

Verslag buurtpanels parkeerregulering Hart van Zuid

9, 16, 30 oktober en 6 november 2023

26 januari 2024



Aanleiding

Hart van Zuid is volop in ontwikkeling. De gemeente Hengelo werkt samen met ontwikkelaars en initiatiefnemers hard aan zo'n 1.500 prachtige nieuwe woningen en er is steeds meer te doen en te beleven in de buurt. Dat heeft ook gevolgen voor het parkeren in Hart van Zuid en de buurt daarom heen. Om parkeeroverlast voor de huidige buurtbewoners tegen te gaan, heeft de gemeenteraad in 2021 besloten dat er in het gebied ten noorden van het Esrein en de schil daarom heen een parkeerregeling komt. In het gebied ten noorden van het Esrein wordt dat betaald parkeren zonder vergunningen. Voor de schil erom heen organiseerde de gemeente Hengelo twee buurtpanels voor bewoners en belanghebbenden in en net buiten de schil. Samen verkenden we de verschillende mogelijkheden en de voor- en nadelen van de verschillende parkeerregelingen.

Dit is een overkoepelend verslag van de in totaal vier avonden, vanuit beide buurtpanels. Ook reacties van niet geselecteerde bewoners zijn opgenomen, voor zover deze niet in de buurtpanels aan bod zijn gekomen.

Selectie van buurtpanels

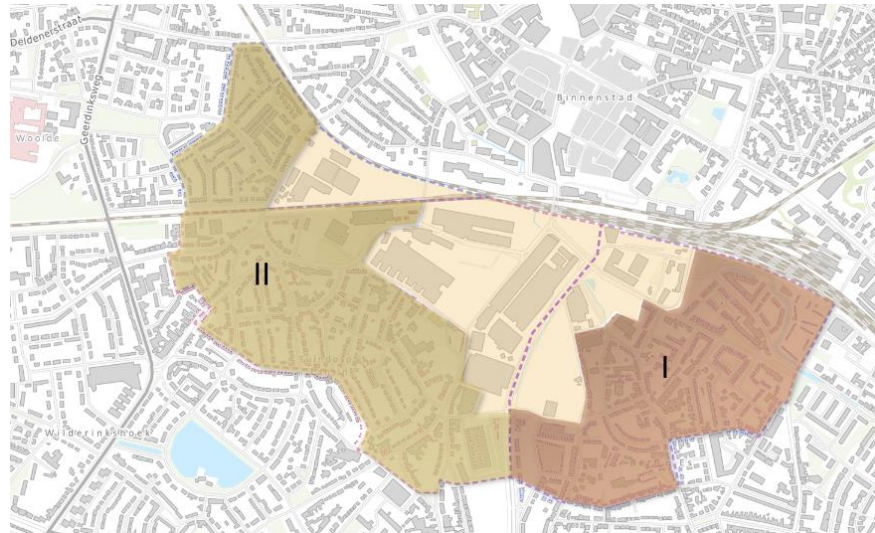
Voor de buurtpanels kwamen veel aanmeldingen binnen. Er is een keuze gemaakt om twee kleinere groepen te vormen, om zo het gesprek effectiever te kunnen voeren. De deelnemers zijn geselecteerd op waar ze wonen, hun motivaties en of ze bewoner, belangengroep of ondernemer zijn. Hiermee is de groep zo divers en breed mogelijk.

De opzet van de buurtpanels

De gemeente heeft het bureau Spark ingehuurd om hun deskundigheid op gebied van parkeren in te brengen voor deze opdracht én als begeleider van de buurtpanels.

Er zijn twee buurtpanels samengesteld.

Buurtpanel I ging over het gebied ten oosten van de Laan Hart van Zuid, Buurtpanel II over het gebied ten westen van de Laan Hart van Zuid.



Tijdens de eerste avonden (op 9 en 16 oktober) hebben de gemeente en Spark een inhoudelijke toelichting gegeven op

parkeerregulering en de ontwikkelingen met betrekking tot Hart van Zuid. Daarbij is onder meer een toelichting gegeven op de verschillende mogelijkheden van parkeerregulering. Vervolgens gingen de aanwezigen in gesprek over de huidige parkeeroverlast die zij ervaren en de mogelijkheden voor de toekomst.

Tijdens de tweede avonden (op 30 oktober en 6 november) gingen de aanwezigen dieper in op de voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden van parkeerregulering, en bespraken ze onder andere het gewenste gebied voor parkeerregulering, het moment van invoering en ook de tijdsvensters waarbinnen de parkeerregeling van kracht zou moeten zijn.

Leeswijzer:

Op de volgende pagina leest u eerst de algemene conclusie / samenvatting van de belangrijkste punten die zijn ingebracht. Vervolgens leest u een uitgebreid verslag van alles wat is besproken tijdens de buurtpanels. De informatie die tijdens de avonden is gegeven vanuit de gemeente en Spark is daarbij telkens weergegeven in een blauw kader. De reacties van de aanwezigen op de verschillende onderdelen leest u daar telkens onder. De presentaties die zijn gegeven zijn als bijlage toegevoegd.

Vervolg

Het definitieve verslag van de buurtpanels wordt gebruikt bij het opstellen van het uitwerkingsplan voor parkeerregulering. Het college zal hierbij de verschillende belangen afwegen en een principebesluit nemen over dit uitwerkingsplan. Naar verwachting wordt dit besluit in februari 2024 gepubliceerd. Dan ligt het 6 weken ter inzage en kan iedere belanghebbende erop reageren. Iedere bewoner schil Hart van Zuid wordt over de inzagetermijn per post geïnformeerd. Daarnaast wordt het bekend gemaakt in het gemeentenuws en via de andere kanalen van de gemeente Hengelo. Houdt u daarvoor de nieuwsberichten in de gaten.

Alle zienswijzen worden na deze periode beantwoord en indien nodig verwerkt in het uitwerkingsplan. Het college neemt hierover opnieuw een besluit, waarna het uitwerkingsplan van parkeerregulering in de schil rond Hart van Zuid definitief is.

Algemene conclusie en samenvatting van de belangrijkste uitkomsten van de buurtpanels

De gemeente kijkt terug op een viertal bijzondere buurtpanels, waarin veel informatie is uitgewisseld over de huidige parkeersituatie, de huidige ervaren parkeeroverlast en de verwachtingen van de deelnemers ten aanzien van de toekomst en inzichten over mogelijke oplossingen.

