

Evaluatie parkeerbeleid



2 november 2010

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Huidig parkeerbeleid.....	4
2.1 Doelen parkeerbeleid.....	4
2.2 Voorgestelde maatregelen.....	4
2.3 Introductie gratis proef.....	5
2.4 Stand van zaken 2010.....	5
2.5 Gratis parkeermogelijkheden.....	6
3. Draagvlak huidig parkeerbeleid.....	7
3.1 Draagvlakonderzoek Thiemsland.....	7
3.2 Draagvlakonderzoek Tuindorp.....	8
3.3 Draagvlakonderzoek Weidedorp.....	9
3.4 Draagvlak algemeen.....	9
4. Parkeren in de schil.....	10
4.1 Reguleringsvormen.....	10
4.1.1 Blauwe zone.....	10
4.1.2 Betaald parkeren (met vergunningen).....	11
4.1.3 Vergunninghouderszone.....	11
4.1.4 Mengvormen.....	11
4.2 Blauwe zones in Hengelo.....	11
4.3 Blauwe zones in overige gemeenten.....	12
4.4 Parkeerbeleid in de schil.....	13
4.5 Voorstel.....	14
5. Betaald avondparkeren.....	16
5.1 Kanttekeningen betaald avondparkeren.....	16
5.2 Vergelijking overige binnensteden.....	17
5.3 Financiële consequenties.....	17
5.4 Conclusie.....	18
5.5 Voorstel.....	18
6. Tarieven.....	19
6.1 Tarieven Hengelo.....	19
6.2 Tarieven vergelijkbare steden.....	20
6.3 Effecten tariefdifferentiatie Hengelo.....	20
6.4 Voorstel.....	20
7. Digitalisering.....	21
7.1 ServiceHuis Parkeer- en Verblijfsrechten.....	21
7.2 Voorstel.....	21
Bijlage 1: Voorstel parkeerregulering n.a.v. evaluatie parkeerbeleid.....	22

1. Inleiding

Het afgelopen jaar is er veel discussie geweest over een aantal maatregelen die getroffen zijn uit de in december 2008 door de raad vastgestelde Nota Autoparkeren 2008 – 2012. Voor het nieuwe college is er dan ook genoeg reden om het parkeerbeleid eens goed tegen het licht te houden. In het coalitieakkoord van april 2010 is het volgende opgenomen over parkeren.

"Parkeren

Wij willen zo min mogelijk 'blik op straat'. Daarom willen we het gebruik van parkeergarages stimuleren en straatparkeren ontmoedigen. Na de invoering van betaald parkeren in Thiemsland en Tuindorp evalueren we het totale parkeerbeleid. Bij deze evaluatie gaan we in op het draagvlak onder de bewoners, de effecten van het avondparkeren, de tarieven en aanpak in andere steden, het al dan niet invoeren van de blauwe zone en de mogelijkheden van digitalisering."

De opbouw van deze evaluatie is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het parkeerbeleid en de huidige stand van zaken. Hoofdstuk 3 gaat in op de reeds uitgevoerde draagvlakonderzoeken in de schilgebieden. In hoofdstuk 4 wordt gekeken naar parkeerregulering in de schilgebieden en de mogelijkheid voor het toepassen van blauwe zones. Hoofdstuk 5 gaat in op de effecten van het betaald avondparkeren in Hengelo en is gekeken naar de betaald parkeertijden in vergelijkbare gemeenten. In hoofdstuk 6 worden de tarieven van Hengelo en vergelijkbare gemeenten nader geanalyseerd. Hoofdstuk 7 gaat in op de mogelijkheden van digitalisering van het parkeren in Hengelo.

2. Huidig parkeerbeleid

Het huidig parkeerbeleid is geformuleerd in de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 die in december 2008 door de raad is vastgesteld. Het parkeerbeleid kent vier pijlers:

1. duurzaam evenwicht tussen vraag en aanbod;
2. doelgroepenbeleid;
3. optimaal benutten van (parkeer)ruimte en infrastructuur;
4. optimale inzet van mensen en middelen.

2.1 Doelen parkeerbeleid

De Nota Autoparkeren is opgesteld in een interactief proces. Er is een klankbordgroep gevormd bestaande uit belangenvertegenwoordigers voor bewoners van het centrum, bewoners van buurten om het centrum, voor ondernemers en voor de politie. De klankbordgroep heeft op basis van de vier pijlers de volgende doelen geformuleerd voor het parkeerbeleid:

1. De kwaliteit van het parkeren en het straatbeeld in de binnenstad moet worden vergroot, onder andere door het vervangen van openbare parkeerplaatsen op maaiveld door parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen.
2. De bezetting van de drie bestaande parkeergarages aan de randen van het centrum dient te worden geoptimaliseerd.
3. Voor de verschillende doelgroepen -bewoners, werkers en bezoekers- moet gericht parkeerbeleid worden geformuleerd dat waar mogelijk aansluit op de behoefte van die doelgroepen.
4. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen moet worden bevorderd, zodat efficiënter met ruimte kan worden omgegaan en minder capaciteit hoeft te worden toegevoegd.
5. Een heldere en eenvoudige opzet van de parkeerregulering voor alle doelgroepen, zodat draagvlak verzekerd is en illegaal parkeren beperkt blijft.
6. Het verminderen van onnodig zoekverkeer, onder meer door zo veel mogelijk concentreren van verspreid liggende parkeerplaatsen en door een goede parkeerverwijzing.
7. Voorkomen van overlast in de omliggende woonbuurten door het primaat te geven aan parkerende bewoners en hun bezoekers.
8. Naast aandacht voor het parkeren in de binnenstad en de schil dient parkeerbeleid te worden geformuleerd voor die gebieden waar parkeerproblemen zich nu voordoen of in de nabije toekomst verwacht worden.
9. De exploitatie van het parkeren dient budgetneutraal te zijn.
10. Het bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer.

2.2 Voorgestelde maatregelen

De maatregelen die worden voorgesteld in de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 zijn:

- Het vervallen van de parkeerschijfzones (ook wel 'blauwe zones') in de woongebieden rond het kernwinkelgebied en het invoeren van betaald parkeren (met lage tarieven) met vergunningen voor bewoners na slagen van het concept gratis proef. De bewonersvergunning zal voor het eerste jaar gratis zijn.
- Het invoeren van een schil rondom het centrum met betaald parkeren met lage tarieven en met vergunningen voor bewoners.

Daarnaast is er voor gekozen om tariefdifferentiatie toe te passen en wel door:

- Het invoeren van drie verschillende tarieven in het betaald parkeergebied (laag-, midden- en hoogtarief);
- Het invoeren van een tweede betaald-parkeergebied (centrum zuidwest) met een laag tarief;
- Het invoeren een hoog tarief op enkele drukke locaties op maaiveld.

Verder is het wenselijk de grote, belangrijke parkeergarages en -terreinen goed te ontsluiten voor het verkeer en te ondersteunen met een parkeerverwijssysteem (vol/vrij):

- Vanuit het noorden (veel uitbreidingswijken van Hengelo en Borne liggen aan de noordzijde van de binnenstad): Thiemsbrug, mogelijk in de toekomst een zoeklocatie voor een nieuwe, grotere garage.
- Vanuit het westen en zuidwesten: Brinkgarage. In de toekomst is de uitwisselbaarheid met parkeerterreinen en garages bij het spoor/station kansrijk.
- Vanuit het zuiden: Brinkgarage en station.
- Vanuit het oosten: Hengelo Centre (P1) en De Wetstraat (achter de Hema).

