden voor de eerste vergunning).</li> <li>2. bezoek kan nooit langer parkeren dan de maximale parkeertijd</li> </ol> <p>De geldigheid van de vergunningen wordt aangepast. Hierdoor is een vergunning die is afgegeven voor vergunninggebied noord 10 (Tuindorp Nieuwendam en Schellingwoude), ook geldig in de Waterlandpleinbuurt en dus bij het</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
		<p>winkelcentrum Waterlandplein.</p> <p>In oktober 2023 is de parkeerdruk in Amsterdam Noord opnieuw gemeten, hieruit blijkt dat de parkeerdruk in gebieden zonder betaald parkeren verder toeneemt en op meer plaatsen parkeeroverlast is ontstaan.</p>
71	Prima idee. Hef ook een aantal parkeerplaatsen op, met name op de Landsmeerderdijk/ Oostzanerdijk zodat het veilig wordt voor fietsers.	Het opheffen van parkeerplaatsen ligt buiten de scope van dit beleidsvoorstel. Bij herinrichtingen wordt – indien nodig - wel gekeken naar mogelijkheden om de openbare ruimte veiliger te maken
72	Ik ben tegen dit voornemen omdat in de buurt waar ik woon(Oostzanerwerf) de straten dermate smal zijn dat nu reeds op de stoepen wordt geparkeerd. In bijvoorbeeld onze straat zouden parkeervakken moeten worden aangebracht waardoor er geen auto meer doorkan.	Er lijkt hier sprake van een misverstand. In tegenstelling tot bij het instellen van een blauwe zone is het voor het invoeren van betaald parkeren niet noodzakelijk om de openbare ruimte aan te passen door parkeervakken op het wegdek aan te brengen.
158	Ik snap dat er op de drukke plekken in Amsterdam Noord betaald parkeren is, maar laat landelijk Noord met rust a.u.b. Het is al erg genoeg dat we tegenwoordig ook op zondag moeten betalen. Hoe jaag je de bewoners de stad uit?	Er lijkt hier sprake van een misverstand, in de dorpen in landelijk Noord wordt geen betaald parkeren ingevoerd
175	<p>Het vervelende is dat dit doorgevoerd wordt, maar bewoners krijgen geen enkele informatie.</p> <p>Zoals, hoe kan ik straks nog thuis parkeren? Waar kan ik een parkeervergunning krijgen?</p>	Bewoners krijgen 3 maanden voor implementatie een brief waarin wordt uitgelegd hoe zij een vergunning aan kunnen vragen.
220	<p>Ik ben er zwaar op tegen! Alles kost al zoveel geld! En het moet allemaal maar duurder en duurder!</p> <p>Jullie geven aan dat mensen uit betaalde wijken naar niet betaalde wijken gaan. En daarom parkeerplekken te kort zijn.</p> <p>Wel huizen bouwen, maar geen parkeerplekken creëren dat is de fout. Daar gaat het betaald parkeren niet bij helpen. Er worden alleen maar flats uit de grond gestampt hier en geen parkeerplekken extra gecreëerd.</p>	De gemeente Amsterdam staat de komende decennia voor een zeer grote bouwopgave om woningnood tegen te gaan. Stoppen met het bouwen van woningen in stadsdeel Noord is geen optie. Om te voorkomen dat alle nieuwbouw leidt tot parkeeroverlast in de bestaande buurten wordt een zogenaamd o-vergunningplafond ingevoerd. Dit betekent dat geen parkeervergunningen worden verleend aan de bewoners van deze nieuwe woningen.
265	Vanaf 2004 zijn wij gedwongen om te verhuizen naar sportpark de weren aan de volendammerweg 305 daar is een groot parkeerplaats die steeds een dumpplek voor bouw verkeer en we zijn al jaren bezig dathet op geknapt moet worden maar gaan jullie ineens nu parkeergeld ervoor vragen het lijkt wel of in de zeik worden genomen dus ben ik daar er niet mee eens	<p>Het parkeerregime voor de sportparken wordt (met een apart beleidsvoornemen) aangepast. Hierdoor kunnen bezoekers van de sportparken -Melkweg, Oostzanerwerf, Tuindorp Oostzaan, Kadoelen, Friendschip, De Weeren, Durgerdam en Schellingwoude de eerste 3 uur per kalenderdag voor €0,10 per uur parkeren, daarna geldt een tarief van €1,60. Bovendien is parkeren na 19 uur gratis en is de geldigheid van parkeervergunningen van bewoners en bedrijven bij deze sportvelden niet beperkt – zoals bijvoorbeeld bij sportpark Middenmeer het geval is. Het college van B&amp;W verwacht dat met deze combinatie van aanpassingen de toegankelijkheid van de sportvoorzieningen voor de bewoners van Amsterdam voldoende gewaarborgd is.</p> <p>Specifiek voor Sportpark De Weeren is het van belang dat een deel van de voorheen aanwezige parkeerplaats inmiddels in gebruik is als depot voor de naastgelegen stadsdeelwerf. Door de handhaving op betaald parkeren zal de controle op illegale dumpingen toenemen naast hun opslag toenemen.</p>
290	Ik deel mijn auto samen met mijn dochter, ik woon in Oostzanerwerf, mijn dochter in Kadoelen. Wordt dit een vergunningsgebied? zo niet, wat zou voor ons de oplossing zijn? kunnen we twee vergunningen aanvragen? Mijn dochter maakt op maandag, dinsdag en woensdag gebruik van mijn auto.	<p>De geldigheid van de vergunningen wordt aangepast. Hierdoor is een vergunning die is afgegeven voor vergunninggebied Noord 12 (Tuindorp Oostzaan, ook geldig in de vergunninggebied Noord 14 (Kadoelen en Twiske), andersom is dit niet het geval.</p> <p>De reden voor deze aanpassing is de wens van het stadsdeel bestuur om de vergunninghouder de</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
		ruimte te bieden om bij het winkelcentrum te parkeren. maar dit kan in uw situatie ook een oplossing bieden.
338	Ik lees helaas niets in de uitgebreide informatie over hoe, waar en voor wanneer ik als bewoner de parkeervergunning moet aanvragen. Graag, en liefst op tijd, ontvang ik daar duidelijke berichtgeving over. Zodat het niet zo is dat we de eerste maand(en) aan de straat moeten betalen. Ik zie uit naar uw antwoord.	Bewoners krijgen 3 maanden voor implementatie een brief waarin wordt uitgelegd hoe zij een parkeervergunning kunnen aanvragen.
397	Belachelijk! Wordt het OV dan ook weer beter betaalbaar? Rijden de metro's daardoor zonder vaak stuk te gaan? Worden er dan weer meer nachtbussen ingezet? En waarom tot Durgerdam en niet met inbegrip van Durgerdam? Gratis geld voor de gemeente die geen moer om haar inwoners geeft m.i.	Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze.  Het parkeerregime in het dorp Durgerdam wordt niet gewijzigd
500	Betaald parkeren, ik heb dan weliswaar geen auto, dus makkelijk praten, maar goed in Amsterdam heb je dan veel volkstuinten, waarvan een groot deel in Amsterdam-Noord, nu kennen veel tuinparken, een tarief van 177+ euro, en enkele stadsdelen hebben een lager tarief waaronder stadsdeel Noord, ik zou willen dat er één tarief komt voor alle volkstuinten, dus of het tarief in Noord of allemaal het tarief van 177+, ik weet ook dat men recht heeft op 1 vergunning per 3 tuinen, en zo af en toe heb ik de indruk dat er per complex meer vergunningen zijn dan die 1 op de 3 tuinen, ( woon zelf bij een tuincomplex ) en het lijken er altijd meer te zijn, Verder zou het goed zijn dat de vergunningen seizoensgebonden zijn, dus als het tuincomplex zes maanden open is dan ook een vergunning voor max. 6 mnd, want vaak zie je in de winter dat men bij het tuincomplex parkeert en dan gezellig in de stad gaan winkelen, dus de buurt ervaart dan ook de overlast van tuinders die niet komen tuinieren. Dus lijkt het mij dat er iets moet gebeuren, want ook al heb je een eigen terrein om te parkeren, maar vooral in de zomermaanden als iedereen op zijn tuintje slaapt en woont dan kom je plaatsen te kort en kan je altijd nog die volkstuintvergunning aanvragen.	Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze  Het tarief voor de huur van volkstuinten valt buiten de scope van dit voorstel.  De parkeervergunningen voor volkstuinten zijn niet per definitie gebonden aan de seizoenen. Wel zien we dat een aanzienlijk aantal van deze vergunningen in de wintermaanden worden opgezegd en bij de start van het tuinseizoen opnieuw worden aangevraagd. In het uitbreidingsgebied in stadsdeel Noord worden parkeerplaatsen op eigen terrein afgetrokken van het maximaal aantal te verlenen vergunningen.  Daarnaast is het in veel gevallen ook mogelijk dat tuinders die in de omgeving wonen gebruik maken van hun bewoners vergunning bij de tuin.
527	Valt een invalide vergunning buiten de standaard parkeer vergunningen? Wij krijgen er twee maar hebben drie auto's. Mijn vader heeft een invalide kaart incl invalide paal dus ik vroeg mij af of deze er dan buiten valt en hij er dus niet nog een nodig heeft en wij er dus alsnog twee krijgen (voor mij en mijn moeder) In dat geval reddten wij het met de andere vergunningen. Ik hoor graag meer hierover	Nee, de parkeervergunning voor gehandicapten wordt niet verrekend met eventuele parkeervergunningen voor bewoners
532	Niet normaal. Hebben een garage bedrijf op de Nieuwendammerdijk. Klanten zetten hun auto vaak s,avonds neer. Hoe willen jullie dat oplossen? Komen om te keuren. Moeten dan ook nog parkeerplaats Betalen?????	Op het bedrijventerrein Nieuwendammerdijk wordt alleen betaald parkeren ingevoerd van maandag tot vrijdag van 09:00 tot 19:00 uur.  Er zijn een aantal regelingen die voor de inspreker mogelijk handig zijn. -garagebedrijven hebben te maken van een "voortdurend en onvermijdelijk wisselend bestand aan auto's" hierdoor is het mogelijk om een parkeervergunning op wisselend kenteken aan te vragen. deze vergunning kan voor verschillende auto's gebruikt worden. -kleine bedrijven (met minder dan 15FTE aan medewerkers kunnen naast de reguliere parkeervergunningen ook drie additionele parkeervergunningen voor bedrijfsauto's (grijze kentekens) aanvragen. Deze vergunningen kunnen ook op wisselend kenteken worden verleend.
556	Waarom betaald parkeren in Noord er is geen parkeeroverlast en bewoners hebben alleen maar extra kosten. Ook zal het bezoek afnemen.vreemd dat een kleine wijk zoals tuindorp Oostzaan in vijf delen wordt geknipt	Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze.  Er lijkt hier sprake te zijn van een misverstand. Tuindorp Oostzaan zal één vergunninggebied vormen. De parkeervergunning is dus in heel Tuindorp Oostzaan geldig. De onderverdeling in deelvogunninggebieden is uitsluitend bedoeld om per buurt een vergunningenplafond in te stellen.
566	het is nooit leuk om in de bovengenoemde stadsdelen te moeten	Het college dankt de indiener voor de ingestuurde