Op de avonden is een beeld gepresenteerd en bediscussieerd van de parkeersituatie in de schil van Hart van Zuid (ten noorden van het Esrein), zoals dat nu uit metingen van de gemeente naar voren komt en wordt bevestigd door ingediende klachten en meldingen. Dit beeld en ook de ervaren parkeerdruk is sterk wisselend per buurt, en zelfs straat, als gevolg van verschillen in ligging van bijvoorbeeld functies met veel bezoekers (denk aan de studenten van de onderwijsinstellingen) alsook de fysieke eigenschappen van de straat. Sommige straten hebben, door hun profiel, nu eenmaal weinig parkeerplaatsen in relatie tot het aantal auto's.

Dat het mogelijk in de toekomst drukker zal worden als gevolg van uitwijkende parkeerders vanuit Hart van Zuid wordt breed onderschreven. Er is gediscussieerd over de bronnen van actuele parkeeroverlast. Soms door eigen autobezit van de bewoners (in combinatie met het beperkt aantal parkeerplaatsen in sommige straten), soms door parkeerders van buiten. Bij het laatste werd in het tweede buurtpanel duidelijk gewezen naar de opleidingsorganisaties ROC en TIO. Van deze organisaties wordt verwacht dat zij meer gaan doen om de (huidige) parkeerdruk op de openbare weg te verminderen.

Op de avonden zijn de verschillende mogelijkheden van parkeerregulering geschetst. Hierbij zijn de volgende vormen besproken:

- Blauwe zone
- Uitsluitend vergunning parkeren
- Betaald parkeren met vergunningen voor belanghebbenden

Per reguleringsvorm is aandacht besteed aan het basisprincipe van de vorm (en juridische en fiscale consequenties), effectiviteit en uitwerkingszaken als: venstertijden, begrenzing en fasering. Uiteraard geldt: zo veel mensen, zo veel meningen. Een unanieme stem voor een reguleringsvorm was er niet, maar bewoners en ondernemers gaven wel aan dat het niet 'one size fits all' kan zijn. Gebieden met winkels moeten een eigen reguleringskader krijgen.

Voor wat betreft de uitwerking kon men zich wel in een aantal zaken vinden. De 300 meter contour die nu indicatief was vastgelegd moet in sommige gebieden wat worden uitgebreid en juist bij de Bloemenbuurt worden teruggelegd. Daarnaast zijn veel panelleden voor een gefaseerde invoering; dus niet in 1 keer de volledige schil, maar tussentijds monitoren en dan pas uitbreiden. Hierbij zouden panelleden graag zien dat de gemeente blijft meeschakelen met de gebieden waar nu nog wordt geparkeerd, maar die straks in ontwikkeling zijn.

Ten slotte was er een drietal relevante hartenkreten:

1. Zorg voor een adequate handhaving. Als er niet structureel wordt gehandhaafd is iedere regulering gedoemd om te mislukken
2. Blijf als gemeente sterk drukken bij die organisaties die een belangrijke bron vormen van parkeeroverlast (denk ROC en TIO)
3. Betrek de bewoners/bedrijven bij de verdere uitwerking en zoek maatwerk waar dat mogelijk is (bijvoorbeeld in de optimalisatie van parkeerplaatsen in bepaalde straten en denk bij plaatsing van parkeerapparatuur aan het aanzicht van de wijk)

Uitgebreid verslag van buurtpanels parkeerregulering Hart van Zuid

Waarom parkeerregulering?

In de sporen van een rijk industrieel verleden, verrijst een nieuw stadsdeel: Hart van Zuid. Hier gaan de komende jaren ongeveer 1000 tot 1500 woningen voor verschillende doelgroepen gebouwd worden. Naast woningen komen er ook nieuwe voorzieningen en functies in dit gebied. Dit doen we omdat er een groot tekort is op de woningmarkt. Daarnaast is Hengelo is aan het vergrijzen en we moeten iets doen om de arbeidsbevolking op peil te houden. Maar één ding is zeker: het gaat drukker worden en voor heel Hart van Zuid is parkeerregulering vastgesteld.

Er zijn verschillende deelgebieden in Hart van Zuid, met meerdere projectontwikkelaars. Met deze ontwikkelaars is afgesproken dat zij op eigen terrein (dus onder de woning of bij de woning) voldoen aan de parkeernorm van de te ontwikkelen woningen. Nieuwe bewoners van Hart van Zuid moeten dus parkeren op eigen terrein. Zij krijgen geen vergunning voor het parkeren op de openbare weg. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor bezoekers aan de woningen en voorzieningen in Hart van Zuid.

Om extra parkeerdruk te voorkomen in de schil rondom Hart van Zuid, heeft de raad september 2021 het besluit genomen om ook hier parkeerregulering in te stellen (zie afbeelding in de eerste presentatie). Parkeerregulering voorkomt niet alleen overlast van toekomstige bewoners uit Hart van Zuid, maar het kan ook bestaande overlast verminderen. Door parkeerregulering worden wijkvreemde langparkeerders in de schil geweerd. Ook kan het mensen verleiden tot het beter gebruik maken van een eigen oprit en kan het invloed hebben op het eigen autobezit, doordat bijvoorbeeld andere vervoerskeuzes gemaakt worden (denk aan het openbaar vervoer of de fiets).

Daarnaast werkt de gemeente aan andere maatregelen om het autobezit en –gebruik te verminderen. We stimuleren en faciliteren deelmobiliteit en we zoeken naar geschikte locaties voor mobiliteitshubs (parkeervoorzieningen op afstand waarbij gemakkelijk wordt overgestapt van en naar OV). Dit doen we in samenwerking met de gemeente Enschede. Ook hebben we gesprekken met de provincie over het verbeteren van het OV-netwerk en stellen we in 2024 een Actieplan Fiets op. Hierin komen voorstellen voor het verbeteren van fietsveiligheid, fietsparkeren en het verbeteren van infrastructuur voor de fiets.

Meepraten over de parkeerregeling

Dat er parkeerregulering komt staat dus vast. In de buurtpanels was er ruimte om mee te praten over welke vorm van parkeerregulering het meest geschikt is, binnen welke tijden de regulering moet gelden, waar de grens moet komen te liggen en het moment van invoering van de regeling. De gemeente neemt de opgehaalde opvattingen mee richting het college, die hier vervolgens een afweging in zal maken. Daarbij kunnen we op voorhand wel zeggen dat het niet zal lukken om iedereen tevreden te houden. Maar het college vindt het belangrijk om kennis te nemen van de ideeën en wensen uit de buurt en laat dit zeker meespelen bij de uiteindelijke afweging.

Parkeeronderzoek

De gemeente laat jaarlijks een parkeeronderzoek uitvoeren. Deze tellingen geven, tezamen met meldingen van parkeeroverlast en waarnemingen van de BOA's, een beeld van de parkeerdruk op verschillende momenten in de week. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk verschilt per straat en per moment. De meeste straten zijn in de avond en nacht het drukst. In sommige straten juist overdag. Opvangcapaciteit voor extra auto's in de buurt is er niet of nauwelijks.

