

Gemeenteraad van Hengelo
Postbus 18
7550AA Hengelo

Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Principebesluit parkeerregulering schil Hart van Zuid	3702487		15 februari 2024

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over het principebesluit van het college over parkeerregulering in de schil rond Hart van Zuid. Dit besluit ligt vanaf 21 februari zes weken ter inzage. De stukken zijn bij deze brief gevoegd.

Dit is een uitwerking van het principebesluit van de gemeenteraad tot parkeerregulering

U heeft op 29 september 2021 de parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) vastgesteld. Hierbij heeft u ook het principebesluit genomen om parkeerregulering in te voeren in Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) en een schil van circa 300 meter daaromheen. U heeft daarbij het college opdracht gegeven de parkeerregulering uit werken.

Op 6 december 2022 heeft het college een besluit genomen voor betaald parkeren in Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein).

Daarna is het college een participatietraject gestart om bewoners en ondernemers mee te laten denken over welke vorm van parkeerregulering in de schil het beste is. De resultaten uit het participatietraject zijn meegenomen bij de uitwerking van parkeerregulering in de schil.

Betaald parkeren en blauwe zone in de schil

Het college heeft nu een principebesluit genomen om in een schil van circa 300 meter om Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein)

- a) betaald parkeren in te voeren in de woonwijken, en
- b) de blauwe zone voort te zetten in het winkelgebied.

De details zijn beschreven in het bijgevoegde Collegeadvies parkeerregulering schil HvZ.

Besluit ligt zes weken ter inzage

Participatie vond plaats in de vorm van buurtpanels met een beperkt aantal deelnemers. Op die manier was een goed inhoudelijk gesprek mogelijk. Om ook de visie van andere betrokkenen te horen, wordt dit principebesluit zes weken ter inzage gelegd. De reacties worden verwerkt en daarna neemt het college een definitief besluit.

Alle stukken die ter inzage liggen, zijn bij deze brief gevoegd.

Bestuurlijk vervolg en financiën

De brede afweging over parkeerregulering is al genomen bij het principebesluit tot parkeerregulering op 29 september 2021. Benodigde middelen voor deze autonome ontwikkeling worden meegenomen bij de Zomernota.

Het autobezit in Hart van Zuid en de parkeerdruk in Hart van Zuid en de omgeving zal jaarlijks worden gemonitord. Zoals in het raadsbesluit van 29 september 2021 is vastgesteld, zal de raad over deze monitoring jaarlijks worden geïnformeerd.

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres
Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres
gemeente@hengelo.nl
Telefoonnummer
14-074

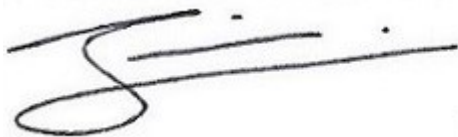
Bladnummer

2

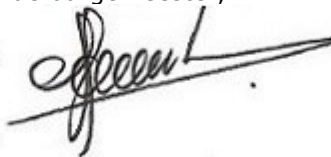
Zaaknummer Uw kenmerk

3702487

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Hengelo,
de secretaris, de burgemeester,



De heer J. Eshuis



De heer S.W.J.G Schelberg

Bijlagen: 3

- Collegeadvies parkeerregulering schil Hart van Zuid
- Adviesrapport Spark - uitkomsten participatie parkeerregulering
- Definitief verslag buurtpanels

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres

Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres

gemeente@hengelo.nl

Telefoonnummer

14-074

COLLEGE-/BURGEMEESTERSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	AFDELING	PORT. HOUDER
3702487	Kijk in de Vegte, Natascha	ORO-VR	Hanneke Steen-Klok



ONDERWERP
3702487 - Principebesluit parkeerregulering in de schil rond Hart van Zuid

COMMUNICATIE (OPENBAARHEID)
Openbaar Publiceren op openbare besluitenlijst Publiceren op overheid.nl volgens zienswijze procedure.

