



Uitkomsten participatie parkeerregulering

de ideeën en wensen schil Hart van Zuid

17 januari 2024

SPARK

Spark B.V.
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl
spark-parkeren.nl
KvK 28108453

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Hengelo

Titel
Uitkomsten participatie parkeerregulering

Versie
1

Datum
17 januari 2024

Projectteam opdrachtgever
Natascha Kijk in de Vegte
Nicole Brem
Emma ten Boske

Projectteam Spark
Angelique Breukel
Pieter Delleman

Inhoudsopgave

1. Parkeren doordacht geregeld!	4
1.1 Parkeren in Hart van Zuid	4
1.2 Parkeren in de schilbuurten van Hart van Zuid	5
1.3 Regulering in verschillende vormen	6
2. Opzet participatie	8
2.1 De gekozen strategie voor participatie	8
2.2 Het gesprek gevoerd in buurtpanels	9
2.3 De uitvoering	10
3. Uitkomsten buurtpanels	12
3.1 De actuele parkeersituatie nader beschouwd	12
3.2 De diverse reguleringsvormen besproken	13
4. Advies	15
4.1 Reguleringsvorm	15
4.2 Gebiedsafbakening, tijden en dagen	15
4.3 Maatwerk omdat het moet	16
4.4 In kleine, maar robuuste stapjes	17
4.5 Samen uitwerken	17
Tot slot	17
Bijlage 1 Verschillende reguleringsvormen	18
Bijlage 2 Verslag buurtpanels, reacties van deelnemers en de reactie van de gemeente	

1. Parkeren doordacht geregeld!

Hart van Zuid is volop in ontwikkeling. Met de komst van 1.500 nieuwe woningen en diverse functies zijn er ook gevolgen voor het parkeren in Hart van Zuid en de buurt daarom heen. Om parkeeroverlast voor de huidige buurtbewoners tegen te gaan, wordt er in het gebied ten noorden van het Esrein betaald parkeren ingevoerd. In de schil daaromheen komt er een parkeerregeling.

In een aantal sessies zijn samen met bewoners van de schilwijken de verschillende mogelijkheden van een dergelijke regeling verkend.

Bij het vaststellen van de beleidskaders voor Hart van Zuid is aangegeven dat het van belang is om de omgeving te beschermen tegen parkeeroverlast. De noodzaak voor invoering van een vorm van parkeerregulering is evident. Daarbij gaat het in het Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein zelf om betaald parkeren met vergunningen en een vorm van parkeerregulering in de schilbuurten eromheen. Een en ander is besloten door de gemeenteraad van Hengelo in haar vergadering van 29 september 2021 bij de vaststelling van de Parkeernormennota 2021 Binnenstad – Hart van Zuid.

De schil van Hart van Zuid, gelegen ten zuiden van de spoorweg betreft een invloedgebied van circa 300 meter waar verschillende typen parkeerders met bestemming Hart van Zuid (bewoners, werknemers, bezoekers) mogelijk een gratis plekje voor de auto zullen zoeken. Daarmee zorgen ze voor mogelijke overlast bij de bestaande gebruikers van het gebied. Dit ondanks het feit dat er parkeervoorzieningen in Hart van Zuid zelf zijn aangelegd onder of bij de verschillende functies.

1.1 Parkeren in Hart van Zuid

Hart van Zuid wordt een nieuw stadsdeel dat, gezien de ligging dicht bij het centrum, met een relatief hoge dichtheid wordt bebouwd met bijbehorende keuzes op het gebied van mobiliteit en parkeren. In de praktijk betekent dit dat voor diverse functies er in het gebied ten noorden van het Esrein gekozen is voor relatief lage parkeernormen en dus beperkte mogelijkheden voor het parkeren van de auto op eigen terrein. Daarmee kiest Hengelo voor een sturend parkeerbeleid in plaats van een faciliterend beleid. Sturen betekent ook regelen. Daarom zal het parkeren op de openbare weg worden gereguleerd met betaald parkeren. Er zullen geen vergunningen voor straatparkeren worden uitgegeven aan bewoners of bedrijven en andere organisaties.

Bewoners en bedrijven die zich hier gaan vestigen worden tijdig geïnformeerd over de parkeer (on)mogelijkheden die bij hun woning of bedrijf/organisatie horen. In de regel zal dit geen probleem vormen doordat het mobiliteitsprofiel van deze gebruikers overeenkomt met de verwachting. Men reist vaker met het openbaar vervoer of kiest voor de fiets. Slechts in beperkte mate wordt de auto gebruikt en in sommige gevallen zal dat een deelauto zijn.

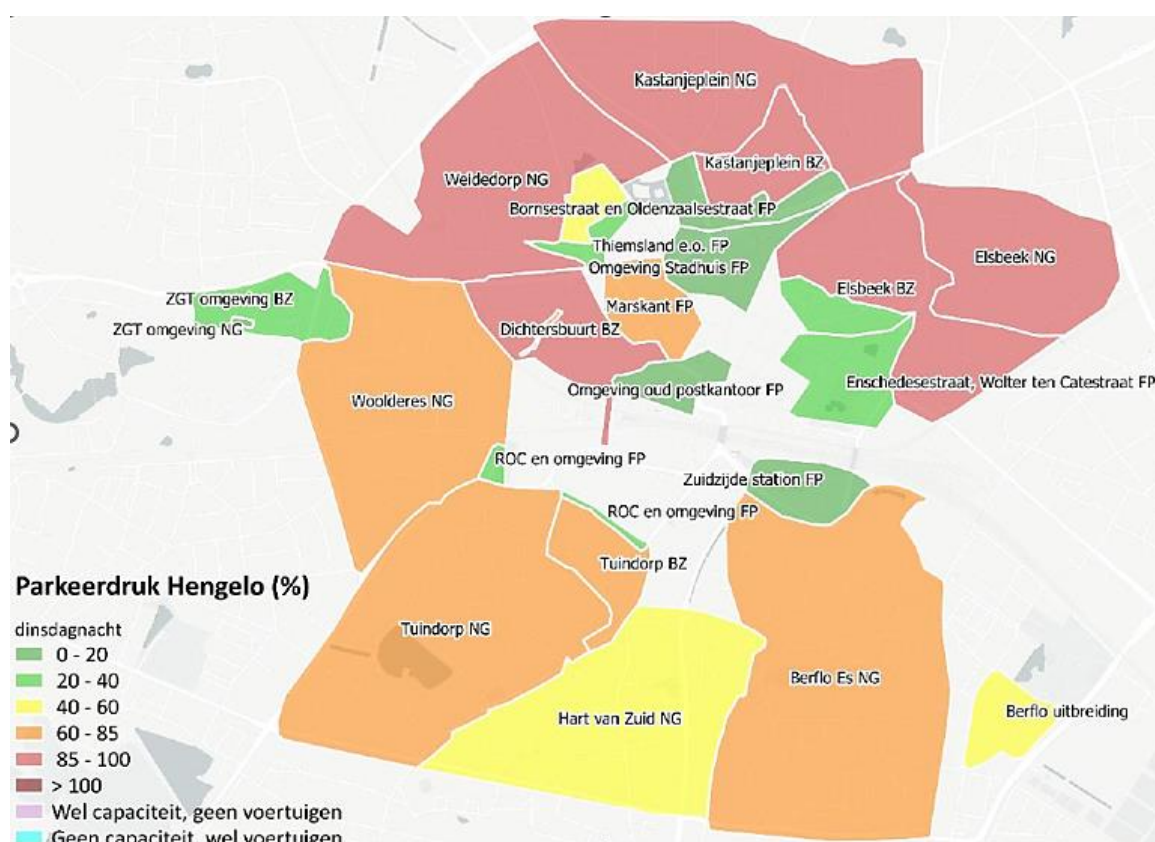
Er bestaat echter altijd de kans dat bewoners meer auto's hebben dan verwacht volgens de norm en deze parkeerders zoeken dan vaak een gratis plekje op redelijke loopafstand. Hetzelfde geldt voor bezoekers van deze woningen of werknemers en bezoekers aan bedrijven en organisaties. De straten in de schilbuurten van Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein kunnen dan mogelijkheden bieden voor deze zogenaamde vreemd-parkeerders.