Reacties van de deelnemers op parkeerregulering en ervaren overlast

Parkeeroverlast

Overlast als gevolg van parkeren is een subjectief gegeven. Dit bleek ook uit alle panelbijeenkomsten. Een aantal panelleden van buurtpanel II herkent zich niet in de gepresenteerde cijfers en trokken de onderzoeksresultaten en de momenten waarop de metingen zijn uitgevoerd in twijfel. Sommige panelleden vinden de cijfers niet representatief of slechts een momentopname. “Wij weten zelf wel of het wel of niet druk is.”, vertelt een bewoner. Een ander panellid gaf aan dat hij zelf langere tijd regelmatig geteld heeft bij het Dijkersplein. Die cijfers kwamen aardig goed overeen met de metingen van de gemeente.

Iedereen is het erover eens dat de verschillen per straat groot kunnen zijn als gevolg van het profiel van de straat. Verschillende straten zijn smal, er zijn weinig parkeerplekken. Soms wordt dan op de stoep geparkeerd (half of helemaal).

Aan de oostzijde van de Laan Hart van Zuid ervaren buurtbewoners voornamelijk overlast van langparkeerders van buiten de wijk zoals bezoekers en medewerkers van de binnenstad, dagjesmensen, treinreizigers en vakantiegangers. Dat terwijl de P+R garage bijna leeg staat. “Logisch als parkeren op straat gratis is”, merken de bewoners op.

Een deel van de overlast komt uit de buurten zelf en wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door bewoners die meer dan twee auto's bezitten of doordat parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd gebruikt worden. Maar ook ondernemers zorgen voor een parkeervraag in de wijk, zoals een dansschool, garagebedrijf, uitzendbureau, hotel, moskee, diverse opleidingsorganisaties, etc. In Tuindorp zijn het vooral studenten van het ROC en ook van TIO en de bouwschool die voor parkeeroverlast zorgen. Een bewoner merkt wel op dat het ROC en 't Lansink ook waarde toevoegen aan Hengelo.

Er is een groep bewoners die nu nog geen overlast ervaart, maar een deel van deze bewoners voorziet wel problemen in de toekomst wanneer het drukker wordt. Dit geldt met name voor de bewoners van de Bloemenbuurt.

Rol en positie van ROC van Twente bij (oplossen van) parkeerproblemen Tuindorp

Deelnemers aan Buurtpanel II zijn van mening dat de gemeente meer regie moet voeren op de parkeersituatie rondom het ROC en de overige opleidingsinstituten. De gemeente geeft aan in gesprek te zijn met ROC over de parkeersituatie, maar voor de aanwezigen is dit onvoldoende. Sommige omwonenden geven aan het niet rechtvaardig te vinden dat zij de rekening gepresenteerd krijgen, terwijl zij niet verantwoordelijk zijn voor de huidige en toekomstige parkeerproblemen.

De aanwezigen zijn van mening dat het ROC ook een belangrijke bijdrage te leveren heeft ten aanzien van het oplossen van de parkeerproblemen veroorzaakt door de studenten.

Tijdens het buurtpanel doet de gemeente de toezegging dit punt nadrukkelijk onder de aandacht te brengen bij het college van B en W, zodat zij dit in hun uiteindelijke afweging mee kunnen nemen.

Aan de westzijde van de Laan Hart van Zuid ervaren de buurtbewoners veel overlast door studenten van het ROC. In het betreffende buurtpanel is hierover dan ook lang en veel gesproken. Deelnemers hebben het gevoel dat ze in het verleden niet gehoord werden, door de gemeente, als door het ROC. Bij de komst van het ROC van Twente hebben bewoners al aandacht voor de parkeerproblematiek gevraagd. Bewoners zijn destijds geconfronteerd met het besluit van de gemeente en het ROC om hier een onderwijslocatie te bouwen. Vervolgens zorgt dat voor parkeerproblemen in de buurt. De omwonenden hebben het gevoel dat de oplossing daarvoor alleen bij hen wordt neergelegd en zij straks voor de oplossing moeten gaan betalen. Dit terwijl het ROC geen verantwoordelijkheid op zich neemt en bovendien geen empathie toont over de parkeeroverlast.

De bewoners zijn van mening dat ook het ROC verantwoordelijkheid zou moeten dragen om parkeren voor de studenten op te lossen. Een coöperatieve houding van het ROC is hierin gewenst. Panelleden verwachten dat een oplossing verdeeld wordt over alle schouders, dus ook die van het ROC, en niet alleen die van bewoners.

Bewoners hebben er geen vertrouwen in dat het nieuwe mobiliteitsplan van het ROC een oplossing biedt voor de verminderde parkeerruimte als gevolg van de ontwikkeling op het terrein Hijschveste. Het ROC heeft nu ook al een mobiliteitsplan, maar de parkeeroverlast is toch groot.

De situatie rondom parkeren van het ROC blijft ingewikkeld. Het ROC is geen gemeentelijke instantie. De gemeente heeft daarom geen mogelijkheden om een oplossing af te dwingen, behalve de invoering van parkeerregulering. Uiteraard dringt de gemeente in gesprekken met het ROC aan op een handreiking/oplossing.

Aanvullend is tijdens de panelbijeenkomsten een aantal suggesties gedaan die de gemeente zal bespreken met het ROC en het TIO:

- De parkeerplaats van het ROC is op maandag tot en met donderdag vanaf 16.30 uur en vanaf vrijdag 12.00 t/m zondag 04.00 uur vrij toegankelijk om te parkeren. De gemeente kan dit duidelijker communiceren en promoten, zodat de parkeerdruk in de avond en in het weekend in de wijk afneemt.
- Op het terrein van het TIO (hoek C.T. Storkstraat/Julianalaan) ligt een grasveld. Kan het TIO hier geen parkeerplaatsen realiseren? Er ligt namelijk ook al een uitritconstructie.

Zorgen over parkeren in de toekomst

Bewoners maken zich zorgen over het realistisch gehalte van de parkeereisen aan de nieuwbouw in Hart van Zuid. Het is volgens hen wensdenken dat nieuwe bewoners in Hart van Zuid maar één of zelfs geen auto hebben. Het OV is duur en niet toereikend voor mensen met onregelmatige werktijden. Deelmobiliteit is niet voor iedereen een oplossing en sommigen vinden dit nog erg lastig in gebruik.

Er zijn niet alleen zorgen over het autobezit van toekomstige bewoners van Hart van Zuid. Punt van zorg is ook dat de parkeeroverlast gaat toenemen, doordat er nu nog geparkeerd wordt op terreinen waar straks gebouwd gaat worden. Al die auto's zullen, naar alle waarschijnlijkheid, een andere plek gaan zoeken in de wijk.

