

Parkeerplan Hengelo



1. Aanleiding Parkeerplan Hengelo

In de huidige en afgelopen collegeperiode is het weer vitaal en aantrekkelijk maken van de binnenstad een speerpunt. Hiervoor is samen met de binnenstadpartners SCH, SVH en Hengelo Promotie in 2017 het "Integraal Actieplan voor een Vitale Hengelose Binnenstad" opgesteld. Eén van de thema's hierin is een goed bereikbare binnenstad. In ruime mate aanwezige en klantvriendelijke parkeeroplossingen zijn essentieel voor een vitale en aantrekkelijke binnenstad. Naast het actieplan vormt de motie parkeren specifiek de aanleiding voor deze notitie. Hierin draagt de raad het college op om in overeenstemming met de binnenstadpartners een parkeerplan voor te leggen aan de raad.

2. Inleiding en opzet notitie

Om uitvoering te kunnen geven aan de opdrachten zoals genoemd in de aanleiding is een parkeerplan voor auto's in de binnenstad van Hengelo opgesteld. Dit plan is in een werkgroep besproken met onze binnenstadpartners, de Stichting Centrummanagement (SCH), de Stichting Vastgoed Hengelo (SVH) en lokale ondernemers. Het parkeerplan wordt beschreven in deze notitie. Daarbij gaan we in op wat we al hebben gedaan, maar doen we ook voorstellen om het autoparkeren in de binnenstad makkelijker en klantvriendelijker te maken.

Vertrekpunt is de huidige parkeersituatie. Deze beschrijven we in *hoofdstuk 3*. In *hoofdstuk 4* gaan we in op een aantal acties die in overleg met de binnenstadpartners al zijn uitgevoerd. Zo is de aanleg van een nieuw tijdelijk parkeerterrein aan het Kloosterhof voorbereid. In samenhang hiermee is de ontsluiting van dit parkeerterrein door een herinrichting van het kruispunt Bornsestraat/Oldenzaalsestraat voorbereid. Ook is een dynamische parkeerbalans opgesteld. Dit is een instrument om feitelijk inzicht te krijgen in de gevolgen voor de parkeercapaciteit van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad.

In *hoofdstuk 5* worden een aantal maatregelen beschreven die het autoparkeren in de binnenstad makkelijker en klantvriendelijker maken. De maatregelen zijn besproken met de genoemde binnenstadpartners. Na besluitvorming kunnen ze op korte termijn worden voorbereid en uitgevoerd. De *hoofdstukken 6 en 7* gaan afsluitend in op de financiële consequenties en planning van deze maatregelen.

3. Beschrijving parkeersituatie

Huidig aanbod parkeren: betaald parkeren

Hengelo kent al geruime tijd een gebied waar betaald parkeren van toepassing is. Dit is ingevoerd om het autoverkeer in het centrum te reguleren. In dit gebied zijn 3.216 parkeerplaatsen aanwezig. Hiervan bevinden zich er 1.351 in de 4 parkeergarages die Hengelo rijk is, te weten:

- De Beurs: 315 parkeerplaatsen (in beheer van de gemeente / € 1,90 per uur)
- De Brink: 377 parkeerplaatsen (€ 2,14 per uur)
- Thiemsbrug: 380 parkeerplaatsen (1,80 per uur)
- P&R Station Hengelo: 279 parkeerplaatsen (€ 1,97 per uur)

Het parkeertarief op maaiveld is in Hengelo sinds 2010 niet meer verhoogd en bedraagt € 1,90 per uur. Ook zijn er een aantal locaties aanwezig in Hengelo waar een dagparkeertarief van € 7,60 van toepassing is. Dit betreft de Ir. M. Schefferlaan, Mitchamplein, Wolter ten Catestraat, Drienerstraat, Enschedesestraat en Sherwood Rangers.

Bezoekers die vaker in of rond centrum parkeren kunnen gebruik maken van een algemene parkeervergunning. Een algemene parkeervergunning voor het centrum kost € 62,60 per maand. Een algemene parkeervergunning voor een aantal parkeerterreinen rond het centrum, te weten de Ir. M. Schefferlaan, Mitchamplein, Wolter ten Catestraat en Sherwood Rangers kost € 150,- per jaar.

Verder geeft de gemeente in dit gebied verschillende parkeerproducten uit om bewoners en ondernemers te faciliteren, zoals parkeervergunningen voor bewoners en ondernemers.