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	<p>gaan betalen voor parkeren, helaas is dit wel noodzakelijk. wij wonen zelf in de oostzanerwerf en worden dagelijks geconfronteerd met het feit dat mensen wonend in een stadsdeel waar nu betaald parkeren is ingevoerd in ons stadsdeel de auto parkeren, met gevolg dat er voor de eigen bewoners geen parkeerplek meer beschikbaar is, dit gebeurt ook met forensen/dagjesmensen die de auto parkeren en in de wijk vervolgens het OV nemen om naar het werk/stad te gaan, en medewerkers van bedrijven de bedrijfsautos parkeren. Wat echter wel een aandachtspunt is en blijft is het onbedoeld parkeren van elektrische autos aan de laadpalen en drie weken met vakantie gaan zoals nu veelal gebeurt. Hopelijk neemt het gemeentebestuur dit probleem ook mee in de plannen.</p>	<p>zienswijze.</p> <p>De oplaadplaatsen voor elektrische auto's vallen ook onder betaald parkeren. langparkeerders op deze plaatsen zullen dus net als andere langparkeerders in de buurt geweerd worden.</p>
628	<p>De mensen in noord hebben het al zwaar. De ouderen ook en voor de middeninkomen komen net rond. Komt dit erboven op in zuid heb je ook niet overal betaald parkeren. En hier noord een van armste stadsdelen wel.</p>	<p>De kosten voor een parkeervergunningen behoren met €37,29 (prijspeil 2024) tot de laagste in de stad. Omgerekend is dat ongeveer €6,20 per maand. 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.</p> <p>Er lijkt hier ook sprake van een misverstand. Als sinds 2012 is in heel stadsdeel Zuid sprake van betaald parkeren. Dit geldt ook voor de stadsdelen Centrum, Oost en West en met de uitvoering van het raadsbesluit van 8 juni 2023 voor stadsdeel Nieuw-West en Zuidoost</p>
638	<p>Pak het stallen van caravans, vouwwagens, aanhangwagens. Bakfietsen, motoren die op de stoep staan aan. Het fietsen in het park, fietsen op stoep vooral op het Purmerplein en het fietsen tegen het verkeer in. Handhaven van fatbikes die veel te hard rijden.</p>	<p>Door het instellen van betaald parkeren is het ook eenvoudiger om handhaven op parkeerexcessen omdat de handhaving veel intensiever plaats kan vinden en ook voor deze voertuigen parkeergeld betaald moet worden. Het is niet mogelijk om een campers te koppelen aan een parkeervergunning.</p> <p>De handhaving op overtredingen door fietsers valt buiten de scope van dit beleidsvoornemen.</p>
655	<p>Ik woon aan de nieuwendamerdijk en heb een elektrische auto. Ik mag geen vergunning, omdat ik een heel smal plaatsje voor mijn huis heb, waar ik mijn auto bijna niet in krijg. Met de verdere uitbreiding van betaald parkeren moeten ik en mijn bezoek nog verder lopen als ik mijn auto weg wil zetten. Voor mij is het alleen acceptabel als ik een vergunning kan krijgen tegen aanvaardbare kosten en een bezoekersregeling waarbij bezoekers een aantal uren per jaar kunnen parkeren zonder kosten.</p>	<p>Stallingsplaatsen worden al sinds in 1997 een maximum parkeervergunningen per adres is ingevoerd in heel Amsterdam afgetrokken van het maximaal aantal te verkrijgen parkeervergunningen. De reden hiervoor is dat in de openbare ruimte geen rekening gehouden is met de het parkeren van de voertuigen van deze bewoners. Het college ziet geen aanleiding om hier voor stadsdeel noord voor vanaf te wijken.</p> <p>De bestaande parkeerregeling op de Nieuwendammerdijk wordt niet aangepast.</p>
657	<p>Op zich is het betaald parkeren bijna onvermijdelijk, ik ben bewoner van Landelijk Noord (Holysloot) waar geen betaald parkeren van toepassing zal zijn. Ik en mijn medebewoners zijn echter wel voor ALLE voorzieningen van Amsterdam Noord afhankelijk, te denken aan b.v de boodschappen of een bezoekje aan de huisarts. Ik zou willen voorstellen om de huishoudens in Landelijk Noord de mogelijkheid te bieden om per huishouden 1 parkeervergunning aan te vragen voor Amsterdam Noord.</p>	<p>De parkeervergunning is primair bedoeld om bewoners in staat te stellen om te parkeren bij de eigen woning als geen (of onvoldoende) stallingsplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. In de dorpen in landelijk Noord wordt geen betaald parkeren ingevoerd. Het verlenen van parkeervergunningen is daardoor niet in lijn met het doel .van de vergunningverlening. De parkeertarieven in stadsdeel Noord zijn bovendien de laagste in Amsterdam.</p>
662	<p>Ja, heel goed plan, graag veel eerder invoeren dan 2025. De parkeerdruk in Banne Zuid, nabij Dekschuitstraat is veel hoger dan 100% in de avond en in het weekend. Veel plekken zijn bezet door bedrijfsauto's, campers, een pannenkoeken kraam op wielen. Er is geen vrije plek meer te vinden buiten kantoortijden, als gevolg hiervan staan overal auto's fout geparkeerd, op de stoep, dubbel voor insteek parkeervakken etc. Er zit hier ook een (al dan niet illegaal) garagebedrijfje in een garagebox, er staan hierdoor veel auto's langdurig geparkeerd in onze wijk, de auto's staan lang stil op dezelfde plek.</p>	<p>Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze.</p> <p>Het maximaal aantal parkeervergunningen voor bewoners uitbreidinggebied wordt vastgesteld op 2 (als geen stallingsplaatsen aanwezig zijn en geen o-vergunningplafond van toepassing is). Dit is gelijk aan het maximale aantal parkeervergunningen voor bewoners elders in Stadsdeel Noord en in gebieden buiten de Ring A10 Voor een derde of vierde auto</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	<p>Dat het geld kost voor bezoekers e.d. is niet relevant vind ik. Bezoekers ervaren de continue hinder van geen plek kunnen vinden niet. Het tarief is redelijk laag. Dat mensen eventueel een laag inkomen hebben is ook niet relevant. Er is betaald parkeren ingevoerd in gelijksoortige wijken als Banne Zuid.</p> <p>Punt van kritiek is het aantal vergunning per huishouden, 2, dat is teveel, dat lost het probleem niet goed op. Maximaal 1 auto per huishouden zou veel meer opleveren als het gaat om ruimte creëren voor de bewoners. Dat past ook veel beter in het Autoluwe beleid van de gemeente Amsterdam.</p> <p>En tot slot, er worden minder validen parkeerplaatsen uitgegeven aan personen die prima kunnen lopen en dat ook doen in de wijk. Alleen als je echt niet meer kan lopen dan 100 meter heb je hier recht op. Daar moet naar mijn idee veel scherper op gehandhaafd worden, en vergunningen moeten worden ingetrokken.</p>	<p>wordt geen parkeervergunning verstrekt.</p> <p>De voorwaarden voor de GPK zijn landelijk vastgelegd de gemeente heeft hier geen invloed op, hiervoor is het overigens niet noodzakelijk dat mensen in het geheel niet kunnen lopen. Voor het uitgeven van een GPK en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken vindt een onafhankelijke keuring plaats door de GGD.</p>
698	<p>Ik reis vooral met het OV, en ben hiervoor afhankelijk van de Noord-Zuidlijn. Vanaf metrostation noord is het wandelafstand (15-20 min)/fietsafstand(5min) naar mijn woning. Als ik een keer ergens heen ga (bijv. familie/vrienden in de regio Leiden) met het risico dat ik later in de avond thuis, kom ik met het OV niet meer thuis, aangezien de Noord-Zuidlijn slechts tot een uur of 01:00 rijdt. In dit geval is de auto veruit een beter alternatief. Die kan hier nu vrij staan.</p> <p>Indien deze maatregel ingevoerd wordt, waarbij autogebruik ontmoedigt wordt (wat begrijpelijk is), moet bereikbaarheid met het OV ook omhoog om dit te compenseren. Mijn voorstel is om de Noord-Zuidlijn in de nacht uurlijks te laten rijden, aansluitend aan het schema van de nachtintercity die tussen Rotterdam CS - Leiden CS - Schiphol - Amsterdam CS - Utrecht CS rijdt. Hierbij zouden de openingstijden van de fietsenstalling in metrostation Noord verruimd kunnen worden, zodat men in Noord óók thuis kan komen in de nacht (zonder gejatte fiets, wat mij hier al eerder is overkomen).</p>	<p>Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze.</p> <p>Dit advies valt buiten de scope van dit beleidsvoornemen.</p> <p>Bij de discussie over de nieuwe concessie vaar het openbare vervoer is expliciet aandacht besteed aan gebieden die nu onvoldoende bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.</p>
703	<p>Ik begrijp dat de gemeente steeds meer geld nodig heeft, maar door de exorbitante parkeertarieven wordt Amsterdam steeds minder aantrekkelijk om te bezoeken. Het zou goed zijn als er P&amp;R-terreinen rond de stad zouden komen met voordelig openbaar vervoer naar de binnenstad, maar ook het openbaar vervoer is inmiddels onbetaalbaar geworden. Ik vind Amsterdam nog altijd een leuke stad, maar als ik al minimaal 50 euro extra kwijt ben om er te komen, zal de hoofdstad mij niet vaak meer zien. Het valt mij tegen van GroenLinks dat zoveel mogelijk geld binnenhalen de belangrijkste drijfveer van het beleid is geworden.</p>	<p>De aanleg van nieuwe P+R terreinen valt buiten de scope van dit beleidsvoornemen.</p> <p>Plannen voor een eventuele realisatie van een parkeergebouw op het westelijke oor van de P+R Noord is 2021 stilgelegd vanwege de beperkte financiële investeringsruimte.</p> <p>Onderzoek naar mogelijke nieuwe locaties heeft geen geschikte locaties opgeleverd: bij onderzoek bleek dat de potentiële nieuwe locaties ongeschikt zijn vanwege het gebrek aan nabijgelegen hoogfrequent openbaar vervoer.</p>
708	<p>Als eerste hoop ik dat de parkeer plaatsen iets breder worden en beter zichtbaar. Nu moet je goed kijken. Ik vind het goed. De ergernis van mensen die op vakantie gaan en van buitenaf komen om hier nog gratis te parkeren zal daardoor afnemen. En het asociaal parkeren op twee plekken, hoop ik dat daar dan op gehandhaafd wordt.</p> <p>Goed plan </p>	<p>Aanpassingen in de openbare ruimte liggen buiten de scope van dit beleidsvoornemen.</p> <p>Bij herinrichtingen wordt – indien nodig - wel gekeken naar mogelijkheden om de openbare ruimte veiliger te maken.</p>
756	<p>Krijgen woningen die zijn gebouwd in 2019 een parkeervergunning? Wij staan niet achter dit plan.</p>	<p>De vraag of adressen worden uitgesloten van parkeervergunningverlening is afhankelijk van de datum waarop de bouwvergunning verleend is. de bouwvergunning voor het pand waar de indiener woont is van voor het vaststellen van de nota Parkeernormen. Het is echter mogelijk dat de indiener niet in aanmerking komt voor aan parkeervergunning vanwege de aanwezigheid van een stallingsplaats of bepalingen in de erfpacht overeenkomt. Hiernaar wordt voor implementatie onderzoek gedaan.</p>
769	<p>Mijn vraag is de volgende: Ik woon op Voorstevan en als ik nu een parkeervergunning heb is deze dan uitsluitend geldig op Voorstevan en hoe zit het dan als er geen parkeerplek meer is en ik op bijvoorbeeld Voordek moet parkeren. Met andere woorden: waar mag ik exact met deze parkeervergunning parkeren? Bij</p>	<p>Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze.</p> <p>Uw adres valt in het nieuwe vergunninggebied Noord 3. Dat betekent dat uw parkeervergunning in de hele Banne geldig is.</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	voorbaat dank voor uw antwoord hierop.	Bewoners krijgen 3 maanden voor implementatie een brief waarin wordt uitgelegd hoe zij een parkeervergunning kunnen aanvragen en waar deze geldig is.
779	Is de parkeer vergunning adres gebonden , dat niet een vergunning verleend wordt aan iemand die in een ander zone woont . Ik woon zelf in buiksloot in de Pinasstraat ,maar hier parkeren is een drama want mensen uit de marjolein straat parkeren hier hun autos ,zodat voor de bewoners geen plek is. Sommige autos blijven soms weken staan.	De parkeervergunning is in het eigen vergunninggebied geldig niet in heel stadsdeel Noord. Specifiek voor deze indiener: de Marjolijnstraat ligt in vergunninggebied Noord 6. De vergunningen van bewoners van Noord 6 zijn niet geldig in het nieuwe vergunninggebied Noord 3 waar de Pinasstraat onder valt
786	Bij de vorige invoering van betaald parkeren in Noord, ten tijde van opening noord-zuidlijn, kreeg iedere bewoner voor elke auto een vergunning. Is dat nu ook het geval in 2025 voor de stadsdelen waar het nieuwe parkeer beleid van toepassing wordt? Ik rijd namelijk een oldtimer en ik maak me zorgen dat ik in Kadoelen straks geen parkeervergunning kan krijgen. Hopelijk wordt hier rekening mee gehouden.	Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze. Er is bij het invoeren van betaald parkeren een overgangsregeling voor bewoners die beschikken over een oude auto: Bij invoering wordt ook een parkeervergunning voor bewoners verleend als niet wordt voldaan aan de milieueisen die in het kader van Schoner Parkeren. wanner na het invoeren van betaald parkeren een nieuwe auto wordt aangeschaft zijn die eisen wel van toepassing.
824	Onzin! Gemeente is alleen maar bezig met zoveel mogelijk geld te innen maar de echte problemen in de wijk worden niet aangepakt! Ik woon op Waterlandplein waar blauwe zone is en ik parkeer net erbuiten (aan de overkant) Krijg ik dan geen vergunning?	Bewoners van de nieuwbouw boven het winkelcentrum waterlandplein komen net als nu bij de blauwe zone vanwege de aanwezigheid van de parkeergarage alleen in aanmerking voor een parkeervergunning voor de tweede auto.
828	Absoluut oneens met het besluit om de Durgerdammerdijk te betrekken in het plan om betaald parkeren in te voeren, aangezien er geen enkele noodzaak voor is.	De Durgerdammerdijk – tot aan de bebouwde kom van Durgerdam - wordt meegenomen in de uitbreiding van betaald parkeren om waterbedefferen te voorkomen als gevolg van het invoeren van betaald parkeren in de omgeving. We hebben in 2018 in het Blauwe Zand gezien hoe heftig deze effecten kunnen zijn.
829	Geachte mevrouw/heer, Graag reageer ik op het voornemen om in geheel Amsterdam Noord betaald parkeren in te voeren. Ik woon in Zunderdorp, Landelijk Noord. In Zunderdorp wordt geen betaald parkeren ingevoerd. Bij het Sportpark Friendship, net buiten de ring, wel. Dit betekent dat Zunderdorp, vanuit Amsterdam gezien, het dichtstbijzijnde gebied is om gratis te kunnen parkeren. Bij mij leeft dan ook de vrees dat mensen hun auto in Zunderdorp gaan parkeren om vervolgens door te reizen naar Amsterdam. Zunderdorp is (naar mijn mening) een prachtig dorp, maar wordt nu al ontsierd door de vele auto's. Ik vrees dat wij de nieuwe Schellingwouderdijk (rondom Landmarkt) worden - met rijen auto's in de berm - als er geen maatregelen worden genomen. Kortom, ik denk dat er geen betaald parkeren in Amsterdam Noord kan worden ingevoerd zonder te kijken naar passende maatregelen voor Zunderdorp.	De afstand van de Zunderdorp tot de dichtstbijzijnde parkeerplaats bij sportpark Friendship bedraagt ongeveer 800 meter. De Zunderdorpergouw is bovendien een relatief donkere en smalle weg buiten de bebouwde kom zonder vrijliggende voet of fietspaden. Dit maakt dat de kans op waterbedefferen richting Zunderdorp zeer klein. De parkeerdruk in Zunderdorp na invoeren van betaald parkeren wordt wel gemonitord.
841	Hoe kan het dat een vergunning bij de Meeuwenlaan meer dan de helft goedkoper is per half jaar dan het voornemen voor de rest van Noord? Het prijsverschil voor een tweede parkeervergunning is ook wel heel erg groot.	Het vergunning tarief in de gebieden in stadsdeel Noord waar al betaald parkeren is wordt aangepast en wordt gelijk aan de vergunning tarieven in het uitbreidingsgebied. Dit tarief is ook van toepassing is stadsdeel Zuidoost en de recente uitbreidingsgebieden in stadsdeel Nieuw-West.  In alle gebieden in Amsterdam waar twee vergunningen per adres beschikbaar zijn geldt dat de tweede vergunning duurder is dan de eerste vergunning. De gemeenteraad heeft hiertoe in 2016 besloten vanwege het extra ruimtebeslag van twee auto's in de openbare ruimte. Nb. in de meeste gebieden in Amsterdam kan maar één parkeervergunning per adres worden aangevraagd.
854	Gm,	De winkels op het Bezaanachtplein komen