2.3 Introductie gratis proef

Voor de implementatie van betaald parkeren (met vergunningen voor de bewoners) in de schil en in de huidige parkeerschijfzones (blauwe zones) wordt de volgende procedure gehanteerd:

De gemeente betaalt voor maximaal één jaar de bewonersvergunning. Als door middel van een enquête/peiling/meting duidelijk wordt dat de proef geslaagd is, gaan bewoners het volgende jaar wel betalen (€65,- voor de eerste bewonersvergunning, oftewel €5,40 per maand, prijspeil 2009). Als bewoners geen behoefte meer hebben aan voortzetting regulering betaald parkeren omdat de proef niet succesvol is verlopen, wordt de proef betaald parkeren beëindigd (op kosten van de gemeente). Er komen in dat geval echter geen blauwe zones voor terug dus wordt het betreffende gebied vrij parkeren voor iedereen. Bewoners kunnen in een later stadium opnieuw een aanvraag indienen voor regulering betaald parkeren, maar moeten dan wel 'in de rij aansluiten'. De proef met een gemiddelde duur van één jaar wordt in elk gebied doorgevoerd en binnen één jaar geëvalueerd.

2.4 Stand van zaken 2010

Een aantal maatregelen van de Nota Autoparkeren zijn uitgevoerd. Per 1 januari 2010 geldt er in Hengelo een gedifferentieerd parkeertarief (zie ook hoofdstuk 6):

- Hartje centrum €1,90 per uur
- Binnen de centrumring €1,60 per uur
- Buiten de centrumring €1,30 per uur
- Parkeergarages €1,50 - €1,60 per uur

Naast deze wijziging in de tarieven is er vanaf oktober 2009 ook betaald avondparkeren ingevoerd rondom het ROC en de horeca van maandag tot en met zaterdag van tot 22.00 uur. Het betaald avondparkeren heeft geleid tot veel onvrede bij de horeca-ondernemers en de bezoekers. Vanaf 25 mei 2010 is het betaald avondparkeren opgeschort en geldt de oorspronkelijke situatie weer. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op het betaald avondparkeren.

In de wijken Thiemsland, Tuindorp en Weidedorp is in 2009 een proef gestart met de implementatie van betaald parkeren. In 2010 zijn in deze wijken draagvlakonderzoeken gehouden over het wel of niet in stand houden van het betaald parkeren in de betreffende wijk. Hier wordt in het volgende hoofdstuk nader op ingegaan.

2.5 Gratis parkeermogelijkheden

Naast het parkeerbeleid hebben we ook te maken met de huidige situatie, zoals de gratis parkeermogelijkheden in en rond de binnenstad. Een aantal terreinen zijn reeds aangepakt, zoals de Schrijftafelstrook aan de Prinses Beatrixstraat. Er zijn momenteel nog een aantal gratis parkeermogelijkheden in de directe nabijheid van de binnenstad. Dit is ongewenst. Het terrein waar momenteel veelvuldig gebruik van wordt gemaakt is het Heemaf terrein aan de Bornsestraat. Tevens zijn er een aantal parkeerterreinen nabij de binnenstad die op donderdagavond en zaterdag gratis te gebruiken zijn.

Heemaf terrein

Op dit terrein kunnen zo'n 225 auto's staan en op doordeweekse dagen en ook op zaterdag wordt het terrein veelvuldig gebruikt door werkers en bezoekers van de binnenstad. Het terrein is eigendom van Domijn/Plegt-Vos en wordt al een aantal jaar gebruikt als gratis parkeerterrein. Dit is ongewenst. Mogelijkheden voor het terrein zijn bijvoorbeeld:

- aanwijzen als betaald parkeerterrein
- aanwijzen als betaald parkeerterrein voor langparkeerders met een laag dagtarief
- het terrein fysiek afsluiten.

Deze maatregelen hebben wel consequenties voor het parkeren in de directe omgeving van het Heemaf terrein. Bij het fysiek afsluiten van het Heemaf terrein zal een deel van de parkeerders gaan parkeren in de omliggende woonstraten, een deel zal mogelijk gebruik gaan maken van de parkeermogelijkheden in het betaald parkeergebied en wellicht zal een deel van de parkeerders een andere vervoerswijze kiezen (fiets of openbaar vervoer). Bij het aanbieden van betaald parkeren op het terrein tegen een laag dagtarief zal een deel van de parkeerders gebruik blijven maken van het Heemaf terrein. Over de mogelijkheden op het Heemaf terrein zijn inmiddels de eerste gesprekken al gevoerd.

Overige gratis parkeermogelijkheden rondom de binnenstad

Rondom de binnenstad zijn diverse particuliere parkeerterreinen die op werkdagen alleen toegankelijk zijn voor werknemers van de hier gesitueerde bedrijven. Een deel van deze parkeerterreinen worden echter opengesteld op donderdagavond en zaterdag. Het gaat bijvoorbeeld om het terrein bij Lansinkveste aan de Industriestraat en het parkeerterrein van Mee aan de Deldenerstraat. Dergelijke gratis parkeermogelijkheden op donderdagavond en zaterdag waren eerder ook beschikbaar op de Schrijftafelstrook aan de Prinses Beatrixstraat. Op deze parkeerterreinen geldt inmiddels betaald parkeren op donderdagavond en op zaterdag. Hierover zijn afspraken gemaakt met de eigenaren. Met de eigenaren van de parkeerterreinen die nu nog opengesteld zijn op donderdagavond en zaterdag worden afspraken gemaakt over het afsluiten van deze terreinen of het invoeren van betaald parkeren.

3. Draagvlak huidig parkeerbeleid

Voor het invoeren van de proef betaald parkeren in de schilwijken Thiemsland, Tuindorp en Weidedorp zijn draagvlakonderzoeken uitgevoerd. Bij de draagvlakonderzoek is het volgende als uitgangspunt genomen:

Indien 50% of meer van de belanghebbenden die het draagvlakonderzoek hebben geretourneerd voorstander is van betaald parkeren en de respons 30% of meer bedraagt, wordt betaald parkeren ingevoerd. Als minder dan 30% van de belanghebbenden reageert, wordt er geen betaald parkeren ingevoerd.

3.1 Draagvlakonderzoek Thiemsland

In april 2009 is in een aantal straten in de wijk Thiemsland de gratis proef betaald parkeren ingevoerd. Het gaat om de volgende straten: Somerset, Algonquin, Canadian Grenadier en Coldstream. In mei 2010 is aan de bewoners van de genoemde straten gevraagd of ze betaald parkeren willen beëindigen in hun straat of definitief betaald parkeren willen invoeren in hun straat. Resultaat van het draagvlakonderzoek is:

- De straten Somerset, Algonquin en Canadian Grenadier zijn tegen invoering van betaald parkeren (26% tot 40% is voorstander van betaald parkeren);
- Bewoners van Coldstream (zie foto) zijn voor definitieve invoering van betaald parkeren (bijna 70% is voorstander van betaald parkeren).