Huidig aanbod parkeren: blauwe zones

Om parkeeroverlast in de overige gebieden te verlagen zijn er momenteel in Hengelo 6 gebieden als blauwe zone aangewezen. Hiervan bevinden zich er vier rondom het centrum, de overige bevinden zich bij het ROC en het ziekenhuis. Bezoekers kunnen hier met een parkeerschijf voor

een beperkte parkeerduur gratis parkeren. Voor bewoners wordt er vanuit de gemeente een ontheffing uitgegeven zodat er voor hen geen beperking in de parkeerduur geldt in de blauwe zones. Ook stelt de gemeente voor bewoners bezoekersontheffingen beschikbaar. Ondernemers worden maar deels tegemoet gekomen. Ondernemers komen voor maximaal vijf ontheffingen in aanmerking voor werknemers die een auto nodig hebben tijdens werktijd. Voor een bezoekersontheffing komen ondernemers niet in aanmerking.

Parkeerbalans als instrument om inzicht te krijgen in parkeercapaciteit

De huidige en toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad hebben gevolgen voor de parkeercapaciteit aan de ene kant en de parkeerbehoefte aan de andere kant. Om inzicht te krijgen in deze gevolgen is in samenwerking met de binnenstadpartners een dynamische parkeerbalans voor de binnenstad opgesteld. Deze parkeerbalans is opgesteld met als basis onderstaande informatie:

- Parkeeronderzoek 2016.
- Data/verkochte parkeeruren uit parkeerautomaten.
- Alle op dit moment bekende huidige en toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad die van invloed zijn op de parkeerbehoefte en de parkeercapaciteit.

Deze parkeerbalans is een objectief instrument dat het mogelijk maakt om vooraf per ontwikkeling inzicht te krijgen in de bijbehorende gevolgen op parkeergebied. Zijn de gevolgen ongewenst, dan kan er tijdig worden bijgestuurd. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat er extra parkeercapaciteit moet worden gerealiseerd. Maar het kan ook leiden tot aanpassingen in het parkeerbeleid. Eisen we per ontwikkeling voldoende parkeercapaciteit, of maken we gebruik van onbenutte capaciteit elders en accepteren we een bepaalde loopafstand, of gebruiken we tariefstellingen om parkeerdruk te reguleren? Kortom de parkeerbalans hebben we nodig als feitelijke basis om het parkeerbeleid in de binnenstad te evalueren en indien nodig te actualiseren.

De binnenstad en het bezoek aan de binnenstad is continu aan verandering onderhevig. Dit heeft invloed op de parkeerbalans en de keuzes die we op basis hiervan maken. Het voorstel is de komende 5 jaar de feitelijke bezetting in het gereguleerde gebied van Hengelo (blauwe zones en betaald parkeren) te monitoren en deze te verwerken in de dynamische parkeerbalans Hengelo. De kosten voor monitoring van de bezetting van de parkeerplaatsen (parkeerdrukmeting) in Hengelo zijn geraamd op ca. € 15.000,- per jaar en worden gedekt vanuit de parkeerbegroting.

Conclusies uit de parkeerbalans.

Zoals eerder aangegeven bedraagt de parkeercapaciteit in de binnenstad momenteel 3.216 parkeerplaatsen, waarvan zich er 1.071 in de 3 parkeergarages in de binnenstad bevinden. De parkeerbalans laat zien dat dit een voldoende aantal is om in de huidige parkeerbehoefte van de binnenstad te voorzien. Als gevolg van de op dit moment voorziene ontwikkelingen in de binnenstad neemt de parkeercapaciteit op maaiveld echter met 254 parkeerplaatsen af. De totale parkeercapaciteit in 2023 bedraagt dan 2.962 parkeerplaatsen.

Als gevolg van de ontwikkelingen in de binnenstad neemt de parkeerbehoefte juist toe. Uit de parkeerbalans blijkt dat de totale capaciteit ook in 2023 voldoende is om te voorzien in de verwachte behoefte. Dit betekent niet dat er dan geen knelpunten zijn, uit de parkeerbalans blijkt namelijk ook dat op enkele locaties de parkeerdruk zeer hoog wordt en lokaal mogelijk tot een tekort aan capaciteit leidt.

4. Welke maatregelen zijn uitgevoerd?

Opstellen parkeerbalans

Zoals eerder in hoofdstuk 3 beschreven is een dynamische parkeerbalans opgesteld. Dit is gedaan om inzicht te krijgen in de gevolgen voor de parkeercapaciteit en de parkeerbehoefte van de huidige en toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad.

Voorbereiding nieuw tijdelijk parkeerterrein Kloosterhof

Tot op heden zijn er ca. 120 parkeerplaatsen aanwezig op het Burgemeester Jansenplein, Langestraat en het Kloosterhof. Deze zijn bereikbaar via de Langestraat. Als onderdeel van de herinrichting wordt op het Burgemeester Jansenplein een autovrij evenementenplein gerealiseerd. De nu nog aanwezige parkeerplaatsen komen hier te vervallen. Aan de SCH is een toezegging gedaan om de afname in parkeercapaciteit zoveel als mogelijk te compenseren. Daarom is besloten om op het Kloosterhof een nieuw parkeerterrein te realiseren met een capaciteit van ruim 100

parkeerplaatsen. Dit parkeerterrein wordt gerealiseerd op grond van AM RED. De komende jaren verwacht AM RED echter geen ontwikkelingen op deze locatie. Aangezien de gemeente het recht op voortgezet gebruik heeft totdat het plan Lange Wemen daadwerkelijk wordt gerealiseerd kan het terrein als parkeerterrein worden gebruikt. De verwachting is dat dit minimaal nog 5 jaar is. Na de herinrichting van de Langestraat en het Burgemeester Jansenplein is het Kloosterhof niet meer toegankelijk via de Langestraat. Om het nieuwe parkeerterrein te kunnen bereiken wordt daarom het kruispunt Bornsestraat/Oldenzaalsestraat aangepast en voorzien van een extra tak. Naar verwachting kan het nieuwe parkeerterrein begin 2020 in gebruik worden genomen. De verwachting is dat deze nieuwe aansluiting in de toekomst ook benut gaat worden voor een eventuele herontwikkeling van het plan Lange Wemen.

Aanleg tijdelijk parkeerterrein Beeksteeg/Brugstraat

Het Burgemeester Jansenplein en de Langestraat worden heringericht. Een belangrijke wens van de ondernemers in de binnenstad was dat het hier aanwezige parkeerterrein gedurende de werkzaamheden beschikbaar blijft. Uit nader onderzoek is echter gebleken dat vanwege niet eerder voorziene rioleringswerkzaamheden in de Langestraat het niet mogelijk is om het Burgemeester Jansenplein beschikbaar te houden voor parkeren tijdens de werkzaamheden. Dit betreft de periode vanaf maart 2019 tot aan de bouwvakantie van 2019.

Om de ondernemers deels tegemoet te komen is besloten om voor de duur van de werkzaamheden een tijdelijk parkeerterrein aan te leggen aan de Marskant op het braakliggende terrein tussen de Beeksteeg en de Brugstraat. Dit terrein is begin maart 2019 in gebruik genomen en heeft een capaciteit van 54 parkeerplaatsen.

5. Mogelijke maatregelen

In dit hoofdstuk worden een viertal maatregelen beschreven die het autoparkeren in de binnenstad makkelijker en klantvriendelijker maken. Deze maatregelen moeten, indien ze worden uitgevoerd, goed worden gemonitord om te kunnen bijsturen indien de effecten onder, of boven verwachting zijn. Ze zijn besproken met de binnenstadpartners en aan hen is gevraagd een prioritering aan te brengen.

A. Proef Shop & Go

Shop & Go parkeerplaatsen dienen om kort inkopen te doen, of iets op te halen. Ze worden op specifieke plaatsen aangelegd om gratis in deze korte parkeerbehoefte (max. 30 minuten) te voorzien. Het parkeren is snel en makkelijk, want sensoren in de grond en camera's kunnen registreren of de auto de maximale parkeertijd van 30 minuten overschrijdt. Een kaartje kopen is niet nodig. De auto moet alleen binnen 30 minuten weer de parkeerplaats verlaten. In Hengelo voeren we Shop & Go in eerste instantie in als proef in onder meer de Wetstraat, Drienerstraat en Smutstraat. We richten in eerste instantie 20 parkeerplaatsen in. De proef loopt tot eind 2020. In het eerste en tweede kwartaal van 2020 wordt de proef geëvalueerd. Indien de proef succesvol is, stellen we na afloop van de evaluatie voor om Shop & Go na 2020 voort te zetten en het aantal parkeerplaatsen uit te breiden.