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	<p>ik ben ondernemer in Banne Centrum. Ik heb vernomen dat er betaald parkeren komt in ons gebied. Kunnen wij dan wel een parkeervergunning aanvragen. Mvg,</p>	<p>momenteel niet in aanmerking voor een ontheffing in de blauwe zone vanwege de aanwezigheid van de parkeergarage. Deze uitsluiting wordt – om dezelfde reden - bij het invoeren van betaald parkeren omgezet in een nulplafond.</p>
855	<p>in de afgelopen paar jaar is het parkeren bij winkelcentrum Banne van gratis naar blauwe zone naar betaald parkeren en nog eens in andere volgorde ingevoerd. buiten de administratie die dit met zich meebrengt, inmiddels al aanslag voor verlopen van ontheffing (enige organisatie die geen reminders stuurt voor aflopen termijn) en daar boven op een belachelijk bedrag van 50 euro om een auto kenteken over te schrijven. weten jullie nu zeker wat het gaat worden? er is altijd voldoende parkeerplaats, en in de omgeving dus welk doel dit dient?</p>	<p>Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze.</p> <p>Blauwe zones brengen een aantal problemen voor bewoners met zich mee de belangrijkste zijn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de ontheffing voor het parkeren in een blauwe zone is voor bewoners duurder (leges €169,20 voor maximaal 2 jaar) dan de voorgestelde vergunningstarieven voor betaald parkeren (€37,29 per 6 maanden voor de eerste vergunning).</li> <li>2. bezoek kan nooit langer parkeren dan de maximale parkeertijd</li> </ol> <p>Anders dan bij de ontheffing voor een blauwe zone wordt de parkeervergunning (zolang de kosten voldaan worden) automatisch verlengd. Het is ook mogelijk om voor de betaling aan machtiging af te geven zodat deze niet vergeten kan worden.</p>
863	<p>Graag wil ik weten en eigenlijk dat deze optie wordt ingevoerd indien een auto door twee personen wordt gebruikt op twee verschillende vergunningsgebieden of we het recht kunnen behouden om door de duurste vergunningsgebied te betalen maar dan wel gebruik te kunnen maken van beide vergunningsgebieden zonder parkeerkosten hiervoor te maken. Net zoals er vorig jaar hiermee geëxperimenteerd is. Graag dit voortzetten. Dit zorgt ten eerste voor minder autos in de stad en uiteindelijk dus ook voor minder vervuiling.</p>	<p>Het experiment waarnaar door de indiener wordt verwezen is beëindigd wegens gebrek aan gebruikers.</p> <p>De parkeervergunning is in het eigen vergunninggebied geldig niet in heel stadsdeel Noord.</p>
868	<p>Goede middag vraag.Volgend jaar 2024 moeten wij ons vergunning vernieuwen dat is dan voor twee jaar. Maar als er in 2025 betaald parkeren wordt in gevoerd dan hebben te veel betaald of de verkeerde vergunning? Als er betaald parkeren is in gevoerd zijn dan de vergunning ook weer voor twee jaar of moet je elk halfjaar een nieuwe Aanvragen of kan je hem via mail verlengen. Hoor graag van u</p>	<p>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.</p> <p>Anders dan bij de ontheffing voor een blauwe zone wordt de parkeervergunning (zolang de kosten voldaan worden) automatisch verlengd. Het is ook mogelijk om voor de betaling aan machtiging af te geven zodat deze niet vergeten kan worden. De betaling van de parkeervergunning gaat per 6 maanden.</p>
892	<p>Hallo ik woon in de Hendrik Soeteboomstraat dit is aan smal straatje met natuurlijk nu al parkeer problemen ,ieder huis had een voortuin maar omdat er mensen zijn die hun auto altijd voor hun eigen deur willen parkeren zijn er al mensen die hun auto in die voortuin parkeren dus als je dan een auto o[ de weg parkeert kunnen zij er niet meer uit, nu word het betaald parkeren ,en nu gaan er steeds meer stemmen op dat iedereen zijn auto in de voortuin wil parkeren , wat zijn hier de regels hier voor , en als het niet mag is het misschien een idee om daar ook een mededeling huis aan huis te bezorgen voordat alle tuintjes in de tuindorpen zijn verdwenen</p>	<p>De woningen in de Hendrik Soeteboomstraat liggen op eigen grond en in het bestemmingsplan voor Kadoelen is het realiseren van parkeergelegenheid ten bate van de functie toegestaan. Bet betekend dard de gemeente het realiseren van parkeerplaatsen in de tuin niet kan verbieden.</p> <p>Wel is het van belang dat stallingsplaatsen al sinds in 1997 een maximum parkeervergunningen per adres is ingevoerd in heel Amsterdam worden afgetrokken van het maximaal aantal te verkrijgen parkeervergunningen. De reden hiervoor is dat in de openbare ruimte geen rekening gehouden is met de het parkeren van de voertuigen van deze bewoners. Het college ziet geen aanleiding om hier voor stadsdeel noord voor vanaf te wijken. een feitelijk aanwezige stallingsplaats – zoals een parkeerplaats in de tuin – wordt afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waarop aanspraak gemaakt kan worden. Naar de aanwezigheid van parkeerplaatsen wordt voordat betaald parkeren wordt ingevoerd onderzoek gedaan.</p>
902	<p>Voordat het wordt ingevoerd hoor ik graag of er gekeken is of er voldoende parkeerplekken zijn in noord. Bij ons in de straat staan nu de auto's op de stoep en aan de zijkant van een weg. Dit zijn</p>	<p>Het aantal parkeerplaatsen in Stadsdeel Noord is met 778 parkeerplaatsen per 1000 woningen aanzienlijk hoger dat het Amsterdamse gemiddelde</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	<p>geen officiële plekken en vraag mij af hoe en waar ik straks moet parkeren. Verder zou ik zien dat de zondag niet betaald parkeren wordt ook ivm met bezoek. Wij zijn vanuit de pijp verhuist ivm parkeer problemen. Nu komt het voor mij over of ik het nu weer krijg.</p> <p>Ik zou graag voordat het wordt ingevoerd de onderzoeken willen lezen..</p>	<p>(529 parkeerplaatsen per 1000 woningen). Er is hier dus geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.</p> <p>Het beleidsvoornemen wordt aangepast: in het uitbreidingsgebied in Stadsdeel Noord wordt vooralsnog geen betaald parkeren op zondag ingesteld.</p>
919	<p>Ik ben tegen het invoeren van het uitbreiden van betaald parkeren in Noord. Ik heb een dierenarts praktijk en het is bij ons nooit te druk om ergens te parkeren. Ik vraag me af op welke tellingen dit gebaseerd is?</p> <p>Voorts vind ik de dan toegewezen aantal vergunningen voor medewerkers veel te laag. Ik heb overdag al 3 of 4 medewerkers lopen zonder mij erbij. Die wonen echt niet allemaal om de hoek. 1 vergunning is dan veel te weinig, helemaal gezien het dus helemaal niet druk is met parkeren!</p> <p>Ik vraag me dus sowieso af waarom dit moet worden ingevoerd als drukte het argument zou zijn.</p>	<p>De norm voor parkeervergunningen voor bedrijven wordt vastgesteld op maximaal 1 per 5 FTE. Deze norm is gelijk aan de norm die gehanteerd wordt in woonwijken buiten de ring A10 en het dubbele van de norm die gehanteerd wordt in het bestaande betaald parkeren gebied in stadsdeel Noord.</p> <p>In oktober 2023 is de parkeerdruk in Amsterdam Noord opnieuw gemeten, hieruit blijkt dat de parkeerdruk in gebieden zonder betaald parkeren verder toeneemt en op meer plaatsen parkeeroverlast is ontstaat. De resultaten van deze parkeerdruk meting zijn toegevoegd aan de Nota van Beantwoording en is in te zien via <a href="https://maps.amsterdam.nl/parkeerdruk/">https://maps.amsterdam.nl/parkeerdruk/</a></p>
935	<p>Hier niet zozeer mijn mening op het beleidsvoornemen, maar meer een vraag.</p> <p>Ik woon op de Nieuwendammerdijk nr 259, dicht bij Het Sluisje. Het nieuwe vergunning gebied volgens kaart 5 is mij niet helemaal duidelijk. Komt er een nieuw deelvergunning gebied zoals nu op kaart 5 staat als Noord 10: Nieuwendam-Schellingwoude ?</p> <p>Als dit zo zou zijn wordt het erg lastig om te parkeren voor bewoners op de Nieuwendammerdijk. Met een scheiding halverwege. Kunt u mij hier wat meer over laten weten. Als die inderdaad het plan is dan zal ik zeker nog graag mijn mening hierover geven voor 26 november 2023.</p>	<p>De grens tussen vergunninggebied Noord 7 en Noord 10 komt inderdaad te liggen op het Sluisje. Waar nu de grens van betaald parkeren ligt. Dit is de meest geschikte locatie voor deze grens.</p>
951	<p>Een aantal dingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gemeente Amsterdam is gebleken niet gevoelig te zijn voor inspraak van bewoners. Op grond waarvan wordt het uiteindelijke besluit doorgedrukt, ondanks de inspraak.</li> <li>- alles, maar dan ook alles wordt duurder, water, belastingen en noem maar op, ik ben er pertinent op tegen om ook in deze woonwijk met een bewonersparkeerplaats op dit moment, te gaan betalen voor dezelfde parkeerplaats. Waarom handhaven jullie niet dat het een parkeerplaats voor bewoners blijft zoals het oorspronkelijk bedoeld is. Dus niet bereid om ook deze kostenstijging te betalen omdat de gemeente tekort komt. Betaald parkeren ooit bedoeld om parkeerkosten te dekken en niet andere gaten in de begroting.</li> <li>- ook zonder betaald parkeren zetten anderen hun auto neer op deze bewoners parkeerplaats. Dus overlast is er al en wordt niet minder door invoeren in het hele gebied.</li> <li>- wat als ik een leenauto heb met een ander kenteken?</li> </ul>	<p>Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze.</p> <p>In de Nota van Beantwoording zijn de wijzigingen die in de voorstellen zijn aangebracht naar aanleiding van de inspraak weergegeven.</p> <p>De parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn openbaar. Het is dus toegestaan om op deze plaatsen te parkeren, ook als men niet in de omgeving van de parkeerplaats woont.</p> <p>Wanneer sprake is van een leenauto terwijl de eigen auto gerepareerd wordt kan deze leenauto tijdelijk aan de vergunning gekoppeld worden. Zie voor meer informatie: <a href="https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners">https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners</a></p>
1017	<p>Ik woon in Durgerdam met een bewonersonthefing, mijn visite staat normaal voor het dorp. Krijg ik voor mijn visite ook bezoekerskorting voor parkeren in de dichtstbijzijnde zone aan de Durgerdammerdijk.</p> <p>Dank.</p>	<p>Durgerdam valt niet in betaald parkeren gebied. De bewoners van Durgerdam kunnen daardoor ook geen bezoekersvergunning aan vragen.</p> <p>Dat betekent inderdaad dat bezoekers die tussen de Ring A10 en de bebouwde kom van Durgerdam parkeren daarvoor parkeergeld verschuldigd zijn. de parkeerplaats aan de Durgerdammergouw blijft wel gratis.</p>
1048	<p>Wij hebben zelf parkeerplek op de oprit maar maken gebruik van parkeergelegenheid als we boodschappen doen. Ik geloof er niet in dat betaald parkeren de drukte gaat reguleren. En al helemaal niet dat dat de belangrijkste reden is. Het gaat mensen alleen meer kosten en voor de gemeente veel inkomsten genereren. Vooral in de minder buurten waar de welvaart minder is, zal dit voelbaar zijn in de portemonnee. Zoals ik al schreef, wij hebben een huis kunnen kopen met een oprit. Ik ben dus tegen betaald parkeren.</p>	<p>Betaald parkeren wordt ingevoerd in heel stadsdeel Noord (met uitzondering van de dorpen in landelijk noord en de Noorder IJplas) dus niet uitsluitend in de bestaande blauwe zones.</p> <p>Bij het invoeren van betaald parkeren wordt de openbare ruimte niet aangepast. Er worden dus geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd.</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	<p>Het is mij daarnaast niet duidelijk of ook op wegen waar geen blauwe zones zijn, betaald parkeren ingevoerd wordt en of daar extra parkeerplaatsen voor worden gecreëerd. Zo ja, dan ben ik tegen. Er is op veel wegen al weinig ruimte om elkaar te passeren met de auto. Daarnaast wil ik liever geen auto's voor mijn deur. Het uitrijden van opritten wordt hierdoor bemoeilijkt.</p>	
1049	<p>Onlangs heb ik het bericht ontvangen over de plannen voor betaald parkeren in heel Noord. Ik ben oefentherapeut met een praktijk in Amsterdam-Noord. Ik bezoek veel mensen met de ziekte van Parkinson aan huis door heel Noord. Als ik 10 mensen per dag zie, kost mij dat € 16,00 parkeergeld per dag. Is hier een oplossing voor? Graag hoor ik van u.</p>	<p>Op basis van de informatie in de zienswijze is niet te beoordelen of de indiener in aanmerking komt voor een parkeervergunning voor hulpverleners (zie voor meer informatie de website: <a href="https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-hulpverleners/">https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-hulpverleners/</a>)</p> <p>Wel is het voor de cliënten van de indiener mogelijk om gebruik te maken van de bezoekersvergunning. Met deze vergunning kan bezoek van bewoners maximaal 150 uur per kwartaal met 65% korting parkeren. Het is ook mogelijk om de bezoeker te hiervoor aan de automaat te laten betalen. Kijkt u voor meer informatie op de website: <a href="https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007367">https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007367</a></p>