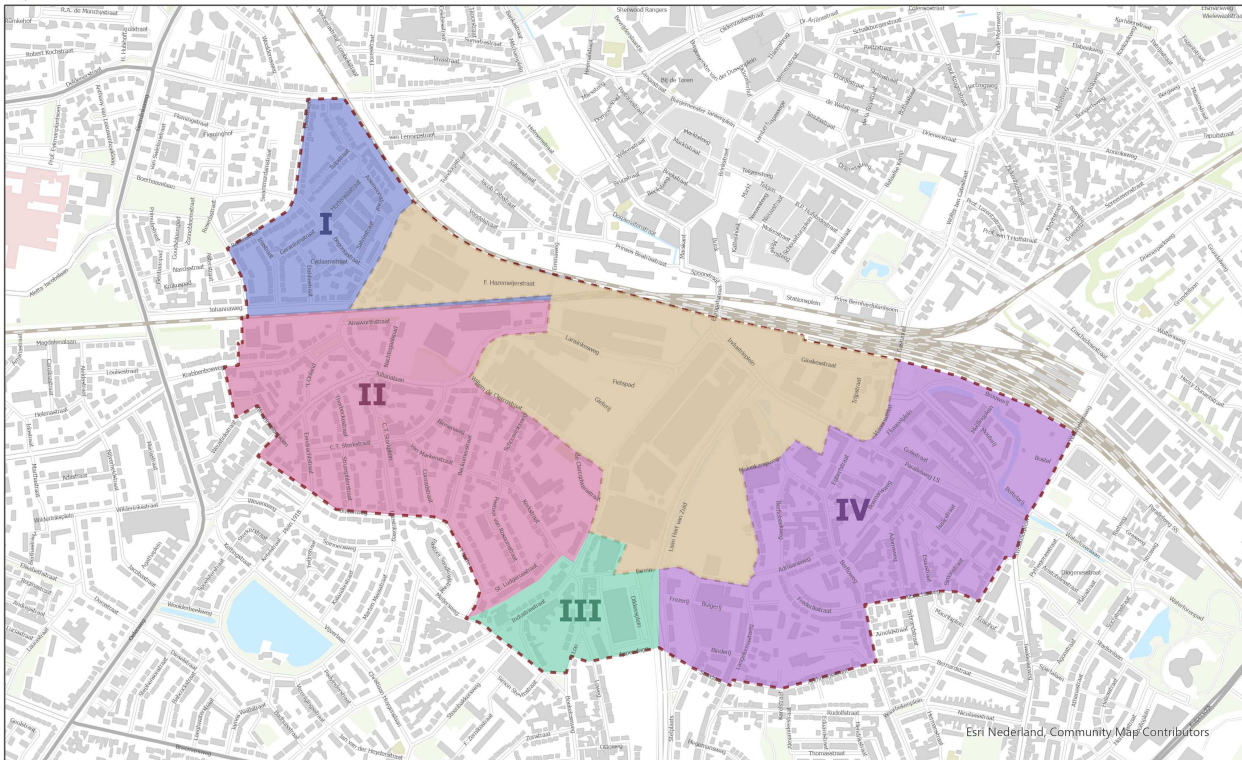
BESLUIT
<p>Het college neemt het principebesluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> In een schil van circa 300 meter rond Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein <ol style="list-style-type: none"> Betaald parkeren met vergunningen in te voeren, uitgezonderd het winkelgebied. In het winkelgebied de blauwe zone voort te zetten Hierbij de gebiedsindeling met indicatieve grenzen aan te houden zoals weergegeven op kaart 1. In alle gebieden de regulering te laten gelden op maandag t/m zaterdag van 9.00 uur – 21.00 uur. Parkeerregulering per gebied verder uit te werken en gefaseerd te implementeren, en <ol style="list-style-type: none"> in de De Clercq Dwarstraat direct bij oplevering van de Hofmakerij betaald parkeren in te voeren, in de overige gebieden direct betrokkenen te betrekken bij de wijze van inrichting. De tarieven <ol style="list-style-type: none"> voor parkeerproducten gelijk te trekken met die van de blauwe zones, voor het betaald parkeren per uur gelijk te houden aan die van de binnenstad en Hart van Zuid. Aanvragen van middelen voor implementatie, beheer en exploitatie aan te vragen bij de Zomernota. Dit principebesluit inclusief bijlages zes weken ter inzage te leggen. In gesprek te blijven met de onderwijsinstellingen ROC, TIO en Bouwschool over hun parkeerbeleid en hen te wijzen op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid. De gemeenteraad te informeren over dit principebesluit met de brief in bijlage 1.

INLEIDING
<p>Hart van Zuid is volop in ontwikkeling. De gemeente Hengelo werkt samen met ontwikkelaars en initiatiefnemers hard aan zo'n 1.500 nieuwe woningen. In de deelgebieden ten noorden van het Esrein komen vooral woningen met een (hoog)stedelijk karakter in een hogere dichtheid met bijbehorende keuzes op het gebied van mobiliteit en parkeren.</p> <p>Daarom heeft de gemeenteraad op 29 september 2021 de Parkeernormen Binnenstad – Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) vastgesteld. De nieuwe parkeernormen zijn lager dan in de rest van Hengelo. De gemeente kiest hiermee voor een sturend parkeerbeleid in plaats van een faciliterend beleid. Invoering van parkeerregulering is een belangrijke randvoorwaarde. Het zorgt ervoor dat te hoge parkeerdruk in Hart van Zuid en de omgeving wordt tegengegaan. De gemeenteraad heeft daarom ook het besluit genomen voor parkeerregulering in Hart van Zuid en een schil van 300 meter daaromheen.</p> <p>Parkeerregulering zorgt er bovendien voor dat bestaande parkeerdruk en toekomstige parkeerdruk door autonome ontwikkelingen wordt verlaagd.</p> <p>In het gebied ten noorden van het Esrein wordt parkeren gereguleerd door betaald parkeren zonder vergunningen. Dit is door het college vastgesteld op 6 december 2022.</p> <p>Voor de schil erom heen was de wens van het college en gemeenteraad om parkeerregulering uit te werken in samenspraak met direct betrokkenen.</p> <p>De gemeente heeft daarom – samen met een extern bureau dat gespecialiseerd is in parkeren - twee buurtpanels georganiseerd 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. Het denkkader Participatie is het vertrekpunt geweest van dit participatietraject.</p> <p>De eerste twee participatieniveaus (informereren en meedenken) zijn doorlopen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informeren over de ontwikkelingen in Hart van Zuid en gevolgen voor parkeren, duidelijkheid scheppen over de keuze van de raad voor parkeerregulering, informeren over de vormen van regulering en de voor- en nadelen ervan - Meedenken over de beste vorm van regulering in de eigen buurt en de invulling daarvan. <p>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 vervolgbijeenkomst ook de verdere uitwerking van de keuze aan bod, zoals begrenzing van gebieden, parkeerproducten en uitwerking van de mogelijke reguleringstijden.</p> <p>De uitkomsten van de participatie zijn meegenomen in de uitwerking tot dit principebesluit van het college. Dit principebesluit komt 6 weken ter inzage te liggen. Iedere belanghebbende heeft dan de mogelijkheid hierop te reageren. Daarna neemt het college, na eventuele aanpassingen, een definitief besluit over regulering in de schil rond Hart van Zuid.</p>