Een voorbeeld is de toekomstige woontoren aan het Dikkersplein die enkele panelleden zorgen baart. Er komen geen parkeerplaatsen voor bewoners. Volgens deelnemers is het een utopie om te denken dat deze nieuwe bewoners geen auto hebben. Hoe voorkomen we dat nieuwe bewoners toch in de buurt gaan parkeren? De gemeente geeft aan dat uit de praktijk bekend is dat er daadwerkelijk een doelgroep is die bewust geen auto heeft. Bij een invoering van regulering zullen de bewoners die desondanks toch een auto hebben, niet in aanmerking komen voor een

parkeervergunning of ontheffing in het gebied. Zij zijn dan aangewezen op bijvoorbeeld de P+R garage.

Beschermd dorpsgezicht

Er zijn zorgen over het beschermd dorpsgezicht bij het invoeren van parkeerregulering. Bewoners geven aan geen solidariteit te voelen; “Voor iedere spijker die wij in de muur slaan, moeten we een vergunning aanvragen. Maar blauwe strepen, parkeerautomaten of verkeersborden kunnen gewoon?” Ook geeft iemand aan “Wij wonen in een beschermd stadsgezicht en aangezien wij bij het huis geen oprit mogen aanleggen zijn wij aangewezen op het parkeren aan straat”.

Toelichting op de verschillende vormen van regulering

De gemeente en Spark lichten de drie vormen van parkeerregulering tijdens de buurtpanels toe:

- **Betaald parkeren met vergunningen:** bewoners (en ondernemers) kunnen parkeren met een vergunning, bezoek parkeert via een bezoekersregeling. Anderen moeten betalen voor de tijd dat ze parkeren. De hoogte van het tarief bepaalt hoe onaantrekkelijk dit is. Het is daarmee een flexibele oplossing. Deze vorm is goed te handhaven. De opbrengsten van parkeerboetes (naheffingen) gaan naar de gemeente. Handhaving kan daarmee deels worden terugbetaald.
- **Blauwe zone:** bezoekers parkeren 1 of 2 uur gratis met een parkeerschijf. Een langere parkeerduur boet in aan effectiviteit. Bewoners (en ondernemers) kunnen onbepaald parkeren met een ontheffing. Bezoek parkeert via een bezoekersregeling. Deze vorm is het meest lastig te handhaven. Tevens is er risico op misbruik (het doordraaien van de blauwe schijf). De opbrengsten uit parkeerboetes gaan naar het rijk. In een blauwe zone mag alleen geparkeerd worden langs een blauwe streep of een blauw omrand parkeervak.
- **Vergunningparkeren:** alleen mensen met een vergunning kunnen parkeren. Bij deze vorm van regulering moet goed worden nagedacht wie er allemaal een vergunning nodig heeft. Hoe meer soorten functies er in een gebied zijn, hoe lastiger dat is. Voor ondernemers (detailhandel, horeca, sportschool) in de wijk is dit een heel ongunstige regeling, omdat het inrichten van een regeling voor klanten doorgaans niet uitvoerbaar is. Opbrengsten uit parkeerboetes gaan net als bij een blauwe zone naar het rijk.

Met regulering weer je wijkvreemde parkeerders uit de buurt. Daardoor komt er meer ruimte voor bewoners. Misschien niet direct voor de deur, maar wel vlakbij. Wat we ook zien in Hengelo en in andere steden: als er regulering wordt ingevoerd, worden parkeerplaatsen op eigen terrein beter gebruikt. Opritten of garages die eerst voor speelgoed, fietsen of aanhangwagens worden gebruikt, worden dan vaker gebruikt voor de auto. Bij het aantal vergunningen dat per adres wordt verstrekt, wordt parkeergelegenheid op eigen terrein afgetrokken. Als een bewoner 2 auto's heeft en 1 parkeerplaats op eigen terrein, dan kan deze bewoner maximaal 1 vergunning kopen.

Reacties tijdens de buurtpanels; voorkeur voor vorm van regulering?

Met name op de tweede avond is stilgestaan bij elke vorm van regulering en iedere deelnemer kon een voorkeur uitspreken voor een reguleringsvorm en daarbij aanvullende opmerkingen geven. Per reguleringsvorm zijn de visies in de volgende paragrafen samengevat. Daarnaast zijn de volgende algemene opmerkingen geplaatst:

- Deelnemers zijn het erover eens dat één type parkeerregulering voor het gehele gebied niet gaat werken. De gebieden verschillen te veel van elkaar. Er is een lichte voorkeur voor een mix van blauwe zone in de winkelgebieden en betaald parkeren met vergunningen in de rest van de buurt. Daarnaast is er een groep mensen in Tuindorp die een voorkeur heeft voor parkeren uitsluitend voor vergunninghouders. Sommigen hebben geen voorkeur. Een van de deelnemers vindt het lastig om aan te geven wat het beste is voor de hele buurt. Bovendien: “misschien is het ook wel een luxe probleem waar we ons nu druk om maken?”
- Deelnemers geven aan dat de kleine ondernemers buiten de winkelgebieden niet vergeten mogen worden, bijvoorbeeld winkeliers aan de Krabbenbosweg, 't Onland, Meijersweg, maar ook de dansschool, kapper, tennisvereniging, sportschool, etc.
- Handhaving is een randvoorwaarde voor de effectiviteit van parkeerregulering, ongeacht voor welke vorm wordt gekozen. In alle buurtpanels stelt men meerdere keren vraagtekens bij het vermogen van de gemeente om voldoende te kunnen handhaven. Het belang van handhaven wordt door iedereen onderschreven.

In buurtpanel II is in eerste instantie lang gesproken over de parkeerproblematiek veroorzaakt door het ROC en TIO. Deze problematiek maakt dat een deel van de deelnemers uit buurtpanel II tegen parkeerregulering is. Uiteindelijk is er wel gesproken over de vormen van regulering en hebben de deelnemers – als er toch parkeerregulering komt – een voorkeur uitgesproken voor een van de varianten.

• **Blauwe zone**

De meeste bewoners zijn het erover eens dat een blauwe zone voor bewoners minder effectief is dan betaald parkeren. Een groot deel van de bewoners ziet een blauwe zone niet zitten vanwege de blauwe strepen, niet alleen in Tuindorp, maar ook in andere delen van de wijk. Enkele bewoners zijn juist wel voor een blauwe zone, maar het liefst niet in het weekend. Ook wordt er gezegd “Als er een blauwe zone komt, dan wel in het hele gebied”.