1053	<p>Goedendag, Ik heb een vraag: wij hebben twee auto's waarvoor we dan een vergunning zouden moeten aanvragen. Maar we hebben ook een oldtimer die in een stalling staat echter ipv van een van onze andere twee auto's zomers een aantal dagen bij ons bij voor de deur wordt geparkeerd. Hoe is deze situatie geregeld? Vriendelijke groet, René Dijs</p>	<p>Het maximaal aantal parkeervergunningen voor bewoners uitbreidinggebied wordt vastgesteld op 2 (als geen stallingsplaatsen aanwezig zijn en geen oververgunningplafond van toepassing is). Dit is gelijk aan het maximale aantal parkeervergunningen voor bewoners elders in Stadsdeel Noord en in gebieden buiten de Ring A10. Voor een derde of vierde auto wordt geen parkeervergunning verstrekt.</p> <p>Het is wel mogelijk om het kenteken bij de vergunning te wijzigen – zolang de auto op naam staat en voldoet aan alle voorwaarden voor de parkeervergunning. Zie voor meer informatie: <a href="https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners/#PagCls_17329026">https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners/#PagCls_17329026</a></p>
1106	<p>Met deze brief wil ik mijn zorgen en bezwaren kenbaar maken over het voornemen om betaald parkeren in te voeren in stadsdeel Noord. Na het zorgvuldig bestuderen van het beleidsvoornemen "Uitbreiden betaald parkeren in stadsdeel Noord", wil ik de volgende argumenten tegen de invoer op basis van de huidige voorstellen onder uw aandacht brengen:</p> <p>1. Privacy en datascanning: In het digitale tijdperk zijn privacy zorgen steeds prominenter geworden. Het systematisch scannen van geparkeerde auto's betekent een aanzienlijke hoeveelheid data die wordt verzameld en opgeslagen. Hoewel de AVG bepaalde waarborgen biedt, brengt elke gegevensverzameling inherente risico's met zich mee, zoals mogelijke datalekken of misbruik. Het is essentieel om te overwegen of de voordelen van deze dataverzameling opwegen tegen de potentiële inbreuk op de privacy van burgers. Daarnaast heeft elke burger het recht om niet systematisch door de gemeente/overheid gevolgd te worden. Helaas komt dit niet terug in de informatievoorziening of de besluitvorming van de gemeente.</p> <p>2. Kosten van de vergunning: Terwijl de stad Amsterdam blijft groeien en bloeien, staan veel van haar inwoners, met name in stadsdeel Noord, onder financiële druk. De kosten van een parkeervergunning kunnen voor sommigen een significante financiële last betekenen. Vooral gezinnen, ouderen en anderen met beperkte middelen kunnen onevenredig worden getroffen. De kosten van de vergunning zijn buitenproportioneel als je bedenkt dat de burgers nu niks betalen. De gemeente geeft geen toelichting over de opbouw van de kosten van de vergunning. Dit is wederom een extra argument voor het wantrouwen over deze invoering.</p> <p>3. Perceptie van extra belasting: Voor veel burgers kan het invoeren van betaald parkeren</p>	<p>De gemeente beschouwt een kenteken als een persoonsgegeven. Daarom is kentekenparkeren 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.</p> <p>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</p> <p>De kosten voor een parkeervergunningen behoren met €37,29 (prijspeil 2024) tot de laagste in de stad. Omgerekend is dat ongeveer €6,20 per maand. 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.</p> <p>Voor nieuwbouw geldt dat een zogenaamd oververgunningplafond wordt ingevoerd. Dit betekent dat geen parkeervergunningen worden verleend. De</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	<p>aanvoelen als een onverwachte en ongewenste extra belasting. In tijden waarin veel mensen financiële onzekerheid ervaren, kan dit voornemen het vertrouwen in het gemeentelijk beleid verminderen en het gevoel van verbondenheid met de gemeenschap aantasten. Aanvullend geeft de gemeente niet aan wat er gaat gebeuren met de extra inkomsten uit de parkeerbelasting. De extra belastingheffing is wederom een bevestiging dat de gemeente er weinig om haar burgers geeft en zich er totaal niet van bewust is wat voor impact dit heeft voor de mensen die dit moeten gaan betalen. De gemeente geeft verder ook geen toelichting over de impact van deze maatregelen op de burgers, zowel emotioneel, financieel als praktisch. Denk aan boodschappen doen, winkelen, sporten, etc. in Noord.</p> <p>4. Natuurlijke groei en parkeerdruk: Stadsdeel Noord heeft de laatste jaren een significante groei doorgemaakt, zowel in bevolking als in bedrijvigheid. Deze groei, hoewel positief in veel opzichten, heeft logischerwijs geleid tot een verhoogde parkeerdruk. Het invoeren van betaald parkeren kan als een kortetermijnoplossing worden gezien die niet noodzakelijkerwijs de langetermijnuitdagingen van stedelijke groei aanpakt. De gemeente geeft geen enkele argumentatie en/of uitleg hierover. Daarmee versterkt de gemeente het gevoel dat dit niks anders is dan een ordinaire extra belastingmaatregel. Is de gemeente zich ervan bewust dat deze maatregelen niks zullen veranderen aan de parkeerdruk door de groei en uitbreiding van Noord? De enige oplossing is namelijk het stoppen van de uitbreiding in Noord.</p> <p>5. Essentiële rol van auto's: Veel inwoners van stadsdeel Noord zijn voor hun dagelijkse activiteiten afhankelijk van hun auto. Of het nu gaat om woon-werkverkeer, het vervoeren van kinderen, boodschappen doen of familiebezoeken, de auto speelt een cruciale rol in hun dagelijks leven. Het beperken van de toegang tot betaalbare parkeermogelijkheden kan hun dagelijkse routines en levenskwaliteit ernstig beïnvloeden. Heeft de gemeente een impactanalyse uitgevoerd om na te gaan wat de impact is voor de burgers? Helaas komt dit niet terug in de informatievoorziening of de besluitvorming.</p> <p>Ik hoop dat u deze argumenten in overweging neemt bij uw besluitvorming over de uitbreiding van betaald parkeren in stadsdeel Noord. Ik ben van mening dat een constructief dialoog met betrokkenen en het zoeken naar alternatieve oplossingen zowel de gemeente als haar burgers ten goede zal komen.</p>	<p>oorsprong hiervan ligt besloten in de Nota Parkeernormen (2017) waarin stond: "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". De gemeente heeft op de website een 'adreszoeker' beschikbaar gesteld waarin is te zien of parkeervergunningen beschikbaar zijn op adresniveau. Potentiële bewoners van een bepaalde woningen kunnen zich dus informeren over de voorwaarden ten aanzien van parkeren.</p> <p>De kosten voor een parkeervergunningen behoren met €37,29 (prijspeil 2024) tot de laagste in de stad. Omgerekend is dat ongeveer €6,20 per maand. Gegeven de 'totale kosten van eigendom' van een auto, is dit tarief van de vergunning, naar het oordeel van het college, gematigd.</p> <p>Verhoudingsgewijs gaat het om een beperkte verhoging van de totale kosten die het bezit en rijden van een auto met zich meebrengt.</p>
1116	<p>Geachte dames, heren, Ook namens mijn vrouw, wil ik aangeven dat wij achter de voorgestelde plannen staan. Wij wonen aan de Reizigersweg. Wij juichen de plannen zeker toe omdat er in de buurt veel overlast is vanwege dubbel en scheef geparkeerde busjes en ook van min of meer en ogenschijnlijk achtergelaten voertuigen. Wij vragen ons derhalve wel af of Handhaving met de invoering van betaald parkeren dan ook dergelijke achtergelaten voertuigen wel laat wegslepen na enkele dagen. Voor ons is het tarief ook zeer acceptabel waarbij wel beseffen dat dit misschien niet voor iedereen geldt.</p>	<p>Het college dankt de indiener voor de ingestuurde zienswijze.</p> <p>Door de handhaving op betaald parkeren zullen ook verlaten auto's en autowrakken eerder gesignaleerd en verwijderd kunnen worden. Het wegslepen van een achtergelaten auto – omdat deze verlaten is - is juridisch zeer ingewikkeld, dit gaat om een (zeer) langdurig proces, omdat de gemeente voordat zij een voertuig kan wegslepen moet bewijzen dat sprake is van een autowrak. Dit is alleen het geval wanneer de kosten voor het rijklaar maken van de auto hoger zijn dan de dagwaarde. In gebieden met betaald parkeren kan een vergelijkbaar voertuig worden weggesleept zodra sprake is van wanbetalen. Hiervoor is alleen nodig dat er 5 naheffingsaanslagen openstaan waarvoor de betalingstermijn is verstreken</p>
1201	<p>Wij hebben in maart/april een inloop avond gehad in De Werf voor de Kabelgaststraat en de Krasseurstraat voor blauwe zone omdat de overlast enorm is. Nu krijg ik een brief voor betaald parkeren in 2025. Wat is er gebeurd met bovenstaande? gaat dat nu niet meer door. Wat ik dan raar vind is dat ik niets meer heb vernomen van de inloop avond, gaat de blauwe zone nu wel of niet door. Graag verneem ik van u.</p>	<p>Begin 2023 heeft stadsdeel Noord besloten om – in afwachting van de invoer van betaald parkeren – een tijdelijke blauwe zone in te stellen in de omgeving van de Kabelgaststraat. Deze tijdelijke blauwe zone is in november 2023 ingesteld en komt te vervallen wanneer betaald parkeren word ingevoerd.</p>
1238	<p>Goedemorgen. Ik reageer op uw brief van 29 september jl. aan bewoners in Stadsdeel Noord waarin u bericht over het invoeren</p>	<p>Binnen de perceelgrenzen van het opgegeven adres is inderdaad geen betaald parkeren van toepassing.</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	van betaald parkeren vanaf 2025. Graag ontvang ik van u namens de gemeente een bevestiging, dat het eigen terrein aan de straatzijde van de percelen ██████, gemarkeerd en in gebruik als privé parkeerplaats, zal worden gerespecteerd voor wat betreft de in te voeren vergunningplicht. Uw antwoord zie graag op korte termijn tegemoet.	
1276	Ik woon thuis met mijn vader, ik rij op de zaak en de auto staat niet op mijn naam. Mijn vader heeft een eigen auto op zijn naam. Er kan 1 auto op ons erf, dan zal die van mij op het erf moeten staan en die van me vader aan de straat aangezien hij een vergunning krijgt? Krijgen we ook ontheffing voor mijn vriendin die hier regelmatig langskomt? Kan moeilijk een hele dag parkeergeld constant betalen. Er is hier in kadoelen geen parkeerdruk, er zijn hier geneens toeristen	<p>Het is mogelijk om een parkeervergunning aan te vragen voor een auto van de zaak. Hiervoor moet wel een verklaring van de werkgever worden overlegd. Zie voormeer informatie de website: <a href="https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners/">https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bewoners/</a></p> <p>Voor bezoek is de bezoekersvergunning beschikbaar. Hiermee kan bezoek van bewoners maximaal 150 uur per kwartaal met 65% korting parkeren. Kijkt u voor meer informatie op de website: <a href="https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007367">https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007367</a></p> <p>De wijk Kadoelen wordt meegenomen in de uitbreiding van betaald parkeren omdat het college van B&amp;W het niet verantwoord vindt om de bewoners hier te confronteren met de onvermijdelijke waterbedeffecten als in de omgeving betaald parkeren wordt ingevoerd. We hebben in 2018 in het Blauwe Zand gezien hoe heftig deze effecten kunnen zijn</p>
1387	<p>Aandachtspunten zijn.</p> <p>Krijgt iedere auto een sticker op de Voorruit?</p> <p>Zo nee - waarom niet?</p> <p>Hoe is het voor de bewoners kenbaar/zichtbaar - dat een geparkeerde auto een bewonersvergunning bezit - en betaald hebt?</p> <p>Is het mogelijk om per parkeerplaats/straat - een bewoner aan te wijzen - om hierop toezicht te houden?</p> <p>Wordt er dagelijks gehandhaafd - hoeveel keer per dag - op welke tijden?</p> <p>Bij vermoeden van geen bewoners(s)vergunning(en) - Bij wie melden?</p> <p>Op welk adres een bezoekersvergunning aanvragen?</p> <p>Is dit herkenbaar door middel van aanwezigheid vignet- op de voorruit - van de bezoekers?</p> <p>Kunnen ook meerdere auto's op bezoek zijn - hoe wordt dit geregeld?</p> <p>Is het ook mogelijk - dat de bezoekers betalen - via de parkeermeter?</p> <p>Auto's op de Invalide parkeerplaatsen met vaste kenteknummer - zijn parkeervergunning vrij?</p>	<p>Zowel de parkeervergunning als het betalen van het straattarief is volledig elektronisch. Er hoeft dus niets in de auto gelegd te worden.</p> <p>Parkeerhandhaving vindt plaats door middel van scanauto's. Hiervoor hoeven bewoners dus geen melding te doen.</p> <p>Om te voorkomen dat – als de tijden van handhaving bekend zijn – mensen alleen dan betalen voor parkeren worden schema's van de handhaving niet openbaar gemaakt.</p> <p>Voor bezoek is de bezoekersvergunning beschikbaar. Hiermee kan bezoek van bewoners maximaal 150 uur per kwartaal met 65% korting parkeren. Het is ook mogelijk om de bezoeker te hiervoor aan de automaat te laten betalen. Met de bezoekers vergunning kunnen maximaal 5 kenteken tegelijkertijd worden aangemeld. Kijkt u voor meer informatie op de website: <a href="https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007367">https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-bezoek/#PagCls_17007367</a></p> <p>Op gehandicaptenparkeerplaatsen is geen betaald parkeren van toepassing</p>