Voorbeeld van Shop & Go (Leuven, België)

De kosten voor de proef zijn onder te verdelen in een afname van parkeerinkomsten en de kosten voor de inrichting van de betreffende locaties. De afname van de parkeerinkomsten bedraagt ca. € 20.000,- voor de duur van de proef (1,5 jaar). Hiernaast is er nog ca. € 5.000,- benodigd om de 20 parkeerplaatsen in te richten voor het Shop & Go concept.

Voordelen:

- Groot draagvlak van ondernemers in het proefgebied.
- Goede ervaringen in andere steden (concept is in België zeer succesvol).
- Effecten goed te monitoren.
- Bestemd voor een doelgroep (kortparkeerders) die nu nog onvoldoende gefaciliteerd wordt in de binnenstad.

Nadelen:

- Afname parkeerinkomsten (incidenteel tijdens de proef, structureel bij voortzetting).

B. Langer verblijf stimuleren door lagere parkeertarieven

Een middel om bezoekers aan de binnenstad te verleiden langer te verblijven is de parkeertarieven lager te maken bij een langer bezoek. Parkeerders die langer dan 2 uur in de binnenstad verblijven worden beloond met een parkeertarief van € 1,- geldend vanaf het 3^e uur. Deze maatregel zou structureel vanaf 2020 ingevoerd kunnen worden.

De kosten voor deze maatregel worden uitgedrukt in de afname van de parkeerinkomsten en bedragen ca. € 70.000,- jaar.

Voordelen:

- Past bij de doelstelling om langer verblijf te stimuleren.
- Groot draagvlak van bezoekers die lang verblijven.

Nadelen:

- Structurele afname van de parkeerinkomsten (structurele kosten).
- Effecten zijn lastig te meten.
- Met deze maatregel stimuleren we lang parkeren op straat. Het huidige parkeerbeleid wil dat we lang parkeren vooral in parkeergarages laten plaatsvinden.

Kanttekening:

- De hoogte van de parkeertarieven lijkt weinig invloed te hebben op de mate van bezoek.

C. Parkeertijden aan laten sluiten bij de winkeltijden

Buiten de koopavonden moet er in Hengelo van 9:00 uur tot 19:00 uur betaald worden voor het parkeren op straat. De winkels zijn echter doordeweeks geopend tot 18:00 uur en op zaterdag tot 17:00 uur. Het is een langgekoesterde wens van de ondernemers in de binnenstad om de tijden waarop er betaald moet worden voor parkeren gelijk te trekken met de reguliere winkeltijden, met uitzondering van de koopzondagen, zodat het parkeren klantvriendelijker wordt. Daarom stellen we voor de tijden dat er op straat betaald moet worden voor parkeren als volgt te wijzigen:

Huidig:

- maandag tot en met zaterdag tussen 9:00 en 19:00 uur;
- donderdagavond (vaste koopavond) tot 21:00 uur.

Toekomstig:

- maandag tot en met vrijdag tussen 9:00 en 18:00 uur;
- zaterdag tussen 9:00 uur en 17:00 uur;
- donderdagavond (vaste koopavond) tot 21:00 uur.

Met deze maatregel wordt mede beoogd om het winkelend publiek te verleiden om na het winkelen nog een bezoek te brengen aan de horeca. Deze maatregel zou structureel vanaf 2020 ingevoerd kunnen worden.

De kosten voor deze maatregel worden uitgedrukt in de afname van de parkeerinkomsten en bedragen ca. € 125.000,- per jaar.

Voordelen:

- Sluit aan bij de logica van de bezoeker.
- Groot draagvlak ondernemers.
- Groot draagvlak bezoekers.
- Kortere inzet boa's.

Nadelen:

- Structurele afname van de parkeerinkomsten (structurele kosten).
- Effecten zijn lastig te meten.
- Verminderde concurrentiepositie parkeergarages.