1.2 Parkeren in de schilbuurten van Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein

De schil van Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein bestaat uit verschillende buurten. Deze verschillen in ruimtelijke opbouw, inrichting en leefstijl van de bewoners. Maar ook uit verschillende functies als onderwijs, winkels en recreatie. Belangrijke publiektrekkende functies kunnen bijvoorbeeld de parkeersituatie op straat sterk beïnvloeden. Een goed voorbeeld vormen de onderwijsinstellingen zoals het ROC, TIO en de Bouwschool, waarvan de studenten vaak een goedkope parkeerplek zoeken en vinden in de nabije omgeving. Maar ook treinreizigers en bezoekers aan de binnenstad zien we terug in de straten van de schilbuurten.

Metingen laten zien dat op sommige momenten de parkeerdruk in de schilbuurten in sommige delen al hoger is dan gewenst. Deels als gevolg van bovengenoemde ‘vreemd-parkeerders’, maar ook voor een deel door het eigen autobezit in combinatie met relatief beperkt gebruik van parkeermogelijkheden op eigen terrein. Wat echter in de gehele schil rondom Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein geldt, is dat de parkeerdruk in het totale gebied niet overal gelijk is en dat dus sommige straten meer last ervaren dan andere straten. De ligging tov bv het centrum, de school, of een winkelgebied is hiervoor mede bepalend, maar ook bv nieuwbouw locaties waar het parkeren op eigen terrein onvoldoende benut wordt.

Voor zowel het oostelijke (Berflo) als het westelijke (Tuindorp en Bloemenbuurt) deel zien we een gemiddelde parkeerdruk tussen de 60% en 85%, zoals te zien is in figuur 1.



Figuur 1 overzicht gemiddelde parkeerdruk 2022¹

¹ We gebruiken in deze rapportage de parkeerdruk gegevens uit 2022 die we ook met de buurtpanels hebben besproken

Omdat er echter lokale verschillen zitten in de parkeerdruk, bestaat de kans dat bepaalde gebieden vollopen op het moment dat Hart van Zuid ontwikkeld is en er betaald parkeren in dit gebied van kracht is, gecombineerd met een beperkt aantal parkeerplaatsen als gevolg van een lage parkeernorm.

En het wordt drukker... landelijke trends en ontwikkelingen

De verwachting is dat de druk op de parkeerplaatsen groter zal worden als gevolg van landelijke ontwikkelingen en trends. Zo zien we in het algemeen dat het autobezit stijgende is. Deels is dit te verklaren doordat men in coronatijden het OV meed en vaker koos voor een (tweede) auto en deze ook na de pandemie bleef gebruiken. Een andere trend die zichtbaar is, is dat steeds meer - soms noodgedwongen - thuiswonende kinderen beschikken over een eigen auto waardoor een huishouden soms over drie-vier auto's beschikt die allemaal een plaatsje moeten hebben.

Los van deze ontwikkelingen zijn er nog de zaken die ook van invloed zijn op de openbare ruimte en concurreren met de bestaande ruimte voor parkeren op straat. Zo zijn er wensen op het gebied van groen en ontharding en vragen ook ondergrondse afvalvoorzieningen om een plek.

Bovenstaande ontwikkelingen maken dat de parkeerplaatsen in de schilbuurten eerder meer dan minder bezet zullen zijn in de nabije toekomst, waarbij het dus de vraag is hoeveel parkeerdruk met bestemming Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein nog in de schilbuurten kunnen parkeren zonder dat er een parkeerprobleem ontstaat. Om voldoende parkeercapaciteit te blijven garanderen voor de belangrijkste doelgroepen (bewoners en ondernemers) moet de gemeente ook hier sturen. Daarom is een regeling voor parkeren in de schilbuurten een noodzaak.

1.3 Reguleringsvormen in verschillende vormen

Voor het oplossen van elk parkeerprobleem zijn er meerdere wegen die naar Rome leiden. Op hoofdlijnen kan dit op 2 manieren; het aanpassen van de beschikbare parkeercapaciteit of zorgen dat het mogelijke gebruik van de bestaande parkeerplaatsen anders gefaciliteerd wordt (reguleren). De eerstgenoemde maatregel is voor de schilbuurten van Hart van Zuid geen reële optie: de ruimte voor meer parkeren is er gewoonweg niet of nauwelijks, bovendien liggen er juist beleidskeuzes voor meer ontharding en meer groen.

Om parkeerproblemen beheersbaar te maken door middel van de bestaande parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk te laten gebruiken door de gewenste doelgroepen, worden op dit moment in Nederland grofweg drie parkeerreguleringsmethoden in de openbare ruimte toegepast:

- Betaald parkeren / in combinatie met vergunninghoudersparkeren;
- Blauwe zone;
- Vergunninghoudersparkeren.

In bijlage 1 van dit rapport worden deze verschillende vormen uitgebreid toegelicht en worden de diverse voor- en nadelen beschreven. Hieronder volgt een korte toelichting.

