

Nota Autoparkeren Hengelo

2008-2012





Gemeente Hengelo

Nota Autoparkeren Hengelo 2008-2012

Datum 6 oktober 2008
Kenmerk HGL082/Hnm/1244

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) Gemeente Hengelo

Titel rapport Nota Autoparkeren Hengelo 2008-2012

Kenmerk HGL082/Hnm/1244

Datum publicatie 6 oktober 2008

Projectteam opdracht- mevrouw A. Goedhart, de heren P. Boerkamp, R. Kippers en J. Schilstra
gever(s)

Projectteam Goudap- de heren R.H.M ter Avest en M.R. de Haan
pel Coffeng

Projectomschrijving Beleidsnota autoparkeren voor binnenstad, schil en buitenwijken.

Trefwoorden Hengelo, parkeerbeleid, ruimtelijke ontwikkelingen, parkeerbalans,
schilparkeren, tarieven

Inhoud	Pagina
Samenvatting	I
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Leeswijzer	1
2 Vraagstelling en aanpak	3
2.1 Vraag/aanbod-verhouding parkeerplaatsen in het centrum	3
2.2 Uitwijkgedrag naar de woonwijken om het centrum	4
2.3 Parkeertarieven in het centrum	4
2.4 Financiële haalbaarheid voorgestelde parkeermaatregelen centrum en schil	5
2.5 Parkeernormen	5
2.6 De onderzoeksvragen beantwoord	5
3 Beleidskader	7
3.1 Rijksbeleid	7
3.2 Regionaal beleid	8
3.3 Gemeentelijk beleid	8
4 Gevolgd proces	12
4.1 Klankbordgroep	12
4.1.1 Resultaten	12
4.2 Inspraaknotitie	14
5 Huidige en toekomstige parkeersituatie	16
5.1 Parkeerbalans	16
5.2 Uitgangspunten	17
5.3 Berekening huidige parkeersituatie binnenstad	19
5.4 Vergelijking theorie en praktijk	20
5.5 Kwalitatieve beschouwing van het parkeren	23
5.6 Huidige probleem- en aandachtspunten	24
5.7 Berekening toekomstige parkeersituatie	25
5.7.1 Huidige en toekomstige ontwikkelingen	25
5.7.2 Berekeningsresultaat	27
6 Pijlers en doelen parkeerbeleid	29
6.1 Pijler 1: Duurzaam evenwicht tussen vraag en aanbod	29
6.2 Pijler 2: Doelgroepenbeleid	31
6.3 Pijler 3: Optimaal benutten van ruimte en infra	32
6.4 Pijler 4: Optimale inzet van mensen en middelen	32
6.5 Doelen en middelen in een overzicht	33

7	Duurzaam evenwicht vraag/aanbod parkeerruimte (pijler 1)	34
7.1	Nieuwe parkeernormering	34
7.2	Mogelijkheden om tekort aan parkeerplaatsen op te lossen	37
7.3	Parkeerfonds	38
7.4	Bereikbaarheid - parkeren in bestaande woongebieden	40
7.5	Doorkijk binnenstad na 2012	41
7.6	Tijdelijke maatregelen in de bouwfase(n)	41
8	Doelgroepenbeleid (pijler 2)	42
8.1	Uitgangspunten regulering	42
8.2	Beschikbaar instrumentarium	42
8.3	Nieuwe regulering	44
8.3.1	Gewenste reguleringsvorm	44
8.3.2	Introductie gratis proef	46
8.3.3	Reguleringskaart	46
8.3.4	Betaald parkeren (met vergunningparkeren) in de schil	50
8.3.5	Vergunningparkeren elders in Hengelo	50
8.3.6	Tarieven en tijden	50
8.3.7	Verwachte effecten	53
8.4	Beleidsregels	54
8.4.1	Vergunningen in de schil	54
8.4.2	Gebieden met betaald parkeren	56
8.4.3	Parkeerschijfzones (blauwe zones)	58
8.4.4	Autovrij gebied	58
9	Optimale benutting bestaande infra (pijler 3)	60
9.1	Dubbelgebruik	60
9.2	Loopafstanden	61
9.3	Parkeerverwijssysteem (PVS)	62
9.4	Canadees parkeren	64
9.5	Flankerend beleid	64
9.6	Vraag en aanbod per doelgroep	66
10	Optimale inzet mensen en middelen (pijler 4)	68
10.1	Rol gemeente	68
10.2	Mobiliteitsfonds	68
10.3	Achteraf betalen	69
11	Monitoring	70

	Inhoud (vervolg)	Pagina
12	Financiële gevolgen	72
12.1	Kostenraming parkeerregulering schil	72
12.2	Vergelijking met andere reguleringsvormen	74
13	De onderzoeksvragen beantwoord	76
13.1	Beantwoording vragen gemeente	76
13.2	Beantwoording vragen en reacties van klankbordgroep: Wat wel en niet meegenomen in het planproces?	78
14	Uitvoeringsprogramma 2008-2012	80
	Bijlagen	
1	Knelpunten klankbordgroep	
2	Parkeerbalans	
3	Parkeernormen 2009	
4	Exploitatieberekening	
5	Benchmark binnenstad parkeren	
6	Verkeersmaatregelen rondom bouw ROC	
7	Conclusies en aanbevelingen Inspraaknotitie Nota Autoparkeren	
8	Problematiek en aanpak per schilwijk	
	Afbeeldingen	
1	Huidige parkeerdruk binnenstad	
2	Huidige parkeerdruk in de schil (dag en nacht)	
3	Reguleringskaart Hengelo 2012	

Samenvatting

Dynamiek van de binnenstad

De doelstellingen van het parkeerbeleid voor de Hengelose binnenstad zijn breed en ambitieus. Het parkeerbeleid moet ertoe bijdragen dat de openbare ruimte in het centrum een stuk aantrekkelijker wordt door het terugdringen van het blik op straat. Maar tegelijkertijd moeten er voor bewoners en bezoekers van het centrum altijd voldoende en eenvoudig bereikbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

De 'Nota Autoparkeren Binnenstad Hengelo 1998-2008' heeft samen met het 'Fietsparkeerplan 1997' de afgelopen jaren in de gemeente Hengelo gefungeerd als de leidraad voor het parkeerbeleid. In deze voor de binnenstad zeer belangrijke periode van nieuwbouwontwikkeling en herinrichting is dankbaar gebruik gemaakt van dit beleidskader.

De ruim negen jaar oude beleidsnota vraagt echter inmiddels op een aantal onderdelen om een herziening en uitbreiding. Zo is de vigerende nota in het bijzonder gericht op de binnenstad en op de bezoekers van de binnenstad, terwijl het gestaag toenemende autobezit en -gebruik vraagt om een meer integraal beleidskader, waarbij alle relevante deelgebieden (in het bijzonder ook de 'schil' om het centrum) en doelgroepen van parkeren (bezoekers en in het bijzonder ook bewoners en werkers) aan de orde komen.

In deze nieuwe parkeernota is op basis van de actuele vraag, het actuele aanbod van parkeerplaatsen en de verwachte toekomstige ontwikkelingen het parkeerbeleid voor Hengelo voor de periode 2008 tot 2012 geformuleerd.

Met name de westzijde en de zuidzijde van de Hengelose binnenstad krijgen de komende jaren een totaal ander aanzien en zullen kwalitatief en kwantitatief aanzienlijk worden verbeterd. Daarmee groeit de regionale centrumfunctie van Hengelo op het gebied van winkelen, wonen en voorzieningen. Daarnaast worden op korte en lange termijn impulsen ontwikkeld voor horeca (Burgemeester Jansenplein) en leisure (Holec-locatie).

De Parkeernota van de gemeente Hengelo vloeit onlosmakelijk voort uit de Centrumvisie en de ruimtelijke plannen en projecten. De Parkeernota bevat de hoofdlijnen van het toekomstig parkeerbeleid, alsmede een eerste uitwerking daarvan voor de eerste vijf jaren: 2008 tot en met 2012.

Belangrijk uitgangspunt voor het nieuwe parkeerbeleid is dat gezorgd moet worden voor *'voldoende parkeerruimte op de juiste plaats en voor de juiste prijs voor alle doelgroepen in het centrum'*. Daarbij wordt het standstill-principe van Hengelo (gebied binnen en rond de centrumring) speciaal onder de loep genomen.

In een groot deel van de binnenstad zal het parkeren geconcentreerd worden in aantrekkelijke parkeergarages en op terreinen met zogenaamde bronpunten (garages gecombineerd met veel bezoekers trekkende functies). Bovendien is

regulering nodig om oneigenlijk gebruik van parkeerplaatsen en overlast in woonwijken te voorkomen.

Vier pijlers van het nieuwe parkeerbeleid

Bij de formulering van de doelen is rekening gehouden met vier pijlers voor de visie op het parkeerbeleid in het centrum en de schil:

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



Figuur S1: Vier pijlers van het parkeerbeleid van Hengelo

Op grond van parkeeronderzoeken en een parkeerbalans is het overschot of tekort aan parkeerplaatsen berekend. De parkeerdruk is voor drie periodes uitgerekend: koopavond, werkdag en zaterdagmiddag.

Het planproces is voorgelegd aan een klankbordgroep met vertegenwoordigingen van ondernemers en bewoners en andere instanties uit Hengelo.

Duurzaam evenwicht en optimale benutting

In de huidige situatie is een redelijk evenwicht in vraag en aanbod aan parkeerplaatsen in de binnenstad, met wel lokale verschillen:

- hoge druk op winkelpiekmomenten in de Brinkgarage en Thiemsbruggarage;
- lage druk op hetzelfde moment in het gebied van de Schrijftafelstrook.

In de toekomst zullen de functies verder toenemen. Uitgangspunt is dat de nieuwe ontwikkelingen (in ieder geval die buiten het autovrije gebied liggen)

zelfvoorzienend moeten zijn voor alle benodigde parkeerplaatsen ten gevolge van die voorzieningen. Indien dit in een specifiek geval onmogelijk is, wordt een storting in het Parkeerfonds of Mobiliteitsfonds gevraagd.

Door een (tijdelijke) afname van de parkeercapaciteit op vijf locaties (met in totaal 450 plaatsen) in en rond de binnenstad is de verwachting dat de parkeerdruk in 2012 toeneemt tot boven de 100%. De vijf locaties betreffen Marskantterrein, Marskant, Industrieplein, P&R en Bornsestraat (Heemaf). Een aantal van die terreinen ligt overigens niet binnen de centrumring en wordt niet meegerekend bij het standstill-principe.

De definitie van het standstill-principe staat in het kader en is in het licht van de (rijks)Nota Mobiliteit (minder gericht op sturen, maar meer keuzes aanbieden in mobiliteit, zeker voor bezoekers en bewoners) heroverwogen in een standstill-plus-principe:

Standstill-principe

'Ter ondersteuning van het terugdringen van de groei van de automobiliteit mag het aantal parkeerplaatsen binnen de centrumring niet toenemen. Nieuwe parkeerplaatsen worden uitsluitend aangelegd ter vervanging van plaatsen die komen te vervallen door bebouwing of door herinrichting van de openbare ruimte. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is alleen toegestaan bij toename van het vloeroppervlak in de binnenstad ten gevolge van nieuwbouw. In dat geval worden landelijke normen gehanteerd naar de aard van de bebouwing.'

Standstill-plus-principe

Hierbij blijft het Standstill-principe gehandhaafd en verder verfijnd tot Standstill-plus, wanneer in de toekomst blijkt dat het Standstill-principe onvoldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers oplevert. Dus meer faciliterend naar bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers en meer rekening houdend en in balans brengen met de economische en mobiliteitsontwikkelingen van die doelgroepen. Met andere woorden tijdelijk of structureel parkeercapaciteit aanpassen aan de nieuwe behoefte van bewoners en bezoekers, bijvoorbeeld in geval van dreigend tekort aan parkeerplaatsen bij economische opleving. Voorwaarde is dat dit niet leidt tot onacceptabele congestie op de centrumring.

Een afname van het aantal parkeerplaatsen met circa 450 plaatsen betekent een parkeersituatie die op basis van de uitgangspunten ongewenst is, en die op drukke momenten veel zoekverkeer oplevert en foutparkeren in de hand werkt. Op basis van het standstill-principe en om weer een nagenoeg acceptabele parkeerdruk te hebben, moeten de parkeerplaatsen die opgeheven worden weer elders in of aan de rand van de binnenstad gerealiseerd worden. Wanneer de economie en/of de behoefte voor wonen in de binnenstad aantrekt (en na moni-

toringsonderzoek blijkt dat er tekort is) wordt voorgesteld een *standstill-plus* als principe vast te houden, waarbij voor met name bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers voldoende bereikbaarheid van de parkeerplaatsen wordt gegarandeerd. Ten aanzien van werkers worden goede alternatieven in en buiten de binnenstad aangeboden.

Er zijn in Hengelo goede kansen voor dubbelgebruik bij locaties met werken overdag en winkelen op koopavonden en op zaterdagen, zodat de aan te leggen parkeerplaatsen op meerdere momenten in de week gebruikt worden. Het betreft met name de zoeklocaties voor parkeergarages bij Thiemsbrug/Lange Wemen aan de noordzijde en WTC aan de zuidzijde.

Tot slot: Hoogwaardige fietsenstallingen (gratis bewaakt) dicht bij belangrijke bestemmingen in de binnenstad dragen bij aan een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor de Hengeloërs.

Doelgroepenbeleid

Hengelo hecht waarde aan goede parkeermogelijkheden voor bewoners en voor bezoekers. Daarnaast moet de bereikbaarheid van de binnenstad voor werkers gegarandeerd blijven.

Voor bewoners en bezoekers zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Werkers worden gestimuleerd om met fiets of openbaar vervoer te komen. Daarnaast kunnen zakelijk belanghebbenden in aanmerking komen voor een vergunning in het centrum of -mits er voldoende ruimte is- op locaties in de schil. Op dit moment is er een beperkte regulering in de schil. De huidige blauwe zone blijkt niet overal goed te werken, aangezien winkelbezoekers van de binnenstad gratis (met een parkeerschijf) in de schil kunnen parkeren. Bij een te hoge parkeerdruk neemt de leefbaarheid af.

Onderzocht is welke parkeerregimes het best aansluiten bij de uitgangspunten van het beleid en wat de gewenste effecten van parkeermaatregelen zijn. Hierbij is gekeken naar parkeerschijfzones (ook wel 'blauwe zones'), vergunninghouderszones, betaald-parkerenzones en waar mogelijk mengvormen hiervan.

Op basis van de reguleringsmogelijkheden en de gewenste effecten wordt in de schil rond het bestaande centrum en bij de nieuwe ontwikkelingen Hart van Zuid een 'beschermende' maatregel getroffen in de vorm van betaald parkeren met een laag tarief en vergunningen voor bewoners. Wijkvreemd verkeer verdwijnt en de leefbaarheid verbetert. De regulering geldt overdag, maar ook in de avond rond het ROC en de horeca: bezoekers van bewoners in de schil krijgen speciale parkeerkaarten. De tarieven voor de vergunningen en de bezoekerskaarten kunnen redelijk laag blijven; het tarief dekt de kosten voor handhaving en administratie niet (en dient financieel mede gedragen worden door betaald parkeren in de binnenstad). De voorgestelde tarieven zijn vergelijkbaar met tarieven elders in de regio.

De begrenzing van de vergunningenzone is gebaseerd op een loopafstand (500 meter) van werkers in de binnenstad, die voor een deel nu nog de schil belasten.

Optimale inzet van mensen en middelen

Het centrum en de nieuwe bouwlocaties rondom vragen om een uitgebreider parkeerbeleid, waarbij tevens meer aandacht uitgaat naar doelgroepenparkeren en schilparkeren. Voor de uitvoering van de (gemeentelijke) parkeertaken op het gebied van exploitatie, beheer en handhaving is menskracht nodig. Handhaving van het parkeerbeleid vond traditioneel altijd door de politie plaats. De opkomst van gefiscaliseerde parkeerregimes en de introductie van de buitengewone opsporingsambtenaar (BOA), in combinatie met een politieapparaat dat zich steeds verder terugtrekt op haar kerntaken, heeft er voor gezorgd dat gemeenten de handhaving steeds vaker zelf ter hand nemen.

Ook voor de gemeente Hengelo zijn, vanuit het oogpunt van gemeentelijke regie en leefbaarheid, voldoende mogelijkheden om de handhaving van het centrumgebied en de vergunningenschil zelf uit te voeren. De gemeente kan daarbij kiezen voor inzet van handhavers die in dienst zijn bij de gemeente, maar ook de inhuur van en de samenwerking met gespecialiseerde marktpartij is een goede oplossing. Bij de handhaving en het beheer van het parkeren in de openbare ruimte is het van belang om waar mogelijk samenwerkingsverbanden te initiëren met het beheer van de parkeergarages (zowel die van de gemeente als die van private partijen). Zodoende kan door goede afstemming en samenwerking worden gestreefd naar win-winsituaties voor het gemeentelijke parkeerareaal als geheel.

Beleid voor overige delen van de gemeente

- Bij andere winkelcentra in Hengelo is geen parkeerregulering nodig, omdat er geen of nauwelijks schaarste is (winkelcentrum Hasselo heeft net een capaciteitsuitbreiding ondergaan). Uitzondering is de tegen het Hart van Zuid gelegen Esrein: de regulering hier is afhankelijk van de plannen voor het winkelcentrum; vooralsnog wordt uitgegaan van een blauwe zone of betaald parkeren (laag tarief), zodat de winkelbezoekers de beste plekken voor de winkels kunnen benutten.
- Ten aanzien van winkelplein Westermaat met grootschalige detailhandel is er op dit moment voor wat betreft het aantal geen parkeerprobleem; indien in de toekomst parkeerschaarste gaat optreden (door bijvoorbeeld extra functies) dient parkeerregulering overwogen te worden: werkers in dat gebied dienen dan op grotere afstand te parkeren en kortparkerende winkelbezoekers in de zone rond de winkeldeuren. Maatregelen zijn ook nodig wanneer de verkeersontsluiting te veel stagneert.
- De aanloopstraten zoals Bornsestraat en Oldenzaalsestraat hadden te maken met te krap vormgegeven parkeerplaatsen voor hun deur, waardoor de feitelijke capaciteit onnodig verlaagd was. Tijdens het opstellen van de nota

is dit probleem door de gemeente aangepakt door boombeugels te verwijderen.

- Voor de nieuwe woonwijken worden altijd de nieuwe parkeernormen toegepast.
- Het Gezondheidspark bij het SMT-ziekenhuis is in ontwikkeling en die ontwikkeling duurt lang. Het huidige SMT-ziekenhuis veroorzaakt nu grotendeels de overlast in de directe woonomgeving.

Tarieven

De tarieven voor de vergunningen en voor het gebied betaald parkeren (binnenstad) zijn gebaseerd op de huidige situatie, op een vergelijking met andere middelgrote steden in Oost Nederland en op basis van redelijkheid en doelmatigheid. Redelijkheid houdt voor de schil in de het tarief niet kostendekkend is; aan de andere kant kan de parkeerregulering om bedrijfseconomische redenen niet gratis zijn. Doelmatigheid heeft te maken met het streven om de beste plekken in de binnenstad aan de consumenten/bezoekers te bieden en om werkers tegen een lager tarief op grotere afstand plaats te bieden.

Op dit moment zijn de bewonersvergunningen en bezoekersvergunningen in de blauwe zone nog gratis; na afloop van de gratis proef (zie 8.3.2) dient hiervoor, net als in andere steden in Nederland, betaald te worden. Het tarief dekt voor circa 50% de kosten voor handhaving van een nieuwe, betere reguleringsvorm in de schil.

Tarief	Tarief*	Locatie/Situatie
hoog	€ 125,- per jaar	Centrumgebied binnen de centrumring**
midden	€ 65,- per jaar	woongebieden, direct rond het centrumgebied
laag	€ 32,- per jaar	woonstraten rond wijkwinkelcentra (Hasseler Es)

* prijspeil 1-1-2008

** uitgezonderd Afrikaanderbuurt; die betalen een middentarief (gelijke monniken, gelijke kappen voor alle woongebieden rond de binnenstad)

Tabel S.1: Relatie tussen hoogte tarief bewonersvergunningen en locatie

Tarief*	Locatie/Situatie
hoog (€ 1,70 per uur)	- drukste plaatsen op maaiveld rondom Stadhuis, Enschedesestraat-west, Beursstraat omgeving Hengelo Centre - Brinkgarage
midden (€ 1,40 per uur)	- Parkeergarages Thiemsbrug en Hengelo Centre - alle overige bestaande parkeerplaatsen in het centrum (binnen de centrumring, uitgezonderd Afrikaanderbuurt**) - nieuwe delen van centrum (stationsomgeving)
laag (€ 1,10 per uur)	- minder drukke maaiveldlocaties op afstand - nieuwe gebieden (zuidwest) en mogelijk ook Esrein - voor bezoekers van bedrijven in de schil - voor de aanloopstraten Oldenzaalsestraat, Bornsestraat en Enschedesestraat-oost

* prijspeil 1-1-2008

** in beginsel in de woongebieden rond de binnenstad een gelijk laag tarief, zie afbeelding 3 (Reguleringskaart 2012)

Tabel S.2: Relatie tussen hoogte tarief betaald parkeren en locatie

Besluiten

Per pijler en per parkeeronderwerp zijn de belangrijkste besluiten voor de komende jaren in een overzicht gezet. Het betreffen maatregelen om voldoende capaciteit te garanderen. Daarbij is gebruik gemaakt van nieuwe landelijke en gemeentelijke kentallen als leidraad voor gewijzigde parkeernormen. Met name de norm voor wonen is verhoogd ten opzichte van de oude parkeernota.

Een herziening van de tarievenstructuur is nodig met als doel meer spreiding in het gebruik van de parkeerplaatsen: de schaarse parkeerplekken voor de deur krijgen een hoger tarief, terwijl in Hart van Zuid van een laag tarief wordt uitgegaan. Waar een hoger tarief geldt, mogen geen vergunningen algemeen meer staan. Dit om meer ruimte voor bezoekers te creëren.

Verder de instelling van een parkeerfonds, zodat (kleine) uitbreidingen in de krappe binnenstad toch mogelijk worden. Voor de schil rond de binnenstad is in overleg met de klankbordgroep de voorkeur uitgesproken voor een duurzame, effectieve regeling voor bewoners, in plaats van de blauwe zone of vrij parkeren in de schil. Hiermee zal de parkeerdruk in de schil afnemen.

Om vermijdbaar parkeren te reduceren (met name van werkers) wordt goedkoper parkeren op afstand in het leven geroepen, in combinatie met openbaar vervoer. Verder wordt voor bezoek de binnenstad beter bereikbaar door gratis bewaakt fietsparkeren in een of twee hoogwaardige locaties, met een voorkeur ter hoogte van locatie Lambertushof.

Pijler 1: Duurzaam evenwicht tussen vraag en aanbod

Pijler 2: Doelgroepenbeleid

Pijler 3: Optimaal benutten van ruimte en infra

Pijler 4: Optimale inzet van mensen en middelen

Pijler	Onderwerp	Besluit	Opmerking
1	Standstill-principe	Standstill-plus n.a.v. nieuw economische en mobiliteitsontwikkelingen	Verfijnen en verbreden
1	Parkeernormen	Nieuwe normering	
1	Uitbreiding capaciteit	Dubbelgebruik nieuwe garages Lange Wemen en WTC	Consumentvriendelijk en openbaar maken van garages
1	Parkeerfonds (bij bouwprojecten)	Parkeerfonds nader uitwerken; tarieven vaststellen	Uitgaan van goede ervaringen in andere gemeenten
2	Regulering schil	Begrenzing, vergunningen en tarief	Uitwerking in overleg met woonbuurten
2	Parkeerperiode	Verlengen tot 22.00 uur bij ROC en rond horecagebieden rond stadhuis Overig blijft 18.00 uur	
3	Tariefdifferentiatie, Keuzes bieden voor hoge en lage tarieven	Reguleringskaart vaststellen Meer bekendheid geven aan dagkaartterreinen.	
3	Parkeerverwijssystem	Vol/vrijsignalering op afstand	
3	Fietsparkeren	Een of twee gratis bewaakte stallingen in de binnenstad	
3	Gratis parkeren op afstand	Bij OV-haltes aan rand buitenring Gratis parkeren handhaven	Bij Gezondheidspark niet mogelijk door invoering betaald parkeren
4	Handhaving wijzigen	Van politie naar gemeente en/of marktpartij	Per 31-12-2006 besloten voor gemeente
1234	Monitoring	Trends in parkeerdruk centrum en schil vaststellen naar doelgroep: tellen en balansen Binnenstad: elk jaar Schil: elke 2-4 jaar	

Tabel S.3: Besluiten per pijler

Deze maatregelen zijn financieel doorgerekend. Uitgangspunten zijn dat voor de gemeente geïnvesteerd dient te worden in:

- een duurzame parkeerregulering in de hele schil;
- een gratis bewaakte fietsenstalling;
- een hoogwaardig parkeerverwijssystem.

Ten aanzien van de parkeerregulering in de schil nog het volgende:

Uitgaande van een bijdrage van € 65,- per jaar per bewonersvergunning is de

parkeerexploitatie nog niet helemaal kostenneutraal; de gemeente draagt voor 50% bij in de kosten voor bewonersvergunningen.

Een deel van de inkomsten van betaald parkeren wordt in het Mobiliteitsfonds gestort worden, daarmee kunnen in de komende jaren de overige investeringen mee betaald worden. Voor een goed parkeerverwijssystem en fietsparkeergarage zijn immers investeringen gemoeid, die nog niet gedekt zijn. Hiervoor worden nog voorstellen gemaakt in de komende jaren.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De 'Nota Autoparkeren Binnenstad Hengelo 1998-2008' heeft samen met het 'Fietsparkeerplan 1997' de afgelopen jaren in de gemeente Hengelo gefungeerd als de leidraad voor het parkeerbeleid. In deze voor de binnenstad zeer belangrijke periode van nieuwbouwwontwikkeling en herinrichting is dankbaar gebruik gemaakt van dit beleidskader.

De ruim negen jaar oude beleidsnota vraagt inmiddels op een aantal onderdelen om een herziening en uitbreiding. Zo is de vigerende nota in het bijzonder gericht op de binnenstad en op de bezoekers van de binnenstad, terwijl het gestaag toenemende autobezit en -gebruik vraagt om een meer integraal beleidskader, waarbij alle relevante deelgebieden (in het bijzonder ook de 'schil' om het centrum) en doelgroepen van parkeerders (bezoekers en in het bijzonder ook bewoners en werkers) aan de orde komen.

In deze parkeernota wordt op basis van de actuele vraag, het actuele aanbod van parkeerplaatsen en de verwachte toekomstige ontwikkelingen het parkeerbeleid voor Hengelo voor de periode 2008 tot 2012 geformuleerd.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze parkeernota wordt ingegaan op de onderzoeksvragen en de wijze waarop deze vragen beantwoord zullen worden. In hoofdstuk 3 komen de beleidskaders aan de orde. Het gevolgde proces met de klankbordgroep komt aan bod in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 beschrijft de analyse van de huidige en de verwachte parkeersituatie in 2012. De vier pijlers, doelen en middelen van het nieuwe parkeerbeleid worden kort belicht in hoofdstuk 6, waarna ze achtereenvolgens aan de orde komen in de hoofdstukken 7 tot en met 10. Belangrijk is -met de dynamiek in en rond de binnenstad- om de vinger aan de pols te houden en de monitoring bij de gemeente professioneel op te zetten: hoofdstuk 11. De financiële gevolgen voor de belangrijkste maatregelen worden in hoofdstuk 12 uiteengezet.

De uiteindelijke beantwoording van de onderzoeksvragen staat in hoofdstuk 13 samengevat en tot slot geeft hoofdstuk 14 een overzicht van het uitvoeringsprogramma weer.

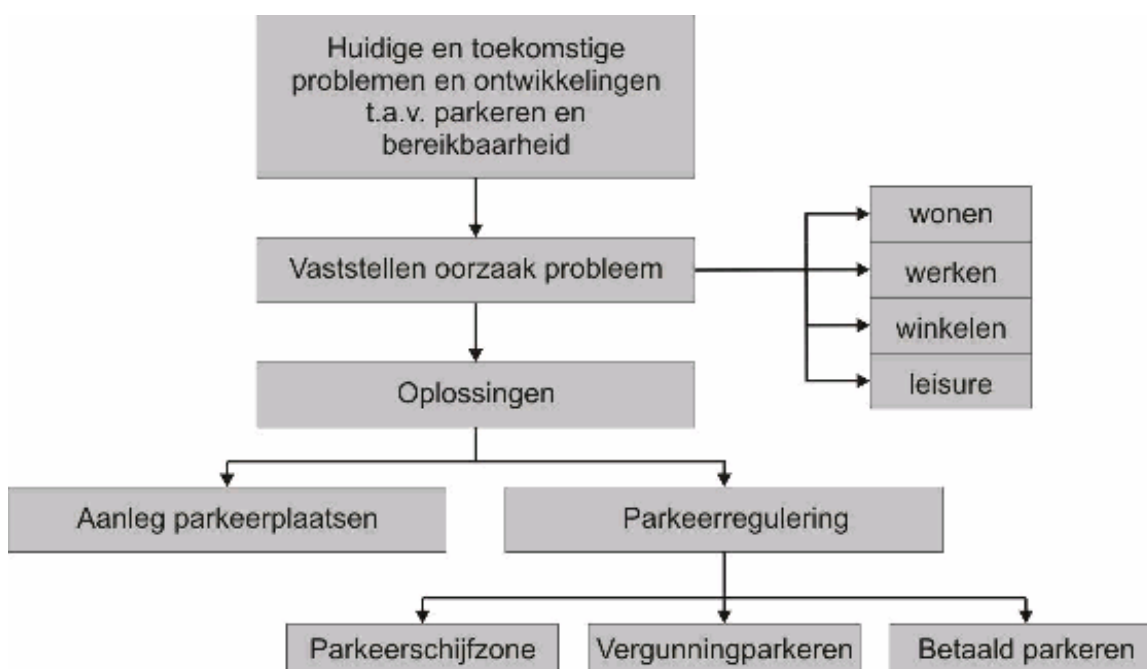
Ten behoeve van de leeswijzer zijn hieronder twee veel gebruikte begrippen verklaard.

Begrip	Waar	Parkeerregulering
binnenstad	gebied binnen centrumring inclusief ring	gebied betaald parkeren, (mid- del)hoge tarieven
schil	buiten centrumring en binnen wijkenring	gebied betaald parkeren met vergunningen voor bewoners, lage tarieven

Voor een overzicht zie figuur 7.1.

2 Vraagstelling en aanpak

In dit hoofdstuk worden op hoofdlijnen de vragen geformuleerd die beantwoord moeten worden om een analyse te kunnen maken van het huidige parkeerbeleid en een eventuele herziening van het parkeerbeleid te kunnen onderbouwen.



Figuur 2.1: Van probleem/ontwikkeling naar oplossing

In het algemeen dient het beleid gericht te zijn op het oplossen van huidige en toekomstige problemen en het voldoende faciliteren van nieuwe ontwikkelingen. Op hoofdlijnen komen hieronder de deelvragen aan de orde. Het inventariseren en onderbouwen van parkeerproblemen komt in de hoofdstukken 4 en 5 aan de orde; daarbij wordt ook gekeken naar nieuwe ontwikkelingen wat betreft aanleg van (gebouwde) parkeerplaatsen. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de oplossingen: voldoende parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen, stimuleren dubbelgebruik en verder per doelgroep de meest gewenste vormen van regulering van parkeren in binnenstad, schil en elders in de gemeente.

2.1 Vraag/aanbod-verhouding parkeerplaatsen in het centrum

In de eerste plaats is het vraagstuk aan de orde in hoeveel openbare parkeerplaatsen het centrum van Hengelo nu en in de toekomst (2012) nodig zouden zijn om tegemoet te komen aan de vraag van de verschillende groepen par-

keerders. Het gaat dan vooral om het aanbieden van voldoende parkeerplaatsen aan alle doelgroepen (bewoners, werkers en binnenstadbezoekers) in het centrum op de piekmomenten, zijnde de koopavond en de zaterdagmiddag. Daarbij mag op piekmomenten (vooral de zaterdagmiddag) in beginsel kortstondige hogere druk optreden (90-95%).

Het gaat ook om de vraag of het vanuit parkeerkundige overwegingen wenselijk is om garageplaatsen ter beschikking te stellen aan bewoners in het centrum.

De vraag/aanbodverhouding wordt berekend door het opstellen van een parkeerbalans. De van de gemeente ontvangen sociaal-economische gegevens worden er in verwerkt, waarna een berekening plaatsvindt met de parkeerkecijfers van het CROW¹. Bij de berekening is met name gebruik gemaakt van de ter beschikking gestelde parkeeronderzoeksgegevens. Op grond van de bezettingsgraden en in overleg met de parkeerexploitanten is een advies gegeven over bewoners in de garage(s).

2.2 Uitwijkgedrag naar de woonwijken om het centrum

Het betreft hier de vraag in hoeverre en in welke mate er in de woonwijken rondom het centrum van Hengelo (de schil) sprake is van parkeren door bezoekers van het centrum en werkers in het centrum. Daarbij komt aan de orde welk regulerings- en handhavingsmiddel op effectieve en efficiënte wijze dit uitwijkgedrag tot een minimum kan terugbrengen.

2.3 Parkeertarieven in het centrum

Hier gaat het om de tariefstelling van de (betaalde) parkeerplaatsen in het centrum van Hengelo. Is het tarief marktconform als gekeken wordt naar centra van vergelijkbare omvang, zowel landelijk als regionaal? Tevens wordt gekeken naar de tarieven die de gemeente Hengelo hanteert voor parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven.

Bij het beantwoorden van de vraag of de tarieven marktconform zijn wordt gebruik gemaakt van actuele benchmarkgegevens met vergelijkbare gemeenten.

¹ CROW: Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.

2.4 Financiële haalbaarheid voorgestelde parkeermaatregelen centrum en schil

De vraag of de in het kader van de nieuwe parkeernota voorgestelde reguleringsmaatregelen voor het centrum en de woonwijken in de schil financieel haalbaar zijn, komt hier aan de orde. Anders gezegd, hoe verhouden de kosten en opbrengsten van de voorgestelde maatregelen zich tot elkaar?

De maatregelen zijn financieel doorgerekend en in een uitvoeringsprogramma geplaatst.

2.5 Parkeernormen

De beleidsnota 'Autoparkeren Binnenstad Hengelo' is ruim negen jaar oud. In deze periode heeft de toename van het gemiddelde autobezit zich versterkt voortgezet, evenals het autogebruik. Voorts zijn de winkelopeningstijden verruimd en is het binnenstadbezoek deels verschoven naar de avonden. Deze ontwikkelingen vragen om een herijking van de vigerende parkeernormen.

2.6 De onderzoeksvragen beantwoord

Hierna volgt een schematisch overzicht van de belangrijkste onderzoeksvragen met daarachter vermeld de manier waarop de betreffende vraag wordt beantwoord.

Onderzoeksvraag	Beantwoordinginstrument
1. Wat is de vraag en aanbod in het centrum, nu en in toekomst?	- parkeeronderzoeken gemeente - dynamische parkeerbalans
2. Hoe kan de capaciteit het best ruimtelijk verdeeld worden, rekening houdend met ruimtelijke ontwikkelingen?	- dynamische parkeerbalans (deelgebieden) - ruimtelijke (parkeer)visie - nieuwbouwontwikkelingen
3. Waar parkeren bewoners in het centrum, nu en in de toekomst?	- motiefonderzoek - dynamische parkeerbalans
4. Hoe dient het parkeren in de schil goed opgelost te worden?	- ruimtelijke (parkeer)visie - workshop met belangengroepen - signalen van sector Wijkzaken
5. Wat zijn marktconforme tarieven?	- benchmark - financiële onderbouwing parkeren
6. Wat is de benodigde handhaving, nu en in de toekomst?	- financiële onderbouwing parkeren - handhavingsniveau en -gebied
7. Welke parkeernormen gelden voor nieuwbouwwoningen en voor bestaande woningen?	- parkeerdruktelling (kencijfers) - benchmark (CROW)
8. Waar parkeren zakelijk vergunninghouders en werkers van bedrijven in centrum en schil?	- parkeeronderzoek en kencijfers - dynamische parkeerbalans (dubbelgebruik) - afstemming met het 'nieuwe locatiebeleid' - inventarisatie bedrijven in de schil

Tabel 2.1: Onderzoeksvragen en de wijze waarop deze beantwoord worden

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk komt het beleidskader voor het (te voeren) parkeerbeleid aan de orde. Het kader wordt achtereenvolgens mede bepaald door het rijksbeleid, regionaal beleid van Regio Twente en divers gemeentelijk beleid.

3.1 Rijksbeleid

Rijksbeleid

Op landelijk niveau geven de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit de nieuwe beleidslijnen aan: 'mobiliteit mag en hoort bij de samenleving'. Het rijksbeleid verandert daarbij van sturend en gericht op het terugdringen van de groei van de automobilititeit naar een meer voorwaardenscheppend beleid dat gericht is op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte binnen wettelijke kaders. Daarbij wordt er nog steeds naar gestreefd de gebruiker te verleiden een keuze te maken voor een gewenst vervoermiddel, zodat de leefbaarheid en de bereikbaarheid van stedelijke centra gegarandeerd blijven. Mobiliteit als voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling.

Een onderdeel van het gewijzigde rijksbeleid wordt gevormd door het vervangen van het via maximum parkeernormen sterk sturende ABC-locatiebeleid ('locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen' en 'locatiebeleid voor perifere en grootschalige detailhandelsvestigingen') door een 'integraal locatiebeleid', dat verschillende doeleinden dient: economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid.