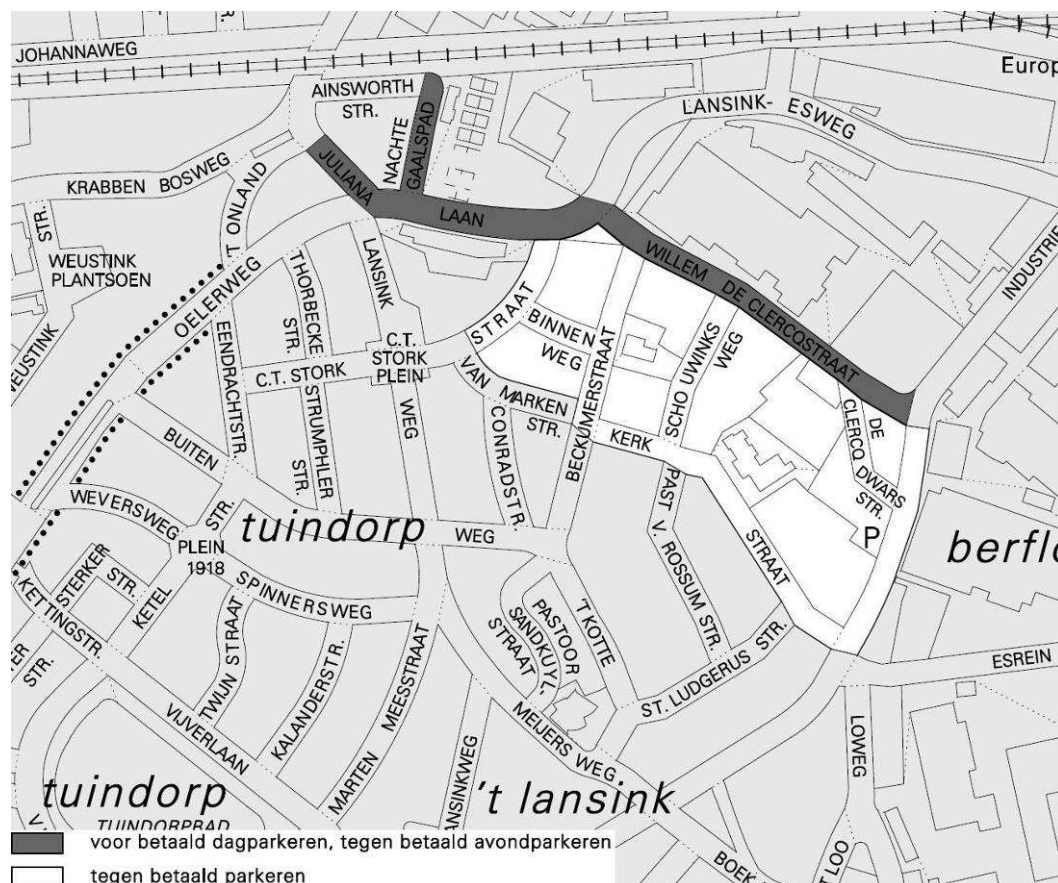


Op 28 juni 2010 is het (tijdelijk) betaald parkeren in de straten Somerset, Algonquin en Canadian Grenadier dan ook afgeschaft. Op de Coldstream wordt definitief betaald parkeren ingevoerd. Dit betekent dat bewoners van de Coldstream vanaf 1 december 2010 moeten gaan betalen voor een bewonersvergunning, te weten €65,- voor de eerste auto en €130,- voor de tweede en volgende auto.

3.2 Draagvlakonderzoek Tuindorp

Om parkeeroverlast van het nieuwe ROC te voorkomen in de wijk Tuindorp 't Lansink is er in december 2007 betaald parkeren ingevoerd in het gebied binnen een straal van ongeveer 300 meter van het ROC met gratis parkeerproducten voor bewoners. In 2010 zou in dit gebied en de Kerkstraat definitief betaald parkeren worden ingevoerd met betaalde parkeerproducten voor bewoners. Hierover is echter veel ophef ontstaan in Tuindorp. Om bewoners de mogelijkheid te bieden om zelf te kiezen voor of tegen betaald dagparkeren en/of avondparkeren is een draagvlakonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is niet alleen uitgevoerd in het gebied binnen een straal van 300 meter rondom het ROC, maar ook in het omliggende gebied (300-500 meter rondom het ROC). Het resultaat van het draagvlakonderzoek is als volgt:

- Definitief invoeren van betaald parkeren in de Willem de Clercqstraat;
- Geen betaald avondparkeren in de Willem de Clercqstraat, Julianalaan en Nachtegaalspad;
- Geen betaald parkeren in de Beckumerstraat, Binnenweg, C.T. Storkstraat, Industriestraat, Kerkstraat en Schouwinksweg.



Resultaat draagvlakonderzoek Tuindorp

De proef betaald dagparkeren in de Julianalaan en Nachtegaalspad loopt nog tot december 2010. Hierna volgt een draagvlakonderzoek naar het wel of niet definitief invoeren van betaald parkeren in beide straten.

3.3 Draagvlakonderzoek Weidedorp

Voor het wel of niet invoeren van betaald parkeren als een proef gedurende één jaar in de wijk Weidedorp is in het najaar van 2009 een draagvlakonderzoek uitgevoerd. Alleen bewoners van de Sumatrastraat (zie foto) zijn voor het invoeren van betaald parkeren als proef. In de overige straten zijn bewoners grotendeels tegen het invoeren van betaald parkeren. Dit betekent dat in Weidedorp in de Sumatrastraat betaald parkeren is ingevoerd. Na één jaar vindt er een evaluatie plaats en kunnen bewoners aangeven of betaald parkeren definitief ingevoerd wordt of dat het betaald parkeren afgeschaft wordt in de Sumatrastraat.



Sumatrastraat (voor de invoering proef betaald parkeren)

3.4 Draagvlak algemeen

Gezien de uitslagen van de draagvlakonderzoeken in Tuindorp, Thiemsland en Weidedorp hebben bewoners (in de schil) moeite met betalen voor een parkeervergunning. Dit geldt ook voor andere wijken in de schil. Met het invoeren van betaald parkeren in de schil heeft de gemeente niet als doel om geld te verdienen. Het is bedoeld om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners en hun bezoekers en er minder overlast is van langparkeerders overdag. Het feit dat bewoners hiervoor niet willen betalen geeft mogelijk aan dat het parkeerprobleem in de schil minder groot is dan verwacht.

In de klankbordgroep die betrokken is geweest bij het opstellen van de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 waren o.a. vertegenwoordigers aanwezig van de verschillende schilwijken. Door de klankbordgroep is aangegeven dat er sprake is van parkeeroverlast in de schilwijken en gezamenlijk is er toen voor gekozen om pro-actief betaald parkeren in te voeren in de schilwijken. Zowel de klankbordgroep als de gemeente gingen ervan uit dat er in de schilwijken voldoende draagvlak zou zijn voor het invoeren van betaald parkeren. In de praktijk blijkt dit draagvlak dus zeer gering te zijn.

4. Parkeren in de schil

4.1 Reguleringsvormen

In de Nota Autoparkeren 2008 - 2012 zijn de verschillende reguleringsvormen die mogelijk zijn in de schil behandeld. Het gaat om blauwe zone, betaald parkeren en vergunninghouderszone.

4.1.1 Blauwe zone

In een blauwe zone kan gedurende een korte periode (vaak 1 tot 2 uur) met een parkeerschijf geparkeerd worden. Door een maximale parkeerduur te hanteren wordt bereikt dat de parkeerplaatsen efficiënt kunnen worden benut. Langparkeerders, zowel bewoners als belanghebbenden, kunnen over het algemeen een ontheffing aanvragen: zij kunnen dan op dezelfde parkeerplaatsen parkeren, maar hoeven geen parkeerschijf te gebruiken. Een voordeel is dat langparkeerders geweerd worden en dat kortparkeren gratis is. Het is relatief goedkoop in te voeren, omdat er geen parkeerautomaten nodig zijn. Nadelen zijn echter dat parkeerders de parkeerschijf tussentijds nogal eens verzetten om langer te kunnen parkeren en dat de noodzakelijke handhaving kosten met zich meebrengt. De opbrengsten zijn gering en beperkt zich tot eventuele leges voor een ontheffing en inkomsten uit de bestuurlijke strafbeschikking (wet Mulder feiten, €25,- per boete).