1392	<p>Dear Sir or Madam,</p> <p>As a resident of Amsterdam Noord and specifically the street of Amerbos, I would like to give my opinion on the paid parking plans.</p> <p>The street of Amerbos that I live in has free street parking at the moment and we never have difficulties finding a spot next or close to our buildings. As far as I know we don't have people complaining about parking.</p> <p>I believe the plan as it is presented at the moment is a bit strict and not very friendly to the residents of Noord in terms of the days that paid parking is proposed, prices and the areas.</p> <p>It definitely requires improvements to become more in line with the needs of the area and take into account the demographics too.</p> <p>Here are some of my points:</p>	<p>Uit de vele klachten die het stadsdeel ontvangt van de bewoners van Amerbos over parkeerverlast komt een ander beeld naar voren.</p> <p>Het beleidsvoornemen wordt aangepast: in het uitbreidingsgebied in Stadsdeel Noord wordt vooralsnog geen betaald parkeren op zondag ingesteld.</p> <p>De gemeenteraad heeft op 8 juni 2023 besloten om in (vrijwel) de gehele stadsdelen Nieuw-west en Zuidoost betaald parkeren in te voeren om de daar aanwezige parkeerverlast tegen te gaan.</p> <p>De parkeerplaatsen bij de sportparken en</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	<p>1) At the moment the majority of the areas outside city center do not have paid parking on Sunday the whole day.</p> <p>2) Places like Amsterdam Oost, Zuid, Oud West, RAI who are densely populated, much more than Amsterdam Noord, do not pay parking on Sundays. It is unfair to ask paid parking in the new indicated areas.</p> <p>3) I think that our area compared with other areas outside city center are way less densely populated and with less buildings. Areas like Zuid-Oost, Sloten, Nieuw-West, Osdorp, do not pay for the parking. I think parts of Amsterdam Noord like ours should remain the same.</p> <p>4) What definitely should be considered to exclude from paid parking is the area above A10. I'm talking about the area that includes Volkstuinenpark Buikslotermeer- De Molen-Tuinwijk , sporthal de weeren, friendship sport center (sportpark friendship) etc. This is a place where common and working class people and children, children also with disabilities are going to enjoy nature and sports. Some of them have to drive or parents have to drive them there. At the moment there is a lot of space around the sports centers and the areas to park and it's never too busy. It will become extremely unaffordable for the families or visitors to park there if they want to exercise or drop their children and nowadays a lot of families are struggling with expenses. Have a visit on those areas and you will notice it is not so busy to the point that requires paid parking regulation.</p> <p>5) One example is Sportpark Drie Burg in Oost. The parking there is only 0.10Euro uurtarief. If you want to implement a paid parking in the areas I mentioned in the previous point (4) at least make it very cheap so it's affordable for the people which in most cases are middle-working class and not rich.</p> <p>6) As mentioned before an important thing to take into account is the demographics of the area. The people who live here are mostly working class people with no high incomes. Visitors that visit these people are also the same and people who work here as well. The price of 1,6Euro per hour is quite high and needs to be lower in order to be affordable.</p> <p>7) Weekends are very quite in the new areas that you are planning to have paid parking. Having a paid parking on Saturday does not make any sense at all. Those areas do not get a lot of visitors like places and areas around city center and as said before are not densely populated. Going from the current stage of non paid parking to 6 times a week paid parking, I think is extreme measure. Weekends should remain free.</p> <p>In conclusion, paid parking can solve some issues in specific areas but it's not the solution for everything and needs to be done with schedule, listening to the local people and their needs. Not all Noord areas need paid parking. For example areas around Amerbos, Elpermeer, Sportparks, the upper part of Buiksloot, Kadoelen are nice not busy areas that don't need paid parking. Start gradually with some areas, see the results, assess and then decided if more areas need to be added under paid parking. Thank you in advance for reading this even in English. After living in Amsterdam for over 10 years I feel this is important to write.</p>	<p>volkstuinen ten noorden van de A10 worden meegenomen in de uitbreiding van betaald parkeren omdat het college van B&amp;W het niet verantwoord vindt om de gebruikers hiervan te confronteren met de onvermijdelijke waterbedefferen als in de omgeving betaald parkeren wordt ingevoerd. We hebben in 2018 in het Blauwe Zand gezien hoe heftig deze effecten kunnen zijn.</p> <p>Het parkeerregime voor de sportparken wordt (met een apart beleidsvoornemen) aangepast. Hierdoor kunnen bezoekers van de sportparken -Melkweg, Oostzonerwerf, Tuindorp Oostzaan, Kadoelen, Vriendschap, De Weeren, Durgerdam en Schellingwoude de eerste 3 uur per kalenderdag voor €0,10 per uur parkeren, daarna geldt een tarief van €1,60. Bovendien is parkeren na 19 uur gratis en is de geldigheid van parkeervergunningen van bewoners en bedrijven bij deze sportvelden niet beperkt – zoals bijvoorbeeld bij sportpark Middenmeer het geval is. Het college van B&amp;W verwacht dat met deze combinatie van aanpassingen de toegankelijkheid van de sportvoorzieningen voor de bewoners van Amsterdam voldoende gewaarborgd is.</p> <p>Het is voor sportverenigingen mogelijk om parkeervergunningen aan te vragen ten bate van hun vrijwilligers. In stadsdeel noord kan maximaal 1 vergunning per 5 leden worden aangevraagd (maximaal 25 per vereniging). Zie voor meer informatie: <a href="https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-sportverenigingen/">https://www.amsterdam.nl/parkeren/parkeervergunning/parkeervergunning-sportverenigingen/</a></p> <p>Het parkeertarief bij Sportpark Drie Burg wordt binnenkort gelijk getrokken met het parkeertarief de omgeving om de ontstane parkeeroverlast tegen te gaan</p> <p>Het beleidsvoornemen wordt aangepast: in het uitbreidingsgebied in Stadsdeel Noord wordt vooralsnog geen betaald parkeren op zondag ingesteld. Ervaring elders is de stad wijst uit dat in woonwijken alleen betaald parkeren op maandag tot vrijdag tussen 09:00 en 19:00 uur onvoldoende sturende werking heeft omdat bewoners die kunnen beschikken over een stallingsplaats onvoldoende gestimuleerd worden om daarvan gebruik te maken.</p>
1643	<p>Beste , Jullie gaan ervoor zorgen dat mensen die buiten Amsterdam Noord wonen , maar werken in Noord in de zorg . Dat zij daar niet meer gaan werken vanwege de parkeerkosten die komen in 2025 lkzelf werk al 20 jaar in de thuiszorg in Amsterdam Noord , ik werk dus al bij sommige mensen 20 jaar , nu moet ik straks gaan stoppen bij hun omdat ik van mijn werk geen parkeerkosten krijg Zou het niet mogelijk zijn dat ik voor de uren ik in Amsterdam noord bij mijn cliënten werk, die uren parkeerontzegging kan krijgen ?ik heb toen met de Corona tijd ook ontzegging gekregen Mijn telefoonnummer is 0642631752</p>	<p>Voor zorginstellingen en scholen zijn naast de reguliere parkeervergunningen voor bedrijven ook maatschappelijke parkeervergunningen beschikbaar. Per instelling in het uitbreidingsgebied is 1 parkeervergunningen voor bedrijven per 5 FTE én een maatschappelijke vergunning per 5 FTE beschikbaar. Dat betekent in totaal 1 parkeervergunning per 2,5 FTE. De maatschappelijke vergunning kan bovendien op wisselend kenteken worden verleend. De maatschappelijke vergunning kan bovendien op wisselend kenteken worden verleend. Bovendien is op 2 april 2024 een voorstel vrijgegeven waarin de norm voor maatschappelijke vergunningen wordt verdubbeld ten opzichte van de huidige norm. Indien dat voorstel wordt aangenomen kunnen zorginstellingen en scholen in stadsdeel Noord in</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
		<p>totaal aanspraak maken op 1 parkeervergunningen per 1,66FTE.</p> <p>Het college van B en W verwacht dat het aantal beschikbare parkeervergunningen voor het personeel in Noord ruim voldoende zal zijn. Het is dan ook niet te verwachten dat het parkeerbeleid een hindernis vormt voor het aantrekken van bekwame medewerkers (uit Amsterdam of uit de omgeving).</p> <p>De noodparkeervergunning waar de indiener naar verwijst was een tijdelijke noodmaatregel in een tijd dat de landelijke overheid het gebruik van het OV ontraden vanwege besmettingsgevaar. Dit was uitsluitend mogelijk omdat er ten tijden van deze noodmaatregel vrijwel geen bezoekers in de stad parkeren. de tijdelijkheid van deze maatregel was vooraf bekend en is ook structureel gecommuniceerd.</p>
1596	<p>Ik heb een auto en woon op de Elzenhagensingel. Ik kom niet in aanmerking voor een parkeervergunning volgens de website van de gemeente. Dit betekent dat ik dagelijks parkeerkosten moet betalen om mijn auto bij mijn woning te parkeren. Mocht ik nou een vergunning krijgen/hebben zou dit anders zijn maar die krijg ik niet.</p> <p>Ik hoop dat betaald parkeren in Amsterdam-Noord niet wordt gerealiseerd en op sommige plekken wordt afgeschaft. Ik wil ook inspraak doen op het feit dat woningen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Met name op de Elzenhagensingel.</p> <p>Met vriendelijke groet, Marouane Bellali</p>	<p>De adressenzoeker op de website geeft voor adressen waar nu nog geen betaald parkeren is vastgesteld aan dat geen vergunning kan worden aangevraagd omdat het adres niet in een vergunninggebied ligt. Dit wordt voor invoering van betaald parkeren aangepast.</p> <p>Het is mogelijk gebleken om Amerbos Elpermeer iets naar voren te halen. Betaald parkeren wordt hier ingevoerd gelijk met het invoeren van betaald parkeren in de Bijlmer (7 oktober 2024)</p> <p>Bewoners krijgen 3 maanden voor implementatie een brief waarin wordt uitgelegd hoe zij een parkeervergunning kunnen aanvragen.</p>
1726	<p>Beste, We zijn vooral naar de maatwerk oplossingen die jullie bij het invoeren van het betaaldparkeren gaan invoeren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- worden elektrische laadplekken uitgelosten?</li> <li>- wij zitten in een bedrijfsverzamelgebouw met 19 partners, hoe gaan we er voor zorgen dat deze partners ook rondom ons pand parkeren? we hebben namelijk geen eigen parkeerplaatsen</li> <li>- hoe kunnen we onze gasten de mogelijkheid aanbieden om op koste van ons als bedrijf te parkeren?</li> <li>- onze BV is ingeschreven in Breda, maar we hebben ook een vestiging in Amsterdam, hoe gaan jullie daar mee om?</li> </ul> <p>hoor het graag, hartelijke groet,</p>	<p>De oplaadplaatsen voor elektrische auto's vallen ook onder betaald parkeren.</p> <p>Op het Cornelis Douwesterrein wordt een experiment ingesteld om te onderzoeken of het mogelijk is om de parkeerdruk overdag voldoende te verlagen met betaald parkeren tussen 19:00 uur en 06:00 uur. Dit betekent dat overdag geen parkeergeld betaald hoeft te worden. Het industriegebied is niet bedoeld om langdurig voertuigen te stallen</p> <p>Bovendien wordt de norm voor bedrijfsvergunningen op het Cornelis Douwesterrein verruimd van 1 per 5 FTE naar 1 per 2,5 FTE.</p> <p>Voor de aanvraag van parkeervergunningen kan gebruik gemaakt worden van het vestigingsadres.</p>
1846	<p>Geachte mijnheer, mevrouw,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Een klacht. Het is helaas NIET mogelijk om op dit beleidsvoornemen te reageren via de verstrekte link in de bewonersbrief van 29-09-2023 is vermeld!! Het is enorm zoeken om de goede weg te vinden. Velen zullen daardoor afhaken.</li> <li>2. Reduceer de vergunning tot maximaal 1 vergunning per huishouden. Veel straten kunnen die hoeveelheid auto's niet aan, zeker de Nieuwendammerdijk niet die kampt met een groeiend aantal alsmar grotere auto's.</li> <li>3. Maak de vergunning voor een grote auto (4-wielaandrijving, SUV, stationcar, etc.) duurder.</li> <li>4. Amsterdam heeft een groot probleem: er zijn en komen veel te veel auto's in de stad. Dat geldt ook voor het stadsdeel Amsterdam Noord. Anders dan in het centrum wordt in Noord weinig tot niets gedaan aan het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen door rplaatsten op te heffen. Dat kan bij het herprofilen van straten. Dat zou zeker soelaas bieden, kijk maar naar het centrum van de stad!</li> </ol>	<p>De link die in de informatie is opgenomen verwijst inderdaad naar de overzichtspagina van lopende inspraaktrajecten. Dit is om ervoor te zorgen dat de link in de geprinte brief leesbaar blijft.</p> <p>Het maximaal aantal parkeervergunningen voor bewoners uitbreidinggebied wordt vastgesteld op 2 (als geen stallingsplaatsen aanwezig zijn en geen oververgunningplafond van toepassing is). Dit is gelijk aan het maximale aantal parkeervergunningen voor bewoners elders in Stadsdeel Noord en in gebieden buiten de Ring A10 Voor een derde of vierde auto wordt geen parkeervergunning verstrekt.</p> <p>Het college zou graag een hoger parkeertarief in rekening brengen voor SUVs de mogelijkheden daartoe zijn echter beperkt door landelijke wetgeving.</p>