Kaart 1: Overzichtskaart Schil Hart van Zuid, met indeling in vier gebieden, en indicatieve begrenzing.



Indicatieve grenzen van gebieden in de schil rond Hart van Zuid (ten noorden van het Esrein)



Legenda

- | | | |
|---------------------|-----------------|-------------------|
| Hart van Zuid Schil | I: Bloemenbuurt | III: Winkelgebied |
| II: Tuindorp | IV Berflo Es | |

ARGUMENTEN

1.1. Voor de combinatie van betaald parkeren in de woonwijken en blauwe zone in het winkelgebied lijkt het meeste draagvlak te zijn.

Vanuit het participatietraject (de buurtpanels) kwam geen eenduidig beeld voor de te kiezen reguleringsvorm. Maar bewoners en ondernemers gaven wel aan dat het niet 'one size fits all' kan zijn. Dit is beschreven in het verslag van de buurtpanels (bijlage 3) en het adviesrapport met de uitkomsten van de participatie (bijlage 2). Alles overwegend lijkt voor deze combinatie het meeste draagvlak te zijn.

1.2. Betaald parkeren met vergunningen is het meest doeltreffend voor een woongebied waar ook andere functies aanwezig zijn.

Met deze regeling faciliteren we gewenste doelgroepen (zoals bewoners en hun bezoek en ondernemers) met vergunningen. Daarnaast faciliteren we kortparkeeders en met name ongewenste langparkeeders (zoals parkeeders van onderwijsinstellingen, treinreizigers en werknemers uit de binnenstad) worden geweerd. Dit doen we door te sturen met parkeertijden en tarieven. Uit de praktijk van parkeren blijkt dat deze regeling een sterke invloed heeft op de bezetting van parkeerplaatsen, maar de gebieden en functies wel bereikbaar blijven waar dat nodig is.

Een regeling op basis van betaald parkeren met vergunningen is minder star dan alleen vergunninghoudersparkeren. Door betaald parkeren te combineren met vergunningen wordt voorkomen dat bepaalde doelgroepen die in het gebied aanwezig moeten zijn (denk aan aannemers, bezoekers van voorzieningen zoals een hotel of EHBO-vereniging) niet kunnen parkeren.

1.3. Bij betaald parkeren met vergunningen worden de kosten (deels) gedekt door de opbrengsten.

Bij betaald parkeren zijn er opbrengsten doordat de gebruiker (kortparkeerder) betaalt, terwijl directe belanghebbenden in aanmerking komen voor een parkeervergunning tegen een veelal laag tarief. De kosten van handhaving kunnen worden gedekt door de uitgeschreven parkeerboetes (naheffingsaanslagen). Betaald parkeren is namelijk een gemeentelijke belastingmaatregel. Een naheffingsaanslag wordt geïnd door de gemeente zelf (via het GBT) en de opbrengsten gaan ook de gemeente. Een parkeerboete (een beschikking) in een blauwe zone en in een gebied met uitsluitend vergunninghouders parkeren wordt geïnd door het CJIB. De opbrengsten daarvan gaan dus naar het Rijk.

De hoogte van een naheffingsaanslag (bij betaald parkeren) is overigens lager dan die van een beschikking (bij blauwe zone en belanghebbendenparkeren).

1.4. Betaald parkeren kan met minder impact voor de omgeving worden ingesteld.

Bij een blauwe zone moet elk parkeervak worden voorzien van een blauwe lijn voor een juridisch afdwingbare werking, bij betaald parkeren hoeft niet in elke straat een parkeerautomaat te worden geplaatst. Betaald parkeren kan daarom met minder impact voor de omgeving worden ingesteld dan een blauwe zone.