Blauwe zone Reitzstraat (Afrikaanderbuurt)

4.1.2 Betaald parkeren (met vergunningen)

In een gebied met betaald parkeren moet iedere parkeerder betalen, ofwel direct voor het parkeren op dat moment, ofwel voor een vergunning, waarmee de betaalplicht vervalt. Deze laatste mogelijkheid is normaliter voorbehouden aan bewoners en soms ook werkers. De vergunning stelt de parkeerder vrij van de betaalplicht van parkeergeld en er kan op alle beschikbare parkeerplaatsen mee worden geparkeerd. Veel grotere gemeenten hebben het bewonersparkeren en/of het parkeren voor zakelijk belanghebbenden op deze wijze geregeld.

Het systeem van betaald parkeren zorgt voor meervoudig gebruik van de parkeerplaatsen in een gebied. Op drukke momenten kan het echter zo zijn dat vergunninghouders geen parkeerplaats hebben. Dit is eventueel met een parkeerduurbepering en/of tariefsaanpassing bij te sturen. Voor de in de buurt aanwezige bedrijven heeft betaald parkeren een voordeel dat er meer ruimte voor bezoekers beschikbaar komt. Betaalautomaten vergen wel een investering.

4.1.3 Vergunninghouderszone

In een zone voor vergunninghouders kunnen *alleen* parkeerders met een parkeervergunning parkeren. Dit zijn meestal bewoners. Voordeel is dat de plaatsen voor vergunninghouders nagenoeg altijd beschikbaar zijn, zeker wanneer het aantal uit te geven vergunningen is afgestemd op het aanbod aan parkeerplaatsen. Nadeel daarvan is dat de parkeerplaatsen niet voor dubbelgebruik in aanmerking komen. Zo kan er buiten de zone een hoge parkeerdruk (werkers en uitwijkende bewoners) zijn, terwijl binnen de zone ruim voldoende vrije plaatsen zijn.

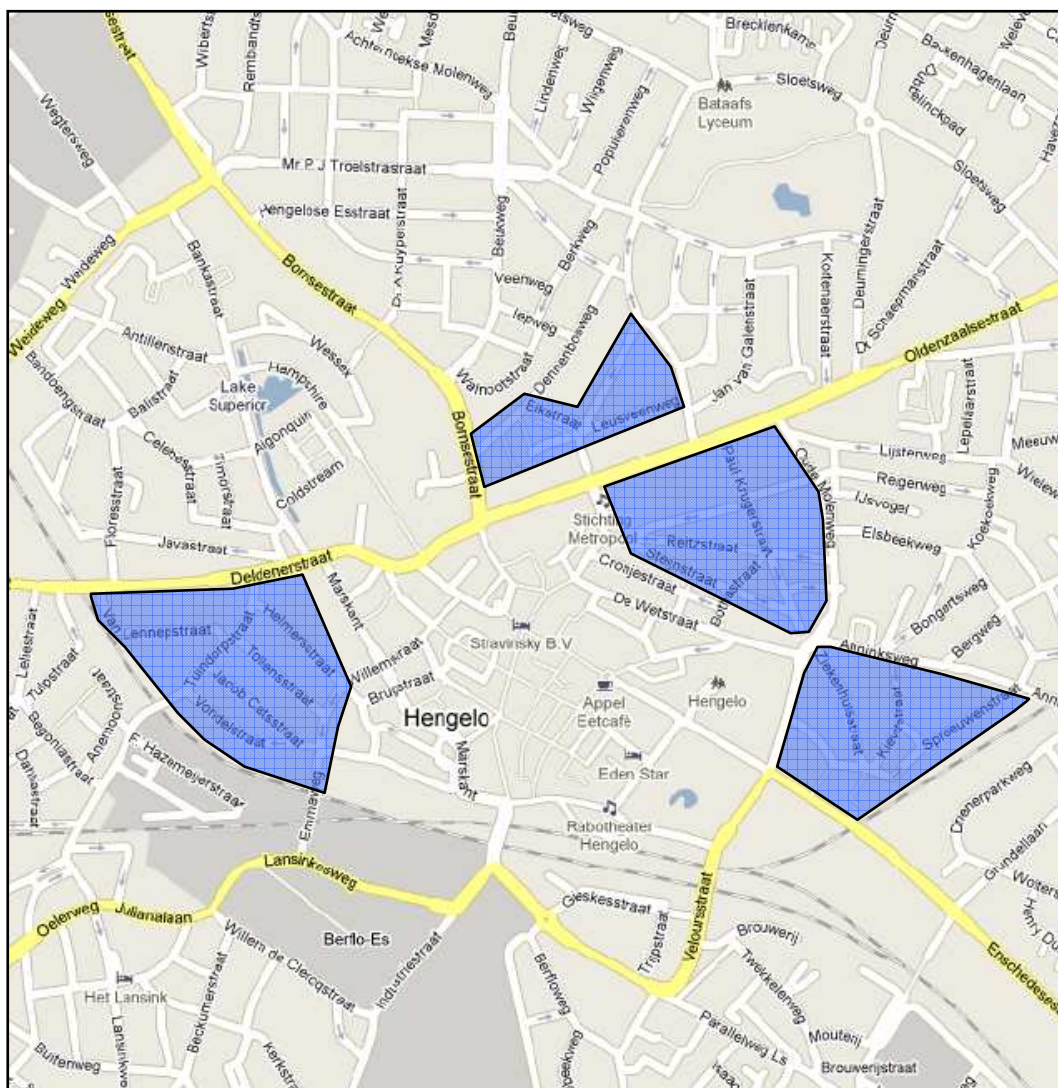
Binnen een vergunninghouderszone kunnen aanvullende maatregelen genomen worden om het mogelijk te maken dat bezoekers van bewoners ook kunnen parkeren. Mogelijke opties zijn de kraskaart of een bezoekerspas. Dit zijn echter geen handige betaalmanieren voor de talrijke bedrijven: een parkeerautomaat (met een laag tarief) biedt wel uitkomst.

4.1.4 Mengvormen

Binnen een vergunninghouderszone kan een kleine parkeerschijfzone of een klein aantal betaald-parkeerplaatsen aanwezig zijn, bijvoorbeeld bij een instelling of een solitaire winkel. In dat geval zijn er gereserveerde parkeerplaatsen voor vergunninghouders (de belanghebbenden) en kunnen bezoekers met een parkeerschijf of tegen betaling op andere parkeerplaatsen parkeren. Deze twee vormen komen dan naast elkaar, maar gescheiden van elkaar, voor. In Hengelo hebben we bijvoorbeeld twee reguleringsvormen op de Tuindorpstraat, namelijk betaald parkeren en een parkeerschijfzone. Nadeel van een mengvorm is wel dat het verwarrend kan zijn voor bezoekers.

4.2 Blauwe zones in Hengelo

In de gemeente Hengelo zijn in en rondom het centrum vier blauwe zones (in de schil): de Afrikaanderbuurt, de Dichtersbuurt, Elsbeek-Zuid en het Kastanjeplein. Bewoners en bedrijven in de betreffende gebieden kunnen een ontheffing aanvragen wanneer ze voldoen aan bepaalde voorwaarden. De ontheffing wordt momenteel gratis verstrekt. Op de navolgende kaart zijn de huidige blauwe zones in Hengelo aangegeven.