Betaald parkeren in combinatie met vergunninghoudersparkeren sluit het beste aan bij de reeds bestaande regulering in andere delen van Hengelo. Met een betaald parkeren regeling zijn er meer mogelijkheden zijn om verschillende doelgroepen te faciliteren. Een regeling op basis van betaald parkeren met vergunningen voor bewoners en bedrijven is minder star dan alleen

vergunninghoudersparkeren. Zo voorkom je dat de beschikbare parkeerplaatsen niet benut kunnen worden door bepaalde doelgroepen die in het gebied aanwezig moeten zijn. Daarnaast kan er met parkeertijden en tarieven gestuurd worden op ongewenst gebruik. Uit de praktijk van parkeren blijkt dat dit een sterke invloed heeft op de bezetting van parkeerplaatsen, maar de gebieden en functies wel bereikbaar blijven waar dat nodig is. De opbrengsten van naheffingsaanslagen gaan daarbij naar de gemeente. Hiermee krijgt de gemeente opbrengsten ter dekking van de handhaving van de parkeerregeling

Een Blauwe Zone regime is niet logisch om voor hele buurten volledig uit te rollen. Los van de effecten op de beeldkwaliteit (alle trottoir banden moeten hiervoor blauw worden geschilderd) is de handhaafbaarheid moeilijk en alle opbrengsten van bekeuringen gaan naar het Rijk, met consequenties voor de betaalbaarheid van de handhaving.

Een regime uitsluitend gebaseerd op vergunningen is voor de gemeente een minder voor de hand liggende vorm. Het grootste nadeel: het is star en niet-bewoners die wel in de buurt moeten zijn (denk aan aannemers en bezoekers van voorzieningen) kunnen/mogen hier niet parkeren of er is een ingewikkeld stelsel nodig van ontheffingen om dit mogelijk te maken. Daarnaast gaan ook bij dit stelsel alle opbrengsten van bekeuringen naar het Rijk en niet naar de gemeente. Ook sluit deze vorm niet aan bij andere gebieden in de stad met gereguleerd parkeren.

Uitgangspunten vanuit de gemeente Hengelo

Het uitgangspunt is dat een nieuw te introduceren parkeerregulering moet passen bij het karakter en samenstelling van deze verschillende buurten. Tegelijkertijd moet de uitwerking voldoende uniform zijn zodat deze niet leidt tot verwarring bij bezoekende parkeerders en eenduidig blijft voor de handhaving. Daarnaast moet iedere reguleringsvorm ook zo veel mogelijk aansluiten bij bestaande vormen van parkeerregulering in andere delen van Hengelo.

2. Opzet participatie

Het moet er komen, maar in welke vorm? De opdracht van de raad is helder: er moet een regeling komen voor parkeren in de schilbuurten. Maar tegelijkertijd is ook de nadrukkelijke vraag van het college en gemeenteraad om dit in samenspraak te doen met de bewoners en ondernemers van de schil. Dit vraagt om een goed gesprek waarbij vooraf duidelijk is dat consensusvorming niet kan worden verwacht.

Ieder goed gesprek over parkeren begint met kennis. Kennis van de (toekomstige) parkeersituatie in het gebied, maar ook kennis van de 'techniek' achter regulering. Kennis leidt tot inzicht en inzicht op haar beurt ook tot draagvlak. Bovendien levert het waardevolle en relevante inzichten op in de ervaringen en aandachtspunten vanuit de wijk en gebruikers, die van invloed kunnen zijn op de uiteindelijke keuze. De vraag is dan: met wie gaan wij het gesprek aan en hoe landen de uitkomsten in een advies voor het bestuur ten behoeve van verdere besluitvorming?

Deze vragen maken deel uit van de participatiestrategie omtrent de regulering van parkeren. Het denkkader Participatie van de gemeente Hengelo is het vertrekpunt geweest voor het bepalen van deze parkeerstrategie.

2.1 De gekozen strategie voor participatie

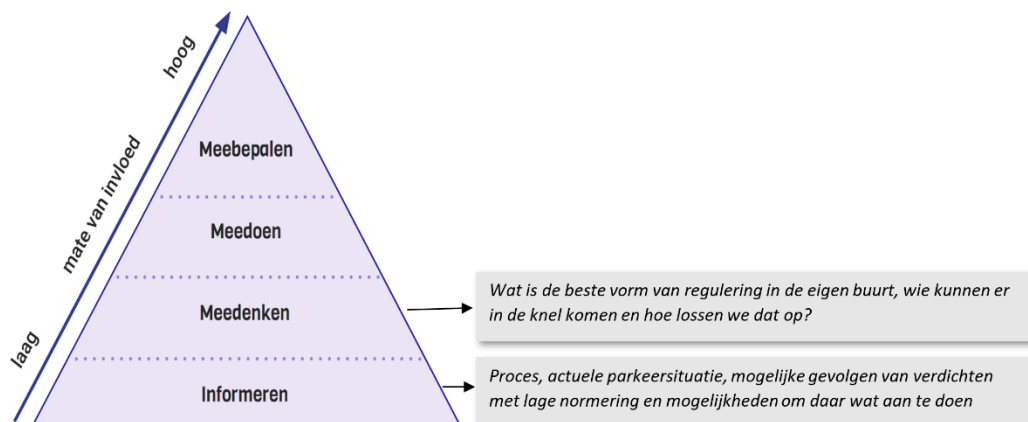
In de ruimtelijke planvorming van Hart van Zuid is altijd aangegeven dat een regulering van de schil randvoorwaardelijk is voor de uitvoering. Het is dan ook niet de vraag of er regulering moet komen, maar in welke vorm; door middel van betaald parkeren met vergunningen voor belanghebbenden, door middel van een blauwe zone of een regulering op basis van vergunningen.

De participatieaanpak beoogt in samenspraak met de bewoners van de schil:

- Informeren over de ontwikkelingen en effecten op de parkeersituatie. Duidelijkheid scheppen over het feit dat er een vorm van parkeerregulering zal worden ingevoerd en ook aangeven dat hiervoor gekozen is om te voorkomen dat de parkeerdruk (nog) verder zal toenemen: zowel door effecten van uitwijkend verkeer vanuit ontwikkelingen in Hart van Zuid als ook als gevolg van autonome ontwikkelingen in met name autobezit en -gebruik (*bewustwording*).
- Zicht geven op mogelijke problemen bij invoering van een bepaalde vorm van gereguleerd parkeren en hoe dit met eventueel maatwerk kan worden opgelost (*streven naar acceptatie*).
- Zicht krijgen op de daadwerkelijke voorkeur bij bewoners voor een vorm van gereguleerd parkeren (*democratisch proces: input van bewoners is medebepalend bij de keuze van het bestuur*).

