

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
2377458	Boerkamp, Peter M. van Dijk	FYS-RT	G. Gerrits
ONDERWERP			
Nieuwe beslissing op bezwaar besluit algemeen belang parkeergarage De Beurs			



AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

De gemeenteraad heeft voor Parkeergarage De Beurs een algemeen belang besluit genomen als bedoeld in de Mededingingswet. Q-park heeft bezwaar en daarna beroep aangetekend tegen dit besluit. Dit beroep is door de rechtbank gegrond verklaard. De gemeenteraad is tegen deze uitspraak in hoger beroep gegaan. Op 18 december 2018 heeft het College van Beroep voor het bedrijfsleven (verder CBb) uitspraak gedaan in dit hoger beroep.

Uitspraak

De uitspraak van het CBb is kort samengevat dat de gemeente met betrekking tot de exploitatie van parkeergarage De Beurs en het genomen algemeen belang besluit in beginsel doet wat mag.

Uw raad mocht blijkens de uitspraak van het CBB tot uitgangspunt nemen dat moet worden voorzien in de parkeervraag van het hotel en het theater met inachtneming van de door uw raad geformuleerde beleidsdoelen. Daarbij is op zich zelf ook voldoende toegelicht en onderbouwd dat het daarvoor wenselijk is dat in de nabijheid van het hotel en het theater parkeergelegenheid in de vorm van een parkeergarage aanwezig is.

Het hanteren van een kostendekkend parkeertarief van € 4,70 in de parkeergarage vraagt anders dan de rechtbank stelde geen nader onderzoek. Duidelijk is dat dit een te groot verschil is met de tarieven op maaiveld en de garages en uitwijk gedrag van parkeerders gaat veroorzaken. In zoverre is het CBB het met de gemeente eens dat de uitspraak van de rechtbank onjuist is.

Nieuw inzicht CBb

Het CBb komt echter in deze uitspraak met een nieuw inzicht. Het CBb concludeert dat het verschil in afstand tot het hotel en het theater tussen de gemeentelijke garage De Beurs enerzijds en de Q-Park garage anderzijds niet zo groot is dat zonder nadere toelichting aannemelijk is dat bezoekers van het hotel en het theater geen gebruik zullen maken van de Q-Park garage, maar in plaats daarvan zullen parkeren op het maaiveld. Er is verder niet voldoende inzichtelijk gemaakt of parkeergarage De Brink (Q-park) de parkeervraag (bij piekbelastingen) alleen kan opvangen zonder parkeergarage De Beurs. Het CBb geeft de gemeenteraad tot 4 maanden na 18 december 2018 de tijd om een nieuw besluit te nemen waarin het vorenstaande alsnog inzichtelijk wordt gemaakt.

Procedure

We hebben u bij brieven met zaaknummers 2332965 en 2368409 geïnformeerd over de voortgang.

Onderzoek

In de nieuwe beslissing op bezwaar moet inzichtelijk gemaakt worden of de parkeergarage De Beurs noodzakelijk is voor het opvangen van piekbelastingen. Daartoe moet de gemeenteraad volgens het CBB inzicht verwerven in de omvang van die parkeerbehoefte en in de bezettingscijfers van de gemeentelijke garage en de Q-Parkgarage. Voor zover het de Q-Parkgarage betreft ligt het volgens het CBB in de rede dat Q-Park daarvoor de nodige gegevens verstrekt.

In dit verband is er contact gezocht met Spark (parkeer adviesbureau) om onderzoek te verrichten naar de parkeerbehoefte en de bezettingscijfers van de gemeentelijke garage en de Q-Parkgarage. Aan Spark is de opdracht verstrekt om bij Q-park de bezettingsgegevens van de Brink garage op te vragen. Q-park heeft geen gegevens over de bezetting van de Brink garage verstrekt. Daarom is gekozen om voor het uitvoeren van een telling om inzicht te krijgen in de bezettingscijfers.

Door het uitvoeren van een telling wordt inzicht verkregen worden in de bezettingscijfers van de Q-park garage. Spark heeft het onderzoek inmiddels afgerond en het rapport Parkeergarage de Beurs, noodzakelijk? uitgebracht. Uit dit rapport blijkt dat er momenten voorkomen waarin de totale parkeerbehoefte hoger is dan de parkeer capaciteit van De Brink. Dat betekent dat parkeergarage De Beurs nodig was en is om de volledige parkeerbehoefte van (met name) het hotel en het theater te faciliteren. Daaruit blijkt dat de Beursgarage nodig is om recht te doen aan de doelen van het parkeer- en verkeerscirculatiebeleid.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

Waarom een algemeen belang besluit

Wanneer een overheidsorgaan economische activiteiten verricht moet daarvoor op grond van de Mededingingswet de integrale kostprijs worden doorberekend. Economische activiteiten die plaatsvinden in het algemeen belang, zijn uitgezonderd van deze verplichting. In de Mededingingswet is bepaald welk bestuursorgaan bevoegd is vast te stellen dat een economische activiteit plaatsvindt in het algemeen belang. De algemeen belangvaststelling voor een gemeente vindt plaats door de gemeenteraad.

De raad van de gemeente Hengelo heeft besloten om de exploitatie van de gemeentelijke parkeergarage aan te wijzen als een dienst, die plaatsvindt in het algemeen belang. Om dit besluit in stand te laten moet er grond van de uitspraak van het CBb een nieuwe beslissing op bezwaar genomen worden.