Voor winkeliers aan de Industriestraat en het Dikkersplein is een blauwe zone ideaal. Dat werkt nu naar tevredenheid. De bereikbaarheid van klanten is laagdrempelig. Ook de ondernemers aan de Langelermaatweg zijn voorstander van een blauwe zone, maar de parkeertijd moet dan wel langer zijn dan een uur. Bezoek aan kantoren en de fysio duurt vaak langer dan een uur. Voor hotel 't Lansink is een blauwe zone echter geen optie. De parkeerduur van een of twee uur is te kort: “Hoe gaat dat als ik 30 gasten heb voor de lunch?”

• **Betaald parkeren met vergunningen**

Veel bewoners zijn voorstander van betaald parkeren, omdat ze hier de meeste effectiviteit van verwachten en omdat men niet overal blauwe strepen wil. Daarbij geven de meesten aan dat een blauwe zone voor de winkelgebieden wel de voorkeur heeft en vinden zij het belangrijk dat er een goede bezoekersregeling komt. Voor hotel/restaurant 't Lansink is betaald parkeren de enige werkbare optie.

Het argument dat de opbrengsten uit parkeerboetes naar de gemeente gaan en niet naar het rijk, vond een aantal deelnemers een belangrijke bij de keuze voor de reguleringsvorm. Hiermee kan ook de handhaving beter bekostigd worden en dit gaat de effectiviteit van regulering ten goede.

Een deelnemer geeft aan dat in de koopakte van de huidige woning aan het Dijkersplein vermeld staat dat er tot 2025 geen betaald parkeren komt.

- **Uitsluitend vergunninghouders**

In Tuindorp is een aantal panelleden voorstander van parkeren uitsluitend voor vergunninghouders (dus zonder betaald parkeren). In de schil moeten, volgens sommigen, buurten worden gemaakt waar enkel met vergunningen kan worden geparkeerd. Dan komen er geen parkeerders die er niet horen. De belangrijkste overweging is dat bewoners vrezen dat studenten, met name van TIO, ook na de invoering van betaald parkeren blijven parkeren in de wijk. Er is aangegeven door deelnemers van de buurtpanels dat geen enkel geldbedrag groot genoeg zal zijn om de studenten uit de wijk te weren.

Daarnaast wil men geen parkeerautomaten vanwege het beschermd dorpsgezicht. Bewoners geven daarbij wel aan dat er voor hotel/restaurant 't Lansink, het buurthuis, de winkels en het zwembad een andere oplossing moet komen. Ook zien zij graag een parkeerterrein of hub voor studenten gerealiseerd, bijvoorbeeld op het terrein Hazemeijer.

Aanvullende vragen en aandachtspunten:

Iemand vraagt welk effect het invoeren van parkeerregulering heeft op de waarde van de woning. "Gaaf die omlaag?" Hierop antwoordt Spark: "De ervaring leert dat dit niet het geval is. Het geeft juist zekerheid voor nieuwe bewoners, want het gaat 'ongewenste' parkeerders tegen."

Een suggestie die werd gedaan: voer geen regulering in en hef de bestaande blauwe zones op. Dan verdeel je de overlast. Bovendien hebben bestaande bewoners bij parkeerregulering geen garantie op een parkeerplek, terwijl ze wel moeten betalen voor de vergunning.

Wat is het verschil in de benodigde investeringen (aanlegkosten) tussen blauwe zone en betaald parkeren? Precieze cijfers zijn er nog niet. Dat hangt ook af van de keuzes die in dit traject worden gemaakt. Een grove inschatting is dat een parkeerautomaat ongeveer 7.500,- kost om aan te schaffen. Blauwe belijning aanbrengen is arbeidsintensiever, maar qua materiaal goedkoper. Het hangt af van de grootte van het gebied en de afstand tussen de parkeerautomaten. Over het algemeen zijn de investeringskosten bij betaald parkeren hoger. Daar staat tegenover dat de exploitatie van betaald parkeren gunstiger is, omdat de bekeuringen bij betaald parkeren terugvloeien naar de gemeentekas en bij blauwe zones gaan ze naar het rijk.

Toelichting op parkeervergunningen en tarieven

Op dit moment zijn er binnen de gemeente verschillende vergunningen (bij betaald parkeren) en ontheffingen¹ (in blauwe zones) voor o.a. bewoners, ondernemers en bezoekers. Het huidige vergunningstelsel voldoet echter niet voor een groot woongebied zoals dit. De wijk moet zelf kunnen functioneren op parkeren, de parkeerproducten moeten hierbij aansluiten. Er is nu bijvoorbeeld nog geen mantelzorgvergunning, terwijl die behoefte er wel is. Bij de uitwerking gaat de gemeente hiernaar kijken.

¹ Voor de leesbaarheid spreken we hier alleen over vergunningen. We bedoelen hiermee zowel vergunning als ontheffing.

Er is nu een verschil in prijs tussen een ontheffing en een vergunning. Aangezien het doel van regulering hetzelfde is, namelijk het weren van wijkvreemde (lang)parkeerders, wil de gemeente bij uitwerking van het plan kijken naar het gelijktrekken van de tarieven. De hoogte van de tarieven is een politieke keuze.

De gemeente heeft aangegeven dat er ook andere mogelijkheden zijn om wijkvreemde parkeerders te weren. Er kan gestuurd worden door middel van de hoogte van het parkeertarief, het instellen van een dagtarief (meteen vanaf de eerste minuut) en het instellen van een progressief tarief (het tweede en volgende uur is dan veel duurder dan het eerste uur).

Over het aantal vergunningen: bewoners kunnen voor elke auto een vergunning aanvragen, maar het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt hiervan afgetrokken. De vergunning voor de tweede – en eventueel derde auto is wel duurder dan de eerste. Er is nu geen maximum aan het aantal vergunningen per huishouden.

Over bezoekersparkeerplaatsen: een bezoekersvergunning is voor elk huishouden beschikbaar, ook als je geen auto hebt. Een dergelijke vergunning zal op basis van een urentegoed gaan werken. Na aanmelding van een kenteken van de visite gaat de teller lopen tot het moment van vertrek. Op deze wijze kunnen ook meerdere kentekens tegelijk worden aangemeld, bijvoorbeeld bij het ontvangen van verjaardagsvisite.

Reacties van deelnemers over vergunningen en tarieven

Deelnemers zouden graag het prijsverschil tussen betaald parkeren en blauwe zone opgeheven zien worden. Iemand vraagt wat de gemeente doet voor het geld dat wordt opgehaald met het bedrag van parkeervergunningen. De gemeente geeft aan dat hiermee onder andere handhaving, het vergunningensysteem en het beheer en onderhoud (deels) wordt bekostigd.