1.5. Een blauwe zone is voor een winkelgebied van beperkte omvang een geschikte reguleringsvorm.

Een blauwe zone wordt ingesteld om parkeerplaatsen vrij te houden voor bezoekers (kortparkeerders). Vooral het kortparkeren wordt gefaciliteerd, omdat er een maximale parkeerduur geldt van 2 uur. Aan belanghebbenden (zoals bewoners en ondernemers) die langer moeten parkeren in het gebied worden ontheffingen verleend. Bovendien is een blauwe zone als instrument bedoeld voor toepassing in kleine gebieden. Winkeliers en hun bezoekers ervaren de bestaande blauwe zone aan de Industriestraat en rond het Dijkersplein als vriendelijke maatregel. Deze werkt goed en kan behouden blijven.

2.1. De schil rond Hart van Zuid is geen homogeen gebied.

Deelnemers van de buurtpanels hebben duidelijk aangegeven dat de schil niet als een gebied kan worden gezien. Dit blijkt ook onderzoek voorafgaand aan de buurtpanels. De buurten verschillen in mate en oorzaak van parkeerproblematiek, hebben verschillende fysieke kenmerken en bieden verschillende functies. Bovendien worden de bouwprojecten in Hart van Zuid gefaseerd opgeleverd. Indeling van de schil in meerdere gebieden maakt het mogelijk om per gebied parkeerregulering op andere momenten in te voeren.

2.1. De grenzen staan nog niet vast.

De 300 meter contour rond Hart van Zuid (gedeelte ten noorden van het Esrein) is een indicatieve grens voor het toekomstige te reguleren gebied. De grens is in de buurtpanels besproken. Resultaat is dat de begrenzing bij de verdere uitwerking van de parkeerregulering wordt gedetailleerd en op maat gemaakt voor de verschillende buurten. Zie ook argument 4.1.

3.1. Om bestaande en verwachte overlast tegen te gaan moet overdag en in de avond gereguleerd worden.

In de avond en nacht wordt er in de woonstraten vooral door bewoners geparkeerd. Om te voorkomen dat toekomstige bewoners van Hart van Zuid hun (tweede) auto in de schil gaan parkeren, moet er in de avond regulering zijn. Dit hoeft niet in de hele avond en nacht, want als bewoners in het begin van de avond niet kunnen parkeren, komen ze doorgaans later op de avond niet terug.

Om andere vreemdparkeerders uit de schil te weren (denk aan bezoekers van woningen en bedrijven in Hart van Zuid, studenten van onderwijsinstellingen, treinreizigers, werknemers uit de binnenstad), is ook overdag regulering nodig.

3.2. Om bestaande en verwachte overlast tegen te gaan is reguleren op zondag niet noodzakelijk.

Op zondag zijn er geen onderwijsactiviteiten en is parkeren in de binnenstad en Hart van Zuid gratis, andere voorzieningen zijn vaak gesloten. Het is dan niet nodig om in de schil wel te reguleren. Bovendien worden (tweede) auto's van bewoners uit Hart van Zuid al geweerd door op zaterdag te reguleren.

3.3. Het hanteren van gelijke tijden in alle gebieden zorgt voor uniformiteit.

Dit biedt duidelijkheid aan de parkeerder en is van belang voor efficiënte handhaving. Dit betekent ook dat in de blauwe zone in het winkelgebied de reguleringstijden worden uitgebreid. Het moment waarop hangt af van de parkeerdruk en ervaren overlast, planning van de nabijgelegen bouwprojecten en invoering van betaald parkeren in de omgeving. Zie ook argument 4.2.

4.1. Aan toekomstige bewoners van de De Clercq Dwarsstraat is parkeerregulering toegezegd.

In de De Clercq Dwarsstraat worden woningen gebouwd (project de Hofmakerij). Voorheen was dit een braakliggend terrein waar geparkeerd werd. Toekomstige bewoners verwachten dat deze parkeerders terugkeren als de woningen zijn opgeleverd. Daarom is hen beloofd een vorm van parkeerregulering in te voeren bij oplevering van de woningen. Aangezien deze straat onderdeel is van de schil buiten het winkelgebied, wordt de reguleringsvorm betaald parkeren met vergunningen. Het sluit aan op het huidige betaald parkeren regime in de Willem de Clercqstraat.

4.2. De nadrukkelijke wens uit de buurtpanels was om bij de verdere uitwerking betrokken te worden.

Het gaat dan over eventuele optimalisatie van de inrichting van de straat, plaatsing van parkeerautomaten en het aanzicht van de wijk, exacte grenzen van het gebied, type parkeerproducten en maatwerk indien mogelijk. De invulling van deze participatie wordt nog uitgewerkt. Onderdeel is in ieder geval een schouw door de buurt. Uitgangspunt is 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. Bij de parkeerproducten is het van belang dat deze passend zijn voor de diverse doelgroepen in de gebieden. Uitgangspunt is dat het parkeren binnen het gebied zelf wordt opgelost. Dat kan betekenen dat onder andere voor ondernemers (werknemers en eventueel bezoek) de regels verruimd worden (mits dit niet ten koste gaat van parkeren door bewoners).