De twee nieuwe beleidsnota's van het Rijk gaan uit van het principe 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De 'rijksbrede' visie en de daarbij behorende uitvoeringsagenda is vastgelegd, maar de nadere uitwerking en uitvoering van dit beleid wordt gedecentraliseerd naar provincies en WGR-plusregio's². De streekplannen van de provincies dienen derhalve optimaal afgestemd te worden met de plannen van de regio's en van de gemeenten om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen.

² WGR-plusregio's: zeven regio's die onder het regime van de Kaderwet 'bestuur in verandering' zijn ingesteld: Stadsgewest Haaglanden, Regio Twente, Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), Stadsregio Rotterdam (SRR), Bestuur Regio Utrecht (BRU), Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) en Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). De gemeente Hengelo valt onder Regio Twente.

3.2 Regionaal beleid

Parkeerbeleid

In de Regio Twente wordt bij parkeerbeleid bijvoorbeeld gedacht aan parkeertarieven, maar ook aan parkeernormering (in het kader van Locatiebeleid). Voor de vormgeving en uitvoering van parkeerbeleid zijn de gemeenten verantwoordelijk. Er liggen geen bevoegdheden op regionale schaal³. Veelal wordt (auto)parkeerbeleid door ondernemers beschouwd als een concurrentiemiddel tussen gemeenten in de strijd om de gunst van de bezoeker. Gemeenten zijn dan ook vaak terughoudend in het voeren van een stringent parkeerbeleid, een vanuit verkeers- en vervoerbeleid ongewenste situatie, omdat daarmee een potentieel effectief beleidsmiddel onvoldoende wordt benut. Dit is de reden om toch te trachten een vorm van regionale afstemming van het parkeerbeleid te realiseren. Gezien het belang dat kan worden gehecht aan de fiets dient daarbij tevens te worden gedacht aan fietsparkeren.

Doelstelling regionaal parkeerbeleid

Gelet op het voorgaande is de doelstelling van het parkeerbeleid geformuleerd als: "Het streven naar een zo groot mogelijke eenduidigheid binnen het parkeerbeleid van de Twentse gemeenten".

Beleid

De 14 samenwerkende gemeenten onder regio van Regio Twente hebben afgesproken om het volgende beleid te voeren.

- inventariseren knelpunten en aandachtspunten;
- opzetten van een parkeerdatabank;
- voeren van een regionaal parkeeroverleg (ervaringen uitwisselen);
- het waar nodig formeren van een werkgroep, die een bepaald regionaal parkeervraagstuk aanpakt;
- stimuleren van goede fietsparkeersystemen.

3.3 Gemeentelijk beleid

De volgende nota's, die handelen over economie, ruimtelijke ordening en mobiliteit, vormen een kader voor de nieuwe parkeernota:

- Nota Autoparkeren Binnenstad, 1998-2008;
- Gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan GVVP, 2003;
- Nota economisch beleid, 2003;

³ De enige bevoegdheid op regionale schaal is, dat de Provincie een door een gemeente geformuleerd parkeerbeleid aan het bestemmingsplan kan toetsen.

- Beleidsnota toegankelijkheid en ontheffingen autovrij kernwinkelgebied, 2008 (TOAG);
- Bestemmingsplan centrum, 2004;
- Fietsparkeren, 2005;
- Detailhandelsvisie 2005 en Beleidsvisie Detailhandel 2006-2016;
- Horecavisie 2005

Nota Autoparkeren Binnenstad 1998-2008

In de nota Autoparkeren Binnenstad 1998-2008 staat een aantal doelen en maatregelen genoemd.

De doelen die men wilde bereiken met het parkeerbeleid zijn:

- de binnenstad moet leefbaarder worden;
- het autogebruik moet worden teruggedrongen;
- de binnenstad moet goed bereikbaar zijn;
- de hele binnenstad moet meer kwaliteit krijgen.

Om dit alles te kunnen bereiken moet de gemeente voldoende zeggenschap houden over de parkeerplaatsen in de binnenstad.

Een belangrijke maatregel in de vorige nota is het standstill-principe. De definitie van het principe is:

'Ter ondersteuning van het terugdringen van de groei van de automobieliteit mag het aantal parkeerplaatsen binnen de centrumring niet toenemen. Nieuwe parkeerplaatsen worden uitsluitend aangelegd ter vervanging van plaatsen die komen te vervallen door bebouwing of door herinrichting van de openbare ruimte. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is alleen toegestaan bij toename van het vloeroppervlak in de binnenstad ten gevolge van nieuwbouw. In dat geval worden landelijke normen gehanteerd naar de aard van de bebouwing.'

Standstill-principe en recente rijksnota Mobiliteit

- De vraag is hoe om te gaan met het standstill-principe in de komende jaren. In de Rijksnota Mobiliteit wordt immers uitgegaan van faciliteren (mobiliteit mag) in plaats van sturen; een ommezwaai sinds medio jaren tachtig. Verder is standstill niet helemaal rechtvaardig en er kan scheefgroei ontstaan, want de nieuwe ontwikkelingen mogen wel een parkeervoorziening krijgen conform nieuwe parkeernormen, terwijl de bestaande voorzieningen niet mogen groeien.

GVVP, oktober 2003

In oktober 2003 is het meest recente Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan vastgesteld. In dit plan is een paragraaf opgenomen over parkeerbeleid. Daarin zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- in het Plangebied Hart van Zuid zullen voor het langparkeren voor het stadscentrum parkeerplaatsen worden gerealiseerd;

- om de bereikbaarheid van het stadscentrum te waarborgen is een sturend parkeerbeleid in het aantal parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen, de parkeertarieven en de parkeeraccommodaties noodzakelijk;
- om overlast van parkeren op de omgeving rond het stadscentrum te voorkomen, zal daar betaald parkeren worden ingevoerd;
- de parkeerdruk vanuit het Hart van Zuid mag niet op de directe omgeving worden afgewikkeld.

In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan wordt gesteld dat Station Hengelo geschikt is als transferium. Er moet tevens nieuw beleid ontwikkeld worden, waarbij intensief ruimtegebruik, parkeeraccommodaties en betaling belangrijke elementen zijn. In dit nieuwe locatiebeleid zullen verschillende stedelijke milieus onderscheiden worden. Dit beleid dient in regionaal verband uitgewerkt te worden.

Een andere maatregel in het GVVP is het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssysteem om het zoekverkeer te beperken en om te voorkomen dat hoofdwegen geblokkeerd worden bij parkeergarages.

Nota economisch beleid, 2003

In de vastgestelde nota is een kantorenconcentratie in de binnenstad/stationslocatie en bij de Westermaat voorzien. Voor de binnenstad kan een beperkte uitbreiding van de detailhandel plaatsvinden.

Beleidsnota toegankelijkheid en ontheffingen autovrij kernwinkelgebied (TOAG), 2009

Hengelo heeft een autovrij kernwinkelgebied. Echter, voor mensen met een handicap moet het mogelijk zijn om binnen loopafstand van belangrijke bestemmingen te kunnen parkeren in de binnenstad. Ook voor bewoners en ondernemers met een eigen parkeergelegenheid bestaat de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen om in het gebied te mogen rijden (parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden).

Deze nota is begin 2008 vastgesteld door het College van B&W en de Raad. De voorbereidingen voor gefaseerde invoering zijn gestart.

Bestemmingsplan centrum, 2004

Door het vastgestelde bestemmingsplan is een transferium bij het station mogelijk geworden als samenkomstlocatie van verschillende modaliteiten. Verder is een concentratie mogelijk van het parkeren.

Fietsparkeren, 2005

Het beleid voor het fietsparkeren is vraagvolgend. Het doel is om voldoende fietsparkeervoorzieningen op de goede plekken te hebben. Alleen op kortdurende piekmomenten is er een tekort aan fietsparkeervoorzieningen. Er wordt onderzoek gedaan naar een goede locatie voor een bewaakte fietsenstalling.

Detailhandelstructuurvisie 2005 en Beleidsvisie Detailhandel 2006-2016

De nieuwe structuurvisie voor de detailhandel is gereed. In deze structuurvisie uit 2005 wordt geadviseerd om het centrum van Hengelo te versterken; een uitbreiding met enkele duizenden vierkante meters van het winkelaanbod is dan mogelijk. Deze uitbreidingen moeten in of rond het kernwinkelgebied komen. Voorwaarde is dat buiten het centrum geen substantiële uitbreidingen van recreatief winkelaanbod plaatsvinden. Voor de overige winkelgebieden worden dan ook geen of slechts beperkte uitbreidingen geadviseerd.

Over het Plein Westermaat zegt de visie het volgende: dit winkelplein is complementair voor centrum/binnenstad van Hengelo. Voor een sterke en duurzame winkelstructuur in Hengelo is er geen aanleiding om Westermaat nog verder uit te breiden. Er mogen geen zaken met recreatief winkelaanbod (zoals kleding) of dagelijkse artikelen op Westermaat komen.

De Beleidsvisie Detailhandel Hengelo 2006-2016 is een uitwerking van de Detailhandelstructuurvisie. Deze Beleidsvisie Detailhandel 2006-2016 is in juli 2006 door het college goedgekeurd en in november 2006 door de raad vastgesteld.

Horecavisie 2005

In de Horecavisie 2005 is geconcludeerd dat in Hengelo het huidige horecaaanbod niet aansluit bij de bestaande en toekomstige vraag.

De horeca zal daarom bij het Burgemeester Jansenplein versterkt worden, zodat dit een horecaplein wordt. Uitbreidingen op andere locaties zijn niet aan de orde. Verder moet de kwaliteit van het aanbod in het centrum worden verbeterd.

Opmerking: aangezien het project horecaplein rond het Stadhuis (Lange Wemen) na 2012 is gepland, is deze nog niet in de parkeerbalans van 2012 meegenomen.

4 Gevolgd proces

4.1 Klankbordgroep

Deze parkeernota is tot stand gekomen in een interactief proces. Het conceptplan is in 2006 tot stand gekomen, met reacties van een klankbordgroep, die ten behoeve van de nieuwe parkeernota is opgericht. De leden van de klankbordgroep zijn belangenvertegenwoordigers voor bewoners van het centrum, voor bewoners van buurten om het centrum, voor ondernemers en voor de politie. Het doel van de klankbordgroep is:

- verkrijgen van kennis;
- genereren van ideeën;
- beter inzicht krijgen in wat er leeft;
- uitwisselen van argumenten voor en tegen oplossingsrichtingen;
- toetsen van ideeën en oplossingsrichtingen.

De groep is in totaal driemaal bij elkaar gekomen om te inventariseren waar de parkeerproblemen zijn en om mede de richting van het nieuwe parkeerbeleid te bepalen.

In een latere fase (inspraak) worden zowel de klankbordinstanties als alle bewoners en bedrijven in de gelegenheid gesteld op de parkeernota in te spreken. Zie hoofdstuk 14, uitvoeringsprogramma.

4.1.1 Resultaten

In de eerste workshop is aandacht besteed aan de huidige problemen met het parkeren in Hengelo. Over het algemeen zijn er in het centrum geen grote parkeerproblemen (je kunt altijd wel een parkeerplaats vinden, op enkele piekmomenten uitgezonderd). De problemen manifesteren zich vooral in de omliggende woonbuurten, waar sprake is van hoge parkeerdruk (zie telling afbeelding 2, achterin deze nota), veroorzaakt door het eigen autobezit van bewoners en door het uitwijkgedrag vanuit het centrum: het betreft mensen die in het centrum werken en winkelen en hun auto in de omliggende buurten parkeren. Voor deze werknemers zijn er echter weinig alternatieven om te parkeren. De klankbordgroep vindt dat hieraan aandacht moet worden besteed bij het nieuwe parkeerbeleid. Er moeten goede alternatieven worden aangeboden aan de verschillende groepen parkeerders wat betreft plaats, afstand en prijs.

Voor de toekomst worden door de klankbordgroep ook problemen verwacht. Met name aan de west- en zuidzijde van het centrum waar nieuwe voorzieningen (woningen, cultuur en werkgelegenheid) worden gerealiseerd. De klankbordgroep vindt dat met het nieuwe parkeerbeleid adequaat moet worden ingespeeld op de ontwikkelingen van parkeervraag, mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen, beperking van overlast in omliggende buurten en verdeling van parkeren over de garages en het maaiveld.

Tijdens de tweede workshop is aandacht besteed aan de doelen voor het nieuwe parkeerbeleid en in welke buurten parkeerregulering moet komen.

Vanuit de bewoners werd duidelijk aangegeven dat regulering niet alleen in de buurten om het centrum moet komen, maar ook in de omgeving van het ziekenhuis. Mensen die bij het ziekenhuis moeten zijn hebben hier ook al parkeerproblemen geconstateerd. De bewoners zien regulering als een goede bescherming van hun buurt in die zin dat zij ruimte behouden om zelf te kunnen parkeren.

Voor het verminderen van de parkeerdruk in het centrum wordt gedacht aan meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen door meer parkeerplaatsen van bedrijven open te stellen op drukke momenten. Verder wordt genoemd het beperken van de parkeervraag door het stimuleren van het openbaar vervoer en het fietsgebruik.

Tijdens de workshop heeft de klankbordgroep doelen voor het parkeerbeleid geformuleerd op basis van de pijlers voor de visie op het parkeerbeleid (zie tabel 4.1).



In de derde op 31 mei 2006 gehouden workshop is met de klankbordgroep het nieuwe parkeerbeleid op hoofdlijnen besproken. De conceptnota en een samenvatting zijn van tevoren naar de klankbordleden toegestuurd.

Op basis van het overleg met de klankbordgroep zijn de volgende tien doelen voor het parkeerbeleid opgesteld.

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.

Tabel 4.1: Tien doelen van de klankbordgroep

4.2 Inspraaknotitie

Naar aanleiding van de conceptnota Autoparkeren Hengelo 2007-2011 hebben er drie inloopavonden plaatsgevonden op 3, 8 en 10 oktober 2007. Voor deze inloopavonden nodigde de gemeente Hengelo respectievelijk vergunninghouders, bewoners en belanghebbenden binnen de blauwe zones, bewoners en belanghebbenden in de omgeving van het nieuwe ROC en overige belanghebbenden uit. Alle belanghebbenden zijn persoonlijk uitgenodigd.

De aanwezigen werden tijdens de inloopavonden via presentaties geïnformeerd over de voor hen relevante veranderingen met betrekking tot parkeren. Na de presentaties werd de aanwezigen de mogelijkheid gegeven te reageren. De gemeente ontving naar aanleiding van de inloopavonden een groot aantal schriftelijke reacties en handtekeningenacties.

De reacties zijn verwerkt in de Inspraaknotitie Nota Autoparkeren. De conclusies en aanbevelingen zijn in bijlage 7 weergegeven evenals de wijzigingen van

beleid. De uitwerking van het concept gratis proef wordt uitgewerkt in paragraaf 8.3.2.

De inspraakreactie is in de Commissie Fysiek en in de Raad (23 juni 2008) behandeld en vastgesteld.

5 Huidige en toekomstige parkeersituatie

In dit hoofdstuk komen de huidige en toekomstige parkeersituatie aan bod. Daarbij is onder andere gebruik gemaakt van parkeeronderzoeken uit 2003, en is voor de huidige en toekomstige (2012) situatie een parkeerbalans opgesteld. De uitkomsten van de berekeningen vormen de basis voor het nieuwe parkeerbeleid. Eerst wordt een toelichting gegeven op de parkeerbalans en op de term 'acceptabele parkeersituatie'. Na de cijfermatige onderdelen van het parkeren in paragrafen 5.1 tot en met 5.4 komt in paragraaf 5.5 in het kort de kwalitatieve benadering van parkeren in Hengelo aan de orde. Na een resumé in paragraaf 5.6, wordt in paragraaf 5.7 ingegaan op de toekomstige parkeersituatie. De analyse van de huidige en de beoogde toekomstige parkeertarieven komt in hoofdstuk 8 aan bod.

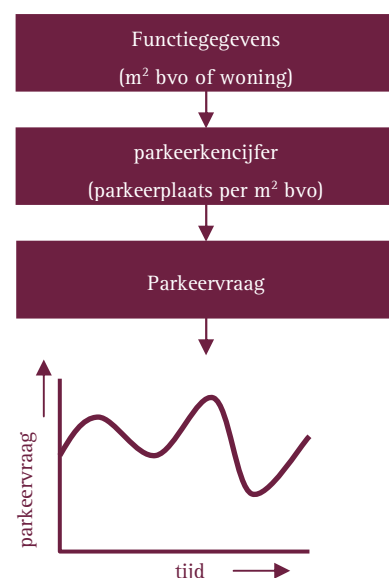
5.1 Parkeerbalans

De parkeersituatie in de binnenstad van de gemeente Hengelo is in kaart gebracht met behulp van een parkeerbalans, een instrument om de verhouding tussen vraag en aanbod in het parkeren in beeld te brengen.

Voor de berekening van de parkeervraag wordt per functiesoort de omvang van deze functie (uitgedrukt in m^2 bvo⁴ of aantal woningen) bepaald. Aan elke functie wordt vervolgens een parkeerkencijfer (het aantal benodigde parkeerplaatsen per m^2 bvo) toegewezen. De parkeervraag is een vermenigvuldiging van de omvang van een functie en het parkeerkencijfer. Aanwezigheidspercentages geven per periode de mate waarin de parkeervraag wordt uitgeoefend weer. In figuur 5.1 wordt dit schematisch getoond.

Voor de bepaling van het parkeeraanbod is gebruik gemaakt van de inventarisatie van het parkeeraanbod tijdens verschillende parkeeronderzoeken.

De parkeerbalans is primair bedoeld om effecten van beleidskeuzen inzichtelijk te maken. Om een betrouwbare prognose te kunnen geven dient de parkeerbalans modelmatig zo goed mogelijk te zijn afgestemd op de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Hengelo. betekent dat de uitgangspunten van de parkeerbalans aangepast worden op bekende gegevens van Hengelo. Hierdoor ontstaat er een instrument dat modelmatig de



Figuur 5.1: Berekening parkeervraag

⁴ Bvo: bruto vloeroppervlak.

huidige parkeersituatie in Hengelo weergeeft. Doordat gebruik wordt gemaakt van algemene parkeerkencijfers wordt zowel de parkeervraag op openbaar als op privé-terrein in de berekeningen van de parkeerbalans meegenomen. Aan de hand van de modelmatige huidige parkeersituatie kan vervolgens een inschatting gemaakt worden van de toekomstige parkeersituatie. In dat geval wordt het model uitgebreid met een vertaling van de toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad naar het model.

Acceptabele parkeersituatie

Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. Landelijke kencijfers hiervoor zijn in de literatuur nauwelijks beschreven, maar uit ervaring blijkt dat bij een bezettingsgraad tussen 80 en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toeneemt. Deze waarden worden ook algemeen gehanteerd. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De bezettingsgraad vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

Voor gebieden met veel kortparkeerders wordt een bezettingsgraad van 80% gehanteerd als grens voor een acceptabele parkeersituatie en voor gebieden met voornamelijk langparkeerders een bezettingsgraad van 90%. Een bezettingsgraad van 85% wordt gehanteerd voor gemêleerde gebieden of voor gebieden met een versnipperd parkeeraanbod. Voor de binnenstad van Hengelo wordt hierom de grens van 85% gebruikt als maat voor een acceptabele parkeersituatie. Daarbij mogen in piekperioden (vooral de zaterdagmiddag) in beginsel kortstondige hogere druk optreden (90-95%).

5.2 Uitgangspunten

Het gebied dat meegenomen wordt in de parkeerbalans bestaat uit de drie buurten in de binnenstad en de parkeerterreinen om de binnenstad die een functie vervullen voor de binnenstad. In bijlage 2 staat de kaart met de gebieden die zijn meegenomen in de parkeerbalans.

Om de huidige situatie zo goed mogelijk weer te geven in het model zijn de parkeerkencijfers voor woningen, detailhandel en bedrijven aangepast aan bekende data van Hengelo.

Stedelijkheidsgraad

Voor de parkeerkencijfers wordt als basis gebruik gemaakt van de waarden zoals die staan in CROW-publicatie 182. De stedelijkheidsgraad (afhankelijk van

de omgevingsadressendichtheid) die aangehouden wordt is 'sterk stedelijk' (klasse 2) en komt in Nederland overeen met gemiddeld 78.000 inwoners.

Woningen

Het gemiddeld parkeerkcijfer dat gebruikt wordt voor bestaande woningen in Hengelo is gebaseerd op het autobezit per woning in Hengelo. Het aantal auto's in Hengelo is circa 1 auto per woning in Hengelo. Hierin waren de bezoekers van de woningen niet meegenomen (0,3 parkeerplaats per woning). Gemiddeld is het autobezit per woning in Nederland 1,02. Het autobezit per woning ligt in Hengelo dus ongeveer op het gemiddelde van Nederland.

Het autobezit in de Binnenstad van Hengelo ligt lager dan gemiddeld. In het jaar 2003 was het gemiddelde autobezit in de Binnenstad van Hengelo 0,90 auto's per woning. Er waren in 2003 1257 woningen en 1136 auto's in de binnenstad.

De toe te passen parkeernormen voor een woning in het centrum (middelhoge prijs) is 1,0 parkeerplaats per woning exclusief bezoek en 1,3 inclusief bezoek.

Detailhandel

Voor een sterk stedelijke kern als Hengelo ligt het CROW-parkeerkcijfer tussen 2,5 en 3,5 per 100 m² bvo. Bekend is dat 40% van de bezoekers van het centrum komt van buiten Hengelo (bron: koopstromenonderzoek Overijssel). Dit is relatief laag. Verder is Hengelo een compacte stad waar relatief veel gefietst wordt. Winkeliers melden dat het winkelbezoek de laatste jaren laag is. Niettemin wordt toch niet het laagste parkeerkcijfer gebruikt, omdat de economie weer aantrekt. De meeste werkzaamheden in de binnenstad en de invalswegen rond de centrumring zijn klaar en de nieuwe wijken van Hengelo liggen zover weg, dat verwacht wordt dat de auto veel gebruikt zal worden voor een bezoek aan de binnenstad.

Het parkeerkcijfer dat gebruikt wordt is derhalve 3 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak.

Werkers

De geldende parkeernorm in Hengelo voor nieuwbouw in het centrum is 0,2 parkeerplaatsen per werknemer (binnen circa 500 meter tot het centraal NS-station). Uit informatie van de klankbordgroep is bekend dat er in de woonbuurten om de binnenstad door werknemers wordt geparkeerd. Verder is bekend dat het UWV extra parkeergelegenheid op het Holec-terrein heeft gehuurd voor haar werknemers. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de 0,2 parkeerplaatsen per werknemer niet voldoende zijn voor de vraag. Daarom wordt als parkeerkcijfer voor de berekeningen 0,25 parkeerplaatsen per werknemer gebruikt als aanname voor de vraag naar parkeerplaatsen door werkers.

Overige functies

Voor alle overige functies is het gemiddelde van de CROW-parkeercijfers voor sterk stedelijk aangehouden.

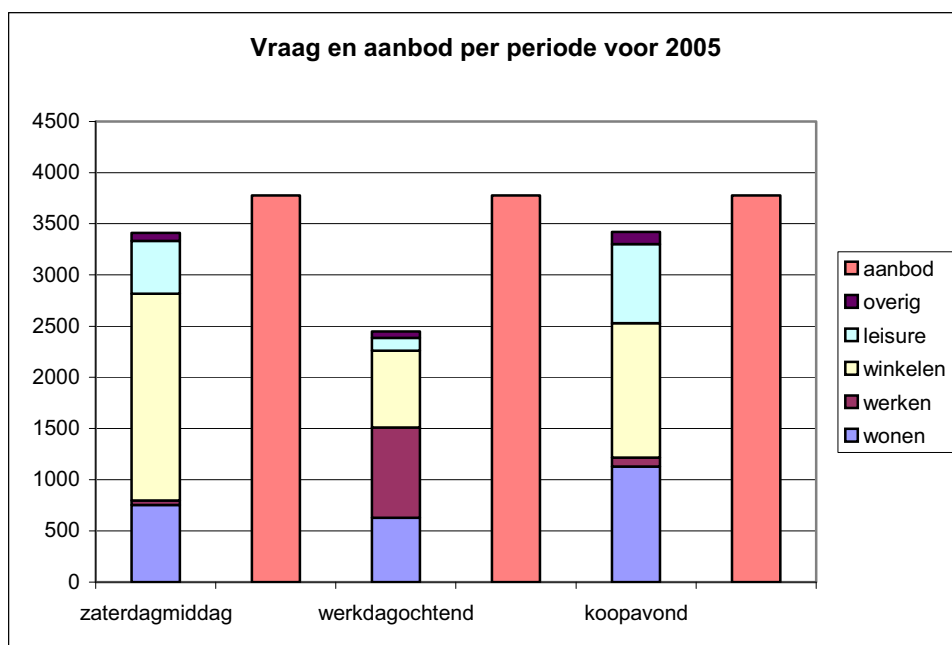
Aanwezigheidspercentages

De parkeervraag en het aanbod is voor drie periodes berekend, de koopavond op donderdag, de werkdagochtend en de zaterdagmiddag. Door rekening te houden met aanwezigheidspercentages per functie wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen meegenomen in de berekening. Voor de aanwezigheidspercentages van de functies zijn de waarden uit de CROW-publicatie 182 aangehouden, behalve voor de detailhandel op de koopavond: hiervoor is 70% aangehouden in plaats van 100%. Dit is gedaan omdat in de klankbordgroep is aangegeven dat de koopavond maar matig bezocht wordt in Hengelo.

In bijlage 2 zijn de sociaal-economische gegevens opgenomen waarmee in de berekeningen rekening is gehouden

5.3 Berekening huidige parkeersituatie binnenstad

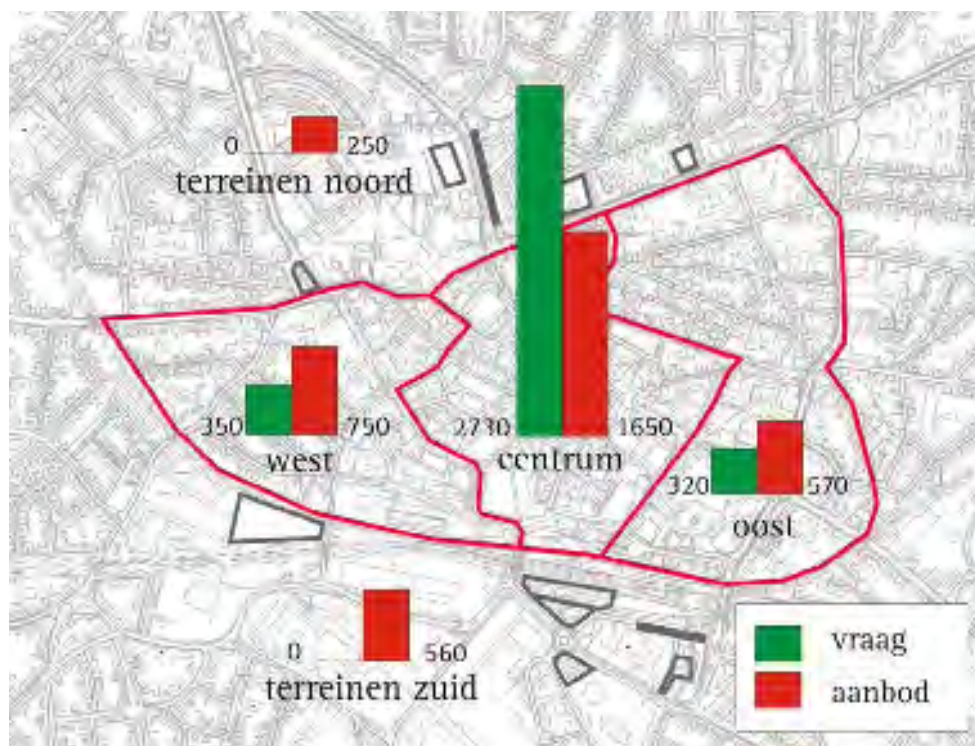
In figuur 5.2 is de vraag en het aanbod van parkeerplaatsen voor de drie berekende periodes gegeven voor het gebied zoals aangegeven in bijlage 2.



Figuur 5.2: Theoretische parkeervraag en geteld aanbod binnenstad voor 2005

In de huidige situatie is de vraag naar parkeerplaatsen op de koopavond⁵ (donderdagavond) en de zaterdagmiddag het grootst. Er is dan een nagenoeg gelijke gemiddelde vraag naar 3.419 parkeerplaatsen. Het huidige aanbod aan openbare en privé-parkeerplaatsen is 3.780. De parkeerdruk is daarmee 90%. Dit voldoet net niet meer aan de grenswaarde voor een acceptabele, reguliere situatie. In een kortdurende periode (zaterdagmiddag) van maximaal 2 uur is een hogere parkeerdruk van 90-100% nog acceptabel.

In figuur 5.3 is een verdeling van vraag en aanbod naar deelgebied weergegeven. Duidelijk is dat in het echte centrum de vraag naar parkeerplaatsen het aanbod overschrijdt. Aan de randen van het centrum is parkeeraanbod over.



Figuur 5.3: Vraag en aanbod naar deelgebied (op zaterdagmiddag)

5.4 Vergelijking theorie en praktijk

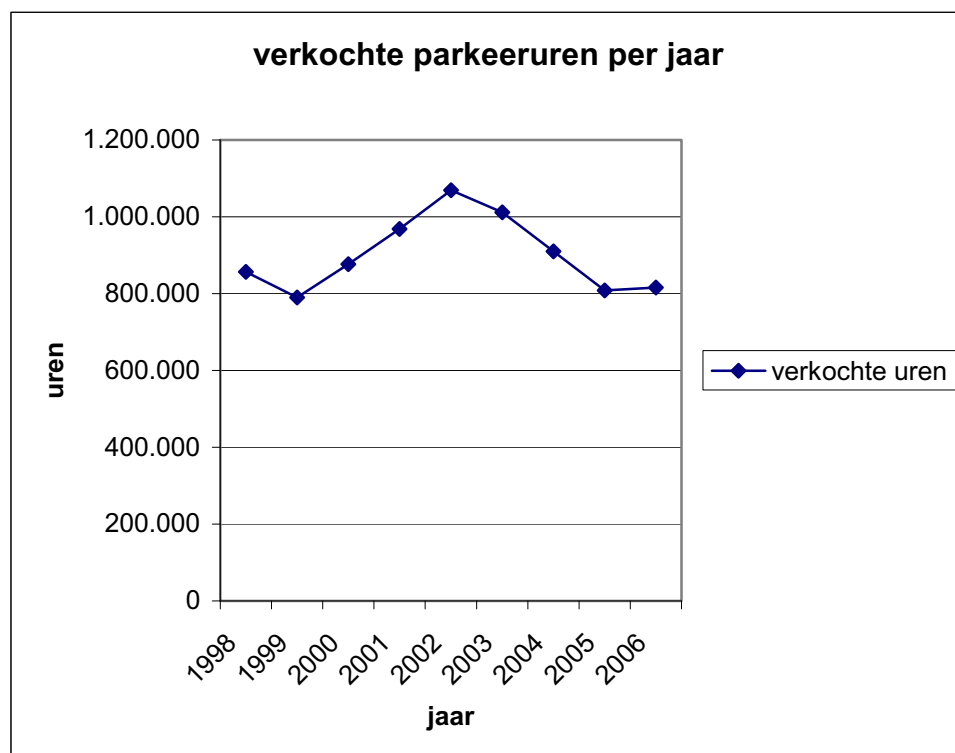
Ter controle van de theoretische parkeerbalans worden de resultaten hiervan vergeleken met het parkeeronderzoek op de betaald-parkeerterreinen in de

⁵ Een drukke koopavond is momenteel geen praktijk in steden als Hengelo, Deventer enzovoort. Dit heeft deels te maken met andere factoren dan parkeren, zoals het gevoel van veiligheid en gezelligheid; er wordt gezegd dat dit op zaterdag beter is dan op koopavond. Er is dus sprake van een latente behoefte.

binnenstad en de parkeergarages. Dit geeft alleen een indicatie in hoeverre de parkeerbalans de werkelijkheid voorspelt omdat het onderzoeksgebied bij de theoretische parkeerbalans groter is dan bij het parkeeronderzoek. Daarnaast wordt in de theoretische parkeerbalans aangenomen dat er geen uitwijkgedrag naar de wijken in de schil plaatsvindt. Dit gebeurt in werkelijkheid wel, wat ook blijkt uit klachten van bewoners in de schil.

In figuur 5.4 is de ontwikkeling van de parkeersituatie in de binnenstad weergegeven in het aantal verkochte parkeeruren per jaar. 2002 was een topjaar, daarna ging het in Hengelo en ook elders in Nederland neerwaarts (recessie). De daling is ook veroorzaakt door het opheffen van de parkeerterreinen Beekstraat en BP. Hofstedestraat. Verder spelen de nieuwe winkels op het Plein Westermaat in de economische ontwikkeling in de binnenstad. Sinds begin 2006 gaat de conjunctuur en daarmee ook de parkeerdruk van betalende bezoekers weer omhoog; dit is in Hengelo vooral te merken in de garages. Op straat is er een stabilisatie.

De parkeerkentallen van nu zijn gebaseerd op een groot veldwerkonderzoek in Hengelo van 2003, zie afbeelding 1, achter in deze nota.



Figuur 5.4: Parkeerdruk 1998–2006 op basis van verkochte parkeeruren

Ook is het parkeeronderzoek van 2005 geanalyseerd. Uit het parkeeronderzoek 2005 blijkt dat de bezettingsgraden voor de drie berekende perioden redelijk overeenkomen met de theoretische bezettingsgraad. Op de werkdagmiddag (donderdagmiddag) is de druk het laagst. Op de koopavond is de spreiding in de bezetting groot maar gemiddeld wel lager dan op de zaterdagmiddag. Op de zaterdagmiddag is de gemiddelde bezetting op terreinen en in de garages vrijwel gelijk, ruim 70%.

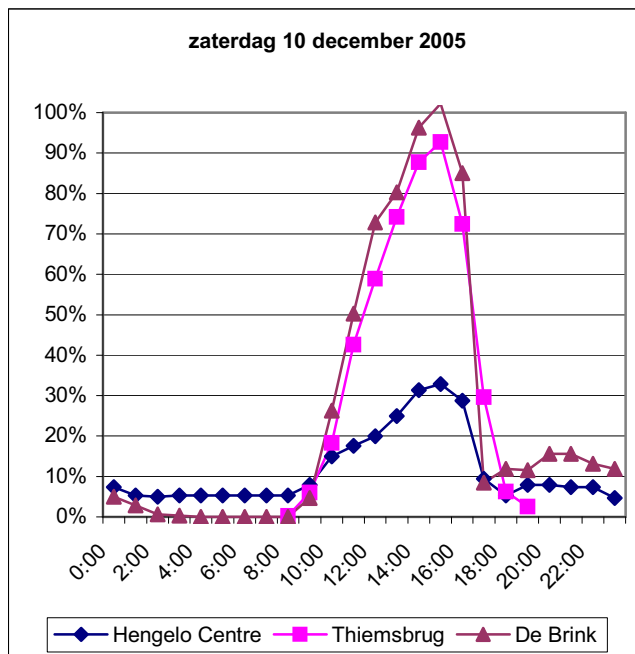
Dag	Tijd	Bezettingsgraad terreinen	Bezettingsgraad garages	Totaal
Donderdag 8-12-2005	14-16	60%	25%	36%
Donderdag 8-12-2005	19-21	85%	52%	62%
Zaterdag 10-12-2005	13-15	76%	72%	73%

Tabel 5.1: Resultaten van het parkeeronderzoek 2005

De verschillen in de garages zijn groot: de druk in de Brinkgarage en Thiemsbruggarage is op zaterdagmiddag tussen 14.00 en 16.00 uur hoger dan 80%, terwijl Hengelo Centre dan nog ruimte over heeft (zie figuur 5.5). Er is geen grote (winkel)trekker bij Hengelo Centre en de meeste bewoners van Hengelo wonen in het noorden en noordwesten en komen dus niet via deze garage de binnenstad in.

Op de koopavond is vooral de Brinkgarage goed bezet.

In de schil rond het centrum is de parkeerdruk in een groot aantal straten hoger dan 80% (afbeelding 2).



Figuur 5.5: Gemeten parkeerdruk in de drie garages (zaterdag)

5.5 Kwalitatieve beschouwing van het parkeren

Tot nu toe zijn metingen en berekeningen uitgevoerd naar de parkeerkwantiteiten. Hoe het zit met de kwaliteiten in parkeren, wordt hieronder kort beschreven. Dit is gebaseerd op geluiden van de klankbordgroep.

- De bereikbaarheid van de parkeergarages is over het algemeen goed. De vindbaarheid van garage Hengelo Centre is voldoende, maar deze garage is niet vanaf de centrumring te zien, dit in tegenstelling tot Thiemsbrug en Brinkgarage.
- De sociale veiligheid van de meeste parkeerterreinen is prima. Parkeren bij kantoren zoals bij de Schrijftafelstrook verdient aandacht; hier ontbreekt toezicht in de avond.
- De uitstraling en kwaliteit van het parkeren is redelijk. De garages zijn over het algemeen goed, transparant en netjes.
- Versnipperd parkeren zoals bij het Stadhuis en op de Enschedesestraat komt niet ten goede aan het straatbeeld en het verblijfskarakter van de binnenstad.
- Het winkelcentrum van Hengelo krijgt een 7 van de consument. Ten aanzien van activiteiten in de binnenstad (Helemaal Hengelo) heeft de metaalstad een goede reputatie. De markt van Hengelo is een van de beste weekmarkten van Nederland.