Daarbij hanteert Hengelo het participatiedenk kader en sluit aan bij minimaal de eerste twee stappen van de participatieladder, zoals hiernaast aangegeven.

Later in het traject, na besluitvorming, is het mogelijk om met een deel van de betrokkenen in de eerste twee stappen in de uitvoering verder samen te



werken. Daarbij gaat het dus om de betrokkenheid bij de voorbereiding van de daadwerkelijke invoering van een regulering.

De centrale vraag die wij de bewoners/ondernemers hebben voorgelegd is: "Heeft u een voorkeur voor één van de reguleringsvormen?". Na beantwoording van deze vraag kwam in een vervolg bijeenkomst ook de verdere uitwerking van de keuze aan bod, zoals begrenzing van gebieden en uitwerking van de mogelijke reguleringstijden.

De uitkomsten van de participatie maken onderdeel uit van de verdere besluitvorming zoals in onderstaand plaatje is weergegeven:



2.2 Het gesprek gevoerd in buurtpanels

Ten behoeve van deze opgave heeft Hengelo de opdracht gegeven aan het bureau Spark om mee te denken over een werkvorm en deze ook actief te begeleiden. Spark heeft veel ervaring met de voorbereiding en uitvoering van diverse soorten parkeerregulering en het gesprek hierover met bewoners en ondernemers.

Voor de schil van Hart van Zuid adviseerde Spark om te werken met buurtpanels, een methode die ook in andere steden zijn nut heeft bewezen.

De inzet van buurtpanels bij deze verkenning van wensen en ideeën over parkeerregulering is logisch gezien:

- het feit dat het hier om veel adressen uit uiteenlopende gebieden gaat, de geeigende informatieavonden / inloopavonden zijn hiervoor minder geschikt;
- de noodzaak om de deelnemers te voorzien van veel informatie teneinde het goede gesprek te kunnen voeren. Dat vraagt een behoorlijke (tijds)inspanning van de deelnemers;
- de ervaring dat je met panelen de waardevolle inzichten en ervaringen van groepen bewoners op tafel krijgt, die het persoonlijk / individuele belang overstijgen. Uit ervaring weten we dat parkeren een emotioneel beladen onderwerp is. De auto voor de deur is voor velen heel belangrijk. In deze fase is het echter belangrijk om vanuit een breder perspectief naar het parkeren in dit gebied te kijken. Ook dat was een belangrijke afweging om in kleine en intensieve buurtpanelen te gaan werken.

In deze panelen kan met bewoners van en ondernemers in de schilbuurten de actuele parkeersituatie worden besproken, hun verwachtingen worden geïnventariseerd en hen te informeren over diverse mogelijkheden voor een parkeerregeling.

Naast het bestuderen van de onderzoeksgegevens over de actuele parkeersituatie in de diverse schilbuurten analyseerde Spark ook de geregistreerde klachten en meldingen van actuele parkeeroverlast, waarnemingen en interventies van BOA's ten aanzien van fout parkeren. In combinatie met bezoeken aan de diverse buurten ontstond een beeld van feitelijke verschillen en overeenkomsten in het straatparkeren. Dit beeld vulde Spark aan met interviews met de parkeerspecialist, verkeerskundige, wijkbeheerder, de projectleider van Hart van Zuid, stadsdeelregisseurs, communicatiemedewerker.

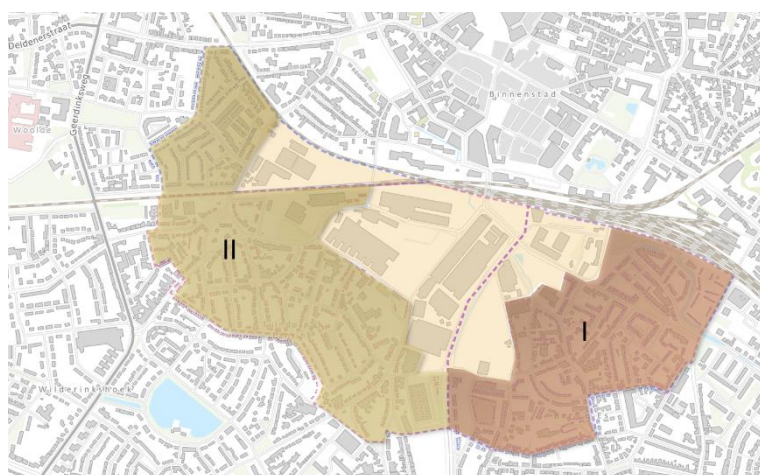
2.3 De uitvoering

Er is gekozen om twee buurtpanelen samen te stellen. Buurtpanel I betrof het gebied ten oosten van de Laan Hart van Zuid, Buurtpanel II omvatte het gebied ten westen van de Laan Hart van Zuid (zie ook nevenstaand figuur).

De gemeente schreef bewoners en bedrijven in de betreffende buurten huis-aan-huis aan met de vraag of zij wilden deelnemen aan de panelen en met welke motivatie. In totaal kwamen er ruim 120 reacties.

Op basis van geografische spreiding, achtergrond

(bewoner, ondernemer, of vertegenwoordiger belangenorganisatie) en de verscheidenheid aan motivaties (wel/niet actuele parkeeroverlast, wel/niet voor een vorm van parkeerregulering) is vervolgens een selectie gemaakt van deelnemers. Uiteindelijk namen aan panel I: 18 personen deel. Hetzelfde aantal was er voor panel II.



Daarbij is een tweetraps raket gehanteerd. In een **eerste sessie** van ieder panel is een toelichting gegeven op:

- De nieuwbouwwontwikkelingen in Hart van Zuid met accent op de maatregelen ten aanzien van parkeren en de beheersing van parkeeroverlast.
- De bestaande situatie in de diverse schilbuurten voor wat betreft parkeerdruk en typen parkeerders.
- De diverse vormen van parkeerregulering en de impact die het kan hebben op het dagelijks leven/bedrijfsvoering van bewoners en ondernemers.

In een **tweede sessie** van het panel werden vragen die tijdens de eerste bijeenkomst niet behandeld konden worden alsnog besproken. Daarnaast had de sessie tot doel de eerste voorkeuren voor een reguleringsvorm te peilen en vooral de wensen in beeld te brengen wanneer een regulering zou worden ingevoerd. Vier onderdelen stonden daarbij centraal:

- Bepaling van de omvang van het te reguleren gebied (waar leggen we de grens?)
- Welke dagen/tijden zou de regulering moeten gelden
- Welke bijzondere situaties zijn er waar bij de uitwerking van de regulering bijzondere aandacht moet worden besteed?
- Hoe zou een fasering eruit kunnen zien wanneer een regulering zou worden ingevoerd?