Huidige blauwe zones in Hengelo

4.3 Blauwe zones in overige gemeenten

Veel grotere gemeenten kiezen voor betaald parkeren als reguleringsvorm in het centrum en de schil. Ook zijn er nog diverse gemeenten, met name de kleinere gemeenten, die een blauwe zone instellen in de schil of in het kernwinkelgebied, afhankelijk van de omvang van steden en dorpen. Van de 30 grote steden in Nederland kennen 13 grote steden de blauwe zone als reguleringsvorm, namelijk Almere, Amersfoort, Amsterdam, Enschede (binnenkort in Roombeek), Haarlem, Hengelo, Hilversum, Leeuwarden, Leiden, Purmerend, Rotterdam, Tilburg en Zoetermeer. In deze steden worden blauwe zones ingesteld in de schil en/of in de directe omgeving van buurtcentra buiten de binnenstad. Ook de gemeente Almelo kent de blauwe zone als reguleringsvorm, namelijk in de wijk Kerkelanden is een blauwe zone ingesteld.

Er zijn nagenoeg geen gemeenten die gratis een ontheffing verstrekken voor de blauwe zone. De tarieven voor bewoners variëren van €12,50 tot bijna €40,- per ontheffing per jaar.

4.4 Parkeerbeleid in de schil

In de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 is gekozen voor het invoeren van betaald parkeren in de schilwijken. Zoals in hoofdstuk 3 al is aangegeven blijkt het draagvlak voor betaald parkeren in de schil zeer gering. De verwachting is dat er meer draagvlak is voor blauwe zones als reguleringsvorm in de schil. Alhoewel een blauwe zone fraude gevoeliger is dan betaald parkeren is het een reguleringsvorm die momenteel redelijk tot goed functioneert in Hengelo en goed zou passen in de schilwijken rondom de binnenstad.

Vraagvolgend beleid

Het invoeren van de proef betaald parkeren in de schil heeft veel tijd en geld gekost en in praktijk is de behoefte zeer beperkt gebleken. Voor de schilwijken kan het sturend/pro-actief parkeerbeleid dan ook beter worden losgelaten en zou vraagvolgend beleid gehanteerd kunnen worden. Dit betekent dat in de schilwijken het initiatief voor het invoeren van een blauwe zone moet komen van de bewoners zelf. Is een meerderheid (moet duidelijk aantoonbaar zijn) voor een blauwe zone dan kunnen deze door de gemeente ingepland worden. Een soortgelijke werkwijze wordt gehanteerd door de gemeente Enschede. Enschede biedt deze mogelijkheid aan voor het invoeren van betaald parkeren bij voldoende draagvlak.

Betaalde ontheffingen

In de huidige blauwe zones worden de ontheffingen gratis verstrekt. Met de invoering en het goed laten functioneren van een blauwe zone zijn kosten gemoeid, zoals handhaving en uitgifte van ontheffingen. Het verstrekken van gratis ontheffingen is dan ook niet meer haalbaar. Om te komen tot een kostendekkend systeem van blauwe zones in de schil zijn de kosten en opbrengsten van een blauwe zone nader geanalyseerd en weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Overzicht kosten en opbrengsten blauwe zone in de gehele schil

Kosten		Opbrengsten	
Handhaving (2 fte)	€76.000,-	1 ^e bewonersontheffing	€119.000,-
Ontheffingverlening (1 fte)	€54.000,-	1.700 x €70,-	
Klachtenafhandeling (0,5 fte)	€30.000,-	2 ^e bewonersontheffing	€30.000,-
Apparatuur handhaving	€10.000,-	300 x €100,-	
Monitoring	€20.000,-	Zakelijke ontheffing	€30.000,-
Onderhoud	€5.000,-	300 x €100,-	
		Wet Mulder (600 x €25,-)	€15.000,-
Totaal	€195.000,-	Totaal	€194.000,-

Een tarief van €70,- voor de 1^e bewonersontheffing zou kostendekkend zijn bij een blauwe zone als reguleringsvorm in de schil. Een tarief van €70,- voor de 1^e bewonersontheffing is erg hoog, ook gezien de gemiddelde kosten van een ontheffing bij andere gemeenten. In de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 is bij het betaald parkeren in de schil opgenomen dat bewoners en gemeente ieder de helft betalen van de 1^e vergunning. Door dit zelfde principe toe te passen bij blauwe zones komt de 1^e ontheffing voor bewoners op een tarief van €35,-. Dit is naar verwachting een acceptabele prijs voor bewoners en de kosten voor de gemeente zijn minder groot dan bij betaald parkeren in de schil, waarbij de gemeente €65,- per vergunning zou gaan betalen. Bewoners kunnen voor hun bezoek bezoekerspassen kopen à €0,20 per uur.

Huidige blauwe zones

De huidige blauwe zones in Hengelo kunnen gehandhaafd blijven. Wel zullen bewoners moeten gaan betalen voor een ontheffing. Dit betekent dat bewoners van de bestaande blauwe zones een keuze moeten gaan maken tussen het opheffen van de blauwe zone of het handhaven van de blauwe zone in combinatie met het betalen voor een ontheffing (€35,- voor de 1^e ontheffing). Voorkomen moet worden dat er een onduidelijke regulering ontstaat in de schil. Dat betekent dat bij voorkeur hele gebieden als blauwe zone worden aangewezen. Als hier te weinig draagvlak voor is dan kan het per straat bekeken worden. Uitgangspunt is dat gebieden en straten in de schil die het dichtsbij de binnenstad liggen prioriteit hebben.

Huidige straten met betaald parkeren in de schil

Een aantal straten hebben naar aanleiding van de proef inmiddels definitief gekozen voor het invoeren van betaald parkeren conform de Nota Autoparkeren 2008 – 2012. Het betreft de Willem de Clercqstraat en Coldstream. Momenteel loopt er nog een proef met betaald parkeren in de Sumatrastraat, Nachtegaalspad en Julianaweg. Al deze straten vallen in de schil. We stellen dan ook voor om de bewoners van de genoemde straten een keuze voor te leggen, waarbij gekozen kan worden om de huidige situatie in stand te houden (betaald parkeren), een blauwe zone in te stellen met betaalde ontheffingen of de parkeerregulering helemaal op te heffen.

Nieuwe blauwe zones

We voeren een vraagvolgend beleid in de schil en gaan dus niet pro-actief blauwe zones instellen in de overige schilgebieden. Het is aan de bewoners zelf om hiervoor een verzoek in te dienen, waarbij wordt aangetoond dat meer dan 50% van alle bewoners voorstander is van het instellen van een blauwe zone met betaalde ontheffingen in het gebied en/of de straat.

Procedure blauwe zone

Voor het instellen van een blauwe zone is het nemen van een verkeersbesluit noodzakelijk. Bij het verkeersbesluit worden ook de regels voor het verstrekken van ontheffingen opgenomen. Deze regels moeten nog worden opgesteld.

4.5 Voorstel

De verwachting is dat er voldoende draagvlak is voor blauwe zones als reguleringsvorm in de schil. Alhoewel een blauwe zone fraudegevoeliger is dan betaald parkeren is het een reguleringsvorm die momenteel redelijk tot goed functioneert in Hengelo en goed past in de schilwijken rondom de binnenstad. Voorgesteld wordt dan ook om in de schilwijken te kiezen voor een blauwe zone als reguleringsvorm. In bijlage 1 is een overzichtskaart opgenomen waarop de gewenste parkeerregulering is aangegeven.