Een veelgehoord bezwaar “Als ik een bewonersvergunning heb, dan heb ik nog steeds geen garantie op een parkeerplaats”. Dit klopt, maar als de regulering goed werkt, ontstaat er meer ruimte in de buurt. Sommige deelnemers geven aan dat de vergunning voor de eerste auto gratis zou moeten zijn: “Waarom moet je als bewoner betalen als de ontwikkelaar niet zorgt voor voldoende parkeergelegenheid?”

Over het aantal vergunningen: sommige deelnemers zouden graag zien dat er grotere prijsverschillen komen voor de derde en volgende auto, of dat er een maximum aantal vergunning per adres wordt ingesteld. Deelnemers geven aan dat de gemeente niet moet faciliteren dat mensen drie auto's hebben.

Het aantal vergunningen voor bedrijven is nu wel gelimiteerd. Dit hoeft niet zo te blijven voor de schil. De gemeente kijkt naar de behoefte in deze wijk. Jumbo geeft aan nu te weinig ontheffingen voor eigen personeel te kunnen aanvragen. De huidige regels voor aanvragen zijn te beperkend. Een deel van het personeel staat nu in de wijk. Hiervan zou een deel ook prima kunnen fietsen. Werknemers krijgen een OV- abonnement aangeboden, maar dit sluit niet altijd aan bij de werktijden. Vanuit andere ondernemers komt ook de nadrukkelijke wens om met hen in gesprek te gaan over de behoeften voor parkeerproducten. Voor een restaurant zijn die immers anders dan voor een kantoor of een fysiotherapeut.

Ook over de praktische invulling kwamen er vragen, zoals: “Kunnen vergunningen ook automatisch verlengd worden? Nu ben je zelf verantwoordelijk voor verlengen, en dat is gedoe.” Kunnen parttimers gebruik maken van dezelfde vergunning of ontheffing? En komt er een vrijstelling voor caravans en aanhangers (voertuigen zonder kenteken)? In de APV staat dat caravans en campers maximaal drie aaneengesloten dagen op straat mogen staan.

Wat verder nog is aangebracht als uitgangspunt is de mogelijkheid om verschillende zones in te stellen, zodat het voor bewoners makkelijker wordt gemaakt om in de eigen straat, zo dicht mogelijk bij huis, te pareren. De gemeente geeft aan dat, om goed gebruik te maken van de beschikbare parkeercapaciteit door meerdere doelgroepen, deze zones niet te klein moeten zijn.

Tijdvensters

Bij iedere reguleringsvorm moet gekozen worden binnen welke tijden dit geldt. Kiezen we voor dezelfde reguleringstijden als in de binnenstad, of andere? Is donderdagavond in deze wijk nodig? De gemeente geeft aan dat de keuze voor venstertijden afhangt van het doel dat je met parkeerregulering wilt bereiken. Kies je voor alleen doordeweeks overdag, dan weer je voornamelijk werknemers uit de binnenstad en studenten. Kies je voor ook in de avond, dan weer je ook bewoners uit Hart van Zuid. In het weekend weer je winkelend publiek uit de binnenstad en bewoners uit Hart van Zuid.

Reacties van deelnemers over tijdvensters

De meningen over de beste tijdvensters zijn verdeeld. Sommigen pleiten voor zo kort mogelijk, bijvoorbeeld van 9.00 uur tot 16.00 uur of 17.00 uur. Dit is gunstig voor bewoners en weert (voltijd) studenten en werknemers. Anderen geven juist aan dat de huidige parkeeroverlast niet minder wordt als er een eindtijd voor de regeling wordt aangehouden tot 18.00 uur, want juist dan zien zij het drukker worden in de straten. Deze bewoners zien meer in een regeling van 9.00 tot 21.00 uur. Dan weer je ook toekomstige bewoners uit Hart van Zuid. Andere gemaakte opmerkingen waren: “Bij het winkelcentrum moet de regulering uitgebreid worden naar de zaterdag en liefst ook de zondag, omdat de winkels ook op zondag open zijn”. “Om winkelend publiek of werknemers uit de binnenstad te weren is de zondag niet nodig. Op zondag geldt er namelijk geen betaald parkeren in de binnenstad”.

Sommige bewoners vragen waarom we niet gewoon 24/7 regulering instellen. De gemeente geeft aan dat het maar de vraag is of het nodig is om het gewenste doel te bereiken, namelijk het weren van wijkvreemde parkeerders. Het nadeel is dat bezoek dan ook in de avond moet betalen, of dat het van het bezoekerstegoed af gaat. Hoe langer regulering in de avond duurt, des te nadeliger dit is voor bezoekers van bewoners. Bovendien is 24/7 handhaven prijzig. In de praktijk blijkt dat men veelal tussen 18.00 en 20.00/21.00 uur een plek zoekt. Dit is dus voldoende voor het weren van wijkvreemde langparkeerders.

Conclusie: de meningen hierover zijn sterk verdeeld. De gemeente geeft aan dat welk tijdvenster ook gekozen wordt, ze de effecten goed zullen monitoren en indien nodig bijstellen. Hierbij geldt dat verlengen makkelijker is dan inkorten. De effecten van verlengen zijn namelijk makkelijker te voorspellen.

Begrenzing

In het principebesluit van de gemeenteraad staat dat de begrenzing van het te reguleren gebied op ongeveer 300 m afstand van Hart van Zuid ligt. De grens ligt echter nog niet vast. Voor 300 meter is gekozen, omdat uit onderzoek blijkt dat men gemiddeld bereid is om ongeveer 300 m te lopen naar een gratis parkeerplaats. Er zijn echter grote verschillen tussen personen en tussen het doel van parkeren. Bij een lange parkeertijd (werken, winkelen) is men doorgaans bereid langer te lopen dan bij een kortere parkeertijd (bezoek). Er zijn zelfs mensen die een vouwfiets in de auto meenemen om het laatste stuk te fietsen. Maar dat is een kleine groep die in de regel geen groot effect heeft op de parkeerdruk. Natuurlijke grenzen (zoals een kanaal of grote weg) zijn het meest effectief; deze zijn er in deze wijk helaas niet.

Reacties van deelnemers over begrenzing

We hebben met de panelleden gekeken naar de voorgestelde grenzen. Sommige panelleden geven aan dat het gebied groter en ruimer zou moeten zijn dan nu, op basis van een 300 meter contour, is aangegeven, omdat ook daar nu al sprake is van parkeeroverlast.

Aan de oostzijde van de Laan Hart van Zuid wordt voorgesteld om de Rudolfstraat – Waarbekenplein – Waarbekenweg bij het gebied te betrekken. Anderen geven zelfs een nog groter gebied aan tot aan de Lodewijkstraat en Thomasstraat, of zelfs tot aan de Breemarsweg.