Nr.	Zienswijze	Reactie college
	Hopelijk neemt u mijn opmerkingen ter harte.	Het opheffen van parkeerplaatsen ligt buiten de scope van dit beleidsvoorstel. Bij herinrichtingen wordt – indien nodig - wel gekeken naar mogelijkheden om de openbare ruimte veiliger te maken.
1847	<p>Ik heb kennisgenomen van het voorstel betaald parkeren Amsterdam Noord, Schellingwoude</p> <p>Ik ben in principe voorstander van betaald parkeren. Met betrekking tot stallingsplaatsen op eigen terrein heb ik echter een belangrijke voorwaarde: stallingsplaatsen op eigen terrein worden beoordeeld op basis van hun bestaande functie e/o gebruik.</p> <p>Ik heb twee garages, op eigen terrein. Echter, deze garages kan ik niet gebruiken als stallingsplaats. Eén daarvan is verhuurd aan een derde. De andere garage dient als fietsenschuur, en is niet meer toegankelijk voor een auto (de toerit naar deze garage is zo goed als afgesloten door een schutting). Er is verder op mijn terrein geen gelegenheid om te parkeren, door een verleende recht van overpad aan diverse burens.</p> <p>Ik kan dus niet beschikken over stallingsplaatsen op eigen terrein. Ik heb zelf één auto, die ik op straat parkeer. Uw voorstel gaat ervan uit dat het aantal stallingsplaatsen waarover een bewoner beschikt (of kan beschikken) in mindering gebracht wordt op het aantal beschikbare vergunningen waarvoor de bewoner in aanmerking komt.</p> <p>Mijn conclusie is de volgende. Op basis van de geschetste situatie en volgens uw voorstel 'betaald parkeren' kom ik in aanmerking voor één parkeervergunning. Verder is het dan zo dat mijn auto, die ik op straat parkeer, wordt aangeslagen met het tarief van de eerste vergunning, het lage tarief. Graag uw bevestiging hiervan.</p> <p>Mocht u tot de conclusie komen dat ik wel kan beschikken over stallingsplaatsen op eigen terrein (en dus geen recht heb op een parkeerplek), dan verzet ik mij nadrukkelijk tegen de invoering van betaald parkeren.</p>	<p>Stallingsplaatsen worden al sinds in 1997 een maximum parkeervergunningen per adres is ingevoerd in heel Amsterdam afgetrokken van het maximaal aantal te verkrijgen parkeervergunningen. De reden hiervoor is dat in de openbare ruimte geen rekening gehouden is met de het parkeren van de voertuigen van deze bewoners. Het college ziet geen aanleiding om hier voor stadsdeel noord voor vanaf te wijken.</p> <p>Indien een bewoner een stallingsplaats niet als zodanig gebruikt, komt dit voor risico van de bewoner.</p> <p>In alle gebieden in Amsterdam waar twee vergunningen per adres beschikbaar zijn geldt dat de tweede vergunning duurder is dan de eerste vergunning. De gemeenteraad heeft hiertoe in 2016 besloten vanwege het extra ruimtebeslag van twee auto's in de openbare ruimte. Nb. in de meeste gebieden in Amsterdam kan maar één parkeervergunning per adres worden aangevraagd.</p> <p>Wanneer naast een aanwezige stallingsplaats ver parkeervergunning wordt verleend wordt daarvoor het tarief van een tweede parkeervergunning in rekening gebracht.</p>
1875	<p>Ik ben voorstander van betaald parkeren in Noord. Nu zien we al verdringing: bij de grens van een parkeergebied gaan mensen hun auto's in de niet betaald parkeren zone plaatsen waardoor bewoners daar niet meer kunnen parkeren. Dat geldt zeker nu in andere stadsdelen overal betaald parkeren wordt ingevoerd en er nog meer druk op Noord komt.</p> <p>Daarnaast steun ik het beleid om minder auto's in Amsterdam te hebben, daar is het parkeerbeleid een belangrijk onderdeel van. Hogere parkeerkosten en ook hogere parkeervergunningen, in de gehele stad, zijn daarvan een logisch gevolg. Wel kan meer worden gedifferentieerd: maak de parkeervergunningen voor bewoners met een elektrische auto goedkoper en diesel/benzine duurder.</p>	<p>Het college zou graag een hoger parkeertarief in rekening brengen voor SUVs en andere vervuilende personenauto's Dit is op basis van de landelijke wetgeving helaas niet mogelijk. Een wetsvoorstel om dit mogelijk te maken is op 28 september 2022 verworpen in de tweede kamer.</p>