Algemeen belang besluit in stand laten

Uit het rapport Parkeergarage de Beurs, noodzakelijk? blijkt dat er momenten voorkomen waarin de totale parkeerbehoefte hoger is dan de parkeercapaciteit van De Brink. Dat betekent dat parkeergarage De Beurs nodig was en is om de volledige parkeerbehoefte van (met name) het hotel en het theater te faciliteren. Daaruit blijkt dat de Beursgarage nodig is om recht te doen aan de doelen van het parkeer- en verkeerscirculatiebeleid. Derhalve is het noodzakelijke de gemeentelijke parkeergarage De Beurs open te houden. Daartoe moet een nieuwe beslissing op bezwaar genomen worden waarbij het algemeen belang besluit in stand blijft.

Compensatie Q-park

Het CBb heeft overwogen dat indien uw raad van oordeel blijft dat met betrekking tot de exploitatie van de gemeentelijke garage een besluit als bedoeld in artikel 25h, zesde lid, van de Mw moet worden genomen, wij het nadeel dat Q-Park ondervindt in kaart moeten brengen en vervolgens moeten nagaan of de belangen van Q-Park vergen dat zij op enigerlei wijze tegemoet wordt gekomen, in het bijzonder door te kiezen voor een prijsstelling die ertoe leidt dat tegelijkertijd het met de exploitatie van de gemeentelijke garage beoogde effect wordt bereikt en het nadeel voor Q-Park zoveel mogelijk wordt beperkt, door aan het besluit een termijn te verbinden en/of door compensatie aan te bieden voor het nadeel dat redelijkerwijs niet ten laste van Q-Park behoort te blijven.

Het tarief voor de gemeentelijk parkeergarage is gekozen om het gebruik van de parkeergelegenheid te stimuleren, maar wel tegen een tarief, dat niet zodanig is, dat dit leidt tot een minder gebruik van de overige aanwezige mogelijkheden. In de praktijk is het tarief in De Beurs €0,25 lager dan het tarief van Q-park en hoger dan het tarief van de andere commerciële aanbieder. Het tarief is derhalve wel lager dan het zonder een algemeen belangbesluit zou moeten zijn, maar wel marktconform. Naar het oordeel van onze raad wordt het belang van Q-park dan ook niet onevenredig geschonden, omdat het geringe verschil in tarief niet zal leiden tot een grote mate van concurrentie in de zin dat bezoekers de garage van appellant zullen mijden op grond van het door appellant gehanteerde tarief. Er is dan ook geen aanleiding voor het bieden van een financiële vergoeding ter compensatie van geleden nadeel. Wel geeft het vorenstaande en het verrichtte onderzoek aanleiding om de geldigheidsduur van het Algemeen belang te beperken tot 5 jaar na de bekendmaking van dit besluit.

Nieuwe ontwikkelingen

Op het gebied van parkeren en mobiliteit spelen op dit moment een aantal ontwikkelingen die van invloed kunnen worden op dit besluit. Gedacht kan worden aan een te ontwikkelen mobiliteitsplan ambtenaren en het plan bereikbare binnenstad. Als keuzes voortvloeiend uit deze of andere programma's van invloed zijn op het algemeen belang besluit kan dit besluit uiteraard worden aangepast of ingetrokken. Gezien de door het CBb opgelegde deadline, kan de beslissing op bezwaar niet uitgesteld worden (zie zaaknummer 2368409).

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

Voorgesteld wordt:

1. Het namens Q-Park Operations Netherlands II B.V ingediende bezwaarschrift, met in achtneming van de uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven van 18 december 2018, ongegrond te verklaren en het algemeen belangbesluit als bedoeld in artikel 25 h, lid 5 van de Mededingingswet met betrekking tot parkeergarage De Beurs in stand te laten, voor de duur van vijf jaar;
2. Q-park geen financiële compensatie te verstrekken voor de gevolgen van dit besluit.
3. Q-park te informeren over dit besluit middels bijgevoegde brief.

FINANCIËLE ASPECTEN

Financieel:

Indien dit besluit onherroepelijk wordt vervalt het risico dat de boekwaarde van parkeergarage De Beurs moet worden afgewaardeerd, danwel dat er een kostendekkend tarief van € 4,70 per uur gehanteerd moet worden.

BIJLAGE(N)

*Brief beslissing op bezwaar;
Rapport Parkeergarage De Beurs, noodzakelijk?
Beslissing op bezwaar d.d. 4 oktober 2016*

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

RAADSBESLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
2377458	Boerkamp, Peter	FYS-RT	Gerard Gerrits
ONDERWERP			
Nieuwe beslissing op bezwaar besluit algemeen belang parkeergarage De Beurs			



DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

1. Het namens Q-Park Operations Netherlands II B.V ingediende bezwaarschrift, met in achtneming van de uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven van 18 december 2018, ongegrond te verklaren en het algemeen belangbesluit als bedoeld in artikel 25 h, lid 5 van de Mededingingswet met betrekking tot parkeergarage De Beurs in stand te laten, voor de duur van vijf jaar;
2. Q-park geen financiële compensatie te verstrekken voor de gevolgen van dit besluit;
3. Q-park te informeren over dit besluit middels bijgevoegde brief.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

De raad van de gemeente Hengelo heeft enige jaren geleden besloten om de exploitatie van de gemeentelijke parkeergarage De Beurs aan te wijzen als een dienst, die plaatsvindt in het algemeen belang. Q-park heeft bