

LOKAAL HENGELO

GEWOON ANDERS!

Aan: College van B&W
Via e-mail: raadsgriffie@hengelo.nl
Datum: 29 februari 2024
Betreft: Parkeerbeleid Gemeente in Hart van Zuid (HvZ) leidt tot frustratie van omwonenden.

Geacht College,

In de Tubantia lezen wij op 19 februari 2024 '*Hart van Zuid groeit gestaag: daarom moet je hier straks betaald parkeren in Hengelo*'. (zie bijlage) Een stortvloed aan reacties komen los, de buurt roept op om bezwaar te maken en in actie te komen tegen het parkeerbeleid. Waar gaat het mis vraagt Lokaal Hengelo-Anders zich af?

Reeds op 21 september 2021 hield voormalig Lokaal Hengelo-Anders raadslid de heer Megelink zijn pleidooi tegen de parkeernormennota 2021. Hierin refereert de heer Megelink naar het voorstel van het College om een minimale parkeernorm te hanteren voor HvZ. Nieuwe inwoners zouden voornamelijk 'Urban creators' moeten worden (een nieuw-aan-trekken doelgroep) en openbaar vervoer zou parkeeroverlast uitsluiten. Als parkeeroverlast uitgesloten wordt, waarom dan toch de schil van HvZ nu betaald parkeren? Immers wethouder Steen meldt in het artikel van 19 februari "De komende jaren worden er 1500 woningen gebouwd" en "Parkeerregels zijn nodig om de stad leefbaar te houden". Inwoners zien hier een tegenspraak in, namelijk de nieuwe inwoners in de 1500 te bouwen woningen zouden geen parkeeroverlast veroorzaken. Werden de parkeernormen verkeerd ingeschat, zoals Lokaal Hengelo-Anders in het verleden voor vreesde of komt de beoogde doelgroep toch niet aan zijn trekken in Hengelo? Betalen de huidige bewoners daarom nu het "gelag"?

Die inwoners, voelen zich gedupeerd of benadeeld van een wispelturig parkeerbeleid in Hengelo. Ze geven aan dat de omliggende straten in HvZ **altijd** al druk zijn geweest. Op een gemiddelde doordeweekse avond is het al zoeken naar een parkeerplek in de straat, niet eens voor de deur. Dat zien zij niet als probleem. Vaak staan auto's op de stoep omdat er simpelweg een werkbus mee naar huis gaat, een auto van de zaak, een gezin met twee auto's is tegenwoordig, met twee werkende ouders, ook vaak een realiteit. Wat betekent dit nu effectief voor hen?

Daarom heeft Lokaal Hengelo-Anders! de volgende vragen voor het College:

1. Waarom wordt er niet per straat gekeken naar passende oplossingen voor het parkeerprobleem? Immers, een parkeerbeleid tot 21:00 in de Irisstraat is niet te vergelijken met de Tuindorpstraat.
2. Over de schaalgrootte begrijpen we dat ergens een grens getrokken moet worden bij het ontwerpen van een plan. Echter, hoe wil het College uitleggen aan inwoners die al 40 jaar in dezelfde straat wonen dat zij ineens €40,30 euro per jaar moeten betalen om te kunnen parkeren in hun straat welke een woonwijk wordt genoemd en geen stadscentrum?
3. Wat is het gewenste doel van dit parkeerbeleid en waarop is het gebaseerd? In 2021 werd er al geconcludeerd dat er (te) weinig parkeerplekken zouden gepland worden bij de beoogde nieuwbouw. Het College gaf destijds aan dat het onderzoek van Tellers& Benoemers als doelgroep 'Urban Creators' heeft voor de nieuwbouw in HvZ welke met het openbaar vervoer of op de fiets zich zouden verplaatsen. Waarom dan toch een parkeerbeleid voor bijvoorbeeld een groot deel van de Berflo Es?
4. “De 1500 extra woningen die geen parkeeroverlast zouden veroorzaken”, betalen huidige inwoners hiervoor nu de rekening (i.e. €40,30)? Houdt het College nog altijd vast aan het parkeerbeleid en parkeernorm, of dient zich een herziening op?
5. In het vooronderzoek van het College zijn per straat 'controles' geweest op drukte per dagdeel. Hieruit bleek al dat vele straten, welke buiten het winkelgebied liggen, al meerdere dagdelen vol stonden. In de avond, zo geconcludeerd, staan er in vele straten al auto's op de stoep. Wat is het lot van deze auto's op de stoep die wel een vergunning hebben maar wat nu dedoogd wordt? Zal er gehandhaafd worden?
6. In het besluit staat 'Bewoners in de schil betalen dan € 40,30 voor een bewonersvergunning, in plaats van 75,80 (prijspeil 2024). Het verlagen van dit tarief komt voort uit de buurtpanels: de deelnemers gaven aan dat zij het reëel vinden dat een vergunning tegen zo laag mogelijke kosten wordt uitgegeven omdat zij **aantoonbaar niet de oorzaak zijn van de parkeer overlast** ' Als omwonenden **aantoonbaar** niet de oorzaak zijn van de parkeer overlast, waarom worden zij dan wel elk jaar geacht €40,30 te betalen voor een probleem dat zij niet veroorzaakt hebben? Hoe kijkt het College aan tegen een eenmalige administratieve vergoeding van €40,30 met verlenging van jaar op jaar voor huidige inwoners (loopt af bij verhuizing uit de wijk) ?
7. In het kader van onmaatschappelijkheid: hoe vertaalt het College de beslissing voor het parkeerbeleid naar inwoners die een mantelzorger hebben, die afhankelijk zijn van zorg, die wekelijks bezoek krijgen van familieleden. Wat is het College bereid te doen voor deze groep?
8. Staat het college open voor discussie om de rand van de schil af te bakenen als blauwe zone/parkeerbeleid maar deze bijvoorbeeld op straatniveau te bepalen in plaats van hele buurten een parkeerbeleid op te leggen?

9. Is er gekeken naar alternatieve oplossingen zoals bijvoorbeeld in Enschede, daar kan men vanaf de Zuiderval gratis parkeren en gratis (of voor 1,- euro) de bus pakken naar het centrum. Is dergelijke niet passender en eerlijker voor huidige inwoners die nu de prijs betalen?

In afwachting van uw antwoorden,
Namens Lokaal Hengelo- Anders!
Renée-Denise ter Maat

Bijlage:

<https://www.tubantia.nl/hengelo/hart-van-zuid-groeit-gestaag-daarom-moet-je-hier-straks-betaald-parkeren-in-hengelo~aff85a72/>