3. Uitkomsten buurtpanels

Parkeren is een emotioneel beladen onderwerp, de auto voor de deur is voor velen heel belangrijk. En wie daaraan iets wil veranderen of ervoor wil laten betalen, kan op reactie rekenen. Die reacties zijn geïnventariseerd, waar nodig van nuances voorzien en waar mogelijk gelabeld als 'belangrijkste overeenkomstige wens'. Onderstaand de belangrijkste uitkomsten, het volledige verslag van de bijeenkomsten is opgenomen in de bijlage.

De gemeente kijkt terug op een viertal bijzondere bijeenkomsten waarin veel informatie is uitgewisseld over de huidige parkeersituatie van de in de schil van Hart van Zuid wonende burgers en ondernemers, hun duiding van ervaren parkeeroverlast en bijzondere situaties, hun verwachtingen ten aanzien van de toekomst en inzichten over mogelijke oplossingen. Het verslag van de panels (opgenomen als bijlage) is met grote zorgvuldigheid opgesteld, maar bevat niet de woordelijke input. Deelnemers konden reageren op een conceptversie. Daar waar mogelijk en relevant zijn deze reacties verwerkt in het definitieve verslag.

3.1 De actuele parkeersituatie nader beschouwd

Op de avonden is een beeld gepresenteerd en bediscussieerd van de parkeersituatie in de schil van Hart van Zuid 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 per straat als gevolg van verschillen in ligging van bijvoorbeeld functies met veel bezoekers (denk aan de studenten van de onderwijsinstellingen) als ook de fysieke eigenschappen van de straat. Sommige straten hebben nu eenmaal relatief weinig parkeerplaatsen door hun profiel en er zijn wel veel auto's.

In beide panels is uitgebreid gesproken 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 duidelijk door enkele leden van Buurtpanel II gewezen naar de cursisten van opleidingsorganisaties ROC en TIO. De deelnemers verwachten van deze organisaties dat zij meer doen om de druk op het straatareaal te verminderen. Bij het oostelijk panel bleek dat de parkeerdruk 'van buiten' met name veroorzaakt wordt door enkele bedrijfsmatige functies zoals een garage en dansschool en door treinreizigers. Juist in combinatie met de daar aanwezige beperkte parkeerplaatsen maakt dat het een druk beeld oplevert. In beide buurten speelt ook de parkeerdruk die ontstaat omdat bezoekers aan het centrum aldaar een plekje zoeken en vinden.

De onzekere/zekere toekomst

Dat het mogelijk in de toekomst drukker zal worden als gevolg van mogelijke uitwijkende parkeerders vanuit Hart van Zuid wordt door velen onderschreven. "We hebben de parkeerder nu eenmaal niet aan een touwtje". Risico's zijn er wanneer tweede auto's van bewoners in Hart van Zuid toch in beeld komen en samen met bezoek aan bewoners of voorzieningen op zoek gaan naar een gratis parkeerplek in de schil.

3.2 De diverse reguleringsvormen besproken

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.

Per reguleringsvorm is in een presentatie aandacht besteed aan het basisprincipe van de vorm (en juridische en fiscale consequenties) en de effectiviteit. In de tweede bijeenkomst van beide panels zijn de rand voorwaardelijke zaken bij de uitwerking zoals venstertijden, begrenzing en fasering toegelicht.

Zoals gezegd: 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 - gastvrij - reguleringskader hebben. Ondernemers en bewoners geven aan dat het bestaande Blauwe Zone gebied rond de winkels behouden moet blijven. Dit geldt niet voor de blauwe zones in de woonstraten (zoals Kerkstraat en Beckumerstraat). Om te voorkomen dat er een lappendeken aan gebieden ontstaat moeten deze zones meegaan met de reguleringsvorm van de omliggende straten.

Bij de discussie over betaald parkeren kwam vanuit de panels was de opmerking dat betaald parkeren het probleem niet zou oplossen omdat parkeerders bereid zijn het tarief te betalen omdat men er gewoon wil/moet parkeren (bijvoorbeeld cursisten van ROC). De gemeente heeft ook aangegeven dat in plaats van een uurtarief er desnoods een hoog dagkaarttarief kan worden ingesteld (dus ongeacht de duur van het parkeren altijd een maximaal tarief).

In het panelgesprek Oost geeft een aantal deelnemers aan nu al parkeerproblemen te ervaren, door de smalle en 'oude' straatjes, die niet ingericht zijn op meerdere auto's per huishouden. De deelnemers geven aan dat de bewoners per straat in goed onderling overleg afspraken maken om de beschikbare ruimte zo goed en 'eerlijk' mogelijk te gebruiken. Daarbij zijn er situaties waarbij deels op het trottoir geparkeerd wordt. De panelleden stellen dat, mocht er een regulering worden ingevoerd, hier heel goed naar gekeken moet worden. Optimalisatie van de beschikbare ruimte is daarbij tevens een belangrijk punt. Gemeente en Spark geven aan dat dit belangrijke punten zijn, die meegenomen moeten worden bij de verdere detailuitwerking.

Daarnaast bleek een belangrijke vraag wat de prijs gaat worden van een parkeervergunning. Nu is er al deels sprake van een blauwe zone in het gebied waarbij de legeskosten stukken lager zijn dan die van de huidige vergunningen in de gemeente. Dit ervaart men als niet eerlijk. De beleving dat er betaald moet worden voor een vergunning wordt door enkelen ook kritisch beoordeeld. Ze roepen de vraag op "waarom moeten wij opdraaien voor de kosten van de parkeerder uit Hart van Zuid?".

Een aantal panelleden ervaart in mindere mate parkeerverlast en ziet deze ook niet toenemen in de nabije toekomst. Zij pleiten wel voor meer parkeervoorzieningen ten koste van bijvoorbeeld trottoir of groen. De gemeente heeft aangegeven dat groenvoorzieningen niet mogen wijken voor grijs (parkeerplaatsen). Dit is gemeentelijk beleid. Er kan wel gekeken naar eventuele aanpassingen in de bestaande verharding. Dit is situatie afhankelijk waarbij ook zaken relevant zijn als de verkeerssituatie en -veiligheid. Waar mogelijk worden deze opties besproken met bewoners.