Gezien de kosten die gemoeid zijn met het invoeren en goed laten functioneren van een blauwe zone is het niet haalbaar om gratis ontheffingen te verstrekken. Voor het kostendekkend invoeren van een blauwe zone in de gehele schil zijn de volgende tarieven noodzakelijk voor de ontheffingen van de blauwe zone:

- 1^e ontheffing bewoners: €70,- (€35,- voor bewoners en €35,- voor de gemeente)
- 2^e ontheffing bewoners: €100,-
- Zakelijke ontheffing: €100,-
- Bezoekerspas: €0,20 per uur

Voorgesteld wordt om voor de 1^e bewonersontheffing de kosten te delen, zodat bewoners en gemeente ieder €35,- betalen voor de 1^e bewonersontheffing.

Het invoeren van de proef betaald parkeren in de schil heeft veel tijd en geld gekost en in de praktijk is de behoefte zeer beperkt gebleken. Voor de schilwijken wordt dan ook voorgesteld het sturend/pro-actief parkeerbeleid los te laten en een vraagvolgend beleid te hanteren. Dit betekent dat in de schilwijken het initiatief voor het invoeren van een blauwe zone moet komen van de bewoners zelf. Is een meerderheid (moet duidelijk aantoonbaar zijn) voor een blauwe zone dan kan de gemeente de benodigde procedure in gang zetten. Voor de reeds bestaande blauwe zones in de schil worden bewoners gevraagd een keuze te maken tussen het in stand houden van de blauwe zone met betaalde ontheffing of het opheffen van de blauwe zone. Bewoners van de Willem de Clercqstraat en de Coldstream hebben inmiddels definitief gekozen voor betaald parkeren. Momenteel loopt er nog een proef met betaald parkeren in de Sumatrastraat, Nachtegaalspad en Julianaweg. Al deze straten vallen in de schil. Voorgesteld wordt de bewoners van de genoemde straten een keuze voor te leggen, waarbij gekozen kan worden om de huidige situatie in stand te houden (betaald parkeren), een blauwe zone in te stellen met betaalde ontheffingen of de parkeerregulering helemaal op te heffen.

5. Betaald avondparkeren

In Hengelo is betaald avondparkeren ingevoerd op 12 oktober 2009. Het betaald avondparkeren is ingevoerd in het centrum op de Burg. Jansenstraat, Kloosterterrein, Burg. Jansenplein, Langestraat, Bij de Toren, Beursstraat en de langspaarkeerplaatsen aan de Enschedesestraat en in de Gieskesstraat en Trijpstraat van maandag t/m zaterdag tot 22.00 uur. Tevens is het betaald avondparkeren ingevoerd in de directe omgeving van het ROC van maandag t/m zaterdag tot 22.00 uur.

Betaald avondparkeren komt als beleidsmaatregel voort uit het in december 2008 door raad vastgestelde Nota Autoparkeren 2008 - 2012. De motivering voor betaald avondparkeren is:

- Het ontmoedigen van het parkeren op het maaiveld ('blik vd straat').
- Het stimuleren gebruik van de parkeergarages in de binnenstad, die nog voldoende capaciteit over hebben.
- Het voeren van een uniform en eenduidig parkeersysteem;
- Betere bereikbaarheid bezoekers horecaomgeving;
- Vergunninghouders/bewoners van de binnenstad met een vergunning kunnen in de omgeving van hun woning parkeren (stimuleren wonen binnenstad).
- Toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad ondersteunen. Immers, parkeergarages zijn veel moeilijker en vaak niet exploitabel te krijgen als er geen of beperkte regulering in de omgeving aanwezig is.

5.1 Kanttekeningen betaald avondparkeren

Ondanks de argumenten die geleid hebben tot het besluit om betaald avondparkeren in te voeren zijn er enkele kanttekeningen te plaatsen:

- Er is verhoudingsgewijs sprake van hoog aantal bekeuringen in de avonduren ten opzichte van dagparkeren. Dit was met name in de beginperiode, later liep het aantal opgelegde boetes terug.
- Mogelijk is dit mede het gevolg van onduidelijkheid bij bewoners en gebruikers over de verschillen in parkeertijden in de diverse gebieden.
- Gelet op het economische klimaat hebben binnenstadsondernemers verzocht betaald avondparkeren af te schaffen omdat zij vermoeden dat dit de klandizie in negatieve zin beïnvloed.
- Uit diverse gesprekken met de Stichting Tuindorp, sleutelpersonen uit de betreffende wijken en informatieavonden met bewoners blijkt nog geen toename van het draagvlak voor betaald avondparkeren.
- De ontwikkelingen en faseringen in en rond Hart van Zuid blijven tot op heden wat achter bij de planning. Hierdoor heeft het ROC gebruik gemaakt van de mogelijkheid extra parkeerplaatsen te creëren. Denk aan het Hijsch en het parkeerterrein bij de Creatieve Fabriek.
- Betaald avondparkeren niet vooruitlopend invoeren op mogelijke ontwikkelingen en beleidsvoornemens, maar volgend laten zijn aan de concrete ontwikkelingen en faseringen in de binnenstad zoals Lange Wemen, WTC en het Hijsch.

Het betaald avondparkeren heeft met name bij de horeca geleid tot onvrede. In mei 2010 is besloten het betaald avondparkeren op te schorten en de oorspronkelijke situatie terug te draaien. Het betaald avondparkeren op koopavonden en bijzondere avonden blijft wel in stand.

5.2 Vergelijking overige binnensteden

Er is gekeken naar de betaald parkeertijden in vergelijkbare steden als Hengelo (op basis van winkelvloeroppervlakte binnenstad) en steden in de directe omgeving van Hengelo. In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de betaald parkeertijden in diverse steden op werkdagen, koopavond en zaterdag.

Tabel 2: Overzicht tijden betaald parkeren diverse centrumgebieden

Centrumgebied	Maandag t/m vrijdag	Koopavond	Zaterdag
Drachten	9.00 uur – 18.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 18.00 uur
Geleen	9.00 uur – 19.00 uur	9.00 uur – 22.00 uur	9.00 uur – 19.00 uur
Deventer	9.00 uur – 20.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 18.00 uur
Oss	9.00 uur – 18.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 18.00 uur
Hoorn	9.00 uur – 18.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 18.00 uur
Bergen op Zoom	8.30 uur – 20.00 uur	8.30 uur – 21.00 uur	8.30 uur – 20.00 uur
Middelburg	9.00 uur – 18.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 18.00 uur
Gouda	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur
Roosendaal	9.00 uur – 18.30 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 17.00 uur
Enschede	9.00 uur – 19.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 19.00 uur
Delft	10.00 uur – 22.00 uur	10.00 uur – 22.00 uur	10.00 uur – 22.00 uur
Weert	9.00 uur – 18.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 17.00 uur
Uden	9.00 uur – 18.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 18.00 uur
Almelo	9.00 uur – 18.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 18.00 uur
Helmond	8.00 uur – 19.00 uur	8.00 uur – 22.00 uur	8.00 uur – 19.00 uur
Hengelo	9.00 uur – 18.00 uur	9.00 uur – 21.00 uur	9.00 uur – 18.00 uur

In een groot deel van vergelijkbare binnensteden als Hengelo geldt geen betaald parkeren na 18.00 uur, met uitzondering van de koopavond. In een aantal steden geldt het betaald parkeren een uur langer, zoals in Enschede op werkdagen en op zaterdagen tot 19.00 uur.