4.3. Er is een voorkeur voor een gefaseerde invoering per gebied.

De parkeerdruk verschilt per straat en per moment. Niet in alle straten wordt nu al overlast ervaren. Een deel van de bewoners gaf aan het liefst al voor oplevering van woningen in Hart van Zuid parkeerregulering in te voeren, omdat zij nu al parkeeroverlast ervaren. Een ander deel ondervindt nog geen parkeeroverlast en wilde het liefst afwachten totdat er overlast ontstaat.

Parkeerregulering is echter een randvoorwaarde voor het bouwen met lage parkeernormen. Dit is ook vastgesteld door de gemeenteraad. Betaald parkeren in de schil wordt dan ook uiterlijk ingevoerd bij oplevering van woningen in Hart van Zuid.

Omdat in sommige delen van de wijk nu al overlast wordt ervaren, kan parkeerregulering eerder worden ingevoerd.

Bovendien zal het autobezit door autonome ontwikkelingen toenemen en kan door woningbouw in de schil zelf de parkeerdruk in de nabije toekomst (verder) toenemen. Of parkeerregulering eerder wordt ingevoerd hangt af van de objectief gemeten parkeerdruk, klachten uit de buurt, waarnemingen van boa's en verwachte toekomstige ontwikkelingen. Uitgangspunt bij de objectief gemeten parkeerdruk is dat deze op meerdere dagdelen in een gebied hoger is dan 85%. De gemeente heeft hierbij het eindoordeel.

Dat vraagt om een goede monitoring en een regelmatige terugkoppeling naar bewoners. In de basis worden jaarlijks parkeerdrukmetingen uitgevoerd, vaker wanneer de situatie daarom vraagt. Ook het autobezit in Hart van Zuid wordt gemonitord. De raad zal over de uitkomst van de monitoring worden geïnformeerd, zoals in het raadsbesluit van 29 september 2021 is vastgesteld.

Uitgangspunt bij de invoering van het betaald parkeren is dat we 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.

5.1. Het niet logisch is om tussen schilwijken in de stad verschillende tarieven voor parkeerproducten te hanteren.

In de schilwijken rond de binnenstad en Hart van Zuid geldt in een deel van de straten een blauwe zone en in een ander deel van de straten betaald parkeren. Een bewonersvergunning in een blauwe zone (onthefving) kost in 2024 € 40,30. Een bewonersvergunning in een woonwijk met betaald parkeren kost € 75,80. In de schilwijken is nu de belangrijkste reden voor parkeerregulering om overlast uit de binnenstad en Hart van Zuid te voorkomen of te verminderen. Het gaat om woongebieden waar de parkeernormen hoger zijn dan in de binnenstad en Hart van Zuid. In die zin verschillen de schilwijken dan ook niet van elkaar.

Ook in de buurtpanels gaven de deelnemers aan dat zij het reëel vinden dat een vergunning, 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.

5.2. Er is nog geen reden om een afwijkend uurtarief te kiezen in de schil.

We kiezen in dit geval voor uniformiteit. Soms wordt ervoor gekozen om in schilwijken lagere uurtarieven te hanteren dan in een binnenstad. In dit geval is dat niet logisch. We willen voorkomen dat de vreemdparkers uit de binnenstad en Hart van Zuid ervoor kiezen om in de goedkopere schilwijk gaan staan. In dat opzicht zouden hogere tarieven logischer zijn. Echter, werkt dit mogelijk drempelverhogend voor bezoekers van bewoners en ondernemers van de schil wanneer zij geen gebruik kunnen maken van een vergunning.

We kiezen daarom in eerste instantie voor gelijke tarieven als Hart van Zuid en de binnenstad. We monitoren de situatie en indien nodig kunnen we bijstellen.

7.1. Dan heeft iedere betrokkene de kans om een reactie te geven.

Er is bewust gekozen voor participatie in de vorm van buurtpanels met een beperkt aantal deelnemers. Op die manier was een goed inhoudelijk gesprek mogelijk. Om ook de visie van andere betrokkenen te horen, wordt dit principebesluit zes weken ter inzage gelegd. De reacties worden verwerkt en daarna neemt het college een definitief besluit.

8.1. Onderwijsinstellingen veroorzaken parkeeroverlast in de buurt.

Dit verlaagt het draagvlak voor parkeerregulering in Tuindorp. De buurt vraagt aandacht voor het parkeerbeleid van opleidingsorganisaties en de mate waarin de gemeente daarop invloed kan en wil uitoefenen. Nadrukkelijke wens uit de buurt is: Blijf als gemeente sterk uitoefenen op de onderwijsorganisaties die een belangrijke bron vormen van de actuele parkeeroverlast, zodat zij de verantwoordelijkheid nemen voor de mobiliteit van zowel hun personeel alsook van de studenten. Het doel hiervan is dat deze organisaties er alles aan doen om de overlast in de buurt te minimaliseren. De belangorganisaties worden over de voortgang geïnformeerd.