Voor wat betreft de uitwerking en detaillering van een regulering kon men zich over het algemeen in een aantal zaken vinden:

- De 300 meter contour die nu indicatief was vastgelegd kan in sommige gebieden wat worden uitgebreid en juist bij de andere buurten (zoals bijvoorbeeld de Bloemenbuurt) wat worden teruggelegd.
- Daarnaast hebben de meeste panelleden voorkeur voor een gefaseerde invoering. Dus niet in 1 keer de volledige schil, maar tussentijds monitoren en dan pas uitbreiden.
en
- Blijf 'meeschakelen' met die gebieden waar nu nog wordt geparkeerd maar die straks in ontwikkeling zijn. Met andere woorden: kunnen we de tijdelijke parkeerplaatsen op braakliggende terreinen zo lang mogelijk blijven gebruiken?

Tenslotte waren er een drietal relevante hartenkreten.

- Zorg voor een adequate handhaving. Als er niet structureel wordt gehandhaafd is iedere regulering gedoemd te mislukken.
- Blijf als gemeente sterk druk uitoefenen op die organisaties die een belangrijke bron vormen van de actuele parkeeroverlast (denk ROC, TIO), zodat zij de verantwoordelijkheid nemen voor de mobiliteit van zowel hun personeel als ook van de studenten. Het doel hiervan is dat deze organisaties er alles aan doen om de overlast in de buurt te minimaliseren. De belangenorganisaties worden graag over de voortgang geïnformeerd.
- Betrek de bewoners/bedrijven bij de verdere uitwerking en zoek maatwerk waar dat mogelijk is (bijvoorbeeld in de optimalisatie van parkeerplaatsen in bepaalde straten, denk bij plaatsing van parkeerapparatuur aan het aanzicht van de wijk).

4. Advies

Uiteraard geldt bij parkeren: zo veel mensen, zo veel meningen. Zeker wanneer het een mogelijke invoering van een parkeerregulering betreft. In de georganiseerde buurtpanels was er tijd voor het stellen & beantwoorden van een groot aantal vragen en het uiten van zorgen. Maar er was ook ruimte voor het inventariseren en bespreken van wensen en ideeën. Niet alles kan binnen het bestaande beleidskader of binnen hoger liggende, vastgestelde doelen van de gemeente worden gerealiseerd. Toch hebben deelnemers belangrijke aandachtspunten meegegeven die onderstaand zijn verwerkt in een advies voor verdere uitwerking.

Allereerst waren er veel ideeën over het verbeteren van de bestaande situatie. Niet door parkeerplaatsen toe te voegen, maar om bestaande parkeerplaatsen beter vorm te geven. Soms is er door een slimmere markering meer mogelijk, zonder dat dit ten koste gaat van de ruimte voor andere activiteiten. Veel vragen waren er over het gebruik van bestaande parkeerplaatsen door auto's die geen woon- of winkel bestemming in de wijk zelf hebben. Hier bleek een duidelijk onderscheid tussen beide panels. In het oostelijk panel (I) concentreerde de aandacht zich met name op parkeerders ten behoeve van het NS station, bezoekers aan de binnenstad en gebruikers van enkele functies in het gebied als dansschool en garage. In het westelijk panel (II) werden met name studenten en deelnemers aan activiteiten van de diverse onderwijsinstellingen geduid als vreemdparkerders. De verwachting van de paneldeelnemers was hier kraakhelder: informeer ons over de voortgang met betrekking tot verbeterplannen van deze organisaties.

4.1 Reguleringsvorm

Er bleek geen consensus over de te hanteren reguleringsvorm. Een deel van de panelleden uit beide buurten was ervan overtuigd dat regulering niet nodig is of ongewenst. Dit ondanks het feit dat bij aanvang van het panel duidelijk was aangegeven dat het een bestuurlijke keuze is om te reguleren.

Uiteraard was er een voorkeur voor een regulering met de minste impact (kosten, gedoe) voor de bestaande bewoners en ondernemers. Hierin past de gedachte van uitsluitend vergunningparkeren of een blauwe zone. Echter, bij de eerste vorm is het probleem dat dan ook niemand zonder vergunning er kan parkeren, dat tot problemen zal leiden voor mensen die toch in de wijk moeten zijn, zoals aannemers en bezoekers bedrijven en voorzieningen. Bij de Blauwe Zone is men gevoelig voor de argumentatie dat de handhaving hiervan lastig is en kostbaar. Daarnaast geldt ook de consequentie voor het straatbeeld: alle parkeerplaatsen moeten met blauwe verf gemarkeerd worden. Dit laatste is zeker een probleem in Tuindorp.

Wanneer alle voor- en tegens tegen elkaar worden afgezet, inclusief de handhaafbaarheid en financiële exploitatie dan is betaald parkeren de minst bezwaarlijke variant. Zeker ook in verband met de flexibiliteit die deze variant met zich meebrengt. Met prijsbeleid en de reguleringstijden kan namelijk ook nog worden gestuurd.

4.2 Gebiedsafbakening, tijden en dagen

De 300 meter contour die als eerste indicatie voor een afbakening van het te reguleren gebied is aangehouden en bediscussieerd moet bij de verdere uitwerking van een parkeerregulering worden

gedetailleerd en op maat gemaakt worden voor de verschillende buurten. In sommige gebieden ligt de 300 meter contour op een natuurlijke plek, maar in deelgroepen werd onderbouwd aangegeven waar deze verder moet worden gelegd. In een enkel geval zal deze moeten worden teruggelegd op basis van de actuele parkeersituatie. Hier is nog voldoende ruimte om een beperkte groei van het autobezit en mogelijk ook enige vreemdparkerders op te kunnen vangen. Bewoners en ondernemers onderschreven het uitgangspunt dat wordt gehanteerd bij het vastleggen van grenzen: heldere barrières zoals drukkere wegen met minder oversteekpunten.

Er is uitgebreid gediscussieerd over de dagen en tijden waarop de regulering zou moeten gelden. Daarbij is er een relatie tussen de gekozen vorm van regulering en de te hanteren tijden. Ook hier zien we verschillen tussen de buurten. Waar overlast is als gevolg van de parkerende studenten is het wenselijk om met name overdag een regeling te hebben. Soms als gevolg van activiteiten van het ROC/TIO in de avond waardoor je tot 21.00 uur wilt reguleren.

Naar verwachting zullen auto's met bestemming Hart van Zuid met name in de avond voor overlast zorgen (bijvoorbeeld in de vorm van tweede auto's van bewoners of bezoekers aan Hart van Zuid). In het oostelijke deel ervaart men daarnaast in de (vroeg)e avonduren overlast van bezoekers aan de dansschool en treinreizigers². In dergelijke gevallen is het zaak om in ieder geval einde van de middag en in de avond gereguleerd parkeren te hebben.