Figuur 5.6: Weekmarkt op Marktpluin/Brink (deels boven de parkeergarage)

5.6 Huidige probleem- en aandachtspunten

- De huidige parkeerdruk is in het algemeen acceptabel, met lokale verschillen.
- Hoge parkeerdruk is er op terreinen en in garages direct rond het kernwinkelgebied.
- De parkeergarage Hengelo Centre is nog niet goed in gebruik; dit komt deels door een combinatie met beperkte vindbaarheid/toegankelijkheid, de hoeveelheid maaiveldparkeren in de omgeving en het ontbreken van bronpunten/grote trekkers in de directe nabijheid. Tevens speelt het beperkte achterland in Hengelo-oost (in feite alleen Groot Driene) mee.
- In Hengelo is geen tariefdifferentiatie. Er is geen bewust beleid om consumenten te laten kiezen voor bijvoorbeeld een hoog of laag tarief, afhankelijk van de afstand.
- In de schil rond het centrum is de parkeerdruk hoog; er zijn wel lokale verschillen. Overdag is de druk in de schil aan de noordzijde van het centrum hoog, waarschijnlijk door overloop van werknemers uit de binnenstad. De huidige blauwe zone werkt niet naar behoren; het is geen goede bescherming voor de bewoners, aangezien winkelbezoekers ook in dit huidige systeem gratis in de schil kunnen parkeren.

- In enkele aanloopstraten, zoals de Bornsestraat en de Oldenzaalsestraat is de inrichting van de parkeervakken en uitritten niet optimaal. Dit probleem is inmiddels aangepakt.
- Voor de overige gebieden in Hengelo verdienen vooral winkelcentrum Esrein en het SMT-terrein (en het toekomstige Gezondheidspark) de aandacht. De parkeerdruk is hoog en er is geen regulering.

5.7 Berekening toekomstige parkeersituatie

5.7.1 Huidige en toekomstige ontwikkelingen

In en rond de Hengelose binnenstad gaat het nodige veranderen op korte en lange termijn.

Hart van Zuid in Hengelo is een van de grootste en meest ambitieuze binnenstedelijke herstructureringsplannen van Nederland. Op de plaats van de in onbruik geraakte fabriekscomplexen van Stork en Dikkers wordt bijna vijftig hectare nieuw Hengelo gebouwd. Een nieuw stadsdeel waar iedereen naast elkaar kan wonen, werken, naar school gaan en recreëren.

Het masterplan, dat in 2001 in grote lijnen is vastgesteld, voorziet in een stedelijk programma:

- Kantoren (75.000 vierkante meter) onder andere World Trade Center (WTC).
- Woningen (2.000 wooneenheden).
- Bedrijven (7.000 vierkante meter).
- Regionaal Opleidings Centrum - ROC van Twente (50.000 vierkante meter, inmiddels gerealiseerd en in deels in gebruik).
- Cultuur (15.000 vierkante meter) onder andere een pop- en cultuurpodium met een zaal voor 850 bezoekers en een voor 250 bezoekers.
- Overige bestemmingen (18.000 vierkante meter).

De transformatie zal zo'n vijftien jaar gaan duren.

In de periode 2008-2012 wordt van Hart van Zuid het onderdeel ROC van Twente gerealiseerd.

In de binnenstad gaat het verder om M-kwadraat (en daarnaast O-kwadraat fase 2, maar hiervan zijn nog de plannen nog niet vastgesteld en deze wordt daarom ook niet meegenomen in de berekeningen; evenals O-kwadraat fase 3, waar schetsplannen voor zijn).

Andere ontwikkelingen, zoals Lange Wemen/Kloosterhof, WTC en de nieuwe Brink zijn voor 2012 nog niet gerealiseerd, maar de voorbereidingen zijn volgens planning dan al wel in volle gang. Wel is het aan te bevelen hierop te anticiperen. Die doorkijk kan nog niet geheel kwantitatief geschieden, aangezien de programma's van de plannen nog niet bekend zijn.

M-kwadraat

In het gebied M-kwadraat worden volgens planning ongeveer 160 woningen gerealiseerd en ongeveer 1.000 m² bvo kantoor. Voor deze functies worden circa 200 parkeerplaatsen aangelegd in een gebouwde voorziening. Binnen het plangebied van M-kwadraat wordt de vraag naar parkeerplaatsen van alle functies opgevangen. Ook de bezoekersplaatsen voor bezoekers van bewoners (0,3 per woning) worden binnen het plangebied opgelost en wel 24/7 bereikbaar; maar is nog een aandachtspunt.

Deze ontwikkeling heeft echter een tot anderhalf jaar vertraging opgelopen. Het gebied M-kwadraat is buiten de balansberekening gehouden. Het opheffen van de parkeerplaatsen die momenteel op deze locatie liggen, wordt wel meegenomen in de balansberekening.

Lansinkveld - ROC

Het nieuwe ROC wordt in het gebied Lansinkveld gerealiseerd. In het vrijstellingsverzoek op basis van artikel 19 WRO wordt aangegeven dat voor het ROC-gebied voldoende in de parkeerbehoefte wordt voorzien. In totaal zullen er 1.024 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daarnaast is er ruimte op bedrijfsterreinen in de omgeving om naar uit te wijken. Per 1 december 2008 heeft het ROC het terrein Holec/Hazemeijer gehuurd voor een periode van vijf jaar. Dit parkeerterrein heeft een capaciteit van ongeveer 450 parkeerplaatsen. Aangezien er binnen het plan een balans is tussen vraag en aanbod, is het ROC bij de balansberekening van de binnenstad buiten beschouwing gelaten.

Opheffen openbare parkeerplaatsen

Het aanbod aan parkeerplaatsen neemt af, omdat parkeerplaatsen komen te vervallen door nieuwe ontwikkelingen op de plek van deze parkeerplaatsen. Dit is de ontwikkeling van de stationsomgeving met o.a. het World Trade Centre en Metropool aan de zuidzijde van het station. Voor dit project zijn op het P+R-terrein en het Industrieplein parkeerplaatsen opgeheven. Na 2012 komen er wel weer parkeerplaatsen terug, zoals in parkeergarage(s) met 800-1.000 parkeerplaatsen bij het nieuwe WTC en bij Metropool.

In totaal worden 400-450 parkeerplaatsen op maaiveld opgeheven in en om de binnenstad van Hengelo. In tabel 5.2 staan alle locaties waar parkeerplaatsen vanaf 2005 zijn of worden opgeheven. Op één locatie komen er parkeerplaatsen bij en dat is aan de Helmerstraat. Dit is een uitbreiding van parkeerplaatsen die relatie houdt met de ontwikkelingen van M-kwadraat. Dit project heeft echter enige vertraging opgelopen.

Daarnaast dient opgemerkt te worden dat het opheffen van de geplande capaciteit gecompenseerd zou kunnen worden door nieuwe parkeergarages, mits die op goede loopafstand liggen.

Locatie	Aanbod 2005	Aanbod 2012	Afname aanbod	Compensatie
Marskantterrein	92	0	-92	Behoud Mitchamplein en schrijftafelstrook voor parkeren
Marskant	13	0	-13	
Helmerstraat*	21	45	+24	uitbreiding Helmerstraat
Industrieplein	85	0	-85	Nieuwe WTC-garage
P&R	174	0	-174	
Bornsestraat (Heemaf)**/*	110	0	-110	Garage Lange Wemen
Totaal	522	45	-450	

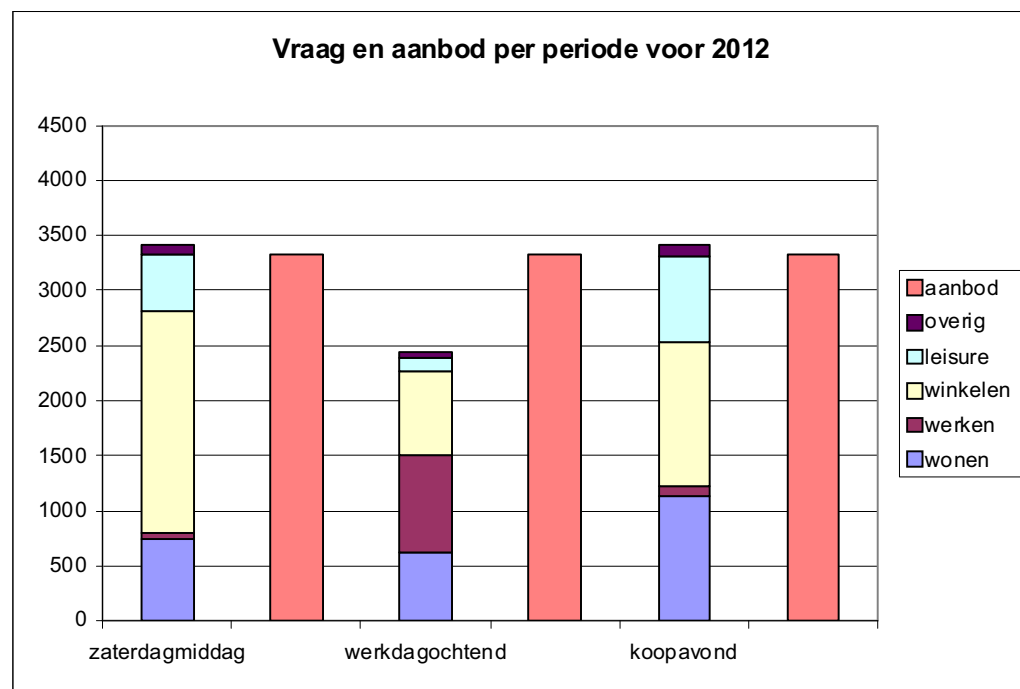
* Maakt geen deel uit van het gebied binnen de centrumring, waarvoor het standstill-principe geldt.

** Openbaar toegankelijk tot start nieuwbouw op deze locatie.

Tabel 5.2: Aannee veranderingen in aanbod van parkeerplaatsen

Van de 450 parkeerplaatsen die (tijdelijk) verdwijnen, bevinden zich 364 binnen de centrumring en 86 buiten de centrumring.

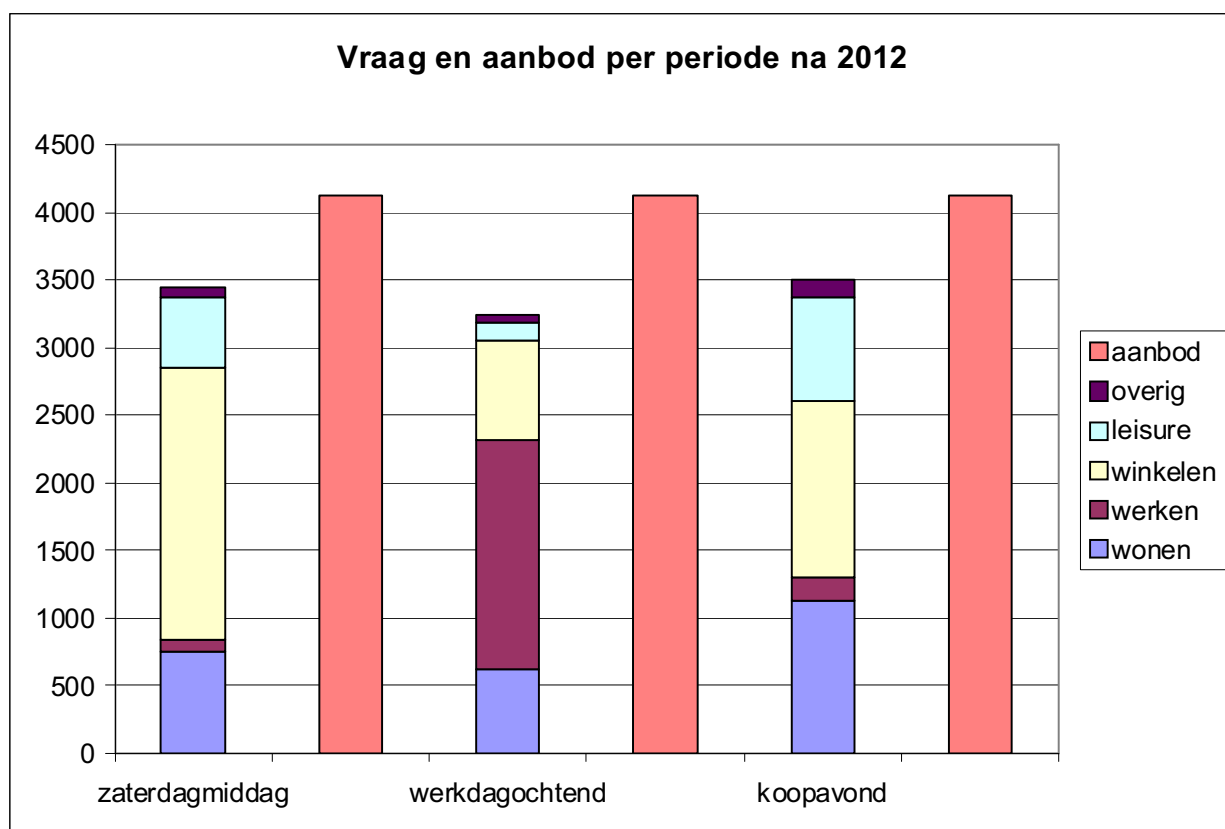
5.7.2 Berekeningsresultaat



Figuur 5.7: Theoretische parkeervraag en openbaar aanbod binnenstad voor 2012 (tijdelijke situatie)

Voor de toekomstige situatie in 2012 zijn de vraag en het aanbod voor dezelfde drie periodes berekend. Het aanbod aan openbare en privé-parkeerplaatsen is voor alle drie periodes 3.327. De grootste vraag is ook dan op de koopavond en de zaterdagmiddag, zie figuur 5.3. De vraag naar parkeerplaatsen is -net zoals voor de huidige situatie- 3.419 plaatsen. Dit geeft met het verminderde aanbod van parkeerplaatsen een theoretische parkeerdruk van 103%. Dit betekent tijdelijk een onacceptabele parkeersituatie die op de drukke momenten veel zoekverkeer oplevert en foutparkeren in de hand werkt.

Hierna is een doorkijk verricht, uitgaande van een parkeergarage bij WTC van circa 800 parkeerplaatsen. De parkeervraag is op werkdagen hoger dan zonder kantoorgebouw WTC, maar op zaterdag en op koopavond neemt in principe de vraag door kantoorpersoneel niet toe. De grafiek laat zien dat in de eindsituatie de balans tussen vraag en aanbod (85-percentiel) weer hersteld is.



Figuur 5.8: Theoretische parkeervraag en openbaar aanbod binnenstad voor toekomstige situatie met WTC

6 Pijlers en doelen parkeerbeleid

Bij de formulering van de doelen is rekening gehouden met vier pijlers voor de visie op het parkeerbeleid in het centrum en de schil:

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



Figuur 6.1: Vier pijlers van het parkeerbeleid

6.1 Pijler 1: Duurzaam evenwicht tussen vraag en aanbod

In de huidige situatie is een redelijk evenwicht in vraag en aanbod aan parkeerplaatsen in de binnenstad, met wel lokale verschillen:

- hoge druk op winkelpiekmomenten in de Brinkgarage en Thiemsbruggarage;
- lage druk op hetzelfde moment in het gebied van de Schrijftafelstrook en in Hengelo Centre.

In de toekomst zullen de functies flink toenemen. Uitgangspunt is dat de nieuwe ontwikkelingen (in ieder geval die buiten het autovrije gebied liggen) zelfvoorzienend moeten zijn voor alle benodigde parkeerplaatsen ten gevolge van die voorzieningen. Indien dit in een specifiek geval onmogelijk is, zal bijvoorbeeld een storting in het Mobiliteitsfonds aan de orde kunnen zijn.

Door een afname van de openbare parkeercapaciteit op vijf locaties (met in totaal 450 plaatsen) in en rond de binnenstad is de verwachting dat de parkeerdruk in 2012 toeneemt tot boven de 100%. De vijf locaties betreffen Marskantterrein, Marskant, Industrieplein, P&R en Bornsestraat (Heemaf). Een deel van die terreinen ligt overigens niet binnen de centrumring en zou niet meege-

rekend hoeven te worden bij het standstill-principe (270 binnen en 180 buiten de ring).

De definitie van het standstill-principe staat in het kader en is in het licht van de (rijks)Nota Mobiliteit (minder sturen, maar meer keuzes aanbieden in mobiliteit, zeker voor bezoekers en bewoners) heroverwogen in een standstill-plus-principe:

Standstill-principe

'Ter ondersteuning van het terugdringen van de groei van de automobilititeit mag het aantal parkeerplaatsen binnen de centrumring niet meer toenemen. Nieuwe parkeerplaatsen worden uitsluitend aangelegd ter vervanging van plaatsen die komen te vervallen door bebouwing of door herinrichting van de openbare ruimte. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is alleen toegestaan bij toename van het vloeroppervlak in de binnenstad ten gevolge van nieuwbouw. In dat geval worden landelijke normen gehanteerd naar de aard van de bebouwing.'

Standstill-plus-principe

Hierbij blijft het Standstill-principe gehandhaafd en verder verfijnd tot Standstill-plus, wanneer in de toekomst blijkt dat het Standstill-principe onvoldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers oplevert. Dus meer faciliterend naar bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers en meer rekening houdend en in balans brengen met de economische en mobiliteitsontwikkelingen van die doelgroepen. Met andere woorden tijdelijk of structureel parkeercapaciteit aanpassen aan de nieuwe behoefte van bewoners en bezoekers, bijvoorbeeld in geval van dreigend tekort aan parkeerplaatsen bij economische opleving. Voorwaarde is dat dit niet leidt tot onacceptabele congestie op de centrumring.

Toelichting standstill-plus-principe

In een aantrekkende economie wordt voorgesteld een standstill-plus als principe aan te houden, waarbij voor met name bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers voldoende bereikbaarheid wordt gegarandeerd. Het beleid wordt derhalve verfijnd en verbreed. Ten aanzien van zakelijk belanghebbenden worden goede alternatieven tegen redelijke tarieven aangeboden. Verder staan voor overige werkers op termijn gratis parkeerplaatsen bij OV-haltes aan de rand van de stad ter beschikking, uitgaande van voldoende frequent OV. De scope van standstill-plus is dus verfijnder en breder en houdt meer rekening met een behoefte aan mobiliteit, ten behoeve van sociaal en economische ontwikkeling van een stad en regio. Ten opzichte van het oude beleid is het nodig meer faciliterend te zijn ten aanzien van parkeerplaatsen, in ieder geval voor bewoners en bezoekers.

Een afname van het aantal openbare parkeerplaatsen met circa 400-450 plaatsen binnen en buiten de centrumring betekent een parkeersituatie die op basis van de uitgangspunten ongewenst is, en die op drukke momenten veel zoekverkeer oplevert en foutparkeren in de hand werkt.

Op basis van het standstill-principe en om weer een nagenoeg acceptabele parkeerdruk te hebben, moeten de parkeerplaatsen die opgeheven worden weer elders in of aan de rand van de binnenstad gerealiseerd worden. Dit betekent een compensatie van de vervallen 365 (tabel 5.2) parkeerplaatsen binnen de centrumring. Wanneer de economie verder aantrekt wordt voorgesteld een *standstill-plus* als principe vast te houden, waarbij voor met name bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers voldoende bereikbaarheid van parkeerplaatsen wordt gegarandeerd. Ten aanzien van werkers worden goede alternatieven in en buiten de binnenstad aangeboden.

Hoofdstuk 7 gaat hier verder op in.

6.2 Pijler 2: Doelgroepenbeleid

Hengelo hecht waarde aan goede parkeermogelijkheden voor bewoners en voor bezoekers. Daarnaast moet de bereikbaarheid van de binnenstad voor werkers gegarandeerd blijven.

Voor bewoners en bezoekers zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Werkers worden gestimuleerd om met fiets of openbaar vervoer te komen. Daarnaast kunnen zakelijk belanghebbenden in aanmerking komen voor een vergunning in het centrum of -mits er voldoende ruimte is- op locaties in de schil. Op dit moment is er een beperkte regulering in de schil. De huidige blauwe zone blijkt niet overal goed te werken, aangezien winkelbezoekers van de binnenstad ook gratis in de schil kunnen parkeren. Bij een te hoge parkeerdruk neemt de leefbaarheid af. De huidige bewonersvergunningen in de blauwe zone zijn nu nog gratis; na afloop van de gratis proef (zie 8.3.2) dient hiervoor, net als in andere steden in Nederland, betaald te worden. Het tarief dekt voor circa 50% de kosten voor handhaving van een nieuw, beter parkeerregime.

Onderzocht is welke parkeerregimes het best aansluiten bij de uitgangspunten van het beleid en wat de gewenste effecten van parkeermaatregelen zijn. Hierbij is gekeken naar parkeerschijfzones (ook wel 'blauwe zones'), vergunninghouderszones, betaald-parkerenzones en waar mogelijk mengvormen hiervan.

Op basis van de reguleringsmogelijkheden en de gewenste effecten wordt in de schil rond het bestaande centrum en bij de nieuwe ontwikkelingen Hart van Zuid een 'beschermende' maatregel getroffen in de vorm van betaald parkeren met vergunning voor bewoners, zodat de leefbaarheid kan worden verbeterd. De regulering geldt overdag maar ook in de avond rond ROC en horeca: bezoekers van bewoners in de schil krijgen speciale parkeerkaarten. De tarieven voor de vergunningen en de bezoekerskaarten kunnen redelijk laag blijven; het tarief

dekt de kosten voor handhaving en administratie en is vergelijkbaar met tarieven elders in de regio.

In hoofdstuk 8 wordt het doelgroepenbeleid uitgebreid behandeld.

6.3 Pijler 3: Optimaal benutten van ruimte en infra

Parkeren heeft piekmomenten. Zo rond 14.00 uur is het op zaterdag druk in de Hengelose binnenstad. De overige momenten zijn de garages minder goed bezet.

Optimaal benutten van de bestaande parkeerplaatsen is belangrijk voor toekomstige investeringen in gebouwen met nieuwe functies en voor parkeervoorzieningen. Dubbelgebruik is mogelijk tussen de functies:

- werken en winkelen (kantoren in en rond de binnenstad);
- werken en wonen.

Door het tarief in garages lager te maken/houden dan het tarief op maaiveld worden de garages beter benut.

Verder zal een parkeerverwijssysteem bijdragen aan betere benutting; op de invalswegen dient al te worden aangegeven welke garage(s) en grotere terreinen nog vrij of welke al vol zijn.

Last but not least is de bereikbaarheid van de binnenstad in belangrijke mate afhankelijk van de keuze voor fiets en bus/trein. Voor de fiets dient het fietsnetwerk en het (gratis) bewaakte stalling op niveau te worden gebracht. De locatie die voor een gratis bewaakte stalling is aangewezen is het Kloosterterrein. Verder wordt er (mede door Regio Twente) gewerkt aan hoogwaardige doorstroommassen voor het openbaar vervoer. Hierbij verwijzen we naar aparte beleidsrapporten.

In hoofdstuk 9 wordt verder ingegaan op optimaal benutten.

6.4 Pijler 4: Optimale inzet van mensen en middelen

Het centrum en de nieuwe bouwlocaties rondom vragen om een uitgebreider parkeerbeleid, waarbij tevens meer aandacht uitgaat naar doelgroepenparkeren en schilparkeren. Voor de uitvoering van de (gemeentelijke) parkeertaken op het gebied van exploitatie, beheer en handhaving is menskracht nodig. Handhaving van het parkeerbeleid vond traditioneel altijd door de politie plaats. De opkomst van gefiscaliseerde parkeerregimes en de introductie van de buitengewone opsporingsambtenaar (BOA), in combinatie met een politieapparaat dat zich steeds verder terugtrekt op haar kerntaken, heeft er voor gezorgd dat gemeenten de handhaving steeds vaker zelf ter hand nemen.

Ook voor de gemeente Hengelo zijn, vanuit het oogpunt van gemeentelijke regie en leefbaarheid, voldoende mogelijkheden om de handhaving van het centrumgebied en de vergunningenschil zelf uit te voeren. De gemeente kan daarbij kiezen voor inzet van handhavers die in dienst zijn bij de gemeente, maar ook de inhuur van en de samenwerking met gespecialiseerde marktpartijen kan een goede oplossing vormen. Bij de handhaving en het beheer van het parkeren in de openbare ruimte is het van belang om waar mogelijk samenwerkingsverbanden te initiëren met het beheer van de parkeergarages (zowel die van de gemeente als die van private partijen). Zodoende kan door goede afstemming en samenwerking worden gestreefd naar 'win-win'-situaties voor het gemeentelijke parkeerareaal als geheel.'

Hoofdstuk 10 gaat dieper in op deze materie.

6.5 Doelen en middelen in een overzicht

Pijler 1: Duurzaam evenwicht tussen vraag en aanbod

Pijler 2: Doelgroepenbeleid

Pijler 3: Optimaal benutten van ruimte en infra

Pijler 4: Optimale inzet van mensen en middelen

Pijler	Doel	Middelen/maatregelen
1	Evenwicht in vraag en aanbod	Verfijnen standstill-principe (plus)
1	Evenwicht in vraag en aanbod, met name voor bewoners en bezoekers	Nieuwe parkeernormering
1	Voldoende capaciteit en bereikbaarheid van de binnenstad op korte en lange termijn	Realiseren parkeergarages (tevens voor vervanging van vervallen plaatsen)
1	Sparen voor hoogwaardige (gebouwde) voorzieningen voor auto, fiets en ov	Afdracht aan mobiliteitsfonds T.b.v. bereikbaarheid in toekomst
1	Mogelijkheden bieden voor (kleine) ruimtelijke uitbreidingen van functies in het centrumgebied	Parkeerfonds of Mobiliteitsfonds
2	Voorkomen van wijkvreemd verkeer in de schil	Regulering schil met betaald parkeren (en vergunningen voor bewoners) Parkeerperiode aanpassen
3	Spreiden van parkeerders (maaiveld-garage) en naar afstand tot het centrum	Tariefsdifferentiatie
3	Optimaal benutten en vinden van parkeergarages	Hoogwaardig parkeerverwijssystem
3	Stimuleren fietsgebruik	Gratis bewaakte fietsenstalling binnenstad
3	Stimuleren OV-gebruik; plaats bieden voor werkers (tevens voor evenementen)	Gratis parkeren op afstand (bij OV-haltes)
4	Optimale inzet van personeel	Handhaving wijzigen
1234	Vinger aan de pols houden in een dynamische binnenstad inclusief Hart van Zuid	Monitoring incl. voldoende budget

Tabel 6.1: Pijlers, doelen en maatregelen

7 Duurzaam evenwicht vraag/aanbod parkeerruimte (pijler 1)

7.1 Nieuwe parkeernormering

Parkeernormen worden uitgedrukt in een aantal benodigde parkeerplaatsen per bepaalde eenheid voor een bepaalde functie. Zo kan voor een functie waarvan de omvang bekend is met de parkeernorm berekend worden hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn om aan de parkeervraag ten gevolge van deze functie te voldoen.

Parkeernormen gelden voor alle nieuwe ontwikkelingen. De parkeernormen voor Hengelo zijn voor de meeste functies gebaseerd op de parkeerkencijfers zoals die staan in de CROW-publicatie 182. In deze publicatie wordt er voor de parkeerkencijfers gedifferentieerd naar drie gebieden, te weten het centrum, de schil/overloopgebied en de rest bebouwde kom. Voor Hengelo geldt deze opdeling ook, alleen voor de functie werken worden andere grenzen gehanteerd (zie verder). De grenzen staan gegeven in figuur 7.1. De grens voor het centrum is de centrumring, en de grens voor de schil/overloopgebied is de wijkring.

Voor de parkeernorm per functie wordt de gemiddelde waarde genomen van de CROW-parkeerkencijfers. Het maximale kencijfer wordt niet gehanteerd om de binnenstad ook in de spitsuren bereikbaar te houden. Door daarmee het aantal parkeerplaatsen te beperken wordt het minder aantrekkelijk om met de auto te gaan en wordt de overlast door de mobiliteit beperkt. Ook wordt het minimale kencijfer niet gehanteerd, omdat door groei van de economie de vraag wel toeneemt, en bij een minimumwaarde het aanbod aan parkeerplaatsen eerder ontoereikend zal zijn en er parkeeroverlast zal optreden.

Voor de verschillende doelgroepen wordt voor parkeernormen verschillend beleid gevoerd: sturend parkeerbeleid voor werknemers. Voor bezoekers en bewoners is Hengelo vraagvolgend.

Voor de functie wonen wordt voor buiten het centrum het maximale kencijfer als norm aangehouden. Uit landelijke CBS-cijfers blijkt dat het autobezit sterk toeneemt en dat hierdoor in veel nieuwbouwwijken parkeerproblemen ontstaan door destijds bij de bouw gebruik te maken van een te lage normering. Verder geldt dat per woning 0,3 openbare parkeerplaatsen voor bezoekers moeten worden gerealiseerd.

Voor werkers gelden, zoals eerder aangegeven, een andere begrenzing en normering. Dit is omdat de gemeente hierin een sturend beleid voert (GVVP 2003) om overlast/congestie door automobiliteit met name op de centrumring te beperken. Voor de functie werken wordt onderscheid gemaakt in drie gebieden. Bij bedrijven wordt als grens voor het centrumgebied niet de centrumring aangehouden maar een straal van circa 500 meter om het station heen, als grens

worden wel straten aangehouden. De grens voor de schil is, net zoals bij de andere functies, de wijkring.



Figuur 7.1: Parkeernormgrenzen

Voor bedrijven tot de grens van circa 500 meter om het station is de oude normering aangehouden, die uitgaat van 0,2 parkeerplaats per werknemer. Wel is de normering omgezet naar een norm per 100 m² bvo. Buiten deze grens geldt de gemiddelde norm afgeleid van de CROW-kencijfers voor de diverse 'werken'-functies.

Parkeernormen gelden voor alle nieuwe ontwikkelingen. De parkeernormen voor Hengelo zijn voor de meeste functies gebaseerd op de parkeerkencijfers zoals die staan in de CROW-publicatie 182. In deze publicatie wordt er voor de parkeerkencijfers gedifferentieerd naar drie gebieden, te weten het centrum, de schil/overloopgebied en de rest bebouwde kom. Voor Hengelo geldt deze opdeling ook, alleen voor de functie werken worden andere grenzen gehanteerd (zie verder). De grenzen staan gegeven in figuur 7.1. De grens voor het centrum is de centrumring, en de grens voor de schil/overloopgebied is de wijkring.

Voor de parkeernorm per functie wordt de gemiddelde waarde genomen van de CROW-parkeerkencijfers. Het maximale kencijfer wordt niet gehanteerd om de binnenstad ook in de spitsuren bereikbaar te houden. Door daarmee het aantal parkeerplaatsen te beperken wordt het minder aantrekkelijk om met de auto te gaan en wordt de overlast door de mobiliteit beperkt. Ook wordt het minimale kencijfer niet gehanteerd, omdat door groei van de economie de vraag wel toeneemt, en bij een minimumwaarde het aanbod aan parkeerplaatsen eerder ontoereikend zal zijn en er parkeeroverlast zal optreden.

Voor de verschillende doelgroepen wordt voor parkeernormen verschillend beleid gevoerd: sturend parkeerbeleid voor werknemers. Voor bezoekers en bewoners is Hengelo vraagvolgend.

Voor de functie wonen wordt voor buiten het centrum het maximale kencijfer als norm aangehouden. Uit landelijke CBS-cijfers blijkt dat het autobezit sterk toeneemt en dat hierdoor in veel nieuwbouwwijken parkeerproblemen ontstaan door destijds bij de bouw gebruik te maken van een te lage normering. Verder geldt dat per woning 0,3 openbare parkeerplaatsen voor bezoekers moeten worden gerealiseerd.

Voor werkers gelden, zoals eerder aangegeven, een andere begrenzing en normering. Dit is omdat de gemeente hierin een sturend beleid voert (GVVP 2003) om overlast door automobilititeit met name op de centrumring te beperken. Voor de functie werken wordt onderscheid gemaakt in drie gebieden. Bij bedrijven wordt als grens voor het centrumgebied niet de centrumring aangehouden maar een straal van circa 500 meter om het station heen, als grens worden wel straten aangehouden. De grens voor de schil is, net zoals bij de andere functies, de wijkring.

Voor bedrijven tot de grens van circa 500 meter om het station is de oude normering aangehouden, die uitgaat van 0,2 parkeerplaats per werknemer. Wel is

de normering omgezet naar een norm per 100 m² bvo. Buiten deze grens geldt de gemiddelde norm afgeleid van de CROW-kencijfers voor de diverse 'werken'-functies.

In bijlage 3 is per functie de voorgestelde parkeernorm opgenomen.

Voor parkeernormen in (bestemmings)plannen wordt verwezen naar vigerende parkeernota's. In bestemmingsplannen -met een wettelijke geldigheidsduur van 10 jaar- wordt slechts een verwijzing opgenomen naar de parkeernota.

Het is evenwel altijd mogelijk om een geargumenteed verzoek in te dienen bij het College van B&W om af te wijken van de parkeernormen. Het college is bevoegd om een verzoek in te willigen of af te wijzen.

Veel gemeenten hebben een speciale parkeerfolder ontwikkeld ten behoeve van allerhande bouwplannen. Gemeente Hengelo afdeling Ruimtelijke Ordening en Verkeer gaat dat in samenwerking met afdeling Vergunningen (Bouwen) en afdeling Communicatie ook doen.

7.2 Mogelijkheden om tekort aan parkeerplaatsen op te lossen

Op basis van het standstill-principe en om weer een nagenoeg acceptabele parkeerdruk te hebben, moeten de parkeerplaatsen die opgeheven worden elders opnieuw gerealiseerd worden. Berekend is dat het om circa 450 parkeerplaatsen gaat. Wanneer dit fysiek onmogelijk blijkt te zijn, moet overwogen worden deze plaatsen buiten de centrumring te realiseren. Verder moeten er circa 85 parkeerplaatsen terugkomen buiten de centrumring om dezelfde parkeerdruk te houden in de binnenstad. Wanneer dit fysiek niet in te passen is, kan gedacht worden aan andere oplossingsmogelijkheden.

Andere oplossingsmogelijkheden zijn:

- Voor een deel bestaand maaiveldparkeren handhaven, dus het bouwprogramma minder intensief maken; voor een aantal bouwprojecten kan dat niet meer, omdat die al in een vergevorderd stadium zijn. Dit druist bovendien in tegen het Rijksbeleid (Nota Mobiliteit), dat mobiliteit als voorwaarde voor economische en sociale ontwikkelingen wil faciliteren.
- Compenseren door nieuwe parkeerplaatsen te maken, waarbij een gebouwde voorziening voor de hand ligt; nadeel is dat dit scenario met alleenstaande garages financieel niet optimaal is.
- Gecombineerd bouwen (dubbelgebruik): optimaal benutten van nieuwe parkeerruimten voor werklocaties, indien deze voldoende dicht bij het (winkel)centrum van Hengelo geprojecteerd zijn.
- Stimuleren dat bedrijven abonnementen afnemen voor het parkeren in de schil: optimaal benutten van bestaande parkeerlocaties. Of gratis parkeren op afstand, met openbaar vervoer of fiets als natransport.

Het voortzetten van het standstill-principe -met het behoud van het huidige aantal parkeerplaatsen- is voor de komende periode mogelijk zonder dat dit principe tot parkeerproblemen leidt. Echter, indien de economie verder aantrekt wordt een standstill-plus voorgesteld. Inherent aan de groei moeten niet alleen de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan nieuwe parkeernormen voldoen. Maar ook bestaande functies moeten dan gemotiveerd extra parkeerruimte krijgen, mits dit niet leidt tot onacceptabele verkeerscongestie op de centrumring of de toevoerwegen.

Op basis van de doelen van het parkeerbeleid, zoals die staan in hoofdstuk 3, kan het beste in een gebouwde parkeervoorziening worden voorzien. De meest geschikte locatie voor deze parkeervoorziening is in het kernwinkelgebied. Hier is op zowel de koopavond als de zaterdagmiddag een grote parkeervraag. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn qua investering en exploitatie duurder dan maaiveldparkeren. Om te komen tot een optimale parkeerexploitatie moet gestreefd worden naar dubbelgebruik. Bijvoorbeeld in het nieuw te realiseren Stadskantoor op Lange Wemen en ook in de nieuwe garage onder het WTC bij het station, die op korte afstand staat van de Brink. De hier geplande garage zou op koopavond en in het weekeinde opengesteld kunnen worden voor bezoekers. Van de geplande garage bij het WTC is al bekend dat dit een openbaar toegankelijke garage wordt.

7.3 Parkeerfonds

Bij nieuwbouw of verbouw geldt als basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Er zijn echter twee situaties te onderscheiden waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt:

- Door de locatie van de (nieuw)bouw zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet wenselijk. Hierbij kan gedacht worden aan een locatie binnen het voetgangersgebied. Parkeren op eigen terrein betekent dan immers extra rijdende voertuigen van en naar de betreffende locatie via het voetgangersgebied.
- Het is fysiek niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Als het volgens de bouwverordening voorgeschreven aantal parkeerplaatsen niet kan worden gerealiseerd moet de initiatiefnemer een financiële bijdrage in het nog op te richten parkeerfonds storten. Als tegenprestatie zal de gemeente Hengelo dan binnen een nog nader te bepalen periode (bijvoorbeeld 10 jaar) voor vervangende parkeergelegenheid zorgen. Als het college toestaat dat een aantal reeds bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied voor de nieuwe functies mag worden gebruikt dan dient de initiatiefnemer het gebruik van deze parkeerplaatsen te compenseren door een financiële bijdrage in het parkeerfonds. Gedacht wordt aan een bedrag per plaats, afhankelijk van de situatie.

Ondergrens is twee parkeerplaatsen; immers bij uitbreiding van één plaats bij bijvoorbeeld een fysiotherapeut is dit geen goede regeling.

Situatie	Storting afkoopregeling
Geen realisatie van meer parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting, maar storting in mobiliteitsfonds.	€ 5.000,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting, maar gebruik van restcapaciteit langs de openbare weg is mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeerruimte en geen reden om de parkeernorm te verlagen).	€ 10.000,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving onvoldoende parkeerruimte en geen reden om de parkeernorm te verlagen).	€ 20.000,- per parkeerplaats

Tabel 7.2: Bedragen in kader afkoopregeling uit een parkeerfonds (prijsspeil 1-1-2009)

Dit laatstgenoemde bedrag van € 20.000,- komt ongeveer overeen met stichtingskosten van parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen in centrumgebieden als Hengelo. Dit normbedrag is wel afhankelijk van de vorm (ondergronds, bovengronds) van de parkeervoorziening inclusief bijbehorende factoren zoals ventilatie, kwaliteitsniveau etc.