KANTEKENING

1.1 Zonder adequate handhaving werkt parkeerregulering niet.

Als er niet structureel wordt gehandhaafd is iedere regulering gedoemd te mislukken. In de Zomernota worden middelen aangevraagd voor de maatregelen. Capaciteit voor handhaving zal hierin een belangrijk onderdeel worden. Zorgen voor adequate handhaving was ook een nadrukkelijk verzoek tijdens de buurtpanels.

1.2. Handhaving in een blauwe zone is lastig

In een blauwe zone kan misbruik worden gemaakt (doordraaien van de parkeerschijf) en ook de onnauwkeurigheid van een parkeerschijf kan zorgen voor ongewenst parkeergedrag.; Handhaving (om het goed te doen) is daarom arbeidsintensief en kan (op termijn) ook niet digitaal uitgevoerd worden. Het is een klein gebied. En werkt op dit moment goed. Dit kan zijn omdat er aan de randen van het gebied gratis parkeerplaatsen zijn, waar parkeerders naar uitwijken. Als in de omgeving betaald parkeren wordt ingevoerd kan dit tot overlast leiden. We monitoren de situatie (parkeerdruk en klachten). En kunnen indien nodig en wenselijk bijsturen.

Bovendien 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); Deze kosten zijn er nu ook al en veranderen niet.

1.3. Betaald parkeren kan een weerstandsfactor zijn voor het gebied.

Betaald parkeren wordt vaak als een onvriendelijke maatregel ervaren voor de gewenste doelgroepen, daardoor kan het een weerstandsfactor zijn voor bezoekers en ondernemers. Ook kan er overlast ontstaan in omliggende wijken met gratis parkeren of met een blauwe zone, door uitwijkgedrag van parkeerders die niet willen betalen. Echter, met de maatregel voorkomen we uitwijkgedrag van bewoners en bezoekers uit Hart van Zuid. En de parkeerdruk in de wijk zal lager worden, waardoor bewoners minder parkeeroverlast zullen ervaren.

3.1. Buiten de reguleringstijden en –dagen ontstaat er alsnog parkeeroverlast.

We blijven de parkeersituatie monitoren en indien nodig kunnen de reguleringstijden en/of –dagen worden aangepast. Dit is een bevoegdheid van het college.

5.1. / 8.1. Risico dat studenten het uurtarief betalen en de overlast niet minder wordt.

ROC, TIO en de Bouwschool vallen buiten de schilgebieden waar regulering ingevoerd wordt. Parkeervergunningen zijn daardoor niet beschikbaar voor werknemers, bezoekers van onderwijsinstellingen.

Tijdens de buurtpanel II werd de verwachting uitgesproken dat met de maatregel studenten niet geweerd worden: 'ze betalen toch wel'. Vanuit andere praktijksituaties verwachten we niet dat dit in grote mate zal gebeuren. Maar we monitoren de situatie en blijven in gesprek met de onderwijsinstellingen over hun mobiliteitsbeleid.

VERVOLG

Bestuurlijk vervolg

Dit principebesluit komt zes weken ter inzage te liggen (publicatie op overheid.nl). Hierop kan iedere betrokkene reageren. Na zes weken worden de zienswijzen verwerkt en wordt een Nota van beantwoording opgesteld. Vervolgens neemt het college een definitief besluit over parkeerregulering in de schil rond Hart van Zuid. Daarna worden middelen aangevraagd bij de Zomernota.

Financiën

Voor de implementatie, beheer en exploitatie van betaald parkeren in de schil rond Hart van Zuid is budget nodig. Er zijn kosten voor bebording, betaalautomaten, eventuele optimalisatie van de parkeer capaciteit in de straten, handhaving, beheer en onderhoud en monitoring (parkeerdrukmetingen). Daarnaast zijn er kosten voor participatie met direct betrokkenen over de wijze van inrichting van de regulering.

Daar staan opbrengsten van kortparkeerders, parkeervergunningen en naheffingsaanslagen tegenover. Voor de blauwe zone zijn er inkomsten uit leges voor het verlenen van ontheffingen. De exacte bedragen zijn nog niet bekend. De inkomsten stellen we bij in een beleidsrapportage op grond van de ontwikkelingen op dat moment. Dit hangt mede af van de ontwikkelingen in Hart van Zuid en het moment van invoering van parkeerregulering.

Bij eventuele optimalisaties van de straten gaat het om kleine aanpassingen. Zijn er grotere aanpassingen nodig of gewenst dan betrekken we dit bij al geplande projecten of bij herinrichtingsopgaven voor de aansluiting tussen het bestaande gebied en het ontwikkelgebied Hart van Zuid. Hiervoor worden aparte voorstellen opgesteld.

