

LOKAAL HENGELO - Gewoon Anders!
T.a.v. mevrouw R. ter Maat
Postbus 18
7550AA Hengelo

Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Beantwoording raadsvragen over Parkeerbeleid Hart van Zuid	3722728		26 maart 2024

Geachte mevrouw ter Maat,

Op 29 februari 2024 heeft uw fractie vragen gesteld over Parkeerbeleid Hart van Zuid. Dit parkeerbeleid is vastgesteld n.a.v. uw eerdere besluit over parkeerregulering in Hart van Zuid, met name ter bescherming van de inwoners in dit gebied. In deze brief vindt u onze reactie op uw vragen.

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.

We kiezen zo veel mogelijk voor een uniform regime. Dit biedt duidelijkheid aan de parkeerder en is van belang voor efficiënte handhaving.

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?

We hebben de ambitie om Hart van Zuid te ontwikkelen tot een (hoog)stedelijk en dynamisch stadsdeel, waar de komende jaren in totaal circa 1500 woningen gerealiseerd worden. Dat is nodig, zodat we als stad een antwoord kunnen bieden op de enorme woningopgave én zodat we aantrekkelijk(er) worden voor (jonge) talenten, die we de komende jaren hard nodig hebben op onze regionale arbeidsmarkt en voor het in stand houden van onze voorzieningen en verenigingsleven. Deze ambitie is vastgelegd in bijvoorbeeld de omgevingsvisie Hart van Hengelo, vastgesteld door de gemeenteraad. We realiseren ons dat bovenstaande ambitie impact heeft op de huidige bewoners aan de randen van Hart van Zuid. Ook op het gebied van parkeren. Juist om te voorkomen dat de huidige bewoners (verergering van) parkeeroverlast gaan ervaren, is door de gemeenteraad besloten om een vorm van parkeerregulering in te voeren en het college de opdracht gegeven dit uit te werken. Met dit voorbereidingstraject en deze beslissing heeft het college gevolg gegeven aan dat besluit (zie ook het antwoord op vraag 3).

De invoering daarvan en het beheer, onderhoud, vergunningensysteem en de handhaving brengen kosten met zich mee. Met de inkomsten uit vergunningen en ontheffingen worden deze kosten betaald. De woonwijken rondom Hart van Zuid (gedeelte ten noorden van het Esrein) verschillen in deze niet van de woonwijken ten noorden van de binnenstad.

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

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

zich zouden verplaatsen. Waarom dan toch een parkeerbeleid voor bijvoorbeeld een groot deel van de Berflo Es?

De gemeenteraad heeft op 29 september 2021 de Parkeernormen Binnenstad – Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) vastgesteld. Invoering van parkeerregulering is een belangrijke randvoorwaarde. De gemeenteraad heeft daarom destijds ook het besluit genomen voor parkeerregulering in Hart van Zuid en een schil van 300 meter daaromheen en het college de opdracht gegeven dit uit te werken. Hiermee geeft het college daar invulling aan. Parkeerregulering zorgt ervoor dat te hoge parkeerdruk in Hart van Zuid en de omgeving wordt tegengegaan. Bovendien voorkomt het dat bestaande parkeerdruk en toekomstige parkeerdruk door autonome ontwikkelingen in autobezit en -gebruik in de bestaande woonwijken toeneemt.

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?

Zie antwoord op vraag 3

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 gedoogd wordt? Zal er gehandhaafd worden?

De inrichting van de straten wordt nog uitgewerkt. Bij deze uitwerking worden bewoners en andere direct belanghebbenden betrokken.

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) ?

Zie antwoord op vraag 2. Het gaat hierbij om jaarlijks terugkerende kosten.

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?

Het ontwikkelen van parkeervergunningen is onderdeel van de verdere uitwerking van parkeerregulering. Bij deze uitwerking worden bewoners en andere direct belanghebbenden betrokken. Het is van belang dat de beschikbare soorten parkeervergunningen passend zijn voor de diverse doelgroepen in de gebieden. Uitgangspunt is dat het parkeren binnen het gebied zelf wordt opgelost.

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?

Parkeerregulering in een schil van circa 300 meter om Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) is een randvoorwaarde bij de vastgestelde parkeernormen voor Hart van Zuid. Zie ook antwoord op vraag 3.

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

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