Indien de gemeente niet in staat is om binnen 10 jaar de parkeerplaatsen te realiseren gaat een geldterugstortregeling in werking. Het bedrag inclusief wettelijke rentes moet dan terug gestort worden.

Het parkeerfonds zou ook gevuld kunnen worden door opbrengsten van het autoparkeren. Investerings voor hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen en een parkeerverwijssysteem kunnen hieruit betaald worden. Dit moet nader uitgewerkt worden.

Aan het instellen van een parkeerfonds zit een aantal voor- en nadelen die hieronder zijn benoemd.

Voordelen

- Een parkeerfonds geeft een bepaalde zekerheid van voldoende parkeervoorzieningen in de gemeente (voor nu en in de toekomst).
- Een parkeerfonds draagt zorg voor compensatie voor de aanleg van te weinig parkeerplaatsen.
- Parkeerfondsen zijn algemeen bekend in Nederlandse gemeenten. De meeste projectontwikkelaars zijn bekend met parkeerfondsen en zien een

parkeerfonds niet als een belemmering voor het plegen van ruimtelijke investeringen.

- Zonder het instellen van een parkeerfonds kan een gemeente zichzelf flink in de vingers snijden. Het kan in de toekomst voor een gemeente tot hoge kosten leiden en/of tot parkeerproblemen.
- Zonder parkeerfonds kunnen bepaalde bouwplannen niet doorgaan, tenzij genoeg wordt genomen met een hogere parkeerdruk in de gemeente.

Nadelen

- Een parkeerfonds leidt tot extra administratieve inspanningen.
- Een parkeerfonds betekent dat de gemeente een verplichting aangaat om parkeerplaatsen of andere voorzieningen te realiseren.
- Een parkeerfonds kan voor kleine, minder draagkrachtige ondernemers een rem zijn om kleine uitbreidingen te realiseren.
- Een parkeerfonds vergt strakke uitvoering, precedentwerking moet voorkomen worden. Een te rigide vorm van uitvoering kan echter bepaalde lokale gewenste ruimtelijke ontwikkelingen nadelig beïnvloeden. Een projectontwikkelaar kan niet over de streep worden getrokken door af te zien van stortingen in het parkeerfonds.

De voordelen wegen voor Hengelo zwaarder dan de nadelen. Het geeft zekerheid voor voldoende parkeerplaatsen in de binnenstad en werkt niet belemmerend voor bouwontwikkelingen.

Hengelo heeft op dit moment een mobiliteitsfonds, maar geen parkeerfonds. Overwogen kan worden om geen speciaal parkeerfonds te starten, maar de opbrengsten in het mobiliteitsfonds te storten. Dit omdat de investeringen uit het mobiliteitsfonds beter gelabeld zijn, het ook zuiver is en omdat het al bestaat.

7.4 Bereikbaarheid - parkeren in bestaande woongebieden

Hoewel de parkeerdruk in sommige woongebieden hoog is, kan over het algemeen gesteld worden dat er in de huidige situatie voldoende parkeerplaatsen zijn binnen aanvaardbare loopafstand van de woningen. Toch is uit onderzoek (parkeeronderzoek woonwijken uit januari 2006) naar voren gekomen dat er verschillende woonbuurten zijn waar de parkeerplaatsen (zeer) intensief gebruikt worden en waar in de directe omgeving (< 100 meter⁶) weinig tot geen uitwijkmogelijkheden zijn. Deze situaties doen zich met name voor in gedeelten van de buurten Thiemsland, Dichtersbuurt, Weidedorp en Tuindorp. In relatie tot het toenemend autobezit mag verwacht worden dat het aantal gebieden met parkeerproblemen in de komende jaren toeneemt.

⁶ 100 meter loopafstand is wel exclusief marges zoals vernoemd in CROW182.

Het beleid is (meer concreet) het volgende: oplossingen van daadwerkelijke parkeerproblemen zijn in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van belanghebbende bewoners zelf (die immers ook het probleem zelf veroorzaken). In gebieden met veel 'wijkvreemd' verkeer, kan het invoeren van een systeem van vergunningenparkeren of betaald parkeren een oplossing bieden door parkeerders van buiten de buurt te weren. In beide gevallen moet er voldoende gehandhaafd worden.

7.5 Doorkijk binnenstad na 2012

Na de einddatum van deze nota, 2012, gaan de ontwikkelingen in de binnenstad en Hart van Zuid door. Onder andere de ontwikkelingen van het WTC, Lange Wemen, O-kwadraat en Hart van Zuid. Dit is van invloed op de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen. Van het WTC is bekend dat hier een openbaar toegankelijke parkeergarage gepland is. Dit zal ervoor zorgen dat er extra aanbod komt van parkeerplaatsen, zeker buiten kantoor tijden. Er is reeds kwalitatief rekening gehouden met deze ontwikkelingen, met name de twee garages bij WTC en Lange Wemen. Belangrijk is dat de afstemming kwantitatief ook klopt en dat een goede fasering wordt opgesteld, inclusief tijdelijke oplossingen.

Ook kan het nodig zijn om de reguleringsgebieden uit te breiden, bijvoorbeeld in de omgeving van het Hart van Zuid en het Gezondheidspark/SMT. Beter is om tijdig maatregelen te nemen op het gebied van parkeernormering en flankerend beleid om problemen te voorkomen. Belangrijk hierbij is monitoring en reageren op klachten.

Tijdig een aanvang maken met een parkeernota voor na het jaar 2012 is belangrijk. Na vaststelling in december 2008 is de Nota Autoparkeren immers effectief maar 4 jaar geldig in plaats van 5 jaar.

7.6 Tijdelijke maatregelen in de bouwfase(n)

In de periode tussen het opheffen van parkeerplaatsen en het opleveren van gebouwde voorzieningen (dit geldt voor zowel Lange Wemen als WTC), dient zoveel mogelijk vervangende parkeercapaciteit in redelijke aantallen te worden geboden. Daarbij gaat het om locaties in redelijke nabijheid (al naar gelang de doelgroep) van te vervallen plaatsen en met een goede ontsluiting.

8 Doelgroepenbeleid (pijler 2)

8.1 Uitgangspunten regulering

In hoofdstuk 6 zijn de doelen van het nieuwe parkeerbeleid genoemd. Doelen, die in overleg met de klankbordgroep zijn opgesteld en kunnen rekenen op draagvlak. Voor de regulering zijn belangrijke doelen dat in alle woongebieden rondom het centrum parkeeroverlast door uitwijkgedrag voorkomen moet worden, dat de garages beter benut gaan worden en dat meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan plaatsvinden.

In hoofdstuk 5 is met de berekening van de huidige en toekomstige parkeersituatie aangegeven dat -op basis van het standstill-principe en het in de toekomst te vervallen aantal parkeerplaatsen door nieuwe ontwikkelingen- moet worden voorzien in vervangende parkeerruimte. Uitbreiding van de capaciteit is niet nodig, aangezien op piekmomenten van winkelen en horeca de twee garages Lange Wemen en WTC op termijn goed dienst kunnen doen. Wel dienen adequate tijdelijke oplossingen geboden te worden in de overgangperiode. Met de groei van de economie is het raadzaam het standstill-principe te heroverwegen; de nieuwe en huidige functies moeten voldoende bereikbaar zijn. Ook dienen alle doelgroepen redelijk in de binnenstad te kunnen komen in de volgorde: bewoners, bezoekers en werkers.

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van Hengelo gaat in op mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad en de gemeente. Ten aanzien van parkeren staat een sturend parkeerbeleid voor werkers. Dit moet nu (mede in het licht van de Rijksnota Mobiliteit) enigszins aangepast worden. Voor werkers geldt dan nog wel het sturen van parkeerruimte binnen circa 500 meter rond het station, maar er geldt ook het faciliteren van parkeren op afstand (in combinatie met openbaar vervoer) en een vernieuwd fietsparkeerbeleid.

8.2 Beschikbaar instrumentarium

Uitgangspunt is dat in het gebied binnen de centrumring het bestaande betaald parkeren gehandhaafd wordt.

Wanneer er gereguleerd moet worden in de schil rond het centrum, zijn de volgende reguleringsvormen denkbaar: parkeerschijf, betaald parkeren en (exclusieve) vergunningen.

Parkeerschijfzone en ontheffingen

In een parkeerschijfzone kan een parkeerder een beperkte periode aaneengesloten parkeren. 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 zijn ontheven van het gebruik van een parkeerschijf.

Een voordeel van deze regulering in Hengelo is dat het de parkeerder geen geld kost. 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, zonder dat daar inkomsten tegenover staan. Voor bezoekers van het centrum van Hengelo zijn de parkeerschijfzones rondom het centrum redelijk gunstig wanneer men niet te lang hoeft te parkeren. Het blijkt uit de geuite klachten van de klankbordgroep dat dit ongewenste overlopen naar de schil in bepaalde delen van de schil plaatsvindt. Dit moet voorkomen worden om de overlast door parkeerders te beperken, ook om de bezettingsgraad van de parkeergarages te verbeteren.

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 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 parkeerdurbepanking 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.

Vergunninghouderszone

In een zone voor vergunninghouders kunnen *alleen* parkeerders met een parkeervergunning parkeren. Dit zijn meestal bewoners en/of werkers. 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.

Mengvormen

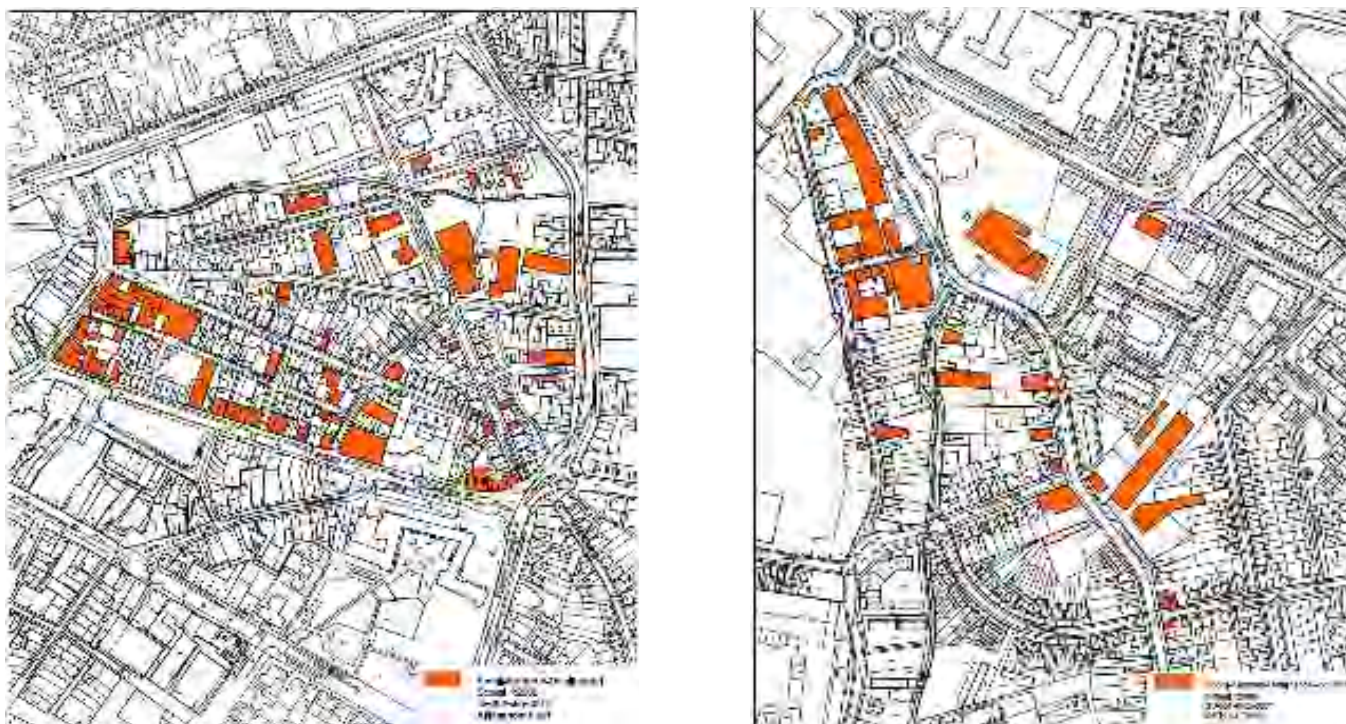
Binnen een vergunninghouderszone kan een kleine parkeerschijfzone of een klein aantal betaald-parkeerplaatsen aanwezig zijn, bijvoorbeeld bij een instelling of een solitaire winkel. In dat geval zijn er gereserveerde parkeerplaatsen voor vergunninghouders (de belanghebbenden) en kunnen bezoekers met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

8.3 Nieuwe regulering

8.3.1 Gewenste reguleringsvorm

In de vorige paragraaf zijn de vier verschillende reguleringsvormen aan bod gekomen. Gelet op de ervaringen met de huidige parkeerschijfzones in het kernwinkelgebied, de wens van de bewoners de overlast te minimaliseren, en het feit dat de blauwe zone voor de gemeente geen bedrijfseconomisch goede oplossing is, ligt het niet voor de hand deze vorm uit te breiden, maar zelfs te laten vervallen. De mogelijkheden vergunninghouderszone en betaalde zone biedt de beste mogelijkheden om in de woonwijken de vreemde parkeerder te weren, en het gebruik van de aangeboden en aan te bieden betaald-parkeerplaatsen te verbeteren.

Belangrijk is de flexibiliteit voor de bedrijven in de schil. In bijgaande figuren zijn voor de Afrikaanderbuurt en Berflo Es-noord de bedrijven geïnventariseerd.



Figuur 8.1: Talrijke bedrijven in de Afrikaanderbuurt en Berflo Es-noord

Aan de hand van een aantal criteria zijn de reguleringsvormen vergunningen en betaald beoordeeld.

Aspect	Betaald parkeren	Blauwe zone	Vergunninghouders-zone	Toelichting
<u>Flexibiliteit voor wegbeheerder</u>	+	-		-Financieel sturen of sturen op parkeerduurbeperving
Efficiënter gebruik parkeerplaatsen in de schil (dubbelgebruik)	+	+	-	
<u>Financieel:</u>				
Opbrengsten betaald parkeren	+	-	-	
Naheffingen naar gemeente	+	-	-	-Zie opmerkingen
<u>Investerings- en beheerskosten</u>				
- in woongebieden	-	+	+	
- in menggebieden	-	+	-	
<u>Noodzaak gemeentelijke kasfunctie</u>	+	-	-	
<u>Kosten voor bewoners/ondernemers (vergunning zelfde prijs)</u>	-	-		-Bij budgetneutraal uitgangspunt voor de schil
<u>Helderheid voor</u>				
- bewoners	+	-	+	
- bezoekers bewoners	+	+/-	+/-	Bij vergunninghouderszone voor bezoekers speciale pas nodig Blauwe zone beperkte parkeerduur
- bezoekers ondernemers	+	+/-	-	
- ondernemers	+	-	-	
<u>Benodigde bebording</u>				
- in bewonersgebieden	+	+	+	
- in menggebieden	+	+	-	
Fraudegevoeligheid	+	-	-	

Tabel 8.1: Beoordeling betaald parkeren versus vergunninghouderszones

Opmerking: Tuindorp is beschermd dorpsgezicht, dit maakt plaatsing van straatmeubilair zoals lichtmasten bouwvergunningsplichtig (geen monumentenvergunning). De eerder toegepaste kleur donkergroen kan eventueel voldoende tegemoet komen aan de redelijke eisen van welstand voor plaatsing van parkeerautomaten in de wijk Tuindorp (zie evaluatierapport Verkeersmaatregelen rondom bouw ROC van I&O Research).

Conclusie

Op grond van de beoordeling is betaald parkeren de beste reguleringsvorm voor de schil. De voordelen zijn groter dan de nadelen. Flexibiliteit voor de wegbeheerder en snel kunnen anticiperen op parkeerveranderingen in de lokale openbare ruimte alsmede de helderheid voor alle gebruikers (inclusief bezoekers van de talrijke bedrijven) geeft hierin de doorslag. Bovendien komt de schaarse parkeerruimte maximaal toegekend aan de bewoners en bezoekers van de schil zelf. Extra, illegale parkeerdruk blijft immers tot een minimum beperkt.

8.3.2 Introductie gratis proef

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

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 6-10 maanden wordt in elk gebied doorgevoerd en binnen één jaar geëvalueerd;

De criteria wanneer de proef als geslaagd kan worden beschouwd en wanneer niet, zullen nog nader worden bepaald en vastgesteld.

8.3.3 Reguleringskaart

In afbeelding 3 achterin deze nota, is de overzichtskaart opgenomen met de regulering zoals die voorzien is voor de periode tot en met 2012. De begrenzing van de nieuwe reguleringsgebieden is gebaseerd op de inbreng vanuit de klankbordgroep en de ervaringen van de projectgroepleden Nota Autoparkeren.

De wijzigingen die ten opzichte van de huidige situatie voorgesteld worden 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) en met vergunningen voor bewoners na slagen van het concept gratis proef. Zoals in paragraaf 8.3.2. beschreven zal de bewonersvergunning 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. Buitenste begrenzing schilregulering is indicatief.

- Het invoeren van een blauwe zone of betaald parkeren bij het winkelcentrum Esrein (afhankelijk van de ontwikkelingen). Begrenzing is indicatief.

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

- Het verkleinen van het betaald-parkerengebied met een middentarieef.
- Het invoeren van een tweede betaald-parkerengebied (centrum zuidwest) met een laag tarief.
- Het invoeren een hoog tarief op enkele drukke locaties op maaiveld en in de drukke Brinkgarage (die garage heeft nu al een hoger tarief dan het maaiveld). Bij Brinkgarage is overleg met eigenaar/exploitant nodig.

Zie voor een uitwerking van de tariefsdifferentiatie tabel 8.6.

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt mede bepaald door het beschikbaar zijn van aantrekkelijke en verkeersveilige ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit kan inhouden dat een deel van het straatparkeren moet verdwijnen voor een mogelijke horecaontwikkeling in het project Lange Wemen. Compensatie (in een gebouwde voorziening) is nodig vanwege het standstill-principe. Op de kaart staan nu de drie kleine maaiveldterreinen bij het Stadhuis.

Verder is het essentieel 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).

De rode gebieden op de reguleringskaart (afbeelding 3) vormen het winkelgebied waar de hoogste parkeervraag is. Om de parkeerdruk te verminderen wordt voorgesteld om tariefsdifferentiatie toe te passen en om een parkeerverwijssysteem op te zetten waar alle grote parkeerlocaties aan gekoppeld zijn (niet meer statisch en stand-alone zoals nu). Verder is een goed fietsparkeerbeleid essentieel om voor een grote groep centrumbezoekers uit Hengelo bereikbaarheid te kunnen garanderen. Op de kaart staat de bestaande grote stalling bij het station en zijn twee kansrijke locaties aangegeven bij het Lambertushof (in het kader van detailhandelplannen) en bij Lange Wemen, bij de aanvoerroute vanuit het noorden. Gratis bewaakt stallen voor de fiets is goed voor de bereikbaarheid en kan worden betaald uit de opbrengsten van betaald autoparkeren (zo werkt dat in gemeenten als Apeldoorn, Deventer en Enschede).

In tabel 8.2 staan de voor- en nadelen van tariefsdifferentiatie versus een enkel tarief weergegeven.

Aspect	Drie tarieven-systeem	Eén tarief-systeem
<u>Financieel</u>		
- investerings- en beheerskosten	+/-	+/-
- opbrengsten	+/-	+/-
Draagvlak onder gebruikers de beste plekken het duurst	+	-
Doorstroming parkeerplaatsen, bezoekers / klanten	+	-
Bereikbaarheid (bezoekers en bewoners)	+	-
<u>Helderheid voor</u>		
- bewoners	+	+
- bezoekers bewoners	+/-	+
- bezoekers ondernemers	-	+
- ondernemers	+	+/-
Stimuleren garage parkeren	+	-

Tabel 8.2: Drie-tarievensysteem versus één tariefsysteem

De voordelen van een systeem met drie tarieven zijn groter dan de nadelen. Belangrijk daarbij is de bevordering van doorstroming voor de bezoekers en het stimuleren van gebruik van garages (met achteraf betalen en minder zoekverkeer).

Voor de tariefdifferentiatie wordt voorgesteld om drie tarieven in te voeren. Een hoog, midden en een laag tarief.

- Het middentarief moet betaald worden in het kernwinkelgebied en in de directe omgeving van het station.
- Het hoge tarief geldt voor enkele locaties dicht bij het autovrije gebied in het centrum van Hengelo. De bedoeling hiervan is dat deze plekken maar kort bezet zijn door bezoekers van het centrum. Op termijn kan hier ook een maximale parkeerduur worden ingevoerd. Op deze locatie mag ook niet meer met een (algemene) vergunning geparkeerd worden.
- Het lage tarief is van toepassing voor buiten het kernwinkelgebied en horecagebied en buiten de stationsomgeving.

Met deze tariefdifferentiatie wordt beoogd om meer spreiding in de vraag naar parkeerplaatsen te verkrijgen. Ook is het de bedoeling dat bezoekers van winkels kunnen parkeren op plaatsen het dichtst bij de winkels.

Het oranje gebied is een ontwikkelgebied ten zuidwesten van de bestaande binnenstad. Hier zijn geen redenen om hoge tarieven in te voeren. Op piekmomenten kunnen enkele terreinen in dit gebied met een laag tarief voor gewenste overloopcapaciteit zorgen.

Goedkoper parkeren op afstand: 2 x 5 locaties

Op dit moment is het voordeliger parkeren door middel van dagkaarten (tarief prijspeil 1-1-2008 bedraagt € 4,20 en € 5,60). Dit kan op de volgende vijf locaties: Mitchamplein (€ 4,20⁷), Drienerstraat terrein (€ 5,60), Enschedesestraat-W. ten Catestraat (€ 5,60), Industrieplein (€ 5,60) en M. Schefferlaanterrein (€ 4,20). Het is voor een leek niet duidelijk dat alleen daar dagkaarten te koop zijn. De informatievoorziening zou verbeterd moeten worden. Het tarief dat hier maximaal betaald moet worden, wordt op drie keer het standaardtarief gesteld.

Voorts zijn er vijf locaties op termijn in te richten als gratis parkeerlocaties, gekoppeld aan openbaar-vervoerknoppunten (voorstadshaltes, frequentie minimaal kwartierdienst in de spits). Deze locaties moeten op haalbaarheid onderzocht worden en nog nader uitgewerkt in overleg met betrokkenen. Deze locaties zijn vooral voor werkers bedoeld. Bij evenementen kunnen ze ook worden ingezet voor bezoekers.

Windrichting	Dagkaarten	Gratis parkeren (op termijn met goed openbaar vervoer en/of fiets)	Eigenaren
Noord	Schefferlaan	Expo-Center	Vier eigenaren
West	Mitchamplein	Voorstadshalte Gezondheidspark	Deels gemeentegrond
Zuid	P+R-terrein	Makro (Diamantstraat ⁴) of bij Akzo	Beide zijn particuliere terreinen
Oost/noordoost	Bataafse Kamp – Drienerstraat	Station Hengelo-Oost ⁸	Overwegend gemeentegrond
Oost/zuidoost	Bataafse Kamp – Enschedesestraat	FBK-stadion of Kuipersdijk bij spoorweg (gekoppeld aan fietssnelweg Hengelo - Enschede)	Gemeentegrond

Tabel 8.3: Goedkopere parkeermogelijkheden op afstand, voor de langere termijn

De gratis terreinen zijn pas in te voeren indien OV frequent genoeg is. De parkeerterreinen zijn bij het Expo-center en de Makro aanwezig.

Goede voorbeelden van P&R aan de stadsrand zijn Enschede, Den Bosch, Apeldoorn en Utrecht.

⁷ Alleen op donderdagavond en zaterdag, andere dagen gratis.

⁴ Diamantstraat lijn 53 rijdt niet op zaterdag, pas als HOV is ingevoerd.

⁸ Beter bij hogere frequentie trein (van 2 naar 4 keer per uur) en mogelijk bij betere bereikbaarheid door verlengde Laan van Driene

Van auto naar fiets wordt gedacht aan deels eigen fietsen (meenemen in de auto) en eventueel deels witte fietsenplan of OV-fiets, mits het beheer hiervan uitvoerbaar is. De gemeente zou in moeten spelen op ontwikkelingen van overheden, NS en eventuele marktpartijen.

8.3.4 Betaald parkeren (met vergunningparkeren) in de schil

Het gebied is bepaald in overleg met de klankbordgroep en afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling in met name Hart van Zuid.

Rond het ziekenhuis SMT is vanwege de hoge parkeerdruk ook een parkeerzone gewenst. Hierbij dient opgemerkt te worden dat bij het SMT 'op eigen terrein' betaald parkeren en uitbreiding van parkeerplaatsen is gepland. Naast betaald parkeren (planning invoering begin 2009) is er op het SMT-terrein ook uitbreiding van parkeerplaatsen gepland.

Aandacht is nodig voor medewerkers van het ziekenhuis; uitwijkgedrag naar omliggende woonstraten dient voorkomen te worden. Een mogelijke oplossing is uitbreiding van het reguleringsgebied. Op dit moment (2008) is er een tijdelijke parkeerplaats beschikbaar met 205 parkeerplaatsen waar werknemers van het ziekenhuis kunnen parkeren.

Het vergunningparkeren is geen nieuwe reguleringsvorm voor de gemeente Hengelo. In de binnenstad en een enkele straat in de Hasseler Es bestaat deze vorm van regulering sinds enkele jaren; in de binnenstad gecombineerd met parkeerautomaten.

In de schil komen, net als in de binnenstad, parkeerautomaten, die voor bezoekers van bedrijven een plaats bieden. Voor bezoekers van bewoners komen speciale en goedkopere parkeerkaarten.

De vergunning en bezoekerskaart dienen zichtbaar te zijn aangebracht in het voertuig. De gemeente stelt nadere beleidsregels vast die gehanteerd worden bij de uitgifte van de vergunningen (wie ervoor in aanmerking komt, welke voorwaarden in bijvoorbeeld geldigheidsduur er gelden, etc.). Hiermee is een flexibel reguleringsstelsel mogelijk, dat het woonklimaat verbetert en de 'vreemde' parkeerders stuurt naar de voor hen bedoelde parkeerplaatsen.

8.3.5 Vergunningparkeren elders in Hengelo

Bij winkelcentrum Hasselo aan de W. van Otterloostraat is sinds 1995 een vergunninggebied met een tarief van € 32,- per jaar van kracht (tarief 2008). Het systeem blijkt redelijk goed te functioneren.

8.3.6 Tarieven en tijden

Parkeertijden

De regulering geldt in het gebied met betaald parkeren gelijk met de winkeltijden, dus van 09.00-18.00 uur op werkdagen en donderdag koopavond plus de vrijdag en zaterdagavond tot 22.00 uur om daarmee uitwijk naar deze gebieden

te allen tijde tegen te gaan. Alle zondagen blijven gratis, exclusief de parkeer-garages.

Rond het ROC is het nodig om de regulering voor alle avonden de periode 09.00 tot 22.00 uur te laten gelden, in verband met avondcolleges en de geplande leisure-activiteiten nabij het ROC. Bij verlenging van de handhavingsduur gaan de kosten voor een handhaving van een vergunning (voor gemeente dus) ook omhoog, maar de geldingsduur van vergunningen in de avond is wel een betere bescherming voor de bewoners. De Thiemsbrug-garage moet ook in de avond open zijn (horecaomgeving). Afsluiting met een speedgate is een goede oplossing, zonder dat dit extra personeel vergt. De investering hiervoor dient nog wel overlegd te worden tussen gemeente en exploitant.

Kortom: het is voor een goede parkeerregulering in de horecaomgevingen in de binnenstad en bij het ROC aan te raden om avondregulering in te voeren; voor de uniformiteit moet dat dan overal gelden tot 22.00 uur. Verder dient het parkeertarief in de ROC-garage niet hoger te zijn dan het tarief in de woonomgeving.

Tarieven vergunningen

Tarief	Tarief	Locatie/situatie
Hoog	€ 125,- per jaar € 10,40 per maand	Centrumgebied binnen de ring, exclusief de Afrikaanderbuurt**
Midden	€ 65,- per jaar* € 5,40 per maand	woongebieden, direct rond het centrumgebied
Laag	€ 32,- per jaar € 2,70 per maand	woonstraten rond wijkwinkelcentra (Hasseler Es)

* Prijspeil 2009, voor de eerste auto per huishouden. Voor overige auto's moet € 130,- per jaar betaald worden.

** Gelijke monniken, gelijke kappen. Alle woongebieden rond de binnenstad krijgen in beginsel eenzelfde tarief.

Tabel 8.4: Relatie tussen hoogte tarief bewonersvergunningen en locatie (prijspeil 1-1-2009)

De tarieven voor vergunningen in de schil nemen een tussenpositie in tussen centrum en buitenwijken. Een tarief van € 65,- per jaar is niet helemaal kostendekkend voor de gemeente. De gemeente neemt de helft van de daadwerkelijke kosten voor haar rekening (€ 130,- per vergunning is kostendekkend).

Een tarief van € 65,- per jaar in de schil komt redelijk overeen met andere mid-delgrote steden in Nederland.

Gemeente	Centrum	Schil
Apeldoorn	€ 96,-	€ 24,-
Almelo	€ 17,-	€ 17,-
Breda	€ 70,-	
Deventer	€ 107,-	€ 93,-
Ede	€ 42,-	€ 41,-
Enschede	€ 155,-	€ 51,-
Gouda	€ 60,-	€ 60,-
Hilversum	€ 86,-	€ 64,-
Oldenzaal	n.v.t.	
Zwolle	n.v.t.	€ 73,-
Hengelo	€ 123,-	€ 30,-*

* Niet in de schil maar in enkele straten rond het winkelcentrum van Hasseler Es

Tabel 8.5: Tarieven bewonersvergunningen elders in Nederland (2007)

Winkelgebied Esrein/Hart van Zuid

Voor het Esrein wordt betaald parkeren of een blauwe zone in de periode tot 2012 voorzien. Dit hangt af van de ontwikkeling op en rond dit winkelcentrum. Op dit moment is er geen regulering en dat zorgt voor een hoge parkeerdruk aldaar. Bij invoering van een parkeerregulering op en rond het Esrein worden de kosten voor een bewonersvergunning gelijk aan een vergunning in de schil. Ook zijn er plannen voor een nabijgelegen winkelcentrum in Hart van Zuid. De plannen moeten nog uitgewerkt worden, waarbij gedacht wordt aan een parkeerdek. Bij dergelijke investeringen is een goede regulering met betaald parkeren (laag tarief in schil) een goede optie.

Betaald parkeren (uurtarieven)

De te hanteren hierna genoemde tarieven zijn gebaseerd op de huidige tarieven, die in de regio marktconform zijn.

- Het uurtarief voor betaald parkeren wordt voor het gebied met het hoge tarief € 1,70 (dit zal er naar verwachting voor zorgen dat er meer (kort)parkerende bezoekers in het centrum kunnen komen), dicht bij de voorzieningen. Langparkerende bezoekers kiezen dan eerder voor de garages.
- Het uurtarief voor betaald parkeren wordt voor het gebied met het midden tarief € 1,40.
- Het uurtarief voor betaald parkeren wordt voor het gebied met het lage tarief € 1,10.

Op de plaatsen met de hoogste tarieven worden geen dagkaarten en vergunninghouders algemeen meer toegestaan. Dit om de bereikbaarheid en doorstroming voor de klanten van de binnenstad te bevorderen en het langparkeren te voorkomen.

Tarief*	Locatie/situatie
Hoog (€ 1,70 per uur)***	- Drukste plaatsen op maaiveld in omgeving stadhuis, Enschedesestraat-west en Beursstraat - Brinkgarage
Midden (€ 1,40 per uur)	- Parkeergarages Thiemsbrug en Hengelo Centre - Alle overige bestaande parkeerplaatsen in de binnenstad - Nieuwe delen van centrum (stationsomgeving)
Laag (€ 1,10 per uur)	- Minder drukke maaiveldlocaties op afstand - Nieuwe gebieden (zuidwest) en mogelijk ook Esrein - Voor de schil** - Voor de aanloopstraten Oldenzaalsestraat, Bornsestraat en Enschedestraat-oost

* Prijspeil 1-1-2008

** In beginsel ook een laag tarief in de Afrikaanderbuurt; dus alle woongebieden rondom de binnenstad eenzelfde tarief

*** Recent onderzoek van Saxion Hogescholen laat zien dat er regionaal een relatie bestaat tussen vastgoedwaarde van winkels en het parkeertarief (factor 300). In de Nieuwstraat en Enschedestraat lopen de huurwaarden op tot € 500,- m²/jaar gedeeld door 300 = 1,70.

Tabel 8.6: Relatie tussen hoogte tarief betaald parkeren en locatie

Met deze indeling hebben de beste plaatsen in het centrum (Brinkgarage, stadhuis en Enschedesestraat) de hoogste tarieven. Mensen kunnen ook kiezen om in de goedkopere garages Thiemsbrug en Hengelo Centre (P1) te gaan staan. De omgeving met maaiveldplaatsen van de twee laatstgenoemde garages heeft hogere tarieven dan deze garages, waardoor het garagegebruik wordt gestimuleerd.

Bezoekers van bewoners in de schil betalen € 0,50 per uur (prijspeil 2009) met een maximum van € 1,00 voor een dagdeel van vijf opeenvolgende uren. Afgesproken moet worden hoeveel dagdeelkaarten per jaar per huishouden uitgegeven mogen worden. Gedacht wordt aan 100 dagdeelkaarten per jaar.

Het doorvoeren van andere tarieven en openingstijden in garages dient in overleg met de beheerders/exploitanten tot stand te worden gebracht. Deze exploitanten kunnen zich vinden in de opzet. Van de Brinkgarage wordt door de exploitant aanvullend als voorwaarde gesteld om hier geen vergunninghouders te laten parkeren (wel voor werkweek-abonnementen). Dit kan wel in de garages Hengelo Centre en Thiemsbrug.

8.3.7 Verwachte effecten

Met name het invoeren van het betaald parkeren (met vergunningen voor belanghebbenden) in de schil rondom het centrum zal ertoe bijdragen dat uitwijkgedrag wordt tegengegaan. Met dit regime én de betaalplicht tot 22.00 uur, wordt bereikt dat bezoekers van de koopavond en het horecabezoek in het

kernwinkelgebied parkeren en niet in de woonwijken. Daarbij wordt tegemoetgekomen aan het doel van tegengaan van parkeeroverlast in de woongebieden, en wordt bereikt dat een betere benutting zal optreden van de parkeervoorzieningen in het kernwinkelgebied e.o.

Het invoeren van een blauwe zone of betaald parkeren (laag tarief) bij het wijkwinkelcentrum Esrein waarborgt de economische functie van dat winkelcentrum. Hierdoor kunnen de bezoekers dicht bij de winkels komen en parkeren de bewoners en werkers op grotere afstand.

In hoofdstuk 12 wordt ingegaan op de verhouding tussen de kosten en inkomsten van de voorgestelde regulering, rekening houdende met effecten.

8.4 Beleidsregels

De gemeente zal nadere regels moeten stellen voor de diverse reguleringsregimes. In het kort zal hieronder een aantal aspecten en richtingen worden aangegeven die daarbij als uitgangspunt kunnen dienen.

8.4.1 Vergunningen in de schil

Bewoners

Een eerste parkeervergunning is per elk adres mogelijk. Bewoners kunnen een eerste vergunning krijgen als er geen parkeerplaats op eigen terrein aanwezig is. Als de bewoners na de gratis proef besluiten om de regulering te behouden, dan bedraagt het jaartarief € 65,- voor de eerste bewonersvergunning, oftewel € 5,40 per maand, (prijspeil 2009). Tot op heden zijn bewonersvergunningen en bijbehorende bezoekerskaarten in de blauwe zones gratis.

Eventuele vergunningen voor meerdere auto's kosten € 130,- per auto per jaar (prijspeil 2009). Voor de uitgifte van een tweede parkeervergunning geldt dat er geen parkeerruimte op eigen terrein aanwezig mag zijn. Deze tweede uitgifte is afhankelijk van de beschikbare openbare parkeerruimte in het betreffende gebied. De uit te geven parkeervergunningen zullen in beginsel gebiedsgebonden zijn om mogelijke 'waterbed effecten' te voorkomen (vergunningen gekoppeld aan een zone of buurt indeling).

Bezoekers

Voor bezoekers van woningen zijn er in principe drie mogelijkheden: een kraskaart, een parkeerpas of een betaalautomaat.

Kraskaart: Voor bezoekers van de woningen zal de mogelijkheid gecreëerd worden om met krasvergunningen te mogen parkeren. Bewoners kunnen een zeker maximaal aantal kraskaarten voor hun bezoek aanschaffen tegen een mogelijk tarief van € 1,- per kaart; daarmee kan per kaart een dagdeel worden geparkeerd.

In Nederland zijn hiermee redelijk tot goede ervaringen opgedaan; wel zijn er gevallen bekend van fraude (doorverkopen, kopiëren).

Alternatief is een *bezoekerspas*. Voordeel daarvan is dat deze eenvoudig is op te waarderen en met extra bezoeken na overschrijding van de limiet uitgebreid kan worden. Nadeel is dat een digitale pas wat weinig gebruikersvriendelijk is bij veelvuldig bezoek op één moment (tijdens vergunningentijden overdag), maar men kan meer passen aanvragen per huishouden. Een bezoekerspas is een pas die door huishoudens aan bezoek kan worden gegeven om in een gebied te mogen staan. Deze pas moet bij begin van het bezoek worden aangemeld via de telefoon of internet en als het bezoek vertrekt weer worden afgemeld. Per tijdsperiode van een week of maand is er een maximaal aantal uren dat met de bezoekerspas kan worden geparkeerd.