Een deel van de kosten kan worden opgevangen binnen de parkeerbegroting.

De blauwe zone rond het winkelcentrum is een bestaande situatie. Kosten voor eventuele aanpassingen hiervan (reguleringstijden) kunnen binnen de parkeerbegroting opgevangen worden. Dit geldt ook voor de participatie over de verdere uitwerking van het betaald parkeren en zaken als bebording en belijning. Als het door onvoorziene omstandigheden niet binnen de parkeerbegroting past, houden we de raad op de hoogte via de beleidsrapportages.

Voor overige onderdelen, zoals capaciteit voor handhaving en aanschaf van extra parkeerautomaten zijn middelen nodig. De brede afweging hierover is al genomen bij het principebesluit tot parkeerregulering op 29 september 2021. Deze autonome ontwikkeling wordt meegenomen bij de Zomernota.

Communicatie

Deelnemers aan de buurtpanels worden per mail geïnformeerd over het collegebesluit en het vervolg.

Alle inwoners in de schil ontvangen een huis aan huis een bericht dat het principebesluit ter inzage ligt. Ook wordt er een bericht in het gemeentenieuws geplaatst.

Juridische zaken

Betaald parkeren is een fiscale maatregel. Het college is bevoegd gebieden aan te wijzen waar betaald parkeren geldt en nadere regels vast stellen over het verlenen van vergunningen. Het aanwijzingsbesluit betaald parkeren moet daarvoor geactualiseerd worden. De tariefstelling is opgenomen in de parkeerbelastingverordening. Vaststelling hiervan is een raadsbevoegdheid.

Voor invoering van betaald parkeren zullen de betreffende documenten worden voorgelegd aan respectievelijk college en raad.

Bij vaststelling van het definitieve besluit van het college zal het bestaande vraagvolgende blauwe zone beleid in de schil rond Hart van Zuid vervallen.

Uitvoering

Een plan voor verdere detailuitwerking van de regulering, waarbij bewoners worden betrokken, wordt na het definitieve besluit opgesteld en uitgevoerd.

Evaluatie

De participatievorm van buurtpanels is nieuw voor de gemeente. Het proces en de uitkomsten worden na het definitieve besluit intern geëvalueerd. Ook worden deelnemers aan de buurtpanels gevraagd een enquête in te vullen over hun ervaring met dit participatietraject.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Informerende brief aan de raad - Principebesluit parkeerregulering schil Hart van Zuid

Bijlage 2: Adviesrapport Spark met uitkomsten participatie

Bijlage 3: Definitief verslag buurtpanels

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

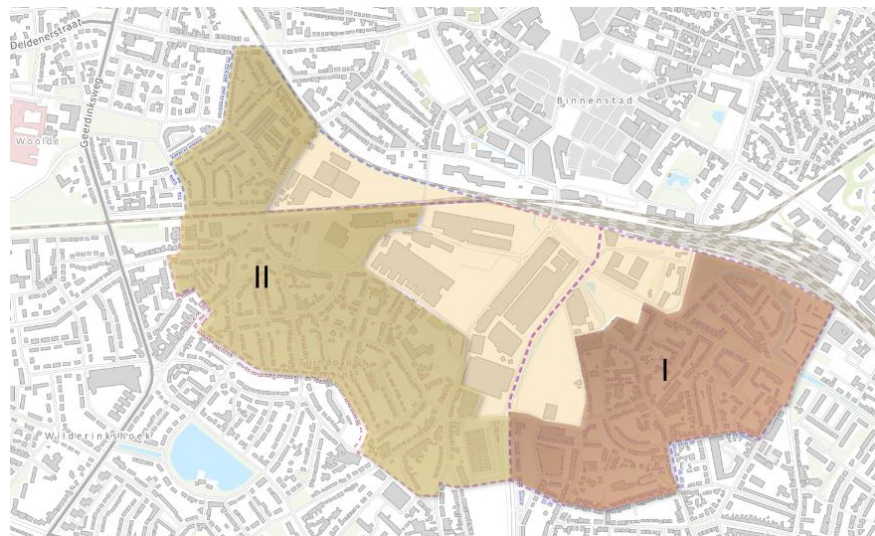
Voor de buurtpanels kwamen veel aanmeldingen binnen. Er is een keuze gemaakt om twee kleinere groepen te vormen, om zo het gesprek effectiever te kunnen voeren. De deelnemers zijn geselecteerd op waar ze wonen, hun motivaties en of ze bewoner, belangengroep of ondernemer zijn. Hiermee is de groep zo 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. Opgangcapaciteit 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 Dijkersplein is een blauwe zone ideaal. Dat werkt nu naar tevredenheid. De bereikbaarheid van klanten is laagdrempelig. Ook de ondernemers aan de Langelermatweg 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. "Gaat 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.



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

03

Datum

17 januari 2023

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.