D. Proef klantvriendelijk handhaven

Bezoekers die langer verblijven dan zij vooraf hadden ingeschat wacht in veel gevallen een onaangename verrassing, namelijk een parkeerbon. Omdat wij juist willen stimuleren dat bezoekers langer in onze binnenstad verblijven stellen we voor een proef met klantvriendelijk handhaven te starten. Dit betekent dat parkeerders waarvan de parkeertijd is overschreden de eerste keer een waarschuwing krijgen in plaats van een parkeerbon. Deze waarschuwing wordt voorzien van een positieve boodschap. Met deze boodschap bedanken we de parkeerder voor een langer dan gepland bezoek aan de binnenstad en vragen we de parkeerder om hier een volgende keer rekening mee te houden bij het betalen van het parkeergeld. Gebeurt dit op hetzelfde kenteken echter een tweede keer, dan wordt er alsnog een parkeerbon uitgeschreven.

De proef klantvriendelijk handhaven loopt tot eind 2020. In het eerste en tweede kwartaal van 2020 wordt de proef geëvalueerd. Indien de proef succesvol is, stellen we na afloop van de evaluatie voor om klantvriendelijk handhaven na 2020 voort te zetten.

De kosten voor deze maatregel worden uitgedrukt in de afname van inkomsten uit parkeerboetes en bedragen ca. € 75.000,- voor de duur van de proef (1,5 jaar).

Voordelen:

- Groot draagvlak ondernemers.
- Groot draagvlak bezoekers.

Nadelen:

- Afname inkomsten uit naheffingen (incidenteel bij proef, structureel bij voortzetting).
- Voor invoering van deze maatregel moeten een aantal belastingtechnische hobbels worden genomen.
- Aan de invoering van deze maatregel zit een juridisch risico. Hiermee worden kopers van een parkeerkaartje met pin of contant geld mogelijk bevoordeeld ten opzichte van mensen die middels mobiel parkeren betalen.

Prioritering van maatregelen

Bovenstaande maatregelen zijn in een werkgroep besproken met onze binnenstadpartners, de Stichting Centrummanagement (SCH), de Stichting Vastgoed Hengelo (SVH) en lokale ondernemers. Aan hen is gevraagd in de 4 maatregelen een prioritering aan te brengen. Dit heeft onderstaand resultaat opgeleverd:

1) Parkeertijden aanpassen aan winkeltijden (maatregel C)

2) Proef klantvriendelijk handhaven (maatregel D)

3) Proef Shop & Go (maatregel A)

De maatregel "Langer verblijf stimuleren door lagere parkeertarieven" (vanaf derde uur € 1.00) komt niet in de prioritering van de binnenstadpartners voor en heeft dus weinig draagvlak.

Naast bovengenoemde maatregelen is door de SCH het voorstel gedaan om de parkeertarieven gedurende de eerste twee uur te verlagen naar € 1,- per uur gedurende een periode van drie jaar (waarin er ook overlast is van de werkzaamheden). Deze maatregel kost naar verwachting circa € 600.000 per jaar. Deze kosten staan niet in verhouding tot de mogelijke dekkingsmiddelen die vrij gemaakt kunnen worden voor alle bovenstaande maatregelen. Bovendien heeft dit als nadeel dat de concurrentiepositie van de parkeergarages ook overdag ondermijnd wordt en maaiveld parkeren gestimuleerd wordt. Dit zal op verschillende momenten leiden tot zoekgedrag van automobilisten naar een parkeerplaats op maaiveld terwijl garages leeg staan. Om deze redenen is deze oplossing verder buiten beschouwing gelaten.

6. Financiën

Benodigde middelen

Voor de 3 geprioriteerde maatregelen zijn de volgende middelen benodigd:

1) Parkeertijden aanpassen aan winkeltijden (maatregel C)

€ 125.000,- structureel afname van inkomsten (vanaf het moment van invoering begin 2020) Deze maatregel is als nieuw beleid meegenomen in de kadernota 2020-2023.

2) Proef klantvriendelijk handhaven (maatregel D)

€ 75.000,- incidenteel voor een proef van 1,5 jaar aan afname fiscale naheffingsinkomsten (vanaf zomer 2019 t/m 2020) Deze maatregel wordt meegenomen in het bijgevoegde raadsvoorstel.

- 2019: € 25.000,-
- 2020: € 50.000,-

€ 50.000,- structureel bij voortzetting na proefperiode (vanaf 2021)

3) Proef Shop & Go (maatregel A)

€ 25.000,- incidenteel voor een proef van 1,5 jaar waarvan € 5.000,- uitgaven voor aanleg zijn en € 20.000,- afname van inkomsten (vanaf zomer 2019 t/m 2020) Deze maatregel wordt meegenomen in het bijgevoegde raadsvoorstel.