Betaalautomaat (met chipkaart)

Hierbij bestaat de mogelijkheid om een gewoon kaartje te kopen. Ook kunnen aan bewoners chipkaarten worden uitgegeven, waarmee ze voor hun bezoekers dagdeelkaarten uit de automaat kunnen halen. Dit is eenvoudig en snel. Voor de gemeente is dit nauwelijks extra werk, aangezien er toch al parkeerautomaten komen in de schil.

De tarieven voor alle drie de kaarten zijn in de schil hetzelfde, namelijk € 0,50 per uur, met een maximum van € 1,00 per dagdeel (peiljaar 2009). Voor de kraskaart is het niet mogelijk om uurtarieven te rekenen.

In tabel 8.6 staan de voor- en nadelen van de verschillende systemen.

	Kraskaart	Bezoekerspas	Betaalautomaat (chipkaart)
Voordelen	Gebruiksvriendelijk voor bewoners Meerdere bezoekers tegelijk mogelijk	Flexibel voor gemeente Gebruiksvriendelijk voor gebruiker	Flexibel Geen kasfunctie voor gemeente Maatwerk voor bedrijven
Nadelen	Fraudegevoelig, o.a. doorverkoop kaarten Administratief bewerkelijk	Niet handig bij grotere aantallen bezoekers (per bezoek aan/afmelden) Niet handig voor bedrijven	Grotere investeringen

Tabel 8.7: Voor – en nadelen bezoekerssystemen

Voorstel is om bij aanvang van de regulering van de eerste woonbuurten de bezoekerskaarten met betaalautomaten te gebruiken. Dit omdat er toch al betaalautomaten worden geplaatst.

Werkers

Voor werkers kunnen afhankelijk van de restcapaciteit in een betaalde zone in de schil bedrijfsvergunningen worden uitgegeven.

Werkers van een bedrijf in de schil zelf hebben hierbij voorrang en betalen ook een lager tarief. Werkers uit de binnenstad zullen moeten betalen voor het parkeren, ofwel via een abonnement voor parkeren in de garages, ofwel via een vergunning in de schil. Als men niet wil betalen moet men parkeren op grote afstand.

Overige doelgroepen

Hieronder vallen groepen als artsen, maatschappelijk werkers en zij die voor kortdurende werkzaamheden met een tijdelijke vergunning toe kunnen. Voor deze groepen moet een regeling worden opgesteld die aansluit bij de beleidsdoelen, en de wensen en behoeften van de doelgroep. De tarieven moeten wel de kosten hier voor dekken.

Gehandicapten

Het is essentieel dat de voorzieningen in het centrum goed bereikbaar blijven voor mensen met een functiebeperking. Gehandicapten mogen in de stad nu op een gehandicaptenparkeerplaats (gpp) staan voor 50% van het middentarieff (€ 0,70 per uur, prijspeil 2008). Dat moet zo blijven.

Er moeten voldoende gpp's zijn bij magneetpanden (regelmatig gebruikte (openbare) bestemmingen in de binnenstad zoals bibliotheek, schouwburg en stadhuis) en wel binnen 100 meter loopafstand, maar bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de hoofdentree.

Vormgeving van parkeervakken en parkeerautomaten moeten voldoen aan de NEN-normen.

8.4.2 Gebieden met betaald parkeren

Bewoners

Met de exploitanten van de drie garages is overleg gevoerd of het wenselijk is dat bewoners binnen het gebied een abonnement kunnen afnemen voor hun parkeergarage. Uitgangspunt is wel dat de parkeergarage primair bedoeld is voor het consumentenparkeren en dat in piektijden geen plaats is voor abonnees; dit levert minder geld op. Derhalve is Hengelo Centre -gezien de bezettingsgraden- wel geschikt voor abonnees en niet de reeds drukbezette Brinkgarage. (Thiemsbrug heeft ook een bewonersregeling). Bewoners betalen circa € 125,- per jaar op maaiveld (gemeentelijk tarief) en circa € 550,- per jaar in de garage Hengelo Centre (commercieel tarief, prijspeil 1-1-2007).

Bezoekers

Bezoekers van het centrum parkeren alleen op parkeerterreinen en in de garages. Hierdoor ontstaat er een duidelijk beeld van waar de verschillende doelgroepen parkeren en is het goed mogelijk via een parkeerverwijssysteem alle parkeergelegenheden voor bezoekers aan te geven. Dit zal het zoekverkeer verminderen.

Bedacht moet worden dat in de huidige situatie één garage (namelijk Thiemsbrug) 's avonds na 21.30 uur niet meer uit te rijden is (22.00 uur op donderdag en 20.30 uur op zaterdag) . Met de exploitanten wordt bezien om openingstijden te verruimen, om aan de doelen van het parkeerbeleid (bezoekers horeca en avondvoorzieningen) tegemoet te komen.

Het invoeren van tariefdifferentiatie zorgt voor een betere spreiding van de vraag, in tijd en plaats. Een hoger parkeertarief op straat dan in de garages is bedoeld om de auto in een garage te parkeren. De kwaliteit van de binnenstad zal hierdoor verbeteren en de garages beter benut. Door een lager tarief te hanteren op locaties verder van het centrum, zoals de Schrijftafelstrook of Mitchamplein, kunnen bezoekers zelf bepalen hoeveel zij bereid zijn te betalen voor het parkeren. Deze locaties verder van het centrum zijn ook zeer geschikt voor dagparkeren.

Werkers

De groep zakelijke vergunninghouders met een parkeervergunning Algemeen (huidige tarief € 655,- per jaar) zal niet meer mogen parkeren op de dure en beste parkeerplaatsen in de binnenstad (€1,70 per uur). Het gaat om de gebieden Beursstraat, Enschedesestraat (Bataafse Kamp-Drienerstraat) en de directe omgeving van het stadhuis. Deze gebieden zijn bestemd voor de bezoekers van de stad welke bereid zijn het hoge uurtarief te betalen. De zakelijke vergunninghouders met een parkeervergunning Algemeen zullen, afhankelijk van de beschikbare restcapaciteit, op redelijke loopafstand in of aan de rand van het centrum een parkeerzone toegewezen krijgen. Bij eventuele toewijzing aan de dagparkeerterreinen zal de vergunning in beginsel gekoppeld worden aan het gebruik van één van die vijf dagparkeerterreinen.

Indien er in de schil of schilsegment rest parkeercapaciteit aanwezig is, kunnen bedrijfvergunningen aan werkers worden uitgegeven. De bedrijfsvergunning kost €150,- per jaar (prijspeil 2009). Werkers van bedrijven uit de schil zelf krijgen hierbij voorrang.

Voor uitgifte van bedrijfvergunningen in de schil gelden de volgende criteria:

- Uitgangspunt blijft de parkeerbehoefte van bedrijfsfuncties op eigen terrein op te lossen;

- In de schilwijken werkers toestaan mits uit recent parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk een maximale gemiddelde en verlaagde bezettingsgraad van 80% laat zien. Uitvoering op basis van maatwerk;
- Dit kan op basis van parkeeronderzoek derhalve ook een klein restant openbare parkeercapaciteit voor enkele werknemers (schil of binnenstad) betekenen van slechts enkele openbare parkeerplaatsen.

Resumerend hebben werknemers van de binnenstad de volgende opties:

1. parkeerabonnement kopen of dag(deel) betalen in één van de drie parkeergarages;
2. parkeervergunning in de schil (mits ruimte in betreffende schilsegment);
3. parkeren op korte afstand betaald (één van de vijf betaalde dagparkeerlocaties; € 4,20 of € 5,40 per dag);
4. parkeren op grotere afstand gratis (lange termijn maatregel, goede en OV met hoge frequentie noodzakelijk);
5. een andere modaliteit kiezen (fiets, openbaar vervoer of maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement van de werkgever).

Tijdelijke vergunningen of ontheffingen overige bijzondere (bedrijfs)groepen. Voor de schil betaald gebied (laag tarief), betaald gebied (midden en hoog tarief), binnenstad en autovrij gebied kunnen tijdelijke vergunningen of ontheffingen worden verstrekt voor kortdurende activiteiten. Bijvoorbeeld voor artsen, verloskundigen, bouwbedrijven enzovoort. De (maatwerk) regeling zal flexibel toepasbaar, goed werkbaar en helder moeten zijn. Een voorstel zal nog nader door de afdeling Stadstoezicht worden uitgewerkt.

8.4.3 Parkeerschijfzones (blauwe zones)

De gemeente stelt de omvang van en de maximale parkeerduur in een parkeerschijfzone via een verkeersbesluit vast. Aan bewoners kan de gemeente een ontheffing verlenen van de plicht tot het voeren van de parkeerschijf. Voor gehandicapte bewoners bestaat de mogelijkheid van een eigen gereserveerde parkeerplaats. Gelet op het economisch belang van voldoende parkeergelegenheid moet met het uitgeven van vergunningen zeer terughoudend worden omgegaan.

8.4.4 Autovrij gebied

Bewoners

In de huidige situatie kunnen bewoners en ondernemers een vergunning krijgen om het autovrije gebied van de binnenstad met de auto binnen te gaan als men beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit beleid blijft gehandhaafd (zie ook de Nota TOAG).

Voor de andere bewoners in het autovrije gebied wordt verwezen naar een parkeergarage, en kunnen daar een abonnement voor aanschaffen.

Overige doelgroepen

Hieronder vallen groepen als artsen, maatschappelijk werkers, en zij die voor kortdurende werkzaamheden met een tijdelijke vergunning toe kunnen (bijvoorbeeld voor bouwactiviteiten in de binnenstad). Voor deze groepen moet een regeling worden opgesteld die aansluit bij de beleidsdoelen, en de wensen en behoeften van de doelgroep.

9 Optimale benutting bestaande infra (pijler 3)

9.1 Dubbelgebruik

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is naast de openbare parkeerplaatsen een mogelijkheid die bestaat bij privé-terreinen. Met de voorgestelde regimes is dit alleen interessant voor de combinatie van werkers en bezoekers buiten kantoor-tijden. Dit kan dan op de drukke momenten, zoals de zaterdag (zie figuur 9.1 koopavond is niet opgenomen). Of voor deze terreinen dan betaald moet worden, zal afhangen van de kosten en de opbrengsten en de locatie. De parkeer-terreinen bij het ROC bijvoorbeeld zijn buiten de schooltijden geschikt als extra parkeercapaciteit voor de momenten dat de parkeervraag groot is. Dit is echter wel op grote loopafstand voor de bezoekers van het centrum. Betere mogelijkheden voor dubbelgebruik zijn:

- Schrijftafelstrook: de verwachting is dat dit terrein in de toekomst meer gebruikt zal worden op de winkelpiekmomenten, in verband met de korte afstand tot bijvoorbeeld V&D en Brink.
- WTC: het nieuwe kantoor ten zuiden van het station kan een goede dub-belfunctie vervullen voor de winkelpiekmomenten. Bijna nergens in Neder-land ligt de V&D zo dicht bij de stationsomgeving als in Hengelo, met alle voordelen van dubbelgebruik op de winkelpiekmomenten. Zeker als de Marskant qua verkeer volloopt, is parkeren op deze locatie ten zuiden van het station een extra voordeel. De WTC-garage is een belangrijk eindpunt van de nieuwe Laan van Zuid, de ontsluitingweg tussen binnenstad en Hengelo-zuid. Opmerking: bij dubbelgebruik dient de garage bij WTC als een openbare garage en niet als een stallingsgarage vormgegeven te wor-den. De looproute van de WTC-garage naar het centrum zal via de voet-gangerstunnel gaan. De voetgangerstunnel moet dan tijdens de openings-tijden van de WTC-parkeergarage toegankelijk zijn.
- Lange Wemen: dubbelgebruik is goed mogelijk tussen kantoorpersoneel van de gemeente doordeweeks versus bezoek aan detailhandel en horeca in het weekend. Deze locatie Lange Wemen ligt gunstig dichtbij het horeca-concentratiegebied en is ook gunstig als schakel tussen de nieuwbouw van Hengelo in noordwest en Borne enerzijds en de binnenstad anderzijds.



Figuur 9.1: Dubbelgebruik parkeergarage tijdens daguren door complementaire vraag kantoren en detailhandel

9.2 Loopafstanden

Voor acceptabele loopafstanden zijn landelijke kencijfers bekend, de acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres.

In deze afstanden zit een marge. Deze marge is onder andere afhankelijk van de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van de alternatieven. (bron CROW-publicatie 182)

Winkelen

In CROW-publicatie 182 wordt aangegeven dat de acceptabele loopafstand voor winkelen tussen de 200 en 600 meter ligt. In ASVV 2004 wordt dit nader uitgewerkt. Voor winkelen is de acceptabele loopafstand afhankelijk van de bezoekduur. Als de bezoekduur 30 minuten is zal de maximale acceptabele loopafstand maximaal 150 meter bedragen en als de bezoekduur meer dan 60 minuten is neemt de afstand toe tot maximaal 350 meter.

Ter informatie: de gemiddelde verblijfsduur van binnenstadsbezoekers in Hengelo bedraagt 1 uur en 45 minuten. Van de bezoekers verblijft 80% langer dan een uur in het centrum (bron: Binnenstadsonderzoek Hengelo voorjaar 2006). Hierbij is een loopafstand van 350 meter dus acceptabel. Het Marktplein/Brink ligt op circa 350 meter en het kernwinkelgebied Nieuwstraat op 250 meter van WTC en ligt hierbij binnen de maximale loopafstand.

Werken

De acceptabele loopafstand voor werken is 200 (kleine stad) tot 800 meter (grote stad). Voor Hengelo kan worden aangenomen dat het maximum op dit moment bij de 500 meter ligt. Dit is de afstand die vanuit het midden van het centrum gelopen moet worden om in de schil (en dus gratis) te kunnen parkeren. Uit het parkeeronderzoek van februari 2006 in de schil is duidelijk (met lokale verschillen) dat in dit gebied overdag geparkeerd wordt door werkers. De begrenzing van het reguleringsgebied in de schil is gebaseerd op deze 500 meter.

Functie	Maximale loopafstand
Winkelen ultrakort (0,5 uur)	150 meter
Winkelen kort (0,5-1,0 uur)	250 meter
Winkelen lang (> 1,0 uur)	350 meter
Werken	500 meter

Tabel 9.1: Maximale loopafstanden naar motief

9.3 Parkeerverwijssysteem (PVS)

Huidige situatie

Er is momenteel een statisch PVS in Hengelo. Op de verwijzingen staan alleen de parkeerlocaties aangegeven. In 2005 is de parkeerverwijzing nog geactualiseerd. Het huidige PVS is wel binnen enkele jaren aan vervanging toe.

Een nieuw hoogwaardig parkeerverwijssysteem (te beginnen meer op afstand van de binnenstad) is klantvriendelijk en biedt extra service en informatie, op grond waarvan de parkeerdruk beter verdeeld kan worden.

Doel en uitgangspunten parkeerverwijssysteem (PVS)

- de bezoekers zo tijdig en direct mogelijk naar de voorzieningen geleiden;
- een bezoekersvriendelijk systeem: simpel en duidelijk;
- het optimaliseren van het gebruik van de parkeervoorzieningen (vooral wanneer deze (gevoelsmatig) minder gunstig gelegen zijn);
- het beperken en bundelen van verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats (vanuit onder andere verkeersveiligheids- en leefbaarheidsoogpunt);
- bij een hoogwaardig centrumgebied annex parkeervoorzieningen hoort een hoogwaardig PVS;
- naar kleinere terreinen moet/behoeft niet te worden verwezen omdat die toch vaak bezet zijn en een parkeerverwijzing dan toch tot onnodig zoekverkeer leidt.

Geschikte systemen

Er zijn in principe drie systemen voor parkeerverwijzing: verwijsborden met een P, de naam van de parkeerlocatie en eventueel het aantal plaatsen (statisch of ook wel 'star' genoemd);

- vol/vrij-signalering (semi-dynamisch);
- volledig dynamische signalering, waarbij telkens wordt aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er nog vrij zijn op een bepaalde locatie.

Een statisch systeem leidt het parkeerverkeer naar de verschillende terreinen en garages zonder rekening te houden met het aantal vrije plaatsen. Bij een (half-)dynamische verwijzing gebeurt dat wel, waardoor zoekverkeer wordt beperkt en de capaciteit optimaal kan worden benut.

Een star systeem is niet wenselijk voor Hengelo: uitgangspunt is immers een hoogwaardig parkeerverwijssysteem met optimaal gebruik van de parkeerlocaties. Een vol/vrijstelsel met doorverwijzing biedt voor Hengelo voldoende informatie voor bezoekers op zoek naar een parkeerplaats, mits dit gekoppeld wordt aan een parkeerroute naar de centrumbestemmingen.

Een dynamisch systeem dat ook de aantallen vrije plaatsen aangeeft, levert alleen belangrijke extra informatie in situaties waarbij de bezoeker nog een flinke afstand moet afleggen na het zien van het bord. In Hengelo zijn de afstanden beperkt. Informatie over het aantal vrije plaatsen levert in dat geval voor de gebruiker weinig extra bruikbare informatie op ten opzichte van een vol/vrij-aanduiding.

Daar komt bij dat de kosten voor een volledig dynamisch systeem hoger zijn dan voor een vol/vrijstelsel. Een vol/vrijstelsel in Hengelo kost circa € 300.000,-. Daarbij opgeteld horen nog beheer- en vervangingskosten.

Voorstel parkeerverwijssysteem

Voor Hengelo is een parkeerroute met een vol/vrij-signalering een goede oplossing die past bij de schaal van het gebied betaald parkeren. Dit is een simpel systeem en dus bezoekersvriendelijk.

Voor het opnemen van een garage in het PVS kan minimaal een kostendekkend tarief gevraagd worden. Het PVS moet ook worden opgenomen in de begroting. Eenmalige uitgaven zijn de aanschaf en plaatsing, jaarlijkse kosten betreffen de kosten voor beheer (elektriciteit, onderhoud, afschrijving etc.). Opgemerkt wordt dat het huidige PVS over drie jaren aan vervanging toe is.

De locaties van de borden moeten zodanig worden gekozen dat, voordat de centrumring door de automobilist bereikt wordt, al duidelijk is waar vrije parkeerplaatsen zijn.

De parkeerterreinen die alleen op bepaalde momenten toegankelijk zijn voor bezoekers kunnen met een semi-dynamisch PVS ook goed worden opgenomen. Als ze niet toegankelijk zijn staat de verwijzing op 'vol'.

Bij stadsplattegronden die langs wegen staan is het zinvol op de kaart op te nemen waar de parkeerterreinen voor bezoekers zijn, welke regulering en tarie-

ven (hoog, laag, dagkaarten) er gelden en waar de grenzen zijn van de reguleringsgebieden. In de toekomst wordt parkeerinformatie (locaties garages en actuele bezettingsgraad) via in-car-systemen, zoals TomTom normaal.

9.4 Canadees parkeren

In sommige straten in oude wijken of buurten is meestal sprake van smalle openbare wegprofielen en éénrichtingsverkeer. De straten stammen uit de tijd dat bijna niemand nog een automobiel bezat. Nu is de parkeerdruk vaak hoog en staan de auto's van bewoners ook vaak Canadees langs geparkeerd (half op de rijbaan en half op trottoir). Waar het betaald parkeerregime zal worden ingevoerd wil de gemeente dit parkeergedrag onder voorwaarden formaliseren door middel van bebording en/of markering. Hiermee blijft de parkeercapaciteit gehandhaafd of soms ook iets vergroot en is de parkeersituatie daarmee ook voldoende handhaafbaar.

De voorwaarden tot deze formalisatie zijn;

1. de verkeersveiligheid mag niet in het geding komen;
2. de doorstroming en bereikbaarheid voor alle verkeer binnen het netto wegprofiel en op kruispunten of zijwegen dient gewaarborgd te blijven;
3. langzaam verkeer (voetgangers) mag bij zeer smalle trottoirs niet volledig geblokkeerd worden (minimale doorloopbreedte 1,10 m.);
4. ter hoogte van bestaande uitwegen moeten normale manoeuvres om het eigen terrein te kunnen parkeren en te verlaten mogelijk blijven.
5. de bereikbaarheid voor hulpdiensten moet gegarandeerd zijn.

9.5 Flankerend beleid

Fietsparkeren

Fietsparkeren is een onderdeel van het fietsbeleid van de gemeente, maar heeft ook een relatie met het autoparkerbeleid. Goede fiets(parkeer)voorzieningen kunnen zorgen voor een wijziging in vervoerswijze, zeker voor bezoeken aan het centrum door inwoners van Hengelo zelf.

Voor de fietsparkeerder is de meest gunstige voorziening het gratis en bewaakt kunnen parkeren. Dit kan mogelijk gefinancierd worden uit de opbrengsten van het autoparkeren (afhankelijk van de keuzes voor besteding van de netto-saldi).

In de toekomst wordt de Lambertushof herontwikkeld ten behoeve van detailhandel. Dit is een goede locatie voor een bewaakte (gratis) fietsenstalling inpandig of direct aansluitend. Voor het overige fietsbeleid wordt verwezen naar de Fietsnota.

Door de brand aan de Enschedesestraat in mei 2006 is dit ook een mogelijke locatie voor een nieuwe fietsenstalling, maar dit zal sterk afhangen van de plannen van de ontwikkelaar van deze locatie.

Op korte termijn wordt geadviseerd om één hoogwaardige, gratis bewaakte stalling te realiseren. Daarbij wordt uitgegaan van ruime openingstijden, ook op uitgaansavonden en nachten. Te allen tijde zijn twee personeelsleden nodig (goede voorbeelden in Enschede, Deventer en Apeldoorn).

Het vanuit de Kadernota beschikbaar gestelde budget van € 60.000,- structureel per jaar zal dit jaar gebruikt worden voor de voorbereiding, realisatie en exploitatie van een tijdelijke gratis bewaakte fietsenstalling op maaiveldniveau in de binnenstad. Uit de locatie studie gaat het nu om de locatie Kloosterterrein (ter hoogte van de bestaande fietsenstalling). De realisatie van de stalling is gepland voor het najaar 2008 terwijl de bewaking/bemensing daarna volgt (2 fasen).

Openbaar vervoer

Het gebruik van openbaar vervoer bevorderen is als een van de doelen van het parkeerbeleid gesteld. Bevordering kan door een lager OV-tarief en een hoger parkeertarief of door het verminderen van het aantal parkeerplaatsen dan wel intensiever bebouwen van terreinen, bijvoorbeeld bij bedrijven.

Het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan gaat reeds in op het openbaar vervoer en bevordering van het gebruik ervan:

- realiseren van doorstroommassen (HOV-busbanen);
- realiseren van voorstadshaltes (spoorwegen).

In relatie tot het parkeren zijn de overstappunten bij de voorstadhaltes van belang voor ritten van/naar de binnenstad van Hengelo. De nieuwe garage bij WTC krijgt voor een deel een functie als herkomsttransferium van een belangrijk NS-Centraal station van Hengelo op de lijn Amsterdam - Berlijn (enigszins vergelijkbaar met de parkeeroplossing bij Arnhem-Centraal).

9.6 Vraag en aanbod per doelgroep

Met de voorgestelde regulering moet er per doelgroep wel voldoende aanbod van parkeerplaatsen zijn om te voorzien in de vraag.

Doelgroep	Gebied	Vraag	Aanbod	Drukste periode
Bewoners	Schil	2.340	3.650	Nacht
	Centrum	240 ⁹	1.510	Nacht
Bezoekers	Centrum	2.535	3.360	Zaterdagmiddag
Werknemers	Centrum	710**	710	Werkdag overdag
	Schil	180 (rest)	1.460*	Werkdag overdag

* Aanbod $0,85 \times 3.650$ – vraag $0,70 \times 2.340$ (70% aanwezig in de straat)

** Totaal berekent 890 parkeerplaatsen door werknemers in centrum, waarvan 710 in centrum en 180 in de schil (of elders)

Tabel 9.2: Maximale vraag en aanbod per doelgroep (situatie 2005)

Voor elke doelgroep is met de nieuwe regulering in de binnenstad en schil het aanbod van parkeerplaatsen groter dan de vraag, zie tabel 9.2. Wel wordt hierbij van uitgegaan dat alle parkeerplaatsen die worden opgeheven, elders opnieuw worden gerealiseerd door bijvoorbeeld de oplossingsmogelijkheden:

- deel bestaand maaiveldparkeren handhaven;
- compenseren door nieuwe gebouwde parkeervoorzieningen;
- gecombineerd bouwen (dubbelgebruik): WTC en Lange Wemen;
- werkers beperkt in de schil en (gratis) op afstand, dan wel per fiets.

Voor bewoners zijn er in de schil 3.650 parkeerplaatsen beschikbaar en is de vraag 2.340. Dit komt uit het nachtonderzoek in de schil dat in januari 2006 is uitgevoerd.

Buiten de centrumring is de vraag naar parkeerplaatsen 240, dit is het aantal vergunningen voor het fiscale gebied (op straat) dat nu wordt uitgegeven. Het aanbod betreft alle openbare parkeerplaatsen op maaiveld in het fiscale gebied. De maximale vraag van bewoners in het centrum is, in de nachtperiode, van 400 woningen x parkeerbehoefte van 1,0 per woning.

De bezoekers van de binnenstad moeten allemaal in het fiscale gebied parkeren. De parkeervraag is 2.535 voor de detailhandel en bezoekers van horeca. Het aanbod is het totale aantal openbare parkeerplaatsen op maaiveld en in garages. Dit zijn er 3.360. Hiervan worden er maximaal 240 door binnenstad-bewoners gebruikt op maaiveld. Er blijven dan ruim 3.000 plaatsen beschikbaar voor de bezoekers. Dit is meer dan de vraag. De maximale vraag van bezoekers vindt plaats op de zaterdagmiddag.

⁹ Dit is het aantal vergunninghouders; daarnaast zijn er bewoners die op eigen terrein parkeren of in eigen garages.

Voor werknemers in het centrum geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats op 5 werknemers); in de praktijk blijkt in Hengelo (inclusief gebruik van de schil) een parkeerkental te bestaan van 1 parkeerplaats op 4 werknemers (zie hoofdstuk 5). Maakt het aantal werknemers in de binnenstad; het gaat dan om 710 parkeerplaatsen. Hierbij wordt aangenomen dat elk bedrijf buiten het kernwinkeelgebied voldoet aan de parkeernorm. De parkeervraag voor werknemers is dezelfde als bij de parkeerbalans. Dit is een parkeervraag van 890 parkeerplaatsen. Voor deze parkeervraag zijn 710 parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar. Voor de overige parkeervraag is er in het vergunninggebied een parkeeraanbod van 1.460 parkeerplaatsen. De berekening hiervan staat in bijlage 4. De maximale vraag van werkers vindt plaats op de werkdag.

10 Optimale inzet mensen en middelen (pijler 4)

10.1 Rol gemeente

Door de forse uitbreiding van het gereguleerde gebied vindt er ook een uitbreiding van de parkeertaken plaats. Voor de uitvoering van de verschillende parkeertaken zijn er diverse mogelijkheden: alles zelf doen, verzelfstandigen, privatiseren, samenwerken of uitbesteden. De gemeente kan ervoor kiezen om alle taakvelden van het parkeren volledig intern uit te voeren. Er zijn echter voldoende mogelijkheden om bepaalde taken door derden te laten doen, ofwel uit te besteden.

De gemeente dient in ieder geval het taakveld beleid in eigen handen te houden. De gemeente moet immers het publieke belang dienen met in dit geval specifiek een samenhangend parkeerbeleid in de gehele gemeente. Het is onwenselijk om beleidsvorming over te laten aan partijen die alleen commerciële belangen dienen. De gemeente heeft ook financiële belangen, maar ook maatschappelijk belangen (burgers beschermen) en de gemeente heeft ook de verantwoordelijkheid en mogelijkheid om een sturend beleid te willen en kunnen voeren. De gemeente moet daarmee ook eigen parkeercapaciteit bezitten.

In principe kunnen alle overige uitvoerende taken uitbesteed worden aan een marktpartij. Voor de uitvoering van deze parkeertaken op het gebied van exploitatie, beheer en handhaving is menskracht nodig. Handhaving van het parkeerbeleid vond traditioneel altijd door de politie plaats. De opkomst van gefiscaliseerde parkeerregimes en de introductie van de buitengewone opsporingsambtenaar (BOA), in combinatie met een politieapparaat dat zich steeds verder terugtrekt op haar kerntaken, heeft ervoor gezorgd dat gemeenten de handhaving steeds vaker zelf ter hand nemen.

De gemeente Hengelo voert de handhaving zelf uit, maar de gemeente zal moeten afwegen welke overige parkeertaken zij nog wenst uit te voeren. Afhankelijk van de uitkomsten zal de gemeente haar organisatie hierop moeten aanpassen.

10.2 Mobiliteitsfonds

Oorspronkelijk is het Hengelose Mobiliteitsfonds in 1991 ingesteld voor de financiering van parkeervoorzieningen en voor het treffen van flankerende maatregelen voor parkeerbeleid. Het flankerend beleid is gericht op het verhogen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer ten koste van de automobiliteit. Bijvoorbeeld door de aanleg van snelle, veilige en comfortabele fietsroutes en verbeteren van fietsparkeerkwaliteit, alsmede onderzoeken naar andere vormen van hoogwaardig openbaar vervoer. De inkomstenkant van het fonds bestaat uit een bijdrage uit de parkeeropbrengsten.

Voor de huidige situatie dient in het licht van het nieuwe mobiliteitsbeleid (minder sturen, maar keuzes bieden) het mobiliteitsfonds een extra impuls te verdienen door naast het fietsverkeer en openbaar vervoer¹⁰ ruimte te bieden om toenemende bewoners en bezoekers in de binnenstad te faciliteren en daarnaast zakelijk belanghebbenden betaalde plaatsen in de binnenstad aan te bieden en een deel van de overige werkers aan de rand van de stad op strategische plekken gratis plaatsen te bieden.

10.3 Achteraf betalen

Voorgesteld wordt om het achteraf betalen op, met bijvoorbeeld slagbomen afgesloten, terreinen op meer plaatsen in te voeren. Deze betaalwijze is vriendelijker voor de gebruikers, omdat zij niet gehouden zijn aan een einde van de parkeerduur, en daardoor meer ontspannen hun bezoeken kunnen afleggen. Verder wordt er nooit te veel betaald voor het parkeren. Een bijkomend effect is dat er geen naheffingsaanslagen en bezwaarprocedures meer zijn, maar ook lagere inkomsten door af te dragen BTW. Slagboomterreinen hebben pas toegevoegde waarde als de garages gevuld zijn en het parkeerverwijssysteem functioneert. Er zijn niet veel terreinen geschikt als slagboomterrein, wellicht Bataafse Kamp aan de Enschedesestraat en de Drienerstraat. Maar ook privéterreinen zijn geschikt te maken met slagbomen.

¹⁰ Waaronder de toekomstige fietssnelweg door Hengelo, onderdeel van de route Nijverdal - Almelo – Borne – Enschede (uiterlijk 2015/2020). De bouw van hoogwaardig en voor een deel vrijliggende busstroken vordert gestaag.

11 Monitoring

Voorgesteld wordt een structurele monitoring uit te voeren op het in te voeren parkeerbeleid. De reden daarvoor is om te onderzoeken of de nu verwachte effecten ook daadwerkelijk plaatsvinden, of de gebruikers in het centrum tevreden zijn met het systeem en om data te genereren om toekomstige bijstellingen in het beleid mee te onderbouwen.

A. Doel monitoring

Het structureel volgen of beschouwen van parkeerontwikkelingen en inzicht houden in de 'parkeermarkt', inclusief het volgen van ontwikkelingen in de omgeving.

Instrumenten

De onderstaande meetinstrumenten van monitoring kunnen hiervoor worden gebruikt.

Waarop monitoren?

- Bezettingsgraadonderzoek.
- Betalingsgraadonderzoek.
- Pakkansonderzoek.
- Kentekenonderzoek.
- Parkeerduuronderzoek.
- Tevredenheidsonderzoek belanghebbenden (probleem perceptie).
- Exploitatie/inkomsten onderzoek (kosten/baten analyse).

Korte toelichting per monitoringsvorm

Bezettingsgraadonderzoek wordt onder andere gebruikt om te bepalen of de aanwezig capaciteit in Hengelo afdoende is en of er verschuivingen plaatsvinden in het gebruik van parkeerplaatsen.

Betalingsgraadonderzoek is noodzakelijk om de gegenereerde inkomsten te analyseren en te verklaren en of de ingezette capaciteit van handhaving het gewenste resultaat oplevert.

Pakkansonderzoek is gewenst om inzicht te krijgen om de effectiviteit van de handhaving en of de capaciteit van de handhaving afdoende is.

Kentekenonderzoek verschaft inzicht in welke categorie parkeerder waar en hoe lang parkeert. Kentekenonderzoeken zijn redelijk duur doordat meerdere keren per dagdeel moet worden waargenomen en vanwege de intensieve data-verwerking.

Parkeerduuronderzoek wordt gebruikt om te bepalen of de gewenste parkeerder ook op de gewenste locatie parkeert. Het gevolg kan zijn om naar aanleiding van dit onderzoek kort of juist lang parkeren in te voeren. Onderzoek kan aan de hand van kentekens.

Tevredenheidsonderzoek belanghebbenden

Spreekt voor zich. Als gemeente willen we altijd weten of de burger tevreden is met de geleverde diensten (klantvriendelijkheid en duidelijkheid van informatie achterhalen door middel van bijvoorbeeld een enquête). Een tevredenheidsonderzoek is redelijk duur.

Uitvoering

Uitvoering door middel van opstellen monitoringsplan. Pro actief beleid om problemen voor te blijven. Uitbesteden van (parkeer)taken altijd monitoren.

B. Doel Evaluatie

Het doel van de evaluatie is het beschouwen of meten van de effecten van de genomen maatregelen in het licht van de beoogde doelen en onder de gestelde randvoorwaarden. De evaluatie vormt de basis voor 'het bijsturen of wijzigen van beleid'. Hoe belangrijker een gebied, des te frequenter het onderzoek. Voor de binnenstad is een jaarlijkse meting nodig; voor de schil lijkt één meting in de twee tot vier jaar voldoende om zicht te houden op de gewijzigde parkeermobiliteit.

Instrumenten en uitvoering

Uitvoering evaluatie door middel van objectieve nul- en nameting (zie monitoringsvorm) met aandacht voor en onderscheid tussen de korte- en lange-termijneffecten.

12 Financiële gevolgen



Figuur 12.1: Parkeerbewijs van Hengeloos eerste garage

Vierde pijler van het parkeerbeleid is optimale inzet van mensen en middelen. Dat laatste wil zeggen dat de gemeente streeft naar financieel evenwichtig zijn. De budgettaire neutrale parkeerbegroting wordt op onderdelen (bewonersvergunningen in de schil) losgelaten, maar er wordt wel gestreefd naar een bepaalde mate van kostendekkendheid.

Een belangrijke wijziging in het nieuwe parkeerbeleid is de parkeerregulering in de schil. In 12.1 komen de financiële gevolgen van de voorkeursvariant aan de orde. In 12.2 zijn de financiële gevolgen van andere reguleringsmodellen in een overzicht gezet.

12.1 Kostenraming parkeerregulering schil

In deze paragraaf worden de lasten (investeringen, formatie en dekking) en de dekkingen weergegeven, uitgaande van voorkeursvariant in de schil met (na een jaar gratis proef) de invoering van betaald parkeren met een tarief van € 65,- per jaar voor de eerste auto en € 130,- per jaar vanaf de tweede auto. In bijlage 4 zijn de gedetailleerde financiële overzichten weergegeven. Hieronder een samenvatting.

Investeringen (incidenteel)

De in dit voorstel genoemde maatregelen leiden tot een investering van € 1.185.000,-, te weten de aanschaf in totaal 113 stuks parkeerautomaten ad € 10.000,- per stuk, bebording en overige materialen ad € 30.000,- en software/hardware handhelds ad € 25.000,-.

Voor dit bedrag wordt dan ook een krediet aangevraagd.

De hieruit voortvloeiende (structurele) kapitaallasten lopen (gefaseerd) van circa € 40.000,- naar circa. € 175.000,- jaarlijks.

Formatie (structureel)

De huidige formatie van de afdeling Stadstoezicht bestaat uit 39,04 fte. Om de maatregelen te kunnen realiseren zal formatie-uitbreiding noodzakelijk zijn.

Uitbreiding wordt noodzakelijk geacht ten behoeve van handhaving (5,5 fte), vergunningverlening (1 fte) en klachtenafhandeling (0,5 fte). De uitbreiding zal in lijn met de uitbreiding van het parkeergebied plaatsvinden in de jaren 2009 tot en met 2013.

Exploitatielasten (structureel)

Naast de investeringslasten en de personele lasten zullen ook de beheer- en onderhoudslasten de exploitatie belasten, te weten beheer, onderhoud en lediging van de geldmiddelen, beheer en onderhoud bebording en overige materialen, onderhoudskosten handhous, extra lasten naheffingsaanslagen, inhuur derden ten behoeve van de implementatie en monitoring van de effecten van het parkeerbeleid.

In bijlage 4 zijn de financiële consequenties gesplitst en gefaseerd weergegeven.

Samenvattend:

De benodigde investeringen en de bijbehorende onderhoud- en beheerslasten zullen op termijn leiden tot een exploitatielast van: € 686.295,-

Mogelijke dekkingsmiddelen vloeien voort uit:

- extra parkeerinkomsten als gevolg van de uitbreiding met 113 parkeerautomaten en verkoop van dagkaarten,
- extra parkeeropbrengsten avondparkeren,
- extra parkeeropbrengsten bewoners- en zakelijke vergunningen,
- extra parkeerinkomsten/naheffingsaanslagen

tot een bedrag van € 563.640,-

resultierend in een nadelig exploitatiesaldo op termijn van

€ 122.655,-

hetgeen betekent dat een en ander dus niet budgettair neutraal zal kunnen verlopen.