Uiteindelijk bleek dat het merendeel van de panels zich kon vinden in een regulering van 09.00-21.00 uur. Voor wat betreft dagen is men het over eens om het 7 dagen per week te hebben. In de praktijk zal dit zes dagen zijn want op zondag is het in de binnenstad vrij parkeren en zijn de winkels en scholen gesloten.

4.3 Maatwerk omdat het moet

In alle gevallen wensen de deelnemers dat een regulering zo veel mogelijk per deelgebied wordt uitgewerkt. Daarbij is door de gemeente aangegeven dat er zo veel mogelijk sprake moet zijn van een eenduidig regime. Dit is van belang voor een goed begrip bij de automobilist en een efficiënte handhaving. In dit licht moeten de nu aanwezige blauwe zones in de woonstraten beter aansluiten bij de in te voeren reguleringsvorm. Anderzijds moeten we het kind ook niet weggooien met het badwater. Wat nu goed werkt, zal het straks ook waarschijnlijk doen. Dit geldt met name voor de blauwe zone rondom het winkelcentrum.

Van belang is dat het productengamma (de parkeervergunningen) op het gebied van straatparkeren zoals dat door de gemeente wordt uitgegeven passend is bij de diverse doelgroepen van in de schilbuurten. Dat kan betekenen dat onder andere voor ondernemers (werknemers en eventueel bezoek) er nader gekeken gaat worden naar de voorwaarden voor uitgifte. Met betrekking tot de kosten van een vergunningproduct kan worden gesteld dat bewoners het reëel vinden wanneer een dergelijk product, wanneer zij aantoonbaar niet de oorzaak zijn van de parkeeroverlast, tegen zo laag mogelijke kosten wordt uitgegeven en dat deze kosten vergelijkbaar zijn met de ontheffingen.

De buurt vraagt aandacht voor het parkeerbeleid van opleidingsorganisaties en de mate waarin de gemeente daarop invloed kan en wil uitoefenen. Advies is om dit in de verdere uitwerking van de parkeerregulering in het betreffende gebied en in gesprek met deze organisaties en de buurt verder uit te werken.

² In de avond is er niet of nauwelijks overlast vanuit de binnenstad. Aangezien het daar maar tot 18.00 uur betaald parkeren is (op koopavond/ donderdagavond wel tot 21.00 uur).

4.4 In kleine, maar robuuste stapjes

Als er een conclusie uit de participatie kan worden getrokken dan is dat dat men een parkeerregulering prudent ingevoerd wil zien. Dit betekent dat er gefaseerd moet worden wanneer dat wenselijk is. En daarbij moeten duidelijke criteria worden geformuleerd, bijvoorbeeld met betrekking tot de hoogte van de parkeerdruk. Dat vraagt om een goede monitoring en een regelmatige terugkoppeling naar bewoners. Daarbij gaan we voor robuuste stappen en kiezen voor definitieve oplossingen. Hierbij hoort de constatering dat braakliggende terreinen niet als tijdelijke parkeerplaatsen worden ingericht. Bij het reguleren kiezen we voor logisch samenhangende en afgebakende gebieden met - waar mogelijk - een heldere overgang naar niet-gereguleerde gebieden. Dat betekent dat we niet straatje voor straatje een regulering invoeren en er geen lappendeken ontstaat.

De volgende criteria voor invoering/uitbreiding van een regulering worden voorgesteld:

1. Objectief gemeten parkeerdruk, gemiddeld op weekdagavond >85% voor woonstraten;
2. Dossier waarnemingen en interventies (uitgeschreven waarnemingen/ boetes) door BOA's met betrekking tot fout parkeren en parkeergedrag;
3. Significante hoeveelheid meldingen en klachten van burgers;
4. Concrete verwachting van ingebruikname opgeleverde nieuwbouwprojecten inclusief effect op de omgeving.

Voor punt vier geldt dat deze ter beoordeling en inschatting is van de gemeente op basis van *expert judgement*.

4.5 Samen uitwerken

De buurtpanels gaven aan dat men zeer betrokken is bij het regelen van parkeren in de straat. Zij gaven ook aan dat zij graag in de toekomst betrokken blijven bij de verdere uitwerking van een parkeerregeling. Geadviseerd wordt daarom, per gebied te werken met een klankbordgroep van bewoners en ondernemers. Zij kunnen meedenken over zaken als optimalisatie van bestaande parkeerplaatsen (markering, belijning, indeling), maatwerk waar mogelijk en communicatie naar de buurt. Onderdeel van de bijeenkomst is in ieder geval een schouw van de bestaande situatie, waarbij ook gekeken zal worden naar de potentiële plek van de parkeerautomaten.

4.6 Tot slot

De participatievorm van buurtpanels is nieuw voor de gemeente Hengelo. Het proces en de uitkomsten worden in een later stadium geëvalueerd. Nu al is wel duidelijk dat het uitgangspunt en besluit van de gemeenteraad: "er komt een vorm van regulering, maar de vorm staat ter discussie", niet altijd bij alle deelnemers helder op het netvlies stond. Dat maakte discussies vaak minder helder dan de bedoeling was.

Bijlage 1 Verschillende reguleringsvormen

Om parkeerproblemen beheersbaar te maken door middel van het bestaande parkeerareaal zo optimaal mogelijk te laten gebruiken door de gewenste doelgroepen, worden op dit moment in Nederland grofweg vier parkeerreguleringsmethoden toegepast:

- Betaald parkeren / in combinatie met vergunninghoudersparkeren;
- Blauwe zone;
- Vergunninghoudersparkeren;
- Onttrekking aan de openbaarheid.

Hierna worden deze methoden nader uitgewerkt. Het onttrekken aan de openbaarheid (bijvoorbeeld door te werken met slagbomen) wordt door de gemeente Hengelo als niet wenselijk gezien.

Betaald parkeren

Betaald parkeren of een combi met vergunninghouderparkeren (fiscaal betaald parkeren) is in Hengelo een gekende oplossing in de bestaande reguleringsgebieden.

De voordelen van betaald parkeren zijn:

- De methodiek is bekend bij automobilisten en een juiste toepassing kan ervoor zorgen dat ongewenste doelgroepen er niet parkeren. Met name het kort parkeren wordt gefaciliteerd.
- De kosten voor het parkeren worden (deels) gedekt door de opbrengsten, waarbij de gebruiker betaalt, terwijl directe belanghebbenden in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning tegen een veelal laag tarief;
- Gefiscaliseerd betaald parkeren kan kostendekkend gehandhaafd worden, de kosten voor de inzet van de handhaving worden gedekt uit de uitgeschreven naheffingsaanslagen.