- 2019: € 12.000,-
- 2020: € 13.000,-

€ 75.000,- structureel bij voortzetting en uitbreiding na proefperiode (vanaf 2021)

Kosten jaarlijkse parkeerdrukmeting

Naast de kosten die gemaakt worden voor de uit te voeren parkeermaatregelen zijn er ook nog kosten verbonden aan de jaarlijks uit te voeren parkeerdrukmeting. Deze bedragen ca. € 15.000,- per jaar.

Totaal benodigde middelen top 3 + parkeerdrukmeting

incidenteel: € 100.000,- (vanaf zomer 2019 t/m 2020)

structureel: € 140.000,-

Benodigd budget	2019	2020	2021	2022
Incidenteel	€ 37.000,-	€ 63.000,-	-	-
Structureel	-	€ 140.000,-	€ 140.000,- + p.m.	€ 140.000,- + p.m.
Totaal	€ 37.000,-	€ 203.000,-	€ 140.000,- + p.m.	€ 140.000,- + p.m.

Dekking

Voor de voorgestelde maatregelen zijn de volgende dekkingsbronnen aanwezig:

- In de parkeerbegroting is reeds rekening gehouden met verminderde inkomsten van € 75.000,- en structurele uitgaven van € 6.000,- als gevolg van invoering van Shop & Go. Totaal is er derhalve rekening gehouden met een bedrag van in totaal € 81.000,- per jaar.
- Vanuit het Programma Binnenstad zijn vanaf 2020 extra middelen beschikbaar waarvan maximaal € 50.000,- per jaar zou kunnen worden aangewend om hieraan bij te dragen.
- Vanuit de parkeerbegroting worden er vanaf 2020 extra parkeerinkomsten verwacht vanwege bezoekers aan het nieuwe stadskantoor. Dit is behoudend ingeschat op een bedrag van € 25.000,- per jaar.
- In 2020 is er nog een deel van het jaar sprake van incidentele extra inkomsten uit de (niet meer geraamde) terreinen Burg. Jansenplein en Beekstraat-Brugstraat, deze inkomsten worden geschat op 47.000,-.

Dekking	2019	2020	2021	2022
Shop & Go	€ 81.000,-	€ 81.000,-	€ 81.000,-	€ 81.000,-
Binnenstad		€ 50.000,-	€ 34.000,-	€ 34.000,-
Parkeerbegroting		€ 72.000,-	€ 25.000,-	€ 25.000,-
Totaal	€ 81.000,-	€ 203.000,-	€ 140.000,-	€ 140.000,-

Bovenstaande tabel laat zien dat de structurele invoering van het laten aansluiten van betaald parkeren op maaiveld bij de winkeltijden te dekken is uit bestaande middelen. Dit geldt ook voor de proef met Shop & Go en klantvriendelijk handhaven. Indien de wens na evaluatie is om hiermee door te gaan of dit zelfs uit te breiden zal vanaf 2021 aanvullende dekking moeten worden gezocht.

Aanwezig risico betreft het hoger uitvallen van de vermindering van inkomsten van zowel de pilots als de structurele maatregel. Deze effecten moeten nauwkeurig gevolgd worden om de parkeerbegroting op orde te houden.

7. Vervolproces parkeerplan

Na vaststelling van dit plan in de gemeenteraad kunnen de voorgestelde maatregelen worden voorbereid en uitgevoerd. Deze stappen zijn hieronder in een beknopte planning beschreven.

Globale planning

- Q2 2019: besluitvorming uit te voeren maatregelen
- Q3 2019 – Q4 2019: voorbereiding en start uitvoering proef Shop & Go / proef klantvriendelijk handhaven (maatregel A & D)
- Q3 2019 – Q4 2019: aanpassen parkeerbelastingverordening (voorbereiding maatregel C)
- Q1 2020: aanpassen parkeertijden (maatregel C)
- Q1 2020 – Q2 2020: evaluatie proef Shop & Go / proef klantvriendelijk handhaven (maatregel A & D)
- Q2 2020 – Q3 2020: besluitvorming voorzetting Shop & Go / proef klantvriendelijk handhaven (maatregel A & D)