Dekking:

Recente analyses hebben uitgewezen dat de te verwachten meer opbrengsten uit de huidige parkeerbegroting (met name uit de fiscalisering parkeerboetes) dit tekort zullen dekken.

In de eerste Marap 2008 is bovengenoemde meeropbrengst gemeld.

Temeer daar de bovengenoemde maatregelen gefaseerd zullen plaatsvinden en genoemde tekort de eindsituatie zal zijn bij volledige invoering in alle gebieden, wordt voorgesteld het verwachte tekort de komende jaren te dekken uit de meeropbrengsten fiscalisering parkeerboetes.

12.2 Vergelijking met andere reguleringsvormen

Net zoals gedaan voor de berekening van het betaald parkeren (a) zijn financiële berekeningen gemaakt voor een aantal andere reguleringsvormen. Daarbij zijn ook varianten met gratis vergunningen of blauwe zones meegenomen; dit naar aanleiding van vragen tijdens de inspraakperiode.

- b. Vergunningshouders
- c. Blauwe zone (niet gratis, dus tarieven vergelijkbaar met de vergunningen bij a en b).
- d. Blauwe zone (gratis)
- e. Vrij parkeren (blauwe zone vervalt).

Ten aanzien van de tarieven zijn de volgende mogelijkheden op een rij gezet:

- I. bewonerstarief nul euro;
- II. voorkeursvariant: bewonerstarief gedifferentieerd € 65,- en € 130,- per jaar.
- III. tarief € 75,- per jaar voor alle bewonersvergunningen (dit tarief stond in de versie van de parkeernota voor de inspraakperiode).
- IV. tarief € 130,- per jaar voor alle bewonersvergunningen.

Reguleringsvorm	I: € 0,-	II: € 65,- en € 130,-	III: € 75,-	IV: € 130,-
a. betaald parkeren met vergunningen	- € 173.000,-	- 86.000,-	- € 67.500,-	+€ 10.000,-
b. louter vergunningen	- € 237.000,-	-	- € 45.000,-	-
c. blauwe zone (niet gratis)	n.v.t.	-	- € 45.000,-	-
d. blauwe zone (gratis)	- € 195.000,-	-	n.v.t.	-
e. vrij parkeren, blauwe zone vervalt	- € 265.000,-	-	-	-

Tabel 12.1: Financiële gevolgen van alle beschouwde reguleringsvormen.

Samenvattend:

Bewonersvergunningen differentiëren (€ 65,-/130,-) versus vast tarief € 75,- geeft bij betaald parkeren geen verschil in kosten/opbrengsten.

Bewonerstarief betaald parkeren is bij € 130,- kostendekkend, voor de eerste vergunning (voorkeursmodel) betalen bewoners en gemeente ieder de helft daarvan.

Bewonerstarief gratis maken kost de gemeente altijd ongeveer twee euroton per jaar voor elk van de drie reguleringsvormen.

13 De onderzoeksvragen beantwoord

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de in hoofdstuk 2 door de gemeente gestelde onderzoeksvragen, en of deze met de parkeernota in de voorgaande hoofdstukken zijn beantwoord. In paragraaf 13.2 wordt aangegeven welke wensen en reacties vanuit de klankbordgroep wel of niet zijn meegenomen.

13.1 Beantwoording vragen gemeente

Vraag/aanbodverhouding parkeerplaatsen in het centrum

De vraag/aanbodverhouding is berekend door het opstellen van een parkeerbalans. Hieruit blijkt dat er op dit moment wel een acceptabele parkeerdruk is. Door nieuwe ontwikkelingen zullen parkeerplaatsen opgeheven worden en voldoet de vraag/aanbodverhouding niet meer. Om dan problemen met de parkeerdruk te voorkomen moet elke parkeerplaats die wordt opgeheven, vervangen worden door een nieuwe parkeerplaats. Verder blijkt dat in dat geval voor de drie belangrijkste doelgroepen genoeg aanbod aan parkeerplaatsen is om aan de vraag te voldoen.

Uitwijkgedrag naar de woonwijken om het centrum

Uit de bijeenkomsten met de klankbordgroep is duidelijk dat er uitwijkgedrag bestaat door werknemers en bezoekers naar de woonbuurten om het centrum. Om dit gedrag te voorkomen worden in de woonbuurten om het centrum betaald parkeren (met vergunningen voor bewoners) ingesteld.

Parkeertarieven in het centrum

De parkeertarieven in Hengelo zijn goed, vergeleken met tarieven in andere centra.

De Consumentenbond heeft onlangs (consumentengids juli/augustus 2008) gepubliceerd dat van de 30 grootste gemeenten Hengelo de goedkoopste is. Groot in aantal inwoners of oppervlak is echter niet een goede vergelijkingsbasis; beter is het winkeloppervlak in de binnenstad. Uit bijlage 5 blijkt dat Hengelo in de lijst met vergelijkbare steden (in termen van winkeloppervlak) net onder het gemiddelde tarief zit.

Financiële haalbaarheid voorgestelde parkeermaatregelen schil

Uitgaande van een redelijk tarief voor bewonersvergunningen van € 65,- per jaar (€ 5,40 per maand, prijspeil 2009), kan geconcludeerd worden dat de invoering van dit pakket aan maatregelen niet budgettair neutraal verloopt. Regulering in de schil is niet helemaal kostendekkend, maar wordt gecompenseerd door andere maatregelen in met name het centrum (verruiming parkeerduur).

Voor investeringen van een duurzame regulering in de schil, voor een goede, gratis bewaakte fietsenstalling en een hoogwaardig parkeerverwijssysteem dienen kredieten bij de raad te worden aangevraagd.

Parkeernormen

Op basis van recente CROW-parkeerkencijfers zijn nieuwe parkeernormen opgesteld waarbij rekening is gehouden met de situatie in Hengelo.

Terugkoppeling met de tien doelen

Op basis van het overleg met de klankbordgroep en de vier pijlers is het nieuwe parkeerbeleid 2008-2012 nu getoetst aan de tien doelen.

1. De kwaliteit van het parkeren in de binnenstad moet worden vergroot, onder andere door het vervangen van openbare parkeerplaatsen op maai-veld door parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen -> *nieuwe, hoogwaardige parkeergarages op strategische locaties.*
2. De bezetting van de drie bestaande parkeergarages aan de randen van het centrum dient te worden geoptimaliseerd -> *parkeerverwijssysteem en tariefdifferentiatie: omgeving Hengelo Centre en omgeving Stadhuis een hoger tarief dan de garage; en op grotere loopafstand een lager parkeertarief.*
3. Voor de verschillende doelgroepen -bewoners, werkers en bezoekers- moet gericht parkeerbeleid worden geformuleerd dat aansluit op de behoefte van die doelgroepen -> *voor bestaande en nieuwe bewoners, bezoekers en werkers is voldoende parkeerruimte. Daarbij komt er voor bezoekers meer keuze voor een hoger tarief op de beste plaatsen en een lager tarief op afstand. Werkers worden op deze toplocaties geweerd. In de schil komt een duurzame parkeerregulering met betaald parkeren en vergunningen voor bewoners. Daarbij wordt tevens recht gedaan aan de bedrijfjes in de schil.*
4. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen moet worden bevorderd, zodat efficiënter met ruimte kan worden omgegaan en minder capaciteit hoeft te worden toegevoegd -> *nieuwe garages WTC en Lange Wemen zijn bij uitstek geschikt voor dubbelgebruik.*
5. Een heldere en eenvoudige opzet van de parkeerregulering voor alle doelgroepen, zodat draagvlak verzekerd is en illegaal parkeren beperkt blijft -> *nieuwe parkeerstructuur is helder; informatiesystemen zullen dit ondersteunen.*
6. Het verminderen van onnodig zoekverkeer, onder meer door zo veel mogelijk concentreren van verspreid liggende parkeerplaatsen en door een goede parkeerverwijzing -> *zie bij 2.*

7. Voorkomen van overlast in de omliggende woonbuurten door het primaat te geven aan parkerende bewoners en hun bezoekers -> *beste bescherming door invoering van betaald parkeren met vergunningen voor bewoners tegen een redelijk tarief.*
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 -> *aanloopstraten Bornsestraat en Oldenzaalsestraat, de Esrein en het Gezondheidspark SMT zijn de belangrijkste aandachtsgebieden elders.*
9. De exploitatie van het parkeren dient zoveel mogelijk budgetneutraal te zijn -> *beheersbaar tekort in de schil is te compenseren door het huidige batige saldo van de parkeerexploitatie en door een kleine verhoging van het tarief op toplocaties in de binnenstad.*
10. Het bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer -> *een of maximaal twee gratis bewaakte stallingen en een belangrijke rol voor Centraal station en de voorstadshaltes.*

13.2 Beantwoording vragen en reacties van klankbordgroep: Wat wel en niet meegenomen in het planproces?

In bijlage 1 is een overzicht aangegeven van de door de klankbordgroep aangegeven knelpunten en oplossingsrichtingen. In de laatste kolom is omschreven of de suggesties concreet vertaald terug komen in het nieuwe parkeerbeleid.

Van de circa 20 aan problemen of aandachtspunten gerelateerde oplossingsrichtingen, worden er 18 meegenomen in de parkeernota.

Aandachtspunten als 'Hengelo centre ligt niet op een locatie met een trekker' en het houden van een actie (gratis parkeren op december-zaterdag) in Hengelo Centre is niet meegenomen. Dit zijn beleidsvelden van ruimtelijke ordening en van ondernemers/markt.

Verder is door enkele klankbordgroepleden de wens geopperd om:

- de regulering voor vergunningparkeren voldoende lang te laten zijn (om overloop vanuit horeca/bioscoopbezoek en avondonderwijs te voorkomen);
- het tarief bij voorkeur gratis te houden.

De eerste wens wordt wel aan tegemoet gekomen (regulering 09.00-22.00 uur). De tweede wens is vanuit bedrijfseconomisch oogpunt niet wenselijk. In de schil is er sprake van schaarste aan ruimte tegenover een hoge parkeerdruk, deels door wijkvreemd verkeer. De tarieven voor een vergunning dekken voor een deel de kosten voor de benodigde handhaving en administratie.

Tot slot: het bebouwen van het parkeerterrein aan de westzijde van het centrum (zoals de mogelijke invulling van M2). Geadviseerd wordt om de eerstkomende jaren compensatie te laten plaatsvinden in de vorm van het behoud van het parkeren op het Mitchamplein, Schrijftafelstrook en uitbreiding van parkeren in de Helmerstraat.

14 Uitvoeringsprogramma 2008-2012

In tabel 14.1 staan de te nemen parkeermaatregelen.

Na vaststelling door de gemeenteraad van deze Parkeernota 2008-2012 wordt door de sectie Verkeer en afdeling Stadstoezicht een Uitvoeringsprogramma Parkeren opgesteld. In dit uitvoeringsprogramma staat per maatregel welke afdeling binnen de gemeente de verantwoordelijkheid krijgt en hoeveel uren hiervoor beschikbaar worden gesteld. Tevens wordt een eerste tijdsplanning gemaakt voor de uitvoering van alle maatregelen.

De maatregelen en acties dienen in eerste instantie getrokken te worden door afdeling Stadstoezicht, in samenwerking met andere Stadsdelen van de sector Wijkzaken, afdeling Civiele Techniek (voorheen Productie), afdeling Gemeentebelastingen, afdeling Communicatie, afdeling Ruimtelijke Ordening en Verkeer, maar ook sector Informatie en Automatisering en sector Financiën en Bedrijfsvoering. De afdelingen Stadstoezicht en Ruimtelijke Ordening en Verkeer dienen (primair vanuit de inhoud) de maatregelen gedetailleerd in tijd en naar afdeling verder uit te werken.

Maatregel	Vorbereiding	Uitvoering
Reguleringsmaatregelen omgeving ROC	najaar 2008	begin 2009*
Reguleringsmaatregelen omgeving SMT (i.s.m. SMT)	najaar 2008	voorjaar 2009*
Regulering omgeving Thiemsland	voorjaar 2009	Voorjaar 2009
Verlenging reguleringstijden en tariefsdifferentiatie	voorjaar/zomer 2009	Zomer 2009
Gratis proefconcept bestaande vier blauwe zones	2009-2010	2009-2010
Regulering overige schilgebieden (peilingen)	vanaf najaar 2009	vanaf 2010
Hoogwaardig semi-dynamisch parkeerverwijssysteem	2010	2010-2011

* afhankelijk van de laatste ontwikkelingen. Exacte planning nog niet bekend

Tabel 14.1: Maatregelen van parkeernota 2008-2012 (hoofdlijn)

Bijlage 1: Knelpunten Klankbordgroep

Tijdens de klankbordgroepbijeenkomst van 23 november 2005 zijn in twee groepen de knelpunten besproken in het parkeren in Hengelo. Per groep zijn de problemen, de mogelijke oorzaken van het probleem en de door de groep voorgestelde oplossingsrichtingen genoemd. De resultaten staan hierna vermeld.

Groep 1

	Probleem	Oorzaak	Oplossingsrichting	Maatregel
1	Hoge parkeerdruk in een aantal woonstraten rond de binnenstad. (Thiemsland, Emmastraat, Javastraat, Dennenbosweg)	Parkeren door werknemers	Parkeren op afstand	Voorstel voor voor gratis
			Reguleringsgebied (nu nog deels blauwe zone) uitbreiden	Rondom bet ring
			Spreiden vergunningen	Bij invoering schil worden vergunninge ruimte is.
			Parkeren in garages stimuleren	Dagkaarten
		Overloop bezoekers binnenstad (zaterdag)		Rondom bet ring komen
		Oude buurten met beperkt aantal plaatsen. Bewoners hebben veel auto's	Parkeren op terreinen	
			Maatwerk per woongebied	Invoering va woongebied leg met de l proefconcept
2	Nieuwe parkeergarage wordt nog weinig gebruikt	Nog maar net open	Actie (moment in december, gratis parkeren)	
			Herverdeling dagkaarten en vergunningen (nu nog uitsluitend op maaiveld)	Dagkaarten
		Toegangswegen nog in reconstructie		Reconstruct

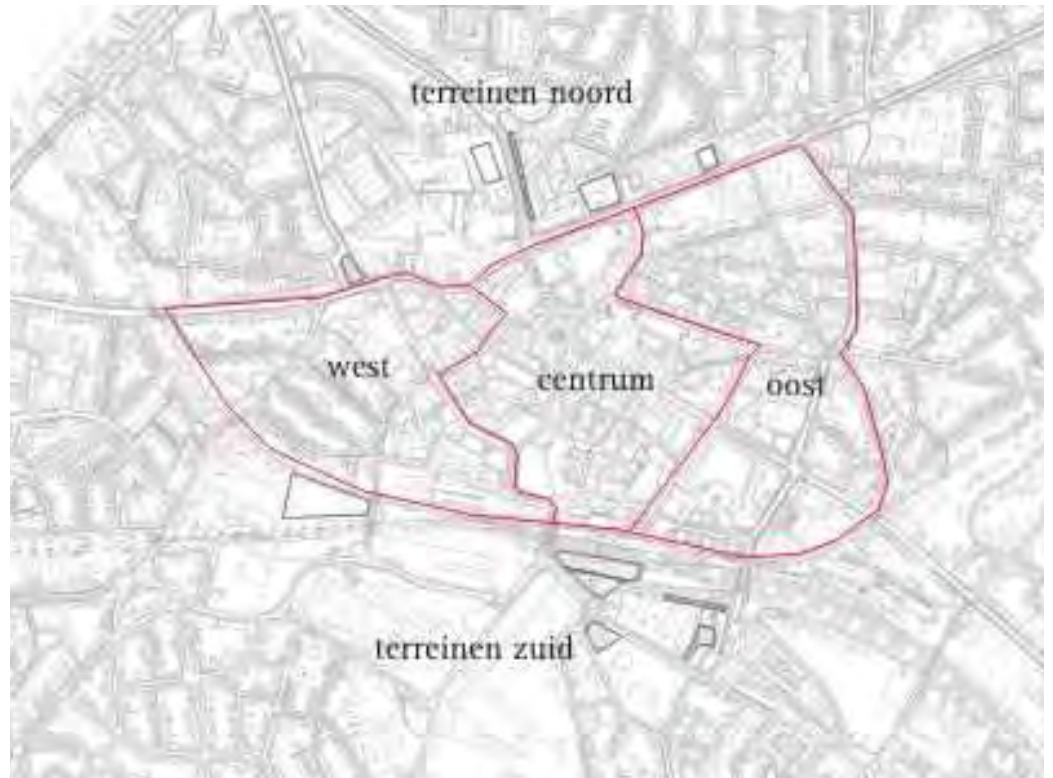
	Probleem	Oorzaak	Oplossingsrichting	Maatregel
		Te veel maaiveldparkeren rondom garage		Parkeerplaa Hengelo Cer bij tariefsdif
		Niet op locatie met publiekstrek- ker		
3	Fout parkeren Oldenzaal- sestraat en Bornsestraat. Men staat half op straat en half op stoep	Slechte constructie parkeervak- ken	Aanpassen parkeervakken of extra parkeerterreinen achter- terreinen maken.	De parkeerv door de gen
4	Hoge parkeerdruk in centrum in de toekomst	Vrije terreinen zijn volgebouwd in de loop der jaren	Vooruitkijken, rekening houden met detailhandelsvisie, horecavi- sie en economisch beleid (ook al is dat lange termijn)	Invoering ta door zal de sen afneme
			Braakliggende terreinen opnieuw in ogenschouw nemen	
			Bij nieuwbouw bestaande par- keervraag ook meenemen (ter- rein oude politiebureau, Lange- lermaatweg)	De bouwpla aan de park
			Meer aandacht voor fiets.	Realiseren v fietsenstalli
		Ontwikkelingen ten zuiden van station	Voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein	De bouwpla aan de park rende norm verkeer in H wordt wel in zoals de fiet

Groep 2

	Probleem	Oorzaak	Oplossingsrichting	Maatregel
1	Hoge parkeerdruk in woonbuurten. In Afrikaanderbuurt, Indische buurt, Thiemsland, Berflo Es, zuidelijk deel Tichelwerk en Woolde	Parkeren door werknemers	Parkeren op afstand	Voorstel voor voor gratis p
			Spreiden vergunningen	Bij invoering schil worden vergunninge te voor is.
			Parkeren in garages stimuleren	Dagkaarten
		Bezoekers binnenstad		Rondom bet ring komen
		Oude buurten met beperkt aantal plaatsen. Bewoners hebben veel auto's	Parkeren op terreinen	Invoering re
		Slechte toepassing parkeernormen bij nieuwbouw. Men gebruikt de minimale normen of rekent plaatsen in omgeving mee		Nieuwe park zijn opgenor
		Bewoners parkeren weinig op eigen terrein als daar wel plaats voor is.		Stimuleren o teem (bij eig nodig)
2	Foutparkeren in woonbuurten	Hoge parkeerdruk in woonbuurten	Zie bij 1	Regulering e
			Sociale controle	
3	Fout parkeren Oldenzaalsestraat en Bornsestraat. Men staat half op straat en half op stoep	Slechte constructie parkeervakken		De parkeerv door de gen

	Probleem	Oorzaak	Oplossingsrichting	Maatregel
4	Hoge parkeerdruk in centrum, ook 's avonds	Garage vroeg dicht, uitrijden is niet meer mogelijk	Garages altijd open	Bij twee garages mogelijk. Op verbruim
			Tariefdifferentiatie garages	De minst dr midden tari
5	Hoge parkeerdruk Marskant			Compensati stimulering en kleine uit Helmerstraa
6	Hoge parkeerdruk ten zuiden station			Rondom bet ring
7	Niet-bewoners parkeren in woonbuurten	Werknemers en bezoekers, het is goedkoper dan vlaknaast liggende betaalplaatsen	Werknemers parkeren op afstand	Voorstel vo voor gratis p Rondom hui regulering
			Tariefdifferentiatie	Tariefsdiffer
8	Leegstand parkeerterrein Ir. M. Schefferlaan als het betaald parkeren is.	Vlkbij is het gratis	Tariefdifferentiatie	Tariefsdiffer Rondom bet ring

Bijlage 2: Parkeerbalans



Figuur B2.1: Gebiedsindeling parkeerbalans

De uitgangspunten voor de parkeerbalansberekeningen staan in de volgende tabellen genoemd.

Sociaal-economische gegevens

De sociaal-economische functies met de eenheid en aantallen van deze eenheid per deelgebied staan in tabel B2.1.

Functie	Eenheid/ deelge- bied	Cen- trum	West	Oost	Terrei- nen noord	Terrei- nen zuid	Totaal
wonen	woning	473	396	386	-	-	1.255
werken	arbeids- plaats	1817	1.262	450	-	-	3.529
detailhandel	m ² bvo	58.055	1.705	2.715	-	-	62.475
(week)markt	m markt- kraam	936	0	0	-	-	936
café/bar/discotheek/ cafeteria	m ² bvo	9.230	1.690	130	-	-	11.050
bioscoop/theater/ schouwburg	zitplaats	2.037	0	0	-	-	2.037
hotel	kamer	130	0	0	-	-	130

Tabel B2.1: Functies en aantallen per deelgebied voor 2005

Parkeerkencijfers

Tabel B2.2 geeft de gehanteerde parkeerkencijfers per functie weer.

Functie	Eenheid	Parkeerkencijfer
wonen	woning	1,0
werken	arbeidsplaats	0,25
detailhandel	m ² bvo	0,030
(week)markt	m marktkraam	0,20
café/bar/discotheek/cafeteria	m ² bvo	0,05
bioscoop/theater/schouwburg	zitplaats	0,15
hotel	kamer	1,0

Tabel B2.2: Parkeerkencijfers per functie

Aanwezigheidspercentages

De gebruikte aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 182 (zie tabel B2.3). Hierbij moet worden opgemerkt dat het aanwezigheidspercentage voor detailhandel op de koopavond is verlaagd van 100% naar 70%. Dit is gedaan omdat bekend is dat de koopavond niet druk bezocht wordt door bezoekers van de detailhandel.

Functie	aanwezigheidspercentage			
	Koop-avond	Nacht	Werkdag-ochtend	Zaterdag-middag
wonen	90%	100%	50%	60%
werken	10%	0%	100%	5%
detailhandel	70%	0%	30%	100%
(week)markt	0%	0%	100%	100%
café/bar/discotheek/ cafeteria	90%	0%	20%	60%
bioscoop/theater/ schouwburg	90%	0%	5%	60%
hotel	90%	100%	50%	60%

Tabel B2.3: Aanwezigheidspercentages per periode

Beschikbare parkeerplaatsen

Het aantal beschikbare parkeerplaatsen is uit een inventarisatie van bekende gegevens binnen de gemeente samengesteld (zie tabel B3.4). Het betreffen gegevens uit verschillende parkeeronderzoeken en een overzicht van de gemeente van de privé-parkeerplaatsen in het centrum.

Bij de parkeerplaatsen wordt onderscheid gemaakt tussen openbare parkeerplaatsen en privé-parkeerplaatsen (ook wel POET: Parkeren Op Eigen Terrein). De openbare parkeerplaatsen zijn vrij toegankelijk voor iedereen, dit kunnen soms ook parkeerplaatsen zijn van bedrijven of particulieren. Privé-parkeerplaatsen zijn alleen voor bepaalde gebruikers toegankelijk. Het kan gaan om afgesloten parkeerplaatsen op eigen terrein, maar ook om abonnementsplaatsen in parkeergarages.

Berekening

De parkeerbalans is berekend voor de binnenstad. De deelgebieden terreinen noord en zuid zijn meegenomen, omdat hier grotere terreinen liggen die of binnen het fiscaal gebied liggen of gebruikt (kunnen) worden voor extra parkeerplaatsen op de drukste momenten.

Deelgebied	Koopavond				Werkdagochtend				Zaterdagmiddag			
	Privé	Be- taald	Gratis	Totaal	Privé	Be- taald	Gratis	Totaal	Privé	Be- taald	Gratis	Totaal
centrum	186	1.439	26	1.651	186	1.439	26	1.651	186	1.439	26	1.651
west	0	733	21	754	273	460	21	754	0	733	21	754
oost	76	492	0	568	76	492	0	568	76	492	0	568
terreinen noord	0	136	110	246	0	136	110	246	0	136	110	246
terreinen zuid	150	402	6	558	217	335	6	558	150	402	6	558

Tabel B2.4: Aantallen parkeerplaatsen per deelgebied en toegankelijkheid

Bijlage 3: Parkeernormen 2009

Functie	Eenheid	Stedelijke zone			Waarvan aandeel bezoekers*
		Tot grens- centrum- ring	Tot grens- wijk- ring	Rest be- bouwde kom	
WONEN					
woning duur	woning	1,4	1,6	1,9	0,3 pp
woning midden	woning	1,3	1,5	1,7	0,3 pp
woning goedkoop	woning	1,2	1,4	1,6	0,3 pp
serviceflat/aanleunwoning	woning	0,5	0,5	0,5	0,3 pp
woonzorgcomplex	woning	0,8	0,8	0,8	0,3 pp
kamer verhuur	kamer	0,3	0,3	0,3	0,2 pp
WINKELLEN					
binnensteden/hoofdwinkelgebieden	100 m ² bvo	3,0	nvt	nvt	85%
stadsdeelcentra	100 m ² bvo	nvt	3,3	3,5	85%
wijk-, buurt- en dorpscentra	100 m ² bvo	3,3	3,3	3,3	85%
grootschalige detailhandel	100 m ² bvo	n.v.t.	5,5	6,5	85%
(week)markt	1 m' markt- kraam	0,2	0,2	0,2	85%
LEISURE					
café/bar/discotheek/cafetaria	100 m ² bvo	5,0	5,0	6,0	90%
restaurant	100 m ² bvo	9,0	9,0	13,0	80%
museum/bibliotheek	100 m ² bvo	0,4	0,6	1,0	95%
bioscoop/theater/schouwburg	zitplaats	0,15	0,15	0,25	95%
sporthal	100 m ² bvo	1,8	2,0	2,3	95%
sportveld (buiten)	ha. netto terrein	20	20	20	95%
dansstudio/sportschool	100 m ² bvo	2,5	2,5	3,5	95%
tennisbanen	Baan	2,5	2,5	2,5	90%
golfbaan	Hole	nvt	nvt	7,0	95%
bowlingbaan/biljartzaal	baan/tafel	2,0	2,0	2,0	95%
stadion	zitplaats	0,1	0,1	0,1	99%
evenementen- hal/beursgebouw/congresgebouw	100 m ² bvo	3,5	5,0	6,0	99%
zwembad	100 m ² opp. bassin	8,0	8,0	10,0	90%
overdekte speeltuin/hal	100 m ² bvo	3,0	3,0	3,0	90%
manege	box	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
sociaal cultureel centrum/wijkgebouw	100 m ² bvo	2,0	2,0	2,0	90%
GEZONDHEIDSZORG					
ziekenhuis	bed				maatwerk
verpleeg- verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,6	0,6	60%
arts/maatschap/therapeut/consultatie- bureau	behandelka- mer	1,8**	1,8**	1,8**	65%
apotheek	100 m ² bvo	2,2	2,2	2,2	65%

Functie	Eenheid	Stedelijke zone			Waarvan aandeel bezoekers*
		Tot grens- centrum- ring	Tot grens- wijk- ring	Rest be- bouwde kom	
ONDERWIJS					
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO)	collegezaal			20,0	
	leslokaal			6,0	
	student	0,05	0,05		
	begeleider	0,5	0,5		
voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo)	leslokaal			0,8	
	student	0,02	0,02		
	begeleider	0,5	0,5		
avondonderwijs	student	0,75	0,75	0,75	
	begeleider	0,5	0,5		
Basisonderwijs	leslokaal	0,5	0,5	0,5	
crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	arbeidsplaats	0,6	0,6	0,6	
OVERIGE FUNCTIES					
hotel	kamer	1,0	1,0	1,0	
volkstuin	perceel	n.v.t.	n.v.t.	0,3	
Bouwmarkt/tuincentrum	100 m ² bvo	2,45	2,45	2,45	
begraafplaats/crematorium	gelijktijdige begrave- nis/crematie	22	22	22	
	(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m ² bvo	0,8	2,2	2,7
kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	0,8	1,3	1,5	5%
arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf etc.)	100 m ² bvo	0,8	0,8	0,8	5%
Arbeidsextensieve/bezoekersintensieve bedrijven (showroom)	100 m ² bvo	0,8	1,0	1,4	35%
arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats etc.)	100 m ² bvo	0,8	1,7	2,2	5%
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	0,8	1,5	1,5	10%

* Dit bezoekersaandeel zal minimaal op openbaar toegankelijke plaatsen moeten worden gerealiseerd.

** Minimaal 3 pp per praktijk.

De begrenzing van de stedelijke zones staat in figuur 7.1.

Bijlage 4: Exploitatieberekening

1 Inleiding

Om een indicatie te hebben van de financiële gevolgen de nieuwe reguleringsvoorstellen zijn exploitatieberekeningen uitgevoerd. Het belangrijkste doel van deze berekeningen is om een inschatting te krijgen van de kosten en opbrengsten van de verschillende voorstellen.

Voor de exploitatie van het parkeren wordt het verschil bepaald tussen de huidige situatie en de mogelijke nieuwe regulering. Er zijn vier vormen van regulering doorgerekend:

- betaald parkeren in de schil;
- exclusief vergunningsgebied in de schil;
- blauwe zone in de schil met niet-gratis vergunningen voor bewoners;
- blauwe zone in de schil met gratis vergunningen voor bewoners.

Bij alle vormen wordt de verruiming van de reguleringsduur ook meegenomen in de exploitatie.

2 Uitgangspunten schil

2.1 Capaciteit en vraag in de schil

De capaciteit en de vraag naar parkeerplaatsen in de schil zijn bepaald aan de hand van het parkeeronderzoek in de schil van januari en maart 2006. Voor een aantal van de deelgebieden waar het voorstel is om regulering in te voeren is de capaciteit bepaald en de vraag 's nachts en overdag.

Voor de deelgebieden waar geen onderzoek is uitgevoerd is de capaciteit ingeschat. De vraag 's nachts en overdag is daarna bepaald door de gemiddelde druk van de gemeten gebieden te nemen.

	Gebied	Capaciteit	Nachttelling	Dagtelling
6	<i>Afrikaanderbuurt</i>	298	206	179
7	Tichelwerk	400	295	220
8	Thiemsland	201	119	152
9	Weidedorp	351	226	248
10	Elsbeek	242	112	117
11	Berflo Es en Berflo Es Noord	200	133	126
12	Tuindorp t 'Lansink	433	325	317
13	Dichtersbuurt	414	192	196
14	<i>Woolde oost</i>	200	127	123
15	<i>Hart van Zuid</i>	100	63	62
16	<i>Elsbeek west</i>	100	63	62
18	Woolde west	200	127	123
19	Berflo Es noord	245	165	156
	Totaal	3.384	2.154	2.077

Tabel B4.1: Resultaten van parkeeronderzoeken in schil in 2006

	Gebied	Dag bewoners	Dag overig	Vergunningen 2007
6	<i>Afrikaanderbuurt</i>	124	55	20
7	Tichelwerk	177	43	15
8	Thiemsland	71	81	29
9	Weidedorp	136	112	40
10	Elsbeek	67	49	18
11	Berflo Es en Berflo Es Noord	80	46	17
12	Tuindorp t `Lansink	195	122	44
13	Dichtersbuurt	115	80	29
14	<i>Woolde oost</i>	76	47	17
15	<i>Hart van Zuid</i>	38	23	8
16	<i>Elsbeek west</i>	38	23	8
18	Woolde west	76	47	17
19	Berflo Es noord	99	57	20
	Totaal	1.293	785	282

Tabel B4.2: Berekend aantal bewoners en overige parkeerders overdag en de verwachte uitgifte van vergunningen in het reguleringsgebied

De deelgebieden die cursief staan zijn niet meegenomen in het parkeeronderzoek.

In tabel B4.1 staat het resultaat van het parkeeronderzoek en de inschatting van de niet onderzochte gebieden. De capaciteit is geschat door het oppervlak van een deelgebied te vergelijken met een deelgebied waarvan de capaciteit wel bekend is. De waarden voor de nachttelling en dagtelling zijn bepaald door de gemiddelde bezettingsgraad te nemen en deze bij de niet onderzochte gebieden te vermenigvuldigen met de geschatte capaciteit.

De nachttelling geeft de vraag naar parkeerplaatsen door bewoners en dus het aantal uit te geven bewonersvergunningen.

In tabel B4.2 staat het resultaat van de berekeningen op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek en de inschatting van de aantallen.

De vraag naar parkeerplaatsen die bij woningen hoort staat in de kolom dag bewoners, dit is het nachtaantal vermenigvuldigt met een aanwezigheidspercentage van 60% (het aanwezigheidspercentage voor woningen volgens CROW publicatie 182).

In de kolom dag overig staat het de vraag naar parkeerplaatsen door niet overigen. Dit is bepaald door de dagtelling minus de bewoners overdag te berekenen.

In de laatste kolom staat de verwachte aantal zakelijke vergunningen per deelgebied. Hier is aangenomen dat de verdeling van de 282 zakelijke vergunningen voor het startjaar over de deelgebieden gelijk wordt aan de huidige verdeling van overigen die geparkeerd staan in de verschillende deelgebieden.

	Aantal
bewonersvergunningen	2.154
zakelijke vergunningen	282

Tabel B4.3: Aantallen uit te geven vergunningen in schil

In tabel B4.3 staan de aantallen uit te geven vergunningen.

Het aantal bewonersvergunningen dat afgenomen gaat worden is gebaseerd op het aantal auto's dat nu 's nacht geparkeerd staat in de deelgebieden waar de regulering ingevoerd gaat worden.

Het aantal bezoekersregelingen dat afgenomen gaat worden door de huishoudens is gelijk gesteld aan het aantal auto's dat geparkeerd staat in de schil. De aanname is dat er per huishouden een bezoekersregeling afgenomen gaat worden. Het gemiddelde autobezit in Hengelo is 0,98. Het aantal auto's in de schil is dan een goede indicatie van het aantal huishoudens in het betrokken gebied.

Het aantal zakelijke vergunningen dat uitgegeven gaat worden is aangenomen op 20% van de capaciteit aan parkeerplaatsen.

Uit het parkeeronderzoek in de schil van 2006 blijkt dat op dit moment bijna 800 niet-bewoners parkeren in de schil. Volgens de aanname hoeveel zakelijke vergunningen uitgegeven gaan worden gaat dan een derde van de parkeerders die nu nog in de schil parkeren een vergunning hiervoor aanschaffen.

Deze capaciteit voor zakelijke vergunningen is aanwezig in de gehele schil. Bij de uitgifte moet wel maatwerk geleverd worden in hoeveel capaciteit per deelgebied bereikbaar is voor de zakelijke (algemene) vergunningen.

2.2 Kosten

De kosten die gepaard gaan met de regulering in de schil staan in tabel B4.4.

De kosten gelden voor elke reguleringsvorm.

Post	Kosten per eenheid	Eenheid	Totaal
Handhaving	38.000	5,5	209.000
Uitgifte vergunning	54.000	1	54.000
Klachtenafhandeling	60.000	0,5	30.000
totaal			293.000

Tabel B4.4: Kosten personeel voor regulering in de schil

De overige uitgaven zijn, indien van toepassing:

- Parkeerautomaten (113 stuk voor de gehele schil, in fasen te plaatsen), afschrijving en onderhoud.
- Bebording, afschrijving en onderhoud.

- Software en hardware (handholds) voor handhaving.
- Kosten voor implementatie.
- Kosten voor monitoring.

2.3 Overzicht van uitgaven en inkomsten over de periode 2007 t/m 2013

Hierna in tabel B4.5 staan per reguleringsvorm de resultaten van de exploitatieberekeningen. Voor betaald parkeren is de specificatie van de uitgaven en inkomsten daarna weergegeven.

In hoofdstuk 12 van de parkeernota wordt hier nader op ingegaan.