5.3 Financiële consequenties

In de exploitatie van het betaald parkeren is voor het betaald avondparkeren jaarlijks het volgende opgenomen:

Kosten: 1,5 fte handhaving €57.000,-
Opleggen aanslagen €900,-

Opbrengsten: Parkeerautomaten €85.000,-
Naheffingsaanslagen €7.200,-

Het betaald avondparkeren levert volgens de exploitatie jaarlijks ongeveer €34.000,- op. Als het betaald avondparkeren volledig geschrapt wordt leidt dit jaarlijks tot een extra tekort van €34.000,- op de exploitatie.

5.4 Conclusie

Het betaald avondparkeren op een beperkt gedeelte van het betaald parkeergebied in Hengelo is ongeveer een half jaar van kracht geweest. Het is dan ook niet mogelijk om aan te geven of de beoogde doelen met de maatregel werden gehaald. In de praktijk is gebleken dat er nagenoeg geen draagvlak is voor het betaald avondparkeren. Vergelijkbare binnensteden als Hengelo hebben ook geen betaald avondparkeren. Het is dan ook wenselijk het betaald avondparkeren volledig te schrappen uit het parkeerbeleid. Consequentie hiervan is echter wel dat er jaarlijks een extra tekort van €34.000,- op de exploitatie is.

5.5 Voorstel

Voorgesteld wordt het betaald avondparkeren definitief af te schaffen en te schrappen uit het parkeerbeleid.

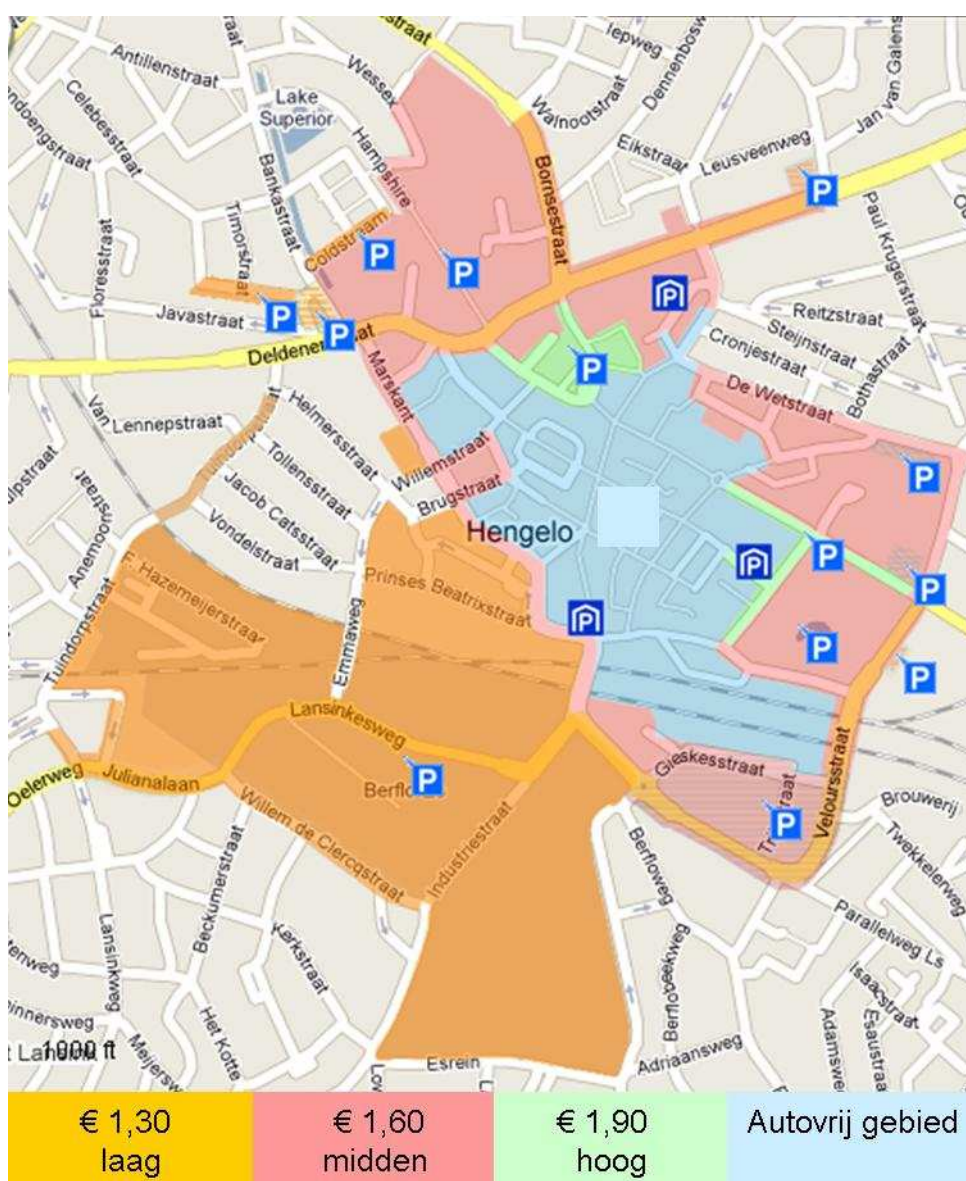
6. Tarieven

6.1 Tarieven Hengelo

Per 1 januari 2010 geldt er in Hengelo een gedifferentieerd parkeertarief:

- Hartje centrum €1,90 per uur
- Binnen de centrumring €1,60 per uur
- Buiten de centrumring €1,30 per uur
- Parkeergarages €1,50 - €1,60 per uur

In onderstaande plattegrond zijn de betaald parkeergelegenheden in Hengelo weergegeven met huidige parkeertarieven.



Overzicht parkeergelegenheden Hengelo met tarieven

6.2 Tarieven vergelijkbare steden

Er is gekeken naar de tarieven van het betaald parkeren in vergelijkbare steden als Hengelo (op basis van winkelvloeroppervlakte binnenstad) en steden in de directe omgeving van Hengelo. In onderstaande tabel is overzicht weergegeven van de tarieven in diverse steden in de binnenstad, aan de rand en in parkeergarages.

Tabel 3: Tarieven betaald parkeren diverse centrumgebieden (in euro per uur)

Centrumgebied	Binnenstad	Rand	Parkeergarage
Drachten	1,30	-	1,10
Geleen	1,30	1,10	1,10
Deventer	2,00	1,00	1,50
Oss	1,60	1,10	1,40
Hoorn	1,20	1,00	1,05
Bergen op Zoom	1,20	1,10	-
Middelburg	1,80	1,40	1,20
Gouda	2,00	1,40	1,60
Roosendaal	1,70	1,10	1,70
Enschede	2,10	-	2,00
Delft	2,00	-	2,00
Weert	1,00	0,60	-
Uden	0,80	-	-
Almelo	1,20	-	1,20
Helmond	1,71	1,33	1,33
Hengelo	1,90	1,30	1,50 - 1,60

In Hengelo geldt voor een groot deel van de parkeerplaatsen in het centrum een middentarieef van 1,60 per uur. In vergelijkbare centrumgebieden (op basis van winkelvloeroppervlakte binnenstad) liggen de parkeertarieven grotendeels iets lager dan in Hengelo, maar er zijn ook steden die een hoger tarief hanteren, zoals Enschede.