Aan de westzijde van de Laan Hart van Zuid geeft een aantal deelnemers aan dat het goed zou zijn om de Weversweg/Spinnersweg/Meijersweg toe te voegen, ook vanwege de nieuwbouw op de hoek Meijersweg – 't Kotte. Bewoners geven aan dat de Buitenweg in ieder geval binnen de regulering zou moeten vallen, aangezien deze straat geliefd is door studenten met een auto.

Deelnemers uit de Bloemenbuurt doen juist de suggestie om de grens terug te leggen, dus om minder dan 300 meter aan te houden voor dit specifieke gebied. De Bloemenbuurt is volgens panelleden niet te vergelijken met bijvoorbeeld Tuindorp en de problemen die ze daar ervaren. Bewoners verwachten dat de ontwikkelingen in Hart van Zuid minder impact zullen hebben op hun parkeersituatie.

Fasering

Parkeerregulering kan de bestaande parkeeroverlast verminderen en voorkomt dat bewoners van Hart van Zuid naar de straten er omheen gaan uitwijken. Er kan gekozen worden om zo snel mogelijk parkeerregulering in te voeren, tegelijk met de oplevering van woningen in Hart van Zuid, of pas als er (meer) parkeerproblemen ontstaan. Wel geldt dat de regulering niet straatje voor straatje wordt gedaan. Over het algemeen is hiervoor begrip bij de panelleden.

De gemeente heeft aangegeven dat het 'zo snel mogelijk' invoeren van een parkeerregulering, in de praktijk betekent dat dit 'op zijn vroegst begin 2025' zal zijn. Dit heeft ermee te maken dat de besluitvorming tijd kost, alsook de uitwerking van de fysieke inrichting en de uitvoering op straat.

In de Willem de Clerqdwarsstraat zal bij oplevering van de woningen eind 2024 parkeerregulering van kracht zijn. Dit is al meegenomen in de eerdere planvorming.

Reacties van deelnemers over fasering

De panelleden wisselen van mening over de fasering. De straten waar nu al overlast wordt ervaren (ten zuidoosten van het station in Berflo Es en in delen van Tuindorp) hebben over het algemeen voorkeur om parkeerregulering zo snel mogelijk in te voeren. Sommige mensen in Tuindorp verwachten op korte termijn extra overlast van studenten. De studenten parkeren nu immers deels op braakliggende terreinen, waar binnenkort gebouwd gaat worden. De verwachting is dat de studenten gaan uitwijken naar omliggende straten.

Er is ook een groep die eerst wil kijken hoe het nieuwe mobiliteitsplan van het ROC gaat werken, en wat het effect is van het tijdelijk gebruiken van braakliggende terreinen (bij Hazemeijer en Oogst bijvoorbeeld) als parkeerterrein. Deze groep ziet graag dat het ROC studenten, die geen andere keuze hebben dan de auto, een parkeerplaats aan gaat bieden.

Anderen (meestal de straten die wat zuidelijker in de schil gelegen zijn) geven aan nu geen parkeeroverlast te ervaren en daarom liever af te wachten totdat er wel overlast is, van Hart van Zuid of vanuit gebieden die wel direct parkeerregulering wensen. Ook een bewoner uit de Bloemenbuurt geeft aan liever af te wachten. Hoewel de Tuindorpstraat (direct grenzend aan het Hazemeijerterrein) wel parkeeroverlast ervaart.

Aandachtspunten bij uitwerking

Aanvullend hebben de deelnemers suggesties gedaan, die bij de verdere uitwerking opgepakt moeten worden.

- Inwonerparticipatie bij uitwerking

Inwoners worden graag betrokken bij de uitwerking per straat. Afsproken is om weer terug te komen bij bewoners om de inrichting van de fysieke ruimte te bespreken. Ook over de plaatsing van automaten (indien gekozen wordt voor betaald parkeren), denken bewoners graag mee.

- Optimalisatie van de parkeermogelijkheden en goed in kaart brengen huidige situatie

In de straten waar nu voor bewoners een goede parkeeroplossing gedoogd wordt (met twee of zelfs met vier wielen op de stoep) gezien het beperkte aantal parkeerplaatsen en de grote aantallen auto's, moet goed naar de inrichting gekeken worden. Enkele voorbeelden zijn de Thorbeckestraat, Frederikstraat, C.T. Storkstraat en de Adriaansweg. Bewoners zien diverse optimalisatiemogelijkheden: de stoep aan de Meijersweg en Lansinkweg is bijvoorbeeld breed, die kan wellicht versmald worden voor extra parkeerplaatsen. Ook de doodlopende straat bij hotel 't Lansink en het Fluweelplein biedt misschien mogelijkheden. De gemeente geeft aan dat er geen groen wordt opgeofferd voor extra parkeerplaatsen. Maar als het gaat om 'grijs voor grijs', dan wil de gemeente daar best naar kijken. Een suggestie die meerdere keren is gedaan: "Maak van meer straten eenrichtingsverkeer. Dan komt er meer parkeerruimte en het weert verkeer". Sommige mensen (met een eigen bedrijf) hebben al aangegeven de tuin te willen bestraten.

- Beschermd dorpgezicht Tuindorp

In het algemeen wordt de vraag gesteld hoe de gemeente denkt om te gaan met het beschermde dorpsgezicht Tuindorp. Er zijn verschillende mogelijkheden om daarmee om te gaan, zodat de fysieke uitwerking van de parkeerregulering (voor welke vorm dan ook gekozen wordt) zoveel mogelijk aansluit bij het historische karakter van de buurt. Dat komt in de uitwerking van de regulering nadrukkelijk aan de orde. Iemand geeft aan dat er ook aandacht moet zijn voor de toename van elektrische auto's. De suggestie wordt gegeven aan de gemeente om flexibeler om te gaan met het wel of niet toestaan van het aanleggen van opritten op parkeervakken voor de deur. Ook deze

kunnen met respect voor het stadsaangezicht worden aangelegd, aldus de bewoners. Een deelnemer doet een suggestie om Tuindorp te beschermen door eenrichtingsverkeer en om-en-om (gestaffeld) parkeren in te voeren.

- Gebruik de ontwikkellocaties als tijdelijke parkeeroplossing

Ook is de suggestie gedaan om, zolang Hart van Zuid in ontwikkeling is, de niet bebouwde gebieden te gebruiken voor parkeren. Bijvoorbeeld op de Oude Ketelmakerij bij Oogst. Panelleden vragen naar de mogelijkheden van de parkeergarage van het WTC. Zou het grasveld bij TIO ook kunnen worden gebruikt als parkeerterrein? Het gebruik van de P+R garage bij het station kan toenemen door de verlichting in de omgeving en de vindbaarheid van de garage te verbeteren. Zomaar een aantal suggesties van bewoners voor de gemeente om mee te nemen.