### 3. Zienswijze gemeente Oostzaan

Op 20 november 2023 heeft de gemeente Oostzaan de onderstaande brief als zienswijze ingediend.



Gemeente Amsterdam

Postbus 95089  
1090 HB AMSTERDAM

**Onderwerp** Inspraakreactie beleidsvoornemen invoeren  
betaald parkeren Noord

Gemeentehuis  
Bezoekadres Kerkbuurt 4, 1511 BD Oostzaan  
Postadres Postbus 20, 1530 AA Wormer  
Telefoon 075 651 2100  
Fax 075 651 2244  
E-mail antwoord@oostzaan.nl  
Internet www.oostzaan.nl

**Uw kenmerk / Uw brief**

**Ons kenmerk** 1053012

**Datum** 21 november 2023

**Behandelend ambtenaar** Y. SUEIRVELD

**Afdeling** Leefomgeving

Geachte leden van de raad,

Op 10 oktober 2023 hebben wij kennisgenomen van uw plannen om parkeerregulering voor geheel Amsterdam-Noord in te voeren, met uitzondering van landelijk Noord en Noorder IJplas. Graag dienen wij via deze weg onze zienswijze in ten aanzien van dit voorgenomen besluit.

Kort samengevat zijn er voor u een drietal hoofdredenen om parkeerregulering uit te bereiden dan wel in te voeren in Amsterdam-Noord, namelijk:

1. u wilt de komende jaren de nodige woningbouwopgaves realiseren in Amsterdam-Noord. Een voorwaarde hiervoor is een goede ruimtelijke ordening. Het invoeren van aanvullende parkeer regulerende maatregelen zal volgens u bijdragen aan deze goede ruimtelijke ordening;
2. u wilt parkeeroverlast in een viertal randgebieden in Amsterdam-Noord verminderen dan wel tegengegaan door het gereguleerde gebied uit te breiden;
3. nieuwe waterbedefferen in de toekomst wilt u voorkomen voor de resterende delen van Amsterdam-Noord waarvoor nog geen parkeerregulering geldt.