Nota Autoparkeren 2008-2012																
Financiële gevolgen in de tariefsvergelijking samengevat																
datum: 27-6-2008																
Voorkeurstarief (A) t.b.v. inspraaknotitie na de gratis proefperiode(n)																
Realisatie	bewonerstarief nul euro				bewonerstarief gediff. € 65,- en € 130,-				tarief € 75,- alle bewonersvergunningen				tarief 130,- alle bewonersvergunningen			
regulerings-																
vorm/ kosten		exploitatie	exploitatie	exploitatie		exploitatie	exploitatie	exploitatie		exploitatie	exploitatie	exploitatie		exploitatie	exploitatie	exploitatie
	investering	uitgaven	inkomsten	saldo	investering	uitgaven	inkomsten	saldo	investering	uitgaven	inkomsten	saldo	investering	uitgaven	inkomsten	saldo
a. betaald parkeren	1.185.000	686.000	414.000	272.000	1.185.000	686.000	564.000	122.000	1.185.000	686.000	564.000	122.000	1.185.000	686.000	674.000	12.000
kosten per jaar				173.000				86.000				67.500				-10.000
(*1)				(*1)				(*1)				(*1)				(*2)
b. vergunninghouders	55.000	374.000	179.000	237.000					55.000	374.000	329.000	45.000				
kosten per jaar				237.000								45.000				
(*1)																
c. blauwe zone (niet gratis)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.					57.000	375.000	329.000	42.000				
kosten per jaar				n.v.t.								45.000				
(*1)																
d. Blauwe zone (gratis)	57.000	375.000	179.000	192.000					n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.				
kosten per jaar				195.000								n.v.t.				
(*1)																
e. Blauwe zone vervalt																
kosten per jaar				265.000												
(*3)				(*3)												

Opmerkingen

(*1) gemiddelde kosten over 6 jaren (2009-2014) op basis van gefaseerde plaatsing p-automaten (ongeveer 25 automaten per jaar erbij, behalve het laatste jaar)

(*2) gemiddelde opbrengst over 6 jaren (2009-2014) op basis van gefaseerde plaatsing p-automaten (ongeveer 25 automaten per jaar erbij, behalve het laatste jaar)

(*3) geraamde afname parkeerinkomsten door uitwijkgedrag (e), exclusief afname door uitwijkgedrag vanuit de parkeergarages en exclusief verrekening exploitatiesaldi

Algemeen:

Alle bedragen afgerond in hele euro's

Kosten beheer en onderhoud p-automaten noodzakelijk verhoogd van € 660,- naar € 1.155,- per p-automaat per jaar

Kosten monitoring verhoogd van 10.000,- naar in totaal € 20.000,- per jaar

Toename inkomsten door toename aantal naheffingsaanslagen (vanaf mei 2007) niet verdisconteerd in dit overzicht

Inkomsten handhaving bij blauwe zones niet naar de gemeente maar naar Rijk

In alle varianten verkoop dagkaarten en zakelijke vergunningen (schil) gehandhaafd

Indien vanuit legesverordening alleen het administratieve legesbedrag van rond € 20,- per jaar mag worden geheven (i.p.v. € 75,- per jaar),

dan ontstaat een minderopbrengst van € 40.000,- per jaar (bij uitgifte van 2000 ontheffingen)

In alle gebieden betaalt de gemeente in de proefperiode de bewonersvergunningen, na slagen proef gaan bewoners echt betalen

Samenvattend

Bewonersvergunningen differentiëren (€ 65,-/130,-) versus vast tarief € 75,- geeft bij betaald parkeren geen verschil in kosten/opbrengsten

Bewonerstarief betaald parkeren is bij € 130,- kostendekkend, voor de 1e vergunning (voorkeursmodel A) betalen bewoners en gemeente ieder de helft daarvan

Bewonerstarief gratis maken kost de gemeente altijd ongeveer twee euroton per jaar voor elk van de drie reguleringsvormen

Bij betaald parkeren dagkaarten bezoekersparkeren gratis maken kost gemeente ongeveer een euroton extra aan gemiste exploitatie inkomsten

* Een positief saldo is dat de uitgaven groter zijn dan de inkomsten van de gemeente.

2.4 Personele gevolgen (nadere toelichting)

Het in deze nota voorgestelde pakket aan maatregelen heeft naast financiële consequenties ook een aantal personele consequenties. De betrokken afdelingen die meer werk gaan verzetten zijn de afdeling gemeentebelastingen, de afdeling stadstoezicht en mogelijk de afdeling publieksbalie (nader te bepalen).

In het totaal wordt een uitbreiding bij de afdeling Stadstoezicht voorgesteld van 7,00 fte. Van deze 7,0 fte wordt 1,0 fte in een ander voorstel ingebracht omdat in 2008 gestart moet worden met regulering en dus handhaving rondom het ROC. Een 0,5 fte van deze 7,0 fte kan effectief worden ingezet bij de afdeling publieksbalie. De afdeling Belastingen zal kunnen beschikken over een bedrag van € 12.780,- voor uitbreiding van formatie.

2.5 Uitbreiding regulering

2.5.1 Parkeercontroleurs

Het voorstel is om de komende vijf jaar 3.384 parkeerplaatsen te gaan reguleren door betaald parkeren in te voeren. De richtlijn parkeercontrole gaat uit van het feit dat 1,0 fte parkeercontroleur 350 tot 400 parkeerplaatsen kan controleren als er per week 57 uur betaald parkeren is.

Dit zou betekenen dat er tussen de 9,6 en 8,5 fte parkeercontrole nodig is voor de geplande uitbreiding. Aangezien we betaald parkeren gaan invoeren in bewonersgebieden kan op basis van kerncijfers worden aangenomen dat we afkunnen met de helft van de capaciteit.

We stellen daarom voor om voor de handhaving in de nieuw te reguleren gebieden 4,0 fte aan te stellen.

Functie beschrijving

Wordt voorgelegd voor vaststelling in het advies met kenmerk: 145467. In de berekening is uitgegaan van schaal 6.

2.6 Vergunningverlening

Het voorstel is om de komende 5 jaar 1,0 fte vergunning verlening aan te nemen voor de uitgifte van vergunningen en de bezoekersregeling. Totaal gaan rond de 2.150 vergunningen en 2.150 vergunningen bezoekersregelingen uitgegeven worden. Bij een tijdsbesteding van een kwartier per uitgifte neemt dit 1.075 uur in beslag. Daarnaast vinden er nog een groot aantal mutaties plaats per jaar. Het aantal werkbare uren van de vergunningverlener is 1.426 per fte.

Functiebeschrijving

Huidige beschrijving en waardering, schaal 7, wordt gebruikt (functiecode BO9810)

2.7 Klachten afhandeling

Voor de afhandeling van klachten wordt in geschat dat dit per jaar een 0,5 fte in beslag neemt Dit is gebeurd op basis van ervaringscijfers van Goudappel Cof-feng. Het gaat hier om klachten en eerste opvang van burgers die een naheffingsaanslag hebben ontvangen.

Functiebeschrijving:

Nog niet bekend wordt te zijner tijd een voorstel voor gedaan.

2.8 Uitbreiding tijden betaald parkeren**2.8.1 Parkeercontroleurs**

Het voorstel is om in het centrum betaald parkeren tot 22.00 uur in te voeren. Daarnaast zal in 2008 ook rondom het ROC betaald parkeren tot 22.00 uur worden ingevoerd.

Voor de parkeercontrole betekent dit dat er 21 uur aan aanvullende controle op straat moet komen. Aangezien de handhaving in de avonduren plaatsvindt, is gesteld dat de controleurs dan in paren hun ronde doen. Dit betekent 42 uur per week en 2.184 uur per jaar aan aanvullende handhaving. De controleur heeft 1.426 productieve uren

Dit betekent een uitbreiding met 1,5 fte.

Functie beschrijving

Wordt voorgelegd voor vaststelling in het advies met kenmerk: 145467. In de berekening is uitgegaan van schaal 6.

2.9 Afhandeling naheffingsaanslagen**2.9.1 Medewerker verwerking naheffingen**

Door de uitbreiding van het aantal gereguleerde plekken in Hengelo en de verlenging van de tijden dat er betaald is zal het aantal oplegde naheffingsaanslagen toenemen. Deze naheffingsaanslagen worden verwerkt door de afdeling belastingen. De kosten per naheffingsaanslag liggen op € 6,00. De toename van het aantal naheffingsaanslagen is geraamd op 2.130. Het budget dat beschikbaar komt voor formatie uitbreiding bij de afdeling belastingen is € 12.780,-.

Functiebeschrijving

Huidige beschrijving en waardering, administratief medewerker aanslagregeling (schaal 5), wordt gebruikt.

Bijlage financiële gevolgen voorstel parkeernota na inspraak											
Omschrijving begroting	Bedrag Investing	Exploitatie uitgaven	Exploitatie Inkomsten	Exploitatie Saldo	Fasering op basis plaatsing parkeerautomaten						
					2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Aanschaf parkeerautomaten</i>						25	50	75	100	113	113
113 stuks à € 10.000,- inclusief plaatsing	1.130.000										
Afschrijving parkeerautomaten in 10 jaar		113.000		113.000			25.000	50.000	75.000	100.000	113.000
Rente parkeerautomaten 5%		56.500		56.500			12.500	23.750	35.000	46.250	51.500
Parkeeropbrengst € 12,- per parkeerplek			39.600	39.600-		8.761-	17.522-	26.283-	35.044-	39.600-	39.600-
verkoop dagkaarten à € 1,-			100.000	100.000-		22.124-	44.248-	66.372-	88.496-	100.000-	100.000-
<i>Beheer en onderhoud</i>											
113 automaten à 1.155,- per jaar		130.515		130.515		28.875	57.750	86.625	115.500	130.515	130.515
<i>bebording en overige materialen</i>											
Bebording	30.000										
Onderhoudskosten bebording 10%		3.000		3.000		664	1.327	1.991	2.655	3.000	3.000
Afschrijving 10 jaar		3.000		3.000			664	1.327	1.991	2.655	3.000
Rente 5%		1.500		1.500			332	631	929	1.228	1.367
Software en hardware 4 handholds	25.000										
Onderhoudskosten automatisering		1.750		1.750		387	774	1.162	1.549	1.750	1.750
Afschrijving in 5 jaar		5.000		5.000			1.106	2.212	3.319	4.425	5.000
Rente 5%		1.250		1.250			277	498	719	940	1.029
<i>Handhaving</i>											
4 fte schaal 6 buitenmedewerker a € 38.000,-		152.000		152.000		38000	76.000	114.000	152.000	152.000	152.000
1,5 fte schaal 6 voor avondparkeren		57.000		57.000		57.000	57.000	57.000	57.000	57.000	57.000
extra opbrengst automaten voor avondparkeren			85.000	85.000-		85.000-	85.000-	85.000-	85.000-	85.000-	85.000-
<i>Vergunningverlening en ontheffing</i>											
1 fte schaal 7 à € 54.000,-		54.000		54.000		27000	27000	54.000	54.000	54.000	54.000
1.700 Leges bewonersvergunning à € 65,- per plek			110.500	110.500-		-	24.447-	48.894-	73.341-	97.788-	110.500-
300 Leges bewonersvergunning à € 130,- per plek			39.000	39.000-		8.628-	17.257-	25.885-	34.513-	39.000-	39.000-
Zakelijke vergunningen schilgebied 282 st.			42.300	42.300-		9.358-	18.717-	28.075-	37.434-	42.300-	42.300-
<i>Klachtenafhandeling</i>											
0,5 fte schaal 8 à € 60.000,-		30.000		30.000		15000	15000	30.000	30.000	30.000	30.000
<i>Tariefsdifferentiatie</i>											
Op basis van gevoeligheid			p.m.	p.m.		p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
<i>Naheffingsaanslagen</i>											
Inkomsten extra 1.980 aanslagen i.v.m. uitbreiding schil			95.040	95.040-		21.027-	42.053-	63.080-	84.106-	95.040-	95.040-
Inkomsten extra 150 aanslagen i.v.m. uitbreiding avond			7.200	7.200-		7.200-	7.200-	7.200-	7.200-	7.200-	7.200-
kosten opleggen 1.980 aanslagen à € 6,- p.a.		11.880		11.880		2.628	5.257	7.885	10.513	11.880	11.880
kosten opleggen 150 aanslagen à € 6,- p.a.		900		900		900	900	900	900	900	900
<i>Implementatie</i>											
Inhuur derden		45.000		45.000	30.000	15.000					
Dekking grondexploitatie			45.000	45.000-	30.000-	15.000-					
Monitoring		20.000		20.000		20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Totaal financieel	1.185.000	686.295	563.640	122.655	-	28.356	44.443	101.192	115.941	110.615	117.301

Bijlage 5: Benchmark binnenstad parkeren

1 Inleiding

Wat weten we van de centra in de regio en hoe hoog zijn de parkeertarieven in met Hengelo vergelijkbare gemeenten in Nederland?

Met een benchmark op basis van gegevens uit de Parkeermonitor[®] 2007-2008 van Goudappel Coffeng is antwoord gegeven op bovenstaande vragen. In de Parkeermonitor[®] worden de ontwikkelingen die zich in de parkeerwereld voordoen, tweejaarlijks gesignaleerd. De Parkeermonitor[®] geeft een overzicht van het openbaar parkeren in circa 200 winkelgebieden, de (grootste) binnensteden, stadsdeelcentra, hoofdwinkelcentra en kernverzorgende centra. Zodoende is er informatie beschikbaar over het aantal openbare parkeerplaatsen in relatie tot het aantal m² winkelvloeroppervlak, het type parkeeraanbod en het tarief. De winkelgebieden en de daarbij horende parkeerplaatsen zijn allemaal op dezelfde wijze bepaald. Hiermee wordt het mogelijk om vergelijkingen tussen gegevens van centra te maken.

Voor de gemeente Hengelo bestaat de benchmark uit twee elementen, die eerst landelijk worden gezien en vervolgens regionaal.

Bij de benchmark is gebruik gemaakt van de gegevens uit de Parkeermonitor[®] 2007-2008, hierin staat data van het jaar 2007.

Landelijk

Overzichten van centra van vergelijkbare orde van grootte worden gepresenteerd, waarin een vergelijking wordt gemaakt op het gebied van:

1. Tarieven. Bestaan er vergelijkbare centra met dezelfde tarieven als Hengelo? Wat zijn de gemiddelde tarieven in vergelijkbare centra?
2. Gebouwde parkeervoorzieningen. Komen in centra van deze omvang in dezelfde mate gebouwde parkeervoorzieningen voor?

Regionaal

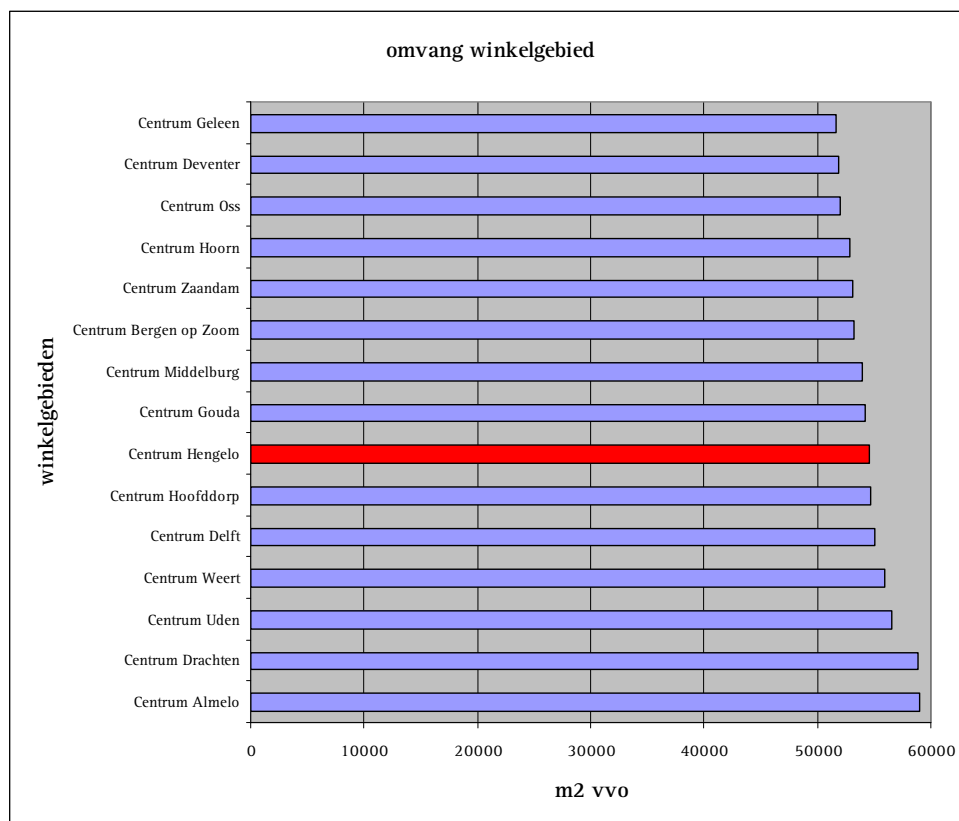
Dezelfde soort vergelijkingen worden gepresenteerd voor winkelgebieden in de regio van Hengelo.

2 Landelijk

Verkoopvloeroppervlak

De vergelijking van het centrum van Hengelo op landelijk niveau wordt gedaan met centra van steden met een vergelijkbaar verkoopvloeroppervlak. Er is gekeken naar steden met een verkoopvloeroppervlak van 50.000 tot 60.000 m². Stadsdeelcentra en steden waarvan geen data bekend zijn, zijn niet meegenomen in de benchmark.

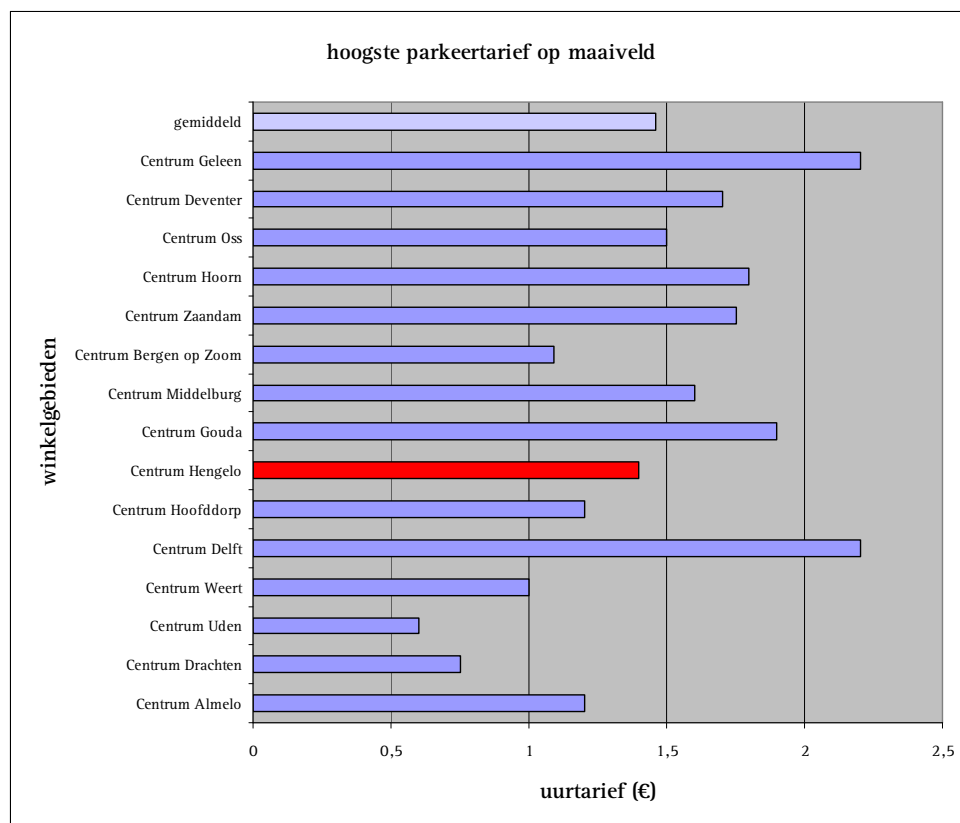
De winkelgebieden waarmee het centrum van Hengelo nationaal wordt vergeleken, liggen verspreid over heel Nederland (zie figuur B5.1). Deze volgorde in grootte van het verkoopvloeroppervlak wordt bij de grafieken en tabellen aangehouden in het vervolg van deze paragraaf.



Figuur B5.1: Verkoopvloeroppervlak van winkelgebieden van de landelijke benchmark

Tarieven

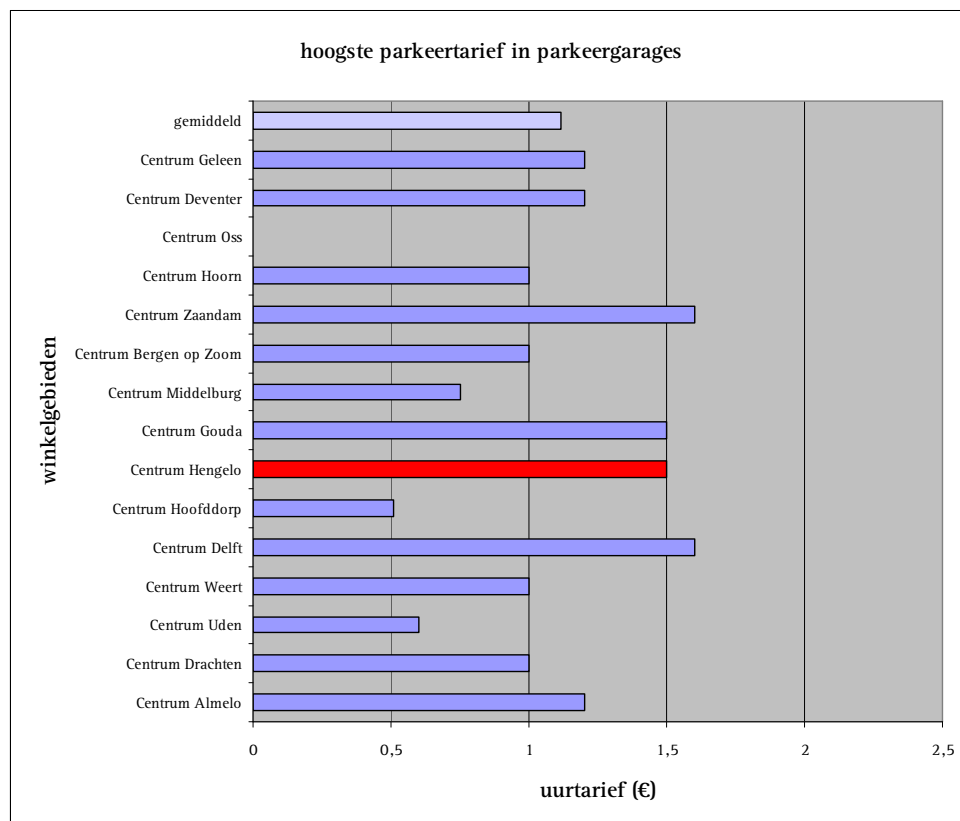
Tarieven op maaiveld



Figuur B5.2: Parkeertarieven op maaiveld op landelijk niveau

Bij de tarieven op maaiveld in winkelgebieden is Uden de goedkoopste met € 0,60 voor het eerste uur, gevolgd door Drachten met € 0,75 per uur (zie figuur B5.2). De meeste winkelcentra hebben een uurtarief tussen de € 1,- en € 2,- met als uitschieters Delft en Geleen (€ 2,20). Het parkeertarief op maaiveld in Hengelo (€ 1,40 per uur) is nagenoeg gelijk aan het gemiddelde van de benchmarkvergelijking: € 1,46 per uur.

Tarieven in garages



Figuur B5.3: Parkeertarieven in parkeergarages op landelijk niveau

Bij één winkelcentrum komen geen parkeergarages voor (zie figuur B5.3). Parkeren in garages is het goedkoopst in het winkelcentrum van Hoofddorp met € 0,51 per uur, gevolgd door Uden (€ 0,60) en Middelburg (€ 0,75). De overige winkelgebieden kennen een parkeertarief van € 1,00 tot € 1,60 per uur. Hengelo kent een parkeertarief in het centrumwinkelgebied van € 1,50 per uur en ligt daarmee hoger dan het landelijke gemiddelde in vergelijkbare winkelcentra (€ 1,10). Het uurtarief van € 1,50 geldt voor parkeergarage de Brink in Hengelo, de twee andere garages hebben een uurtarief dat gelijk is aan het tarief op maaiveld (€ 1,40).

Gemiddeld genomen is licht het uurtarief voor parkeren op maaiveld hoger dan het uurtarief voor parkeren in garages, respectievelijk € 1,46 en € 1,10. Opmerkelijk is dat alleen in Drachten en Hengelo het parkeren op maaiveld per uur goedkoper is dan in de garage.

Tarieven belanghebbendenparkeren

Er worden drie soorten belanghebbendenparkeren onderscheiden, deze definities zijn overgenomen uit de Parkeermonitor[©]:

- Parkeerabonnement: met een parkeerabonnement kunnen autogebruikers parkeren op een met slagbomen afgesloten parkeerterrein of in een parkeergarage. (Vaak zijn er verschillende abonnementen mogelijk per garage afhankelijk van de toegangstijden. Voor bewoners is het tarief opgenomen om 24 uur per dag en 7 dagen per week te mogen parkeren. Voor zakelijk tarief is genomen dat tijdens werktijden geparkeerd kan worden.
- Parkeerontheffing: Met een parkeerontheffing kunnen autogebruikers 'gratis' parkeren op betaald-parkeerplaatsen of onbepaald parkeren op plaatsen waar restricties gelden, zoals in een 'blauwe zone'.
- Parkeervergunning: Met een parkeervergunning mag onbepaald worden geparkeerd op plaatsen waar een parkeerverbod van kracht is.

winkelgebieden	Abonnement		Ontheffing		Vergunning	
	Bewoners	Zakelijk	Bewoners	Zakelijk	Bewoners	Zakelijk
Centrum Geleen	*	*	*	*	*	*
Centrum Deventer	€ 227	€ 874	*	*	€ 107	€ 270
Centrum Oss	*	*	€ 29	€ 120	*	*
Centrum Hoorn	€ 606	€ 606	*	*	€ 36	€ 343
Centrum Zaandam	*	*	*	*	€ 40	€ 75
Centrum Bergen op Zoom	*	*	*	*	*	*
Centrum Middelburg	€ 594	€ 594	€ 50	€ 161	*	*
Centrum Gouda	€ 850	€ 850	*	*	€ 60	€ 255
Centrum Hengelo	*	*	*	*	€ 125	€ 655
Centrum Hoofddorp	**	**	**	**	**	**
Centrum Delft	€ 1.070	€ 1.070	*	*	€ 120	€ 192
Centrum Weert	*	€ 195	*	€ 126	€ 30	*
Centrum Uden	*	*	€ 60	€ 240	*	*
Centrum Drachten	€ 493	€ 772	*	*	€ 30	€ 30
Centrum Almelo	**	€ 595	€ 200	€ 283	€ 17	€ 580

* de regeling komt niet voor in de betreffende gemeente

** hierover is geen informatie bekend in de Parkeermonitor[©]

Tabel B5.1: Tarieven voor belanghebbendenparkeren op landelijk niveau

Alle gemeenten hebben voor belanghebbenden een regeling waarmee zij in de binnenstad mogen parkeren. Bijna alle gemeenten maken onderscheid in parkeren voor bewoners en zakelijk parkeren (zie tabel B6.1). Voor zakelijk parkeren is de regeling nooit goedkoper dan voor bewoners. Het verschil in tarieven voor bewoners en ondernemers (zakelijk) varieert van een gelijk tarief tot een tarief met een verschil van meer dan 34 keer het bewonerstarief voor het zakelijke tarief (Almelo).

In verhouding tot de andere gebieden zijn de tarieven voor vergunningen in Hengelo hoog. In vergelijking met de referentiegemeenten kent Hengelo zowel voor bewoners als zakelijk belanghebbenden de duurste vergunningen.

Parkeergarages

Winkelgebied	Totaal aantal parkeerplaatsen	Aantal parkeerplaatsen in garages	Percentage parkeerplaatsen in garages	Aantal parkeergarages
Centrum Geleen	1.528	523	34%	2
Centrum Deventer	2.840	1.340	47%	6
Centrum Oss	*	*	*	*
Centrum Hoorn	3.100	340	11%	2
Centrum Zaandam	1.656	1.296	78%	3
Centrum Bergen op Zoom	3.795	595	16%	2
Centrum Middelburg	7.234	999	14%	4
Centrum Gouda	1.550	405	26%	3
Centrum Hengelo	2.524	1.114	44%	3
Centrum Hoofddorp	2.453	927	38%	5
Centrum Delft	2.234	1.020	46%	3
Centrum Weert	2.615	1.045	40%	5
Centrum Uden	1.344	109	8%	1
Centrum Drachten	1.707	270	16%	1
Centrum Almelo	2.300	1.300	57%	8

* hierover is geen informatie bekend in de Parkeermonitor©

Tabel B5.2: Overzicht van parkeergarages op landelijk niveau

In tabel B5.2 staan de aantallen parkeerplaatsen, parkeerplaatsen in garages en het aantal parkeergarages per centrumgebied vermeld.

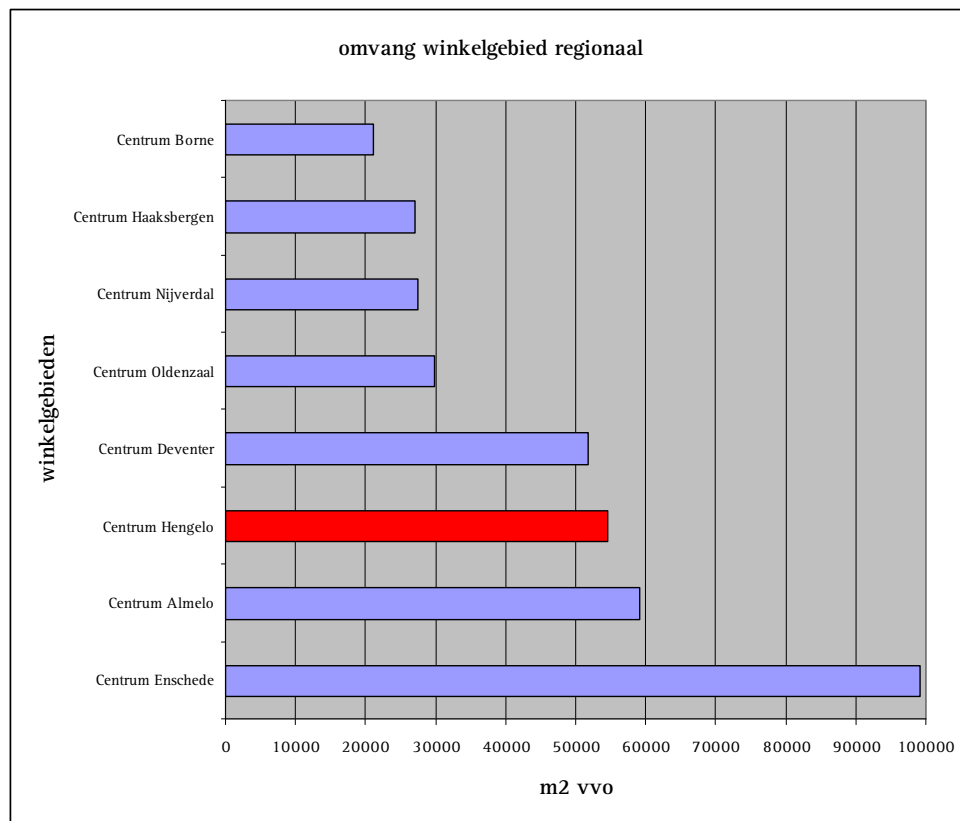
In één gebied zijn er geen parkeergarages, namelijk in Oss.

3 Regionaal

Regionaal wordt Hengelo vergeleken met Almelo, Borne, Deventer, Enschede, Haaksbergen, Oldenzaal en Nijverdal. Deze plaatsen hebben alle een winkelgebied in het centrum. Net zoals op nationaal schaalniveau zal Hengelo met de winkelcentra in de regio vergeleken worden op verkoopvloeroppervlak, parkeerprestatie, tarieven in garages en op maaiveld, en op het belanghebbenden-parkeren.

Een aantal centra in de regio komt ook voor bij de benchmark op landelijk schaalniveau: Almelo en Deventer.

Omvang winkelaanbod

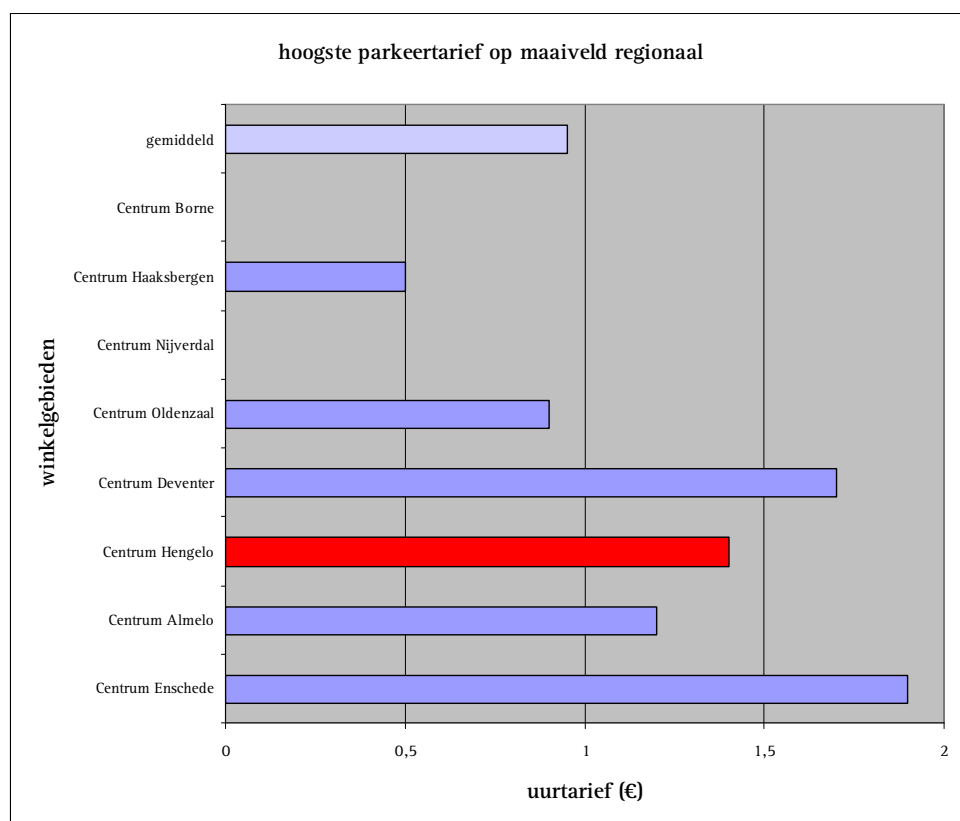


Figuur B5.4: Het verkoopvloeroppervlak van winkelgebieden waarmee Hengelo op regionaal niveau wordt vergeleken

Er is een grote spreiding van verkoopvloeroppervlak bij de verschillende winkelgebieden, zie figuur B5.4. Borne heeft met circa 21.000 m² het kleinste verkoopvloeroppervlak en Enschede heeft met ruim 99.000 m² het grootste verkoopvloeroppervlak. Vergeleken met de buurgemeenten Borne en Enschede zit Hengelo met het verkoopvloeroppervlak tussen deze gemeenten in. Deze volgorde in grootte van verkoopvloeroppervlak wordt bij de grafieken en tabellen in het vervolg van paragraaf 3 aangehouden.

Parkeertarieven

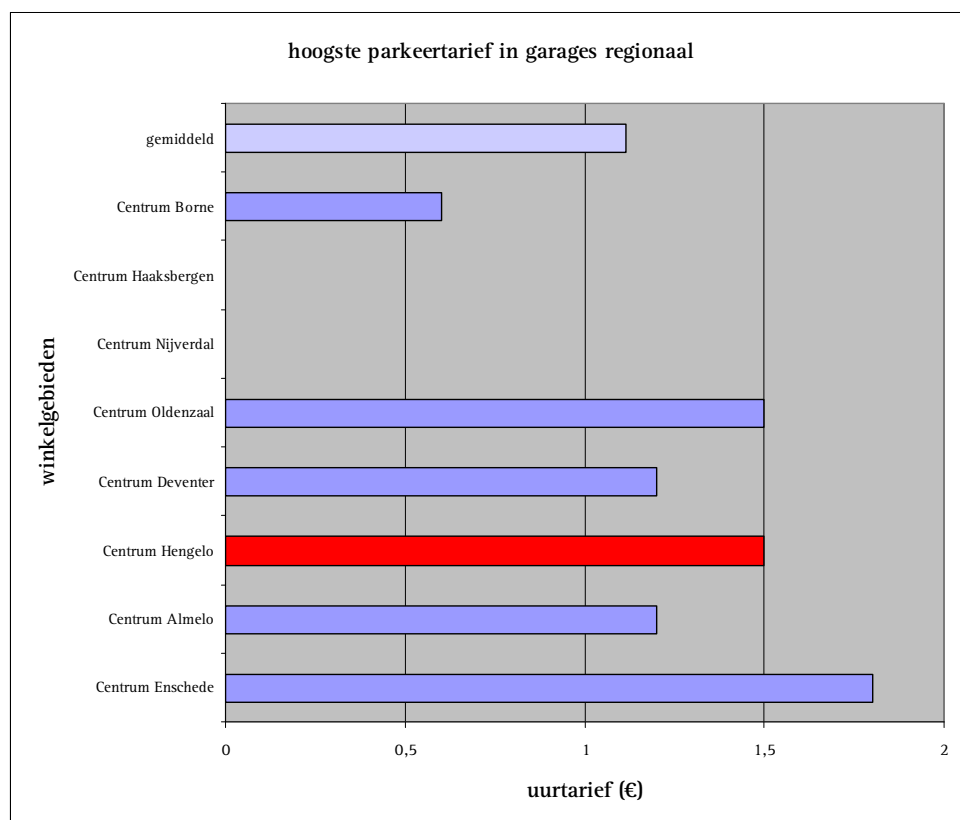
Tarieven maaiveldparkeren



Figuur B5.5: Parkeertarieven op maaiveld op regionaal niveau

In Borne en Nijverdal is het parkeren op maaiveld gratis (zie figuur B5.5). In Enschede (€ 1,90) is het parkeertarief op maaiveld per uur het hoogst. In het algemeen is het zo dat bij grotere winkelcentra de tarieven hoger zijn. Bij de tarieven voor parkeren op maaiveld is Hengelo (€ 1,40 per uur) duurder dan gemiddeld in de regio (€ 0,95). Door de kleine winkelgebieden mee te nemen in de berekening, waar parkeren gratis is (Borne en Nijverdal) of het tarief laag is (Haaksbergen), is het gemiddelde tarief ook relatief laag.