- Goede communicatie

Deelnemers geven ook aan dat communicatie over de parkeerregulering naar andere burgers/bedrijven belangrijk is. Er zijn ook kleinere bedrijven aan huis. Hun tip: zorg ervoor dat je deze mensen op tijd benadert, zodat zij rekening kunnen houden met een verandering in hun parkeersituatie.

- Aandacht voor goede monitoring en meldpunt

Tot slot is aangegeven dat monitoring van de parkeerdruk en evaluatie van de reguleringsvorm en de daarbij gemaakte keuzes (tijdvensters, producten, begrenzing), belangrijk is. Ook het inrichten van een duidelijk meldpunt wordt voorgesteld, waar bewoners hun ervaringen ten aanzien van het parkeren kunnen melden.

Bijlage I – Reacties en verwerking ervan op het conceptverslag

Het conceptverslag is gedeeld met deelnemers van de buurtpanels. We hebben enkele reacties hierop ontvangen. In deze bijlage beschrijven we de reacties en geven we aan hoe deze verwerkt zijn in het definitieve verslag.

Reacties uit buurtpanel I

Uit buurtpanel I kwamen twee reacties.

Beiden gaven aan dat het gedeelte ten oosten van de Laan Hart van Zuid onvoldoende vertegenwoordigd lijkt. Wij hebben getracht dit te verbeteren door enkele malen aan te geven waar een opmerking of mening specifiek uit gebied oost kwam. Inhoudelijk hebben we op dit punt geen toevoegingen gedaan aan het verslag, omdat ons inziens alle onderwerpen uit buurtpanel I zijn opgenomen in het verslag.

Daarnaast stond in 1 reactie dat de woontoren Dijkersplein te weinig aandacht heeft gekregen in het verslag.

Wij hebben dit nagezocht. De woontoren, de mogelijke negatieve gevolgen en de genomen maatregelen ten aanzien van vergunningverlening worden benoemd in het verslag. Wij hebben daarom op dit punt geen aanvullingen gedaan in het verslag.

Tot slot werden er enkele spellingcorrecties doorgegeven. Wij hebben dit aangepast in het verslag.

Reacties uit buurtpanel II

Uit buurtpanel II kwamen twee reacties, waarvan 1 opgesteld door 2 personen.

Reactie 1 uit buurtpanel II (van 2 personen)

Deze bevatte een memo met een uiteenzetting van de visie van deze 2 personen, omdat zij zich niet konden vinden in de weergave van de avonden van buurtpanel II in het verslag. Zij geven aan tegen parkeerregulering te zijn en geen overlast te verwachten van toekomstige bewoners van Hart van Zuid. Mocht er toch overlast ontstaan dan kan vervolgens alsnog worden ingegrepen.

Daarnaast gaan zij in op de parkeeroverlast veroorzaakt door het ROC en het TIO en dat bewoners vinden dat het ROC onvoldoende haar verantwoordelijkheid neemt.

Bovenstaande is in het verslag verwerkt met de opmerking dat het gaat om de mening van een deel van de deelnemers van buurtpanel II. Aan de problematiek van het ROC is in het verslag in een aparte sectie aandacht besteed om te benadrukken dat dit voor buurtpanel II een heel belangrijk onderwerp van gesprek was. Ook is in het verslag nadrukkelijk aangegeven dat panelleden meer verantwoordelijkheid van het ROC verwachten. Wel is aan het verslag de volgende zin toegevoegd 'Tijdens het buurtpanel doet de gemeente de toezegging dit punt nadrukkelijk onder de aandacht te brengen bij het college van B en W, zodat zij dit in hun uiteindelijke afweging mee kunnen nemen.'

Ook gaan de briefschrijvers in op de 300 meter contour rond Hart van Zuid. Zij geven aan dat een verruiming in strijd is met het genomen principebesluit door de raad. Dit is echter niet juist, in het principebesluit is aangegeven dat de grens indicatief is.

Daarnaast geven zij aan dat het onjuist is dat veel deelnemers van de panels de 300 meter grens graag opgerekt zien. Dit laatste hebben wij in het verslag gewijzigd naar 'sommige' deelnemers en 'een aantal deelnemers' aan de westzijde van de Laan. Er waren namelijk wel degelijk deelnemers, ook uit buurtpanel II, die aangaven dat aan het gebied enkele straten zouden moeten worden

toegevoegd. In buurtpanel I was er een duidelijke voorkeur voor verruiming van het gebied. Naar onze mening is dit met de genoemde aanpassing duidelijker in het verslag terecht gekomen.

Naast het memo hebben zij tekstuele voorstellen gedaan in het verslag zelf die de teksten aanscherpen of verduidelijken. Een deel daarvan hebben wij overgenomen.

Het memo is niet toegevoegd aan het verslag, omdat dit niet de mening van de hele groep weerspiegelt. Toevoegen als bijlage zou de uitkomsten uit verhouding trekken en is niet eerlijk richting andere deelnemers, die niet hebben gereageerd op het verslag, omdat zij wellicht tevreden waren met de weergave van de buurtpanels. Er waren namelijk ook deelnemers die wel graag zo snel mogelijk parkeerregulering zien, ook uit buurtpanel II.

Wij zijn van mening dat het verslag, na de verwerkte reacties, een goede weergave is van de verschillende wensen, belangen, opmerkingen en zorgen die zijn geuit tijdens de buurtpanels.

Reactie 2 uit buurtpanel II

Ook de 2^e reactie was van een deelnemer die aangaf tegen parkeerregulering te zijn en van mening was dat dit onvoldoende in het verslag is verwerkt. Wij hebben dit geluid toegevoegd aan het verslag.

Deze deelnemer verwacht dat parkeerregulering geen oplossing biedt voor de huidige parkeerproblematiek veroorzaakt door studenten. Daarnaast pleit deze deelnemer voor adequate handhaving. Wij hebben op dit punt geen aanpassing gedaan in het verslag, omdat wij van mening zijn dat dit geluid al voldoende is verwoord.

Ook geeft deze deelnemer aan geen overlast te verwachten van toekomstige bewoners van Hart van Zuid. In het verslag hebben wij dit naar onze mening voldoende verwoord. Ook bij het hoofdstuk 'fasering' is om die reden aangegeven dat men over het algemeen voorstander is van een gefaseerde invoering en de parkeerdruk goed gemonitord moet worden. Op dit punt hebben wij het verslag niet aangepast.

Tot slot gaat deze deelnemer in op het belang van het beschermde dorpsgezicht. Ook dit is naar onze mening voldoende terug te lezen in het verslag. Op dit punt hebben wij het verslag niet aangepast.