Wij zien echter dat dit voorgenomen besluit de nodige consequenties heeft voor uw buurgemeenten, waaronder onze gemeente Oostzaan. Het gevolg van uw voorgenomen besluit zal zijn dat een deel van de huidige dan wel toekomstige bewoners, werknemers, klanten en bezoekers hun parkeerbehoefte elders zullen invullen. Zeker als dit bewoners, werknemers en bezoekers zijn die hun woning dan wel bestemming hebben nabij onze gezamenlijke gemeentegrens.

Zo is bijvoorbeeld het Zuideinde in Oostzaan op nog geen 150 meter loopafstand gelegen van de eerste woningen in Amsterdam-Noord. De consequentie van uw voornemen zal dus

Wilt u bij reacties altijd de datum en ons kenmerk vermelden.

zijn dat een deel van de huidige dan wel toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers hun parkeerbehoefte hier zullen vervullen. Hiermee treedt dan het waterbedeffect op dat u zo graag wilt voorkomen in Amsterdam-Noord en wordt de bereikbaarheid en leefbaarheid direct geraakt van onze inwoners, ondernemers evenals hun bezoekers en klanten. Dit is voor de gemeente Oostzaan een onwenselijke ontwikkeling.

We verzoeken u daarom af te zien van het voorgenomen plan om het betaald parkeren uit te breiden en te zoeken naar andere maatregelen om te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening.

Mocht de gemeente Amsterdam toch besluiten het betaald parkeren uit te breiden, dan vragen wij om de gemeente Oostzaan nauw te betrekken bij de ontwikkelingen. Daarnaast verzoeken we de gemeente Amsterdam in gesprek te gaan over een mogelijke compensatie vanwege de maatregelen die Oostzaan moet treffen om het waterbed effect tegen te gaan.

Wij willen u verder vragen om in uw afwegingen, onderzoeken en verdere uitwerkingen van dit vraagstuk en uw besluit ons als gemeente actief en nauw te betrekken. Met als doel om de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze beide gemeenten in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren.

We zijn benieuwd naar uw reactie op onze zienswijze en zien uw antwoord graag tegemoet. Mocht u nog vragen hebben neem dan gerust contact op met de betrokken ambtenaar, heer Y. Suierveld van afdeling Leefomgeving.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Oostzaan,  
de secretaris de burgemeester



D.J. van Huizen



M. D. Polak

pag. 2/2

### Reactie College

Het college heeft begrip voor de zorgen van de gemeente Oostzaan. Dat is ook de reden dat zij actief geïnformeerd zijn over dit beleidsvoornemen. Wij zijn echter van mening dat de gemeente Amsterdam – net als de gemeente Oostzaan - een verantwoordelijkheid naar haar bewoners hebben om parkeeroverlast tegen te gaan. Het systeem van betaald parkeren is de meest effectieve methode om de parkeerdruk tegen te gaan en te voorkomen dat het autobezit verder stijgt.

In oktober 2023 is de parkeerdruk in stadsdeel Noord opnieuw gemeten. Uit deze parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk in gebieden zonder betaald parkeren verder toeneemt en op meer plaatsen parkeeroverlast is ontstaan. Een aantal van de gebieden waar sprake is van overlast betreffen woonwijken die (vrijwel) direct grenzen aan de gemeente Oostzaan te weten de Walvisbuurt en Twiske Oost. Hierdoor ontkomen wij er niet aan om ook in deze gebieden maatregelen te nemen.

Wellicht is het ook van belang om te vermelden dat de stijgende parkeerdruk in stadsdeel Noord ook zonder parkeerregulering tot overlast in de gemeente Oostzaan kan leiden. Dit omdat het niet kunnen vinden van een parkeerplaats bewoners evengoed en mogelijk zelfs meer zal bewegen om buiten de ring A10 een parkeerplaats te zoeken dan de relatief beperkte kosten van een parkeervergunning. De kosten voor een parkeervergunning in de uitbreidingsgebieden in stadsdeel Noord behoren met €37,29 (prijspeil 2024) tot de laagste in de stad.

De resultaten en analyse van deze parkeerdrukmeting zijn gedeeld met uw beleidsmedewerker. Hetzelfde zullen wij doen met de implementatieplanning voor het uitbreiden van betaald parkeren. De huidige planning is dat betaald parkeren in het westelijk deel van Stadsdeel Noord wordt ingesteld na de zomer van 2025.

Wij denken dat deze termijn de gemeente Oostzaan voldoende ruimte geeft om eventueel de maatregelen te nemen die zij noodzakelijk acht. Indien wenselijk kunnen onze beleidsadviseurs adviseren over de timing en de omvang van mogelijke mitigerende maatregelen in de gemeente Oostzaan.

# Bijlage 1: parkeerdruk per wijk

Deze parkeerdruk cijfers betreffen uitsluitend de parkeerdruk doordeweeks in de avond uren. Op de bedrijventerreinen Cornelis Douwes en Oranjewerf is de parkeerdruk overdag hoger. De parkeerdruk overdag in deze gebieden is in maart 2023 gemeten en hierbij is op het Cornelis Douwesterrein een parkeerdruk geconstateerd van 80,6% en voor Oranjewerf 84,1%.

De kleuren die in deze bijlage gebruikt is betreft de standaard kleuren die de gemeente Amsterdam gebruikt voor het weergave van de parkeerdruk:

- Rood: parkeerdruk hoger dan 90%
- Oranje parkeerdruk 90%-95%
- Geel: parkeerdruk 80%-90%
- Lichtgroen: parkeerdruk 60%-80%
- Donkergroen: parkeerdruk onder de 60%

## Gebieden waar sprake is van parkeeroverlast

Voor de onderstaande wijken is het relevante deel van de wijk opgenomen in de uitsnede. In deze uitsnedes is ook de parkeerdruk op wegvakniveau zichtbaar. Dit geeft een beeld van de concentratie van de overlast.

Naast de gebieden met een parkeerdruk van meer dan 90% is ook een beeld gegeven van Tuindorp Nieuwendam Oost, in deze buurt is in 2022 een parkeerdruk van 92%. Maar vanwege de verdeling van de parkeerdruk over de wijk zal het voor veel van de bewoners nog steeds lastig zijn om een parkeerplaats in de buurt van de woning te vinden. Tegelijkertijd is de parkeerdruk in de Waterlandpleinbuurt toegenomen. Deze is nu vergelijkbaar met de parkeerdruk in Tuindorp Nieuwendam.



Kaart 5 Twiske Oost 91,6%



Kaart 6 Walvisbuurt (excl. Zuideinde) 92,0%



Kaart 7 Tuindorp Oostzaan West 95,4%



Kaart 8 Strekkerweg e.o 98,9%



Kaart 9 Banne Zuidwest 95,3%



Kaart 10 Schellingwoude Oost 129,4%



Kaart 11 Amerbos/Elpermeer 95,6%



Kaart 12 Tuindorp Nieuwendam Oost 86%

## Parkeerdruk per buurt

In de tabel hieronder is de parkeerdruk op buurtniveau opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de buurten waar al betaald parkeren geldt en gebieden waar dat nog niet het geval is. Buikslotermeer Noord is twee keer opgenomen in dit overzicht omdat deze wijk momenteel deels in betaald parkeren gebied ligt.

Buurt	capaciteit	bezetting	parkeerdruk
<b>betaald parkeren</b>	<b>15686</b>	<b>8155</b>	<b>52,0%</b>
60a Van der Pekbuurt	1435	1019	71,0%
60b Bloemenbuurt Zuid	924	575	62,2%
60c Bloemenbuurt Noord	907	680	75,0%
61a IJplein e.o.	1120	741	66,2%
61b Vogelbuurt Zuid	1026	831	81,0%
61c Vogelbuurt Noord	384	213	55,5%
61d Vliegenbos	265	78	29,4%
63a Blauwe Zand	700	560	80,0%
64a Buiksloterdijk West	84	44	52,4%
64b Buiksloterdijk Oost	50	38	76,0%
64c Nieuwendammerdijk West	261	176	67,4%
69a Rode Kruisbuurt	274	87	31,8%
69c Loenermark	294	160	54,4%
69j Buikslotermeerplein	1313	552	42,0%
69k Plan van Gool	1190	735	61,8%
69l De Kleine Wereld	846	496	58,6%
69m Buikslotermeer Noord (fiscaal)	189	133	70,4%
70e Buiksloterbreek	150	81	54,0%
70f Marjoleinterrein	138	81	58,7%
71c Papaverweg e.o.	1014	111	10,9%
71f NDSM terrein	1364	198	14,5%
71g Buiksloterham	343	54	15,7%
71h Overhoeks	93	40	43,0%
72a Bedrijventerrein Hamerstraat	584	77	13,2%
72b Zamenhofstraat e.o.	143	12	8,4%
74a Nintemanterrein	43	37	86,0%
74b Elzenhagen Zuid	210	90	42,9%
74c Elzenhagen Noord	531	389	73,3%

Buurt	capaciteit	bezetting	parkeerdruk
<b>geen betaald parkeren</b>	<b>21768</b>	<b>17332</b>	<b>79,6%</b>
62a Tuindorp Nieuwendam West	499	415	83,2%
62b Tuindorp Nieuwendam Oost	1032	888	86,0%
64d Nieuwendammerdijk Oost	87	52	59,8%
64e Nieuwendammerdijk Zuid	124	81	65,3%
65a Tuindorp Oostzaan West	414	395	95,4%
65b Tuindorp Oostzaan Oost	1796	1564	87,1%
65c Terrasdorp	2017	1414	70,1%
65d De Bongerd	1024	783	76,5%
66b Oostzanerdijk	260	199	76,5%
66c Walvisbuurt	605	538	88,9%
66d Twiske West	967	816	84,4%
66f Molenwijk	200	98	49,0%
66g Circus/Kermisbuurt	723	557	77,0%
67a Kadoelen	1066	607	56,9%
67b Twiske Oost	430	394	91,6%
68a Baanackerspark Noord	335	222	66,3%
68b Baanackerspark Zuid	241	176	73,0%
68c Werengouw Midden	1557	1327	85,2%
68d Markengouw Midden	1364	1112	81,5%
68e Markengouw Zuid	775	686	88,5%
68f Werengouw Zuid	497	374	75,3%
69m Buikslotermeer Noord (niet fiscaal)	626	588	93,9%
70a Banne Zuidwest	947	903	95,4%
70b Banne Zuidoost	1337	1174	87,8%
70c Banne Noordwest	976	752	77,0%
70d Banne Noordoost	1086	924	85,1%
71e Cornelis Douwesterrein	831	431	51,9%
72c Bedrijventerrein Nieuwendammerdijk	112	73	65,2%
73a Schellingwoude West	269	122	45,4%
73b Schellingwoude Oost	197	255	129,4%

Tabel 3 Parkeerdruk avond oktober 2023 per wijk