De nadelen van betaald parkeren zijn:

- Doordat ongewenste groepen uitwijken kan er een waterbedeffect ontstaan (uitwijkgedrag van gewenste doelgroepen die niet willen betalen en het verdrijven van ongewenste doelgroepen);
- Betaald parkeren wordt als een onvriendelijke maatregel ervaren voor de gewenste doelgroepen, daardoor kan het een weerstandsfactor zijn voor bezoekers en ondernemers.

De maatschappelijke impact van betaald parkeren wordt veelal bepaald door de hoogte van het tarief en de reguleringstijden. Betaald parkeren heeft beperkte impact op het consumentengedrag. Consumenten laten zich met name leiden door de aantrekkelijkheid van een gebied, minder door het parkeertarief. Het is mogelijk om binnen fiscaal betaald parkeren bijvoorbeeld het eerste of de eerste twee uur een lager parkeertarief te hanteren. Het eerste uur gratis laten parkeren is alleen onder voorwaarden mogelijk. Er moet een tarief zijn vanaf het eerste moment dat men parkeert, maar het is mogelijk om de voorwaarde in te stellen dat bij formele aanmelding en registratie van een kenteken bijvoorbeeld het eerste uur gratis te laten parkeren. Meldt men zich niet aan dan kan de handhaver hier ook daadwerkelijk tegen optreden en geldt het reguliere uurtarief.

De financiële gevolgen van betaald parkeren zijn voor de gemeente veelal positief. De kosten voor het in stand houden van de infrastructuur (bebording en betaalmogelijkheden) worden over het

algemeen gedekt uit de opbrengsten van het betaald parkeren, de handhavingskosten worden gedekt uit de naheffingsaanslagen (opgelegde 'boetes').

Blaauwe zone

De *blauwe zone* is een maatregel die door veel parkeerders als vriendelijk wordt ervaren, met name door de bezoekers van bewoners, winkels en bedrijven. De maatregel heeft tot doel om in voldoende mate beschikbare parkeerplaatsen voor gewenste doelgroepen aan te bieden, door aan het parkeren een tijdslimiet te verbinden (bijv. max. 2 uur), dan wel voor diegenen die langer moeten kunnen parkeren (vaak belanghebbenden) daartoe een ontheffing te verlenen.

De voordelen van een blauwe zone zijn:

- De bezoekende parkeerder hoeft er niet voor te betalen en de ontheffinghouder betaalt een beperkt bedrag (leges);
- De methode is bekend bij automobilisten en een juiste toepassing kan ervoor zorgen dat ongewenste doelgroepen er niet parkeren. Met name het kort parkeren wordt mogelijk gemaakt.

De nadelen van een blauwe zone zijn:

- In tegenstelling tot de boete bij het betaald parkeren (fiscaal), vloeien de inkomsten uit boetes voor het handhaven van een blauwe zone (wegenverkeerswet) niet terug naar de gemeente. Hierdoor brengt het handhaven van de blauwe zone dus een kostenpost met zich mee waar geen opbrengsten tegenover staan (noch uit de handhaving zelf, noch uit het parkeren);
- Handhaving van een blauwe zone is arbeidsintensief en minder effectief digitaal te handhaven (met scanapparatuur en later met eventuele scanvoertuigen);
- De blauwe zone blijkt in de praktijk niet echt een robuuste maatregel. Er kan misbruik van worden gemaakt (doordraaien van de parkeerschijf) en ook de onnauwkeurigheid van een parkeerschijf kan zorgen voor ongewenst parkeergedrag;
- Een blauwe zone aan de randen van een betaald parkeergebied leidt vaak tot extra parkeerdruk van parkeerders die niet willen betalen voor parkeren in het betaald parkeergebied en dus in de blauwe zone gaan staan, terwijl de plaatsen in die blauwe zone eerder voor de aldaar aanwezige functies zijn bestemd.

De maatschappelijke impact van een blauwe zone is beperkt. Zeker als de handhavingsfrequentie niet hoog is zullen veel parkeerders het niet zo nauw nemen met de regels rond de parkeerduurbepaling. Is de handhavingsfrequentie wel hoog dan zien we dat het consumentengedrag mede bepaald wordt door de parkeerduurbepaling. Dus wordt funshoppen dan veelal runshoppen.

De financiële gevolgen van een blauwe zone zijn voor de gemeente veelal negatief. Naast de kosten voor de infrastructuur (bebording en herhaald aanbrengen van blauwe belijning) zijn de kosten voor handhaving volledig voor de gemeente, terwijl hier geen kostendekking tegenover staat. Eventuele boetes worden door het Rijk geïnd.

Vergunninghoudersparkeren

De derde reguleringsvorm is het *vergunninghoudersparkeren*. Deze maatregel sluit alle doelgroepen uit die geen parkeervergunning hebben. Dit betekent dat de parkeerplaatsen in een gebied volledig kunnen worden toegewezen aan gewenste doelgroepen, zolang aan hen daartoe een vergunning kan worden verstrekt.

Het voordeel van vergunninghoudersparkeren is:

Alle ongewenste doelgroepen worden volledig geweerd;

De nadelen van vergunninghoudersparkeren zijn:

- Het is een star systeem omdat aan elke gewenste doelgroep een vergunning moet worden verstrekt, dus ook bezoekers, die incidenteel en/of kortstondig in een gebied moeten zijn;
- Efficiënt gebruik van de aanwezige parkeercapaciteit is nauwelijks mogelijk omdat aan elke parkeerder voorafgaand aan zijn parkeren een vergunning moet worden verstrekt;
- Zoals ook geldt voor de blauwe zone: de inkomsten uit boetes gaan naar het Openbaar Ministerie en niet naar de gemeente zelf. Een vergunninghouders zone is daarentegen wel efficiënt en digitaal te handhaven.

De maatschappelijke impact van een vergunninghouders zone is groot. In feite wordt het gebied volledig op slot gezet voor niet-vergunninghouders. Het is wel mogelijk om bewoners of bedrijven een regeling te bieden waarmee zij hun (sociaal) bezoek kunnen aanmelden, maar dit zal in de praktijk alleen gebruikt worden door bezoekers die hiervan goed op de hoogte zijn. Voor consumenten betekent een vergunninghouders gebied meestal dat zij uitwijken naar een locatie elders om te parkeren cq. om inkopen te doen.

De financiële gevolgen van een vergunninghouders zone zijn voor de gemeente veelal negatief. Naast de kosten voor de infrastructuur (bebording) zijn de kosten voor handhaving volledig voor de gemeente, terwijl hier geen kostendekking tegenover staat. Eventuele boetes worden door het Rijk geïnd.

SPARK

Geeft je de ruimte.

Disclaimer

©2024, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 31 77 005

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.