Tarieven garageparkeren



Figuur B5.6: Parkeertarieven in parkeergarages op regionaal niveau

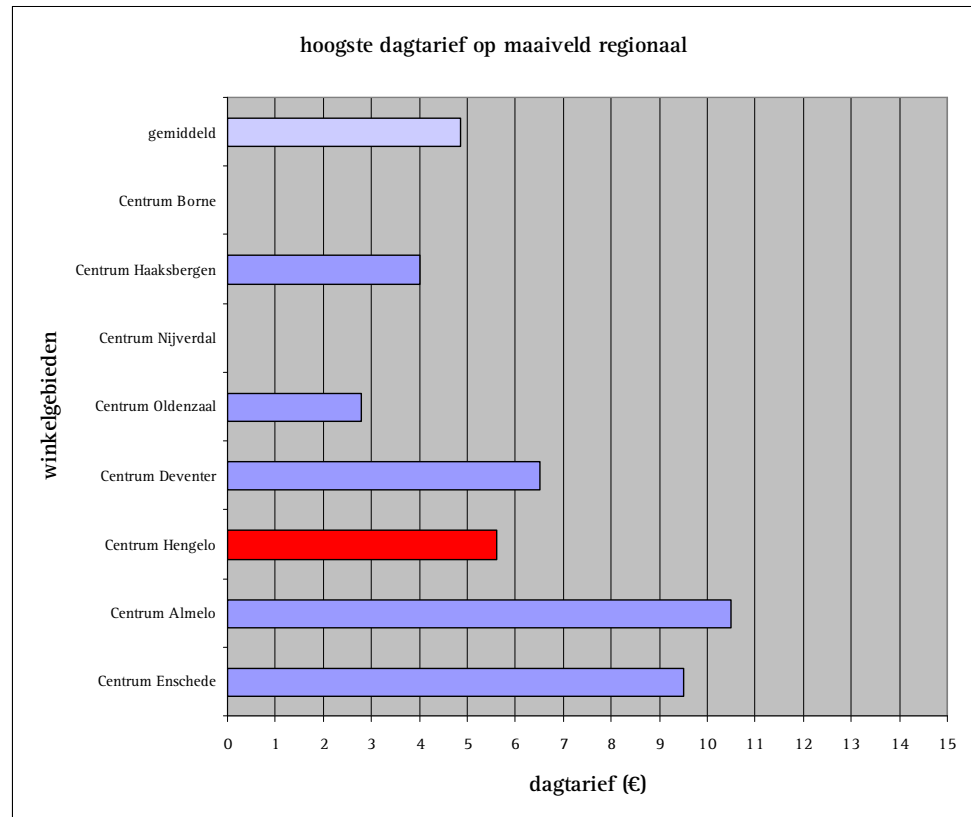
In Haaksbergen is geen openbare parkeergarage en in Nijverdal is het parkeren in de garage gratis (zie figuur B5.6).

Bij de tarieven voor garageparkeren is Hengelo (€ 1,50) duurder dan het gemiddelde tarief (€ 1,11). De duurste stad is Enschede (€ 1,80).

Net als bij de vergelijking op landelijk schaalniveau is op regionaal schaalniveau Hengelo (en in dit geval samen met Borne) één van de weinige gemeenten waar het hoogste parkeertarief voor het eerste uur in garages hoger is dan op maaiveld.¹

¹ Dit geldt voor een garage in Hengelo, de Brink, de twee andere garages hebben een uurtarief dat gelijk is aan het tarief op maaiveld.

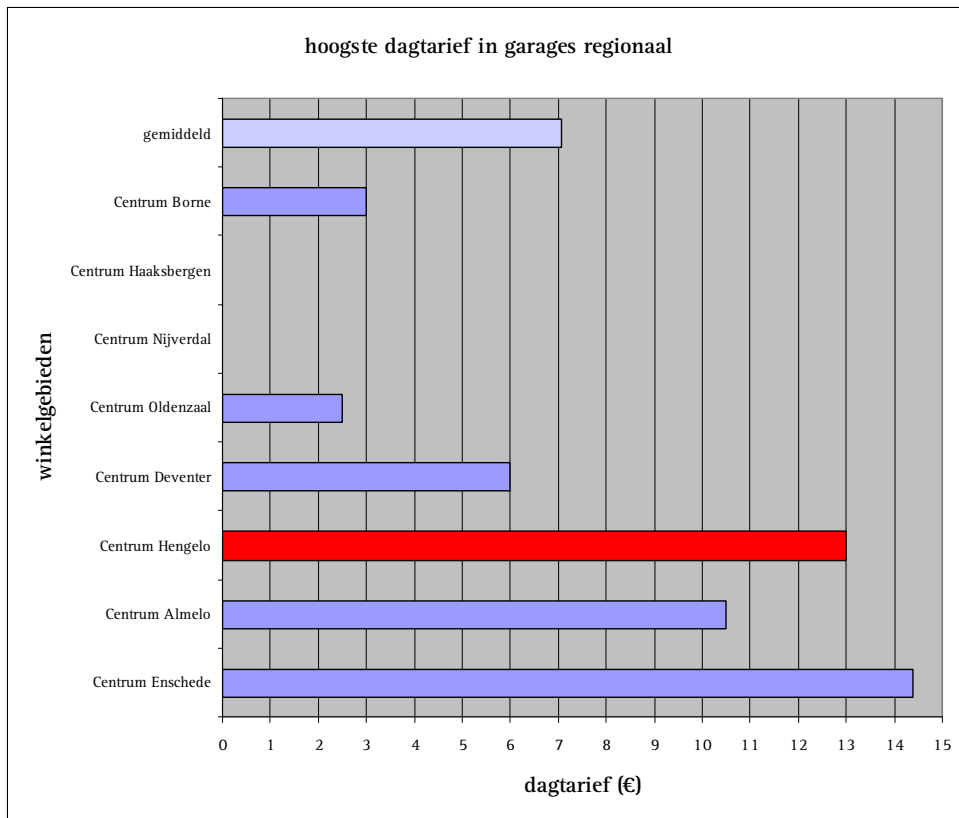
Dagtarieven



Figuur B5.7: Dagtarieven voor maaiveldparkeren op regionaal niveau

De meeste gemeenten kennen een maximaal dagtarief om op maaiveld te parkeren, zie figuur B5.7. De tarieven variëren wel sterk in prijs. Vergeleken met het uurtarief in een gemeente is het maximale parkeertarief per dag in Almelo en Haaksbergen het hoogst, overeenkomstig met respectievelijk 8 uur en 48 minuten parkeren en 8 uur parkeren. De andere winkelcentra kennen een dagtarief overeenkomstig met 3 tot 5 uur het uurtarief. In Hengelo is een dagtarief gelijk aan 4 uur parkeren.

Wederom valt het gemiddelde dagtarief laag uit (€ 4,86) omdat de winkelcentra in Borne en Nijverdal zijn meegerekend waar gratis geparkeerd kan worden. Wanneer alleen de centra worden vergeleken waar betaald parkeren geldt, is het gemiddelde dagtarief € 6,48. Hengelo heeft ten opzichte van het aanbod winkelvloeroppervlakte een relatief laag dagtarief.



Figuur B5.8: Dagtarieven voor parkeren in garages op regionaal niveau

Zoals eerder aangegeven is in Haaksbergen geen openbare parkeergarage en is in Nijverdal het parkeren in de garage gratis (zie figuur B5.8).

Het maximale dagtarief in een parkeergarage is ten opzichte van het geldende uurtarief in de betreffende gemeente het hoogst in het winkelcentrum in Almelo, Hengelo en Enschede. In deze gemeenten komt het maximale dagtarief in een garage overeen met respectievelijk 8 uur en 48 minuten parkeren, 8 uur en 42 minuten parkeren en 8,0 uur parkeren. In vergelijking met het geldende uurtarief is Oldenzaal het goedkoopst (overeenkomstig met 1 uur en 42 minuten parkeren).

Vergeleken met het gemiddelde dagtarief in garages in de regio (€ 7,10) is het maximale dagtarief in Hengelo hoog (€ 13,-). Ook ten aanzien van de omvang van het winkelvloeroppervlak is het maximale dagtarief in Hengelo hoog. Samen met Enschede kent Hengelo als enige twee gemeenten in de regio een hoger maximaal dagtarief in de garage dan op maaiveld.

Tarieven belanghebbendenparkeren

Winkelgebied	Abonnement		Ontheffing		Vergunning	
	Bewo- ners	Zakelijk	Bewo- ners	Zakelijk	Bewo- ners	Zakelijk
Centrum Borne	€ 300	€ 300	€ 30	*	€ 30	€ 100
Centrum Haaks- bergen	*	*	*	€ 469	€ 19	*
Centrum Nijverdal	*	*	*	*	*	*
Centrum Oldenzaal	*	*	€ 45	€ 250	*	*
Centrum Deventer	€ 227	€ 874	*	*	€ 107	€ 270
Centrum Hengelo	*	*	*	*	€ 125	€ 655
Centrum Almelo	**	€ 595	€ 200	€ 283	€ 17	€ 580
Centrum Enschede	€ 1.074	€ 1.684	*	€ 200	€ 155	€ 355

* de regeling komt niet voor in de betreffende gemeente

** hierover is geen informatie in de Parkeermonitor©

Tabel B5.3: Tarieven voor belanghebbendenparkeren op regionaal niveau

Parkeergarages

Winkelgebied	Totaal aantal parkeer- plaatsen	Aantal parkeer- plaatsen in garages	Percentage parkeer- plaatsen in garages	Aantal parkeer- garages
Centrum Borne	700	150	21%	1
Centrum Haaks- bergen	*	*	*	*
Centrum Nijverdal	1.391	49	4%	1
Centrum Oldenzaal	1.640	506	31%	2
Centrum Deventer	2.840	1.340	47%	6
Centrum Hengelo	2.524	1.114	44%	3
Centrum Almelo	2.300	1.300	57%	8
Centrum Enschede	6.830	2.530	37%	4

* Er is geen verdere informatie over deze parkeergarage

Tabel B5.4: Overzicht van parkeergarages op regionaal niveau

4 Reguleringstarieven in centrum en schil

In meerdere gemeenten komt naast regulering in het centrum ook regulering voor in de schil. Regulering in de schil wordt ingevoerd om de hinder die bewoners ondervinden van parkeerders die elders moeten zijn, te verminderen. In de meeste gevallen waren klachten van bewoners de aanleiding om de mogelijkheden van regulering te onderzoeken.

Gemeente	Centrum	Schil
Apeldoorn	€ 96,-	€ 24,-
Almelo	€ 17,-	€ 17,-
Breda	€ 70,-	
Deventer	€ 107,-	€ 93,-
Ede	€ 42,-	€ 41,-
Enschede	€ 155,-	€ 51,-
Gouda	€ 60,-	€ 60,-
Hilversum	€ 86,-	€ 64,-
Oldenzaal	n.v.t.	
Zwolle	n.v.t.	€ 73,-
Hengelo	€ 123,-	€ 30,-*

* Niet in de schil maar in enkele straten rond het winkelcentrum van Hasseler Es

*Tabel B5.5: Jaartarieven centrum en schil voor bewonersvergunningen
(peiljaar 2007)*

De tarieven voor een bewonersvergunning verschillen per gemeente. In de tabel staan voor een aantal gemeenten de tarieven. Ook is er meestal een tariefverschil tussen een vergunning voor het centrum en de daaromheen liggende schil. In enkele gemeenten zijn er meerdere soorten vergunningen die voor verschillende gebieden en tijden geldig zijn.

5 Samenvatting

Voor het parkeertarief op maaiveld zit Hengelo bij het landelijke gemiddelde. Regionaal bekeken is het parkeertarief op maaiveld hoger dan gemiddeld. Ook het parkeertarief voor garageparkeren is hoger dan gemiddeld, zowel op landelijk als op regionaal niveau. Opgemerkt wordt dat dit komt door de Brinkgarage (die overigens goed bezet is). De overige twee garages Thiemsbrug en Hengelo Centre zijn qua tarief vergelijkbaar met vergelijkbare winkelcentra. Het dagtarief in garages is in vergelijking met het dagtarief op maaiveld hoog.

De tarieven voor vergunningen in het centrum zijn in vergelijking met zowel regionale als landelijke referentiegemeenten hoog. Bij een vergelijking van de parkeertarieven van Hengelo met de twee grotere buurgemeenten, Almelo en Enschede, is Almelo voor zowel maaiveld- als garageparkeren goedkoper en Enschede voor beide duurder dan Hengelo.

Bijlage 6 Verkeersmaatregelen rondom bouw ROC

Werkverkeer met betrekking tot de bouw van het ROC gaf eind 2007 veel overlast in de omgeving van de Willem de Clercqstraat. Tijdelijke verkeersmaatregelen, in de vorm van betaald parkeren (met gratis vergunningen voor bewoners, hun bezoekers en aanwezige bedrijven en instellingen), zijn op 10 december 2007 ingesteld om de onveilige situatie tegen te gaan en om de leefbaarheid in de wijk te verbeteren.

Het door I&O Research uitgevoerde onderzoek heeft de volgende bevindingen opgeleverd.

Verkeersoverlast verplaatst van het gereguleerde gebied naar buiten het gereguleerde gebied

Voordat de tijdelijke verkeersmaatregelen werden getroffen, ondervond meer dan de helft van de respondenten (zeer) veel verkeersoverlast van vreemd verkeer in hun straat of buurt. Dit was vooral het geval bij respondenten die binnen het betaald parkeergebied wonen (65 procent) en minder vaak bij respondenten die buiten dit gebied wonen (35 procent).

Op dit moment ervaart bijna de helft van de ondervraagden (veel) minder overlast dan in vergelijking met de situatie voordat de tijdelijke maatregelen getroffen werden. Het lijkt dat het probleem zich heeft verplaatst; respondenten die buiten het betaald parkeergebied wonen, ervaren nu vaker (veel) meer overlast (52 procent) dan respondenten die binnen dit gebied wonen (12 procent).

Tijdelijke verkeersmaatregelen zorgen vooral in gereguleerd gebied voor verbetering verkeerssituatie

Met betrekking tot de tijdelijke verkeersmaatregelen vinden respondenten met name dat deze maatregelen in de buurt duidelijk staan aangegeven (70 procent). Ook is meer dan de helft van de respondenten (zeer) tevreden over de controle op foutief en onbetaald parkeren in de buurt. Over het totaalpakket aan tijdelijke verkeersmaatregelen is de helft van de ondervraagden (zeer) tevreden.

Volgens de respondenten hebben de verkeersmaatregelen er vooral toe geleid dat het dichtbij huis, bedrijf of instelling kunnen parkeren op werkdagen (sterk) is verbeterd (48 procent). Verder vindt ongeveer 40 tot 45 procent dat de maatregelen hebben bijgedragen aan een vermindering van overlast van bouwverkeer rondom ROC van Twente en van buurtvreemd verkeer op werkdagen en aan een verbetering van de verkeersveiligheid in de buurt. De tijdelijke verkeersmaatregelen hebben minder bijgedragen aan een verbetering van de verkeerssituatie 's avonds en in de weekenden. Dit valt toe te wijzen aan het feit dat de maatregelen ook vooral gericht zijn op het tegengaan van overlast door bouwverkeer van het ROC op werkdagen en deze overlast speelt 's avonds en in de weekenden niet. Over het algemeen vinden bewoners woonachtig in het betaald parkeergebied vaker dat de verkeerssituatie sinds de invoering van de

tijdelijke maatregelen (sterk) is verbeterd (59 procent) dan bewoners van buiten dit gebied (13 procent).

Groot deel respondenten is voorstander van blijvende verkeersmaatregelen

Meer dan de helft van de ondervraagden is voorstander van het blijvend worden van de nu (nog) tijdelijke verkeersmaatregelen. Dit is vooral het geval bij respondenten die in het betaald parkeergebied wonen (65 procent) en minder vaak bij respondenten buiten dit gebied (36 procent).

De meeste respondenten die blijvende verkeersmaatregelen willen, zijn echter niet bereid om dan te betalen voor de bewonersvergunning (die nu nog gratis is). Men vindt het niet terecht dat bewoners zouden moeten betalen om parkeerproblemen op te lossen die veroorzaakt zijn door de bouw van het ROC waar zij zelf niet om gevraagd hebben.

Conclusies

De belangrijkste conclusies die uit het onderzoek onder bewoners in en net buiten het gereguleerde gebied naar voren zijn gekomen, zijn als volgt:

- voordat de tijdelijke maatregelen werden ingevoerd, ondervond meer dan de helft van de respondenten overlast van vreemd verkeer in de buurt. Na de invoering van de maatregelen ervaart bijna de helft (veel) minder overlast;
- respondenten die niet in het betaald parkeergebied wonen, ervaren nu vaker (veel) meer overlast dan voorheen dan respondenten die in het gebied wonen. Het lijkt dat het verkeersprobleem zich verplaatst heeft van het betaald parkeergebied naar de straten buiten dit gebied;
- de helft van de ondervraagden is (zeer) tevreden over het totale pakket tijdelijke verkeersmaatregelen;
- de tijdelijke maatregelen hebben vooral bijgedragen aan een verbetering van de verkeerssituatie op werkdagen en hebben minder voor een betere verkeerssituatie gezorgd 's avonds en in de weekenden;
- meer dan de helft van de respondenten (56 procent) wil blijvende verkeersmaatregelen. Het grootste deel van deze respondenten wil dan niet betalen voor een bewonersvergunning. Bewoners die in het betaald parkeergebied wonen, zijn vaker voorstander van het permanent maken van de verkeersmaatregelen (65 procent) dan bewoners die buiten dit gebied wonen (36 procent).

Bijlage 7: Conclusies en aanbevelingen Inspraaknotitie Nota Autoparkeren

De inloopavonden voor de Nota Autoparkeren hadden tot doel de inwoners van en belanghebbenden in het gebied te informeren over de voorgenomen parkeermaatregelen en hen in de gelegenheid te stellen een reactie te geven. Van deze mogelijkheid is goed gebruik gemaakt. De drie informatieavonden zijn goed bezocht en zoals al in de inleiding vermeld, zijn er veel reactieformulieren ingediend. Het overgrote deel van de reacties (ongeveer 90%) komt uit de schil.

Het parkeerregime is een onderwerp dat de vele belanghebbenden aangaat, en de gemeente Hengelo heeft met de reacties die zijn gegeven op de Nota Autoparkeren in de definitieve Nota zoals die nu aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, rekening gehouden.

De beleidsaanbevelingen naar aanleiding van de geanalyseerde informatie zijn de volgende:

1. Naar aanleiding van de inspraak is in de stuurgroep besloten om het concept 'gratis proef' te introduceren. De gemeente neemt de kosten en investeringen van deze proef voor haar rekening. Doelstelling is door middel van een proef de bewoners (en ondernemers/winkeliers) te overtuigen van de gunstige effecten van de regulering betaald parkeren. Ervaren bewoners en ondernemers/winkeliers tijdens de proefperiode dezelfde gunstige effecten, dan zal naar verwachting de bereidheid tot betalen voor deze gemeentelijke dienst toenemen.
2. Gezien de schaarste aan parkeerplaatsen die nu al in delen van de schil aanwezig is en op basis van de bewonersreacties, wordt aanbevolen nog eens kritisch naar de parkeermogelijkheden voor werknemers uit de binnenstad te kijken. Als blijkt dat straten voor 80% vol staan, dienen de werknemers op grotere afstand te parkeren (of met fiets/openbaar vervoer te komen) of, indien mogelijk, op speciaal hiervoor aangewezen terreinen in de wijk.
3. Voor een optimale benutting en stimulering van het gebruik van de bestaande parkeergarages, dient in overleg met de exploitant, het gebruik van parkeerabonnementen en dagkaarten voor werknemers verbeterd te worden.
4. Gezien de gefaseerde invoering van parkeerregulering dient per wijk gecommuniceerd te worden wat de verandering inhoudt voor de betreffende belanghebbenden. Als uit de peiling blijkt dat er te weinig

draagvlak is voor het betaald parkeren met vergunningen dan wordt er afgezien van de invoering daarvan in het betreffende gebied.

5. Voor de werknemers moet het duidelijk zijn welke aantrekkelijke alternatieven er zijn. De gemeente kan voor iedere optie een concreet voorbeeld uitwerken (bijvoorbeeld parkeren op grotere afstand) zodat de gebruiker het mogelijke eigen voordeel ziet. Verder dient bekeken te worden in hoeverre de alternatieven versneld ontwikkeld kunnen worden.

Wijzigingen van beleid samengevat

Naar aanleiding van de inspraak worden de volgende wijzigingen van beleid in het kort hieronder weergegeven.

1. Invoeren van het concept 'gratis proef', gedurende het eerste jaar van invoering (zie paragraaf 8.3.2).
2. Het tarief voor een bewonersvergunning gaat van € 75,- naar € 65,- voor de eerste auto. Voor de tweede auto en volgende auto betaalt men € 130,- (was € 75,- voor de tweede auto en € 150,- voor de volgende auto). Hoger autobezit wordt dus zwaarder belast.
3. De gratis bewaakte fietsenstalling in de binnenstad wordt in 2008 gerealiseerd (was 2009-2010).
4. Het bedrag voor jaarlijkse monitoring (vinger aan de pols) wordt verhoogd van € 10.000,- naar € 20.000,-.
5. Het beleid met betrekking tot vergunningen voor werknemers in de schil wordt nader uitgewerkt op basis van de restcapaciteit en lagere volgrens (in vergelijking met de binnenstad). Per schilbuurt betekent dit dat er maatwerk geleverd gaat worden.
6. Formaliseren van Canadees parkeren, daar waar het kan, om zodoende de legale parkeercapaciteit te verruimen en betere handhaving mogelijk te maken.
7. De planning wordt herzien: de inspraak en besluitvorming die gepland waren in het najaar 2007 zijn verschoven naar eind 2008.
8. Het uitgangspunt van een budgettair neutrale (dus kostendekkende) gemeentelijke parkeerbegroting wordt op een aantal onderdelen (waaronder de bewonersvergunning voor de eerste auto) losgelaten.

Bijlage 8: Problematiek en aanpak per schilwijk

In deze bijlage volgt een korte beschrijving van de kenmerken en problematiek van de schilwijken. Daaraan gekoppeld wordt ingegaan op -daar waar nodig- een specifieke aanpak van de problematiek. Verder zijn enkele schilwijken samengenomen; dit levert in totaal 13 gebieden op.

Lansinkveld – Centrum Zuid (afgekort met CZ)

Lansinkveld aan de zuidwestzijde van de binnenstad is de omgeving waar (onderwijs)voorzieningen tot ontwikkeling moeten komen. Verder is er de stationsomgeving (nu al betaald parkeren) en het noordelijk deel van Hart van Zuid, waar werkgelegenheid tot stand komt. Aan de westzijde is de brandweerkazerne en het terrein van voormalige Holec/Hazemeijer ; op de laatstgenoemde locatie komen leisurevoorzieningen. Het terrein wordt nu gebruikt als tijdelijk parkeerterrein (450 parkeerplaatsen) door het ROC. In het gebied Lansinkveld wordt nu en in de toekomst in beperkte mate gewoond. Parkeervraag is gedurende de gehele dag, dus ook in de avond (avondonderwijs) en in de nacht (bewoners). Parkeerregulering met betaald parkeren en vergunningen voor belanghebbenden is een logische maatregel, passend bij de zuidelijke uitbreiding van de binnenstad.

Afrikaanderbuurt (AF)

De Afrikaanderbuurt is een gemengde buurt met oudere woningen en talrijke kleine bedrijfjes. Aan de noordoostzijde wordt woningbouw (O²) ontwikkeld, waarbij het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein wordt gerealiseerd. Kenmerk van Afrikaanderbuurt is dat het dicht tegen het kernwinkelgebied aan ligt (De Wetstraat, Thiemsbrug). Enkele jaren geleden is de verkeerscirculatie aangepast.

Momenteel heeft de Afrikaanderbuurt een blauwe zone. De woningen hebben over het algemeen geen eigen parkeervoorzieningen. Betaald parkeren in combinatie met bewonersvergunningen (laag tarief) past goed in dit gebied dat tegen het winkelcentrum ligt, maar dat ook eigen bedrijven heeft, die goed bereikbaar moeten zijn. De bewoners kunnen vergunningen aanvragen.

Tichelwerk (TW)

Tichelwerk ligt op grotere afstand van de binnenstad. Het zuidelijk deel heeft een kleine blauwe zone. Verder liggen er grote parkeerterreinen aan de ir. M. Schefferlaan en aan de M.A. de Ruyterstraat.

Invoeren van parkeerregulering heeft hier niet de hoogste prioriteit, maar hangt samen met de ontwikkeling van ondermeer de Lange Wemen (medio 2012). Bovendien is er een relatie met de regulering in de naastgelegen gebieden Thiemsland en Afrikaanderbuurt. Overloopeffecten moeten voorkomen worden.

Thiemsland en Weidedorp (TL en WD)

Thiemsland en Weidedorp liggen aan de noordwestzijde van de binnenstad. Weidedorp heeft een hoge parkeerdruk, die mede veroorzaakt wordt door het ontbreken van eigen parkeren. Bovendien komen er, net als in de Afrikaanderbuurt, enkele bedrijven voor. Aan de zuidwestzijde ligt het Mitchamplein. Het bebouwen van dit plein heeft direct invloed op de parkeerdruk in deze beide gebieden, maar dit bouwen zal vooralsnog niet gebeuren.

Thiemsland is ontwikkeld op het voormalige terrein van Heemaf. De appartementen hebben eigen parkeerplaatsen (in de garage). Verder zijn er grondgebonden woningen. Probleem is dat de parkeerplaatsen op maaiveld voor een deel oneigenlijk gebruikt worden door parkeerders, die in de binnenstad werken.

Parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren met (waar nodig) bewonersvergunningen, lost dit probleem op. Bovendien ontstaat er dan extra ruimte voor de bewoners en voor de bezoekers van bewoners.

Dichtersbuurt (DB)

Dit is een buurt met oude woningen en met een krappe openbare ruimte. De buitenruimte is door middel van erven ingericht, waarbij alleen in de vakken geparkeerd mag worden.

Sinds enkele jaren is het parkeren gereguleerd met een blauwe zone, met ontheffingen/vergunningen. Het parkeerprobleem wordt deels veroorzaakt door niet bewoners (bezoekers) en deels door eigen bewoners, die 1 of meer auto's hebben. Uitbreiding van parkeren in de buurt zelf is niet mogelijk. Kleine uitbreidingen aan de randen zouden onderzocht moeten worden. Een effectieve parkeerregulering met betaald parkeren en een progressief vergunningensysteem (tweede en derde vergunning duurder) zullen er voor zorgen dat er iets meer ruimte ontstaat voor de bewoners zelf.

Woolde (WO en WW)

Woolde, gelegen ten westen van het centrumgebied, kent een gemêleerd karakter. Aan de oostzijde van de Geerdinksweg betreft het zowel woongebied als bedrijventerreinen (Westmaat). Aan de oostzijde ligt het gebied van Hazemeijer waar in de toekomst voorzieningen ontwikkeld worden. Woolde aan de westzijde van de Geerdinksweg is gebouwd rond het ziekenhuis. Het ziekenhuis SMT is al jaren het decor van uitbreidingen en verbouwingen. Ook de komende jaren zal er verder ontwikkeld worden. Het ziekenhuis gaat begin 2009 betaald parkeren voor bezoekers invoeren. Daarnaast is capaciteit gecreëerd van 205 parkeerplaatsen voor werkers. Om de omwonenden geen hinder te laten ondervinden, is een adequate parkeerregulering met vergunningen (en automaten) een oplossing. Afstemming met het parkeerbeleid van het ziekenhuis is nodig. Ook de mogelijke effecten van een nieuwe NS-voorstadshalte verdient aandacht.

Lansink – omgeving ROC (LS)

't Lansink is een van de mooiste en best bewaarde tuindorpen van Nederland. Het is gebouwd in de tijd dat er nauwelijks auto's waren en de bewoners en bedrijven zijn voor het parkeren voornamelijk op de openbare ruimte aangewezen. De straten en voetpaden zijn redelijk breed. Dit is de reden dat in 't Lansink zogenaamd Canadees parkeren voorkomt (twee wielen op het voetpad). Als dit wordt geformaliseerd in de toekomst, is dit een welkome uitbreiding van de parkeercapaciteit.

Door de nieuwe functies in de voormalige metaalfabrieken (ROC-onderwijs) zal de parkeerdruk toenemen. Parkeervoorzieningen worden op eigen terrein aangelegd. Om te voorkomen dat studenten toch in de woonbuurten gaan staan is een adequate parkeerregulering noodzakelijk. Ervaringen bij ROC's elders in Nederland laat zien dat betaald parkeren met vergunningen goed werkt. Op dit moment is er een proef met tijdelijk betaald parkeren in de straten direct rond het ROC. Deze regeling is vooralsnog verlengd (t/m september 2009) i.v.m. de procedure rond de vaststelling van de Nota Autoparkeren.

Hart van Zuid (HZ)

Het zuidelijk deel van Hart van Zuid krijgt een woonbestemming met voldoende eigen parkeerplaatsen. Aangezien dit gebied in het invloedsgebied ligt van Hart van Zuid noord en het ROC is flankerend beleid gewenst. Daar komt nog bij dat in dit gebied een winkelcentrum wordt ontwikkeld.

Berflo Es (BE en BR)

De Berflo Es is een gemengde buurt met oudere woningen en enkele bedrijven. Aan de zuidoostzijde zijn ook flats gebouwd (jaren vijftig-zestig). De parkeerdruk door eigen bewoners is hoog.

Momenteel heeft de Berflo Es geen parkeerregulering. Met de ontwikkeling van Hart van Zuid en de Stationsomgeving is regulering aan te bevelen. Dit om overloop te voorkomen en om bewoners met hun eerste eigen auto een plek dicht bij de woning te bieden.

Elsbeek (EB en EW)

Aan de oostzijde van de binnenstad ligt het gebied Elsbeek. Dit is een gebied met oude woningen en enkele voorzieningen. In het zuidelijk deel bestaat reeds een aantal jaren een blauwe zone. Nu ontstaat de mogelijkheid om de regulering uit te breiden en te veranderen in betaald parkeren in straten waar nu overloopeffecten zijn te constateren.

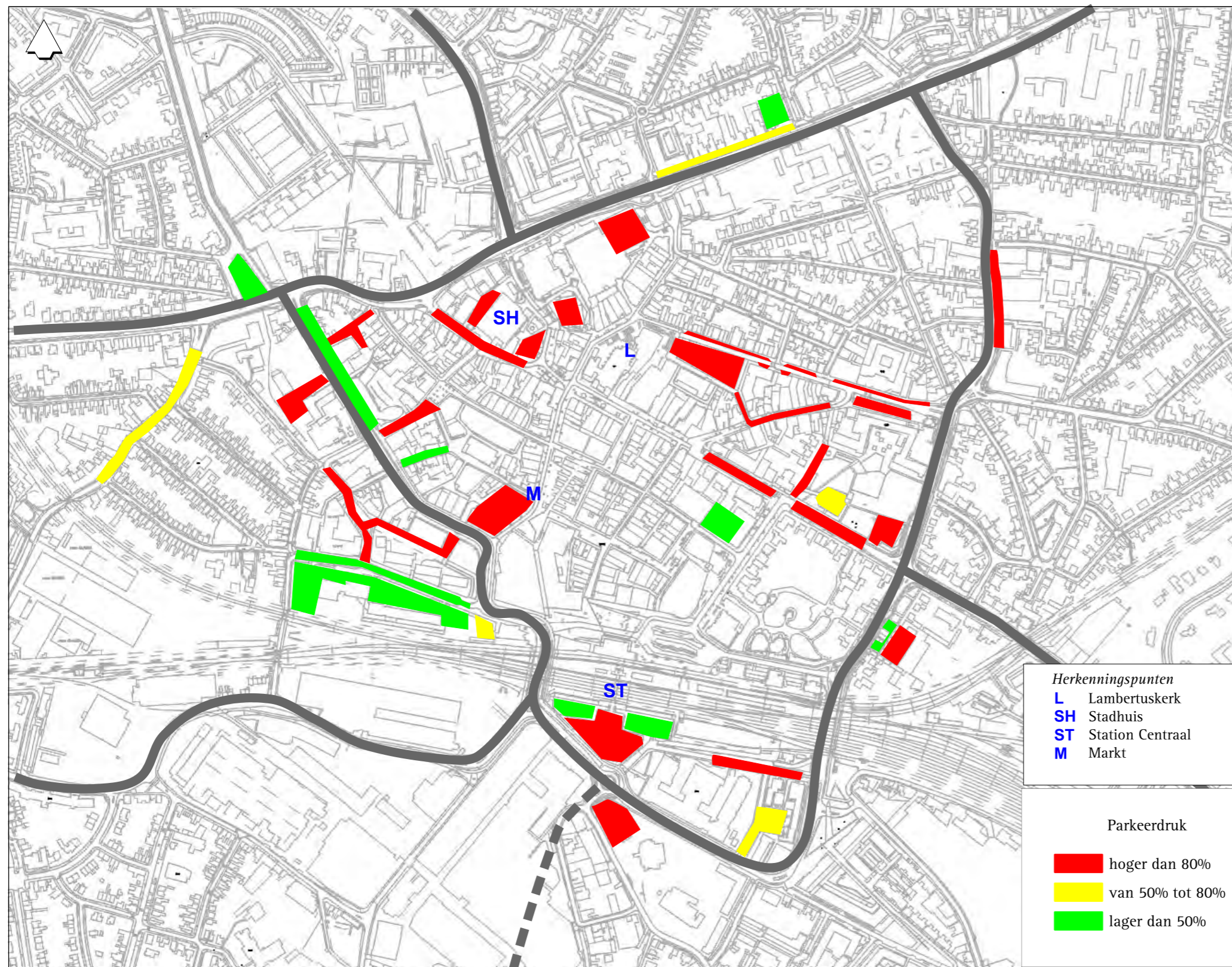
Voor alle schilwijken geldt dat de begrenzing van het te reguleren gebied in overleg met de bewoners nader bepaald moet worden.

Prioriteit wordt toegekend aan:

- omgeving ROC of SMT;
- omgeving Thiemsland;

- omgeving Dichtersbuurt;
- overige blauwe zones;

Invoering van de mogelijke nieuwe parkeerregulering in deze gebieden is, afhankelijk van het proces rond de peiling en het proefconcept (zie paragraaf 8.3.2), voorzien vanaf 2009.



Huidige parkeerdruk centrum (meest recente onderzoeken 2003-2006)

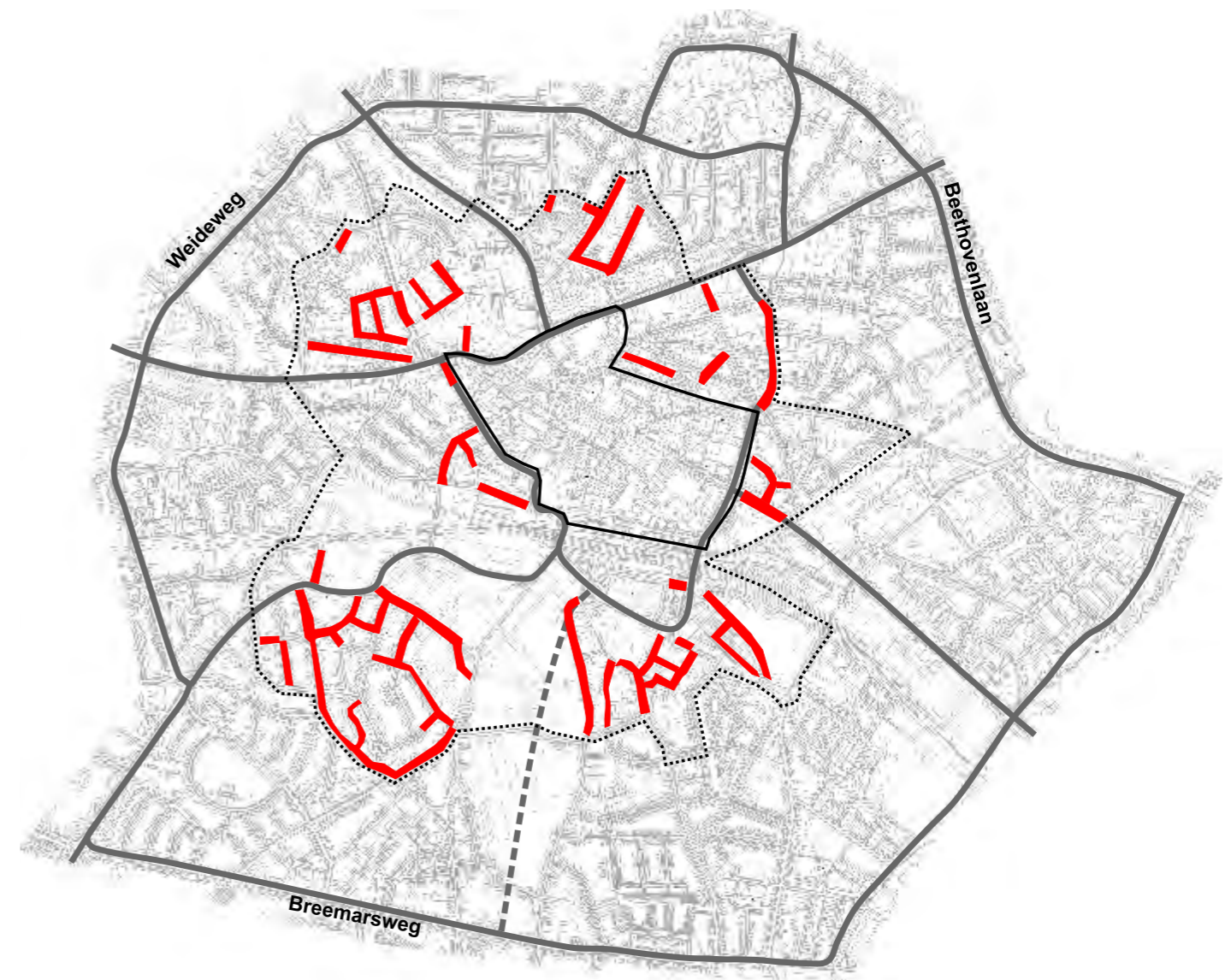
Parkeernota 2008-2012 gemeente Hengelo

Afbeelding1



HGL080-004/Bik/00908



Parkeeronderzoek 19 januari 2006 nacht



Parkeeronderzoek 14 maart 2006 middag

-  wegvak met parkeerdruk hoger dan 80%
-  grens onderzoeksgebied