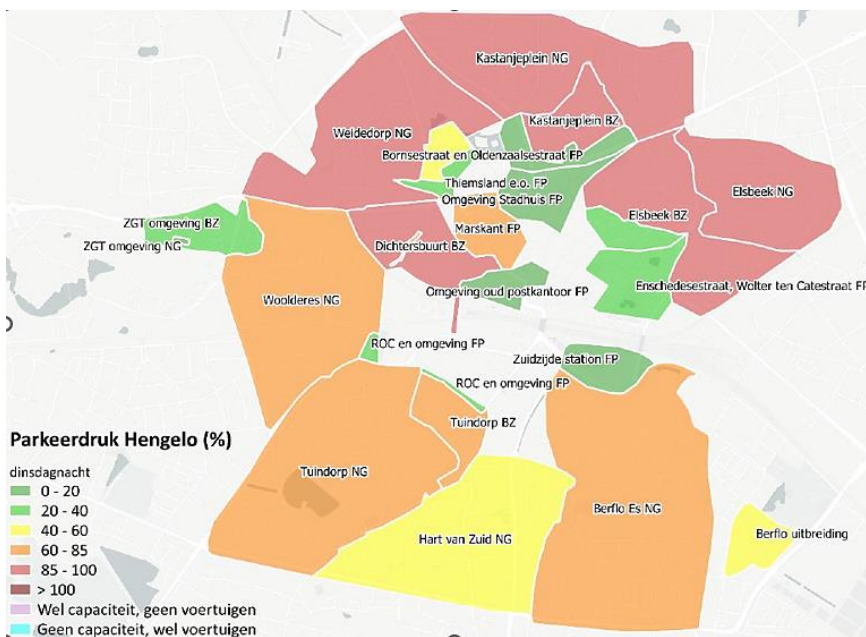
Er bestaat echter altijd de kans dat bewoners meer auto's hebben dan verwacht volgens de norm en deze parkeerders zoeken dan vaak een gratis plekje op redelijke loopafstand. Hetzelfde geldt voor bezoekers van deze woningen of werknemers en bezoekers aan bedrijven en organisaties. De straten in de schilbuurten 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 Ersrein

De schil van Hart van Zuid – ten noorden van het Ersrein 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 Ersrein 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

SPARK

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 parkeerders 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 Regulering 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

SPARK

vergunninghouders parkeren. 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 landt 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:

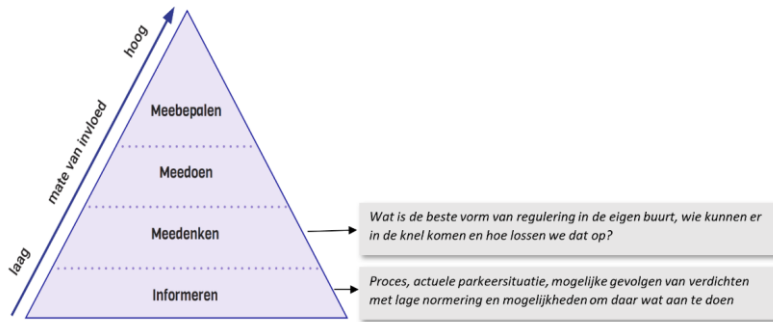
- Informeren over de ontwikkelingen en effecten op de parkeersituatie. Duidelijkheid scheppen over het feit dat er een vorm van parkeerregulering zal worden ingevoerd en ook aangeven dat hiervoor gekozen is om te voorkomen dat de parkeerdruk (nog) verder zal toenemen: zowel door effecten van uitwijkend 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*).

SPARK

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:

SPARK

- 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 buurtpanels te gaan werken.

In deze panels 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.

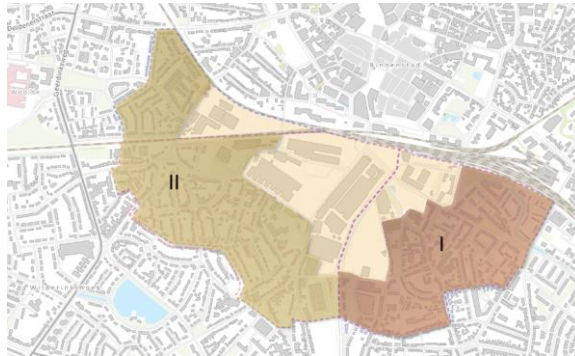
2.3 De uitvoering

Er is gekozen om twee buurtpanels 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 panels 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.



SPARK

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 parkeeroverlast 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.

SPARK

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

SPARK

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 vreemdparkeerders 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 avonden 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

Met opmerkingen [KidVN1]: Financieel aspect liever niet als eerste argument

SPARK

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 methodiek 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 handhavingfrequentie niet hoog is zullen veel parkeerders het niet zo nauw nemen met de regels rond de parkeerduurbeperking. Is de handhavingfrequentie wel hoog dan zien we dat het consumentengedrag mede bepaald wordt door de parkeerduurbeperking. 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:

SPARK

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

©2023, 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 veeleelvoudigd (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.