6.3 Effecten tariefdifferentiatie Hengelo

Jaarlijks worden er parkeeronderzoeken uitgevoerd in het centrumgebied van Hengelo. De periode van tariefdifferentiatie is echter te kort geweest om het effect van de maatregel in beeld te brengen. Uit landelijke onderzoeken blijkt dat het verhogen van tarieven weinig effect heeft op het parkeergedrag. Parkeerders zijn pas bereid om op grotere afstand te parkeren wanneer er sprake is van extreme tariefverschillen (€5,- of hoger).

6.4 Voorstel

Geadviseerd wordt de huidige tarieven te handhaven en tariefdifferentiatie als sturingsmechanisme in stand te houden. Van belang is de komende jaren de effecten ervan te (blijven) monitoren. Op basis van de uitkomsten kunnen de tarieven eventueel bijgesteld worden.

7. Digitalisering

In Hengelo is er nog geen mogelijkheid om mobiel te betalen voor parkeren. In veel gemeenten is dit inmiddels wel mogelijk. Er zijn verschillende aanbieders voor mobiel betaald parkeren, zoals Yellowbrick, Park-line en Parkmobile. Sinds kort is er een nieuwe organisatie opgericht die het voor gemeenten makkelijker maakt te starten met mobiel betaald parkeren.

7.1 ServiceHuis Parkeer- en Verblijfsrechten

Onlangs is een coöperatie opgericht genaamd ServiceHuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV). Dit is een samenwerkingsverband van gemeenten voor het vastleggen en ontsluiten van parkeer- en verblijfsrechten. Dat zijn de rechten die automobilisten kopen of aanvragen om ergens te mogen parkeren, bijvoorbeeld via een parkeerkaartje uit een automaat of een parkeervergunning. In steeds meer steden kunnen parkeerders hun parkeerbelasting betalen via telefoon, sms of internet. Het aantal bedrijven dat deze elektronische betaalservice aanbiedt (de zogenaamde providers) groeit. Evenals het aantal diensten dat deze providers gezamenlijk aanbieden en de variatie in tarieven. Om de diensten op parkeerlocaties te kunnen aanbieden, moeten providers contracten afsluiten met gemeentelijke en commerciële parkeerbedrijven. Het SHPV wil op deze gevarieerde parkeermarkt met vele spelers de helpende hand bieden. Het biedt daartoe een landelijke voorziening voor het vastleggen en ontsluiten van parkeer- en verblijfsrechten. In eerste instantie richt het SHPV zich vooral op de dienstverlening aan gemeenten. Met als doel om voor deze gemeenten de uitvoering van het parkeerbeleid efficiënter, effectiever en publieksvriendelijker te kunnen inrichten.



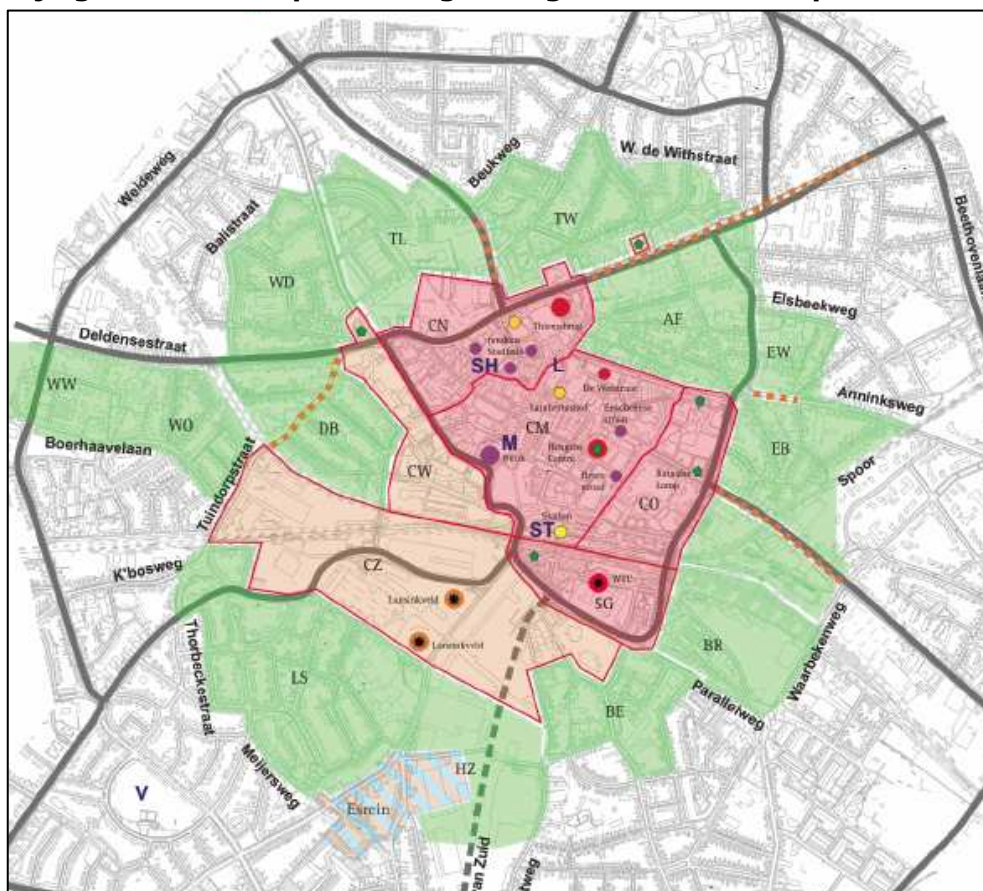
Koppeling RDW

De basis voor de dienstverlening van het SHPV is een centrale database, de Registratie parkeer- en verblijfsrechten (RPV). Deze database is in beheer bij de RDW en bevat per gemeente de gegevens die nodig zijn om hun parkeerbeleid te kunnen uitvoeren. Dat zijn bijvoorbeeld de parkeerregelingen, parkeertarieven en parkeervergunningen. Van geparkeerde voertuigen registreert de RPV op kenteken de locatie en de parkeerduur. Op basis van de gegevens in de database volgt daaruit het parkeertarief dat de automobilist moet betalen. Iedere gemeente is zelf verantwoordelijk voor juistheid, volledigheid en actualiteit van de gegevens in de RPV.

7.2 Voorstel

Groot voordeel van het aansluiten bij het ServiceHuis Parkeer- en Verblijfsrechten is dat gemeenten niet zelf hoeven te onderhandelen met verschillende aanbieders voor belparkeren. De handhaving kan efficiënter plaatsvinden. Ook voor de parkeerders biedt het voordelen, omdat parkeerders alleen betalen voor de daadwerkelijke parkeertijd. Voorgesteld wordt om op korte termijn een contract af te sluiten met het ServiceHuis Parkeer- en Verblijfsrechten. Hier wordt nog een apart voorstel voor opgesteld.

Bijlage 1: Voorstel parkeerregulering n.a.v. evaluatie parkeerbeleid



- betaald gebied, midden tarief
- betaald gebied, laag tarief
- blauwe zone afhankelijk van ontwikkelingen *
- schil: blauwe zone

- aanloopstraat betaald, laag tarief
- parkeergarage
- geplande nieuwe parkeerlocatie *
- groot (> 300 pp)* *klein (80 - 300 pp)*
- hoog tarief hoog tarief
- midden tarief midden tarief
- laag tarief laag tarief
- parkeerlocaties met dagkaarten
- fietsenstalling openbaar bewaakt

*:begrenzing en locaties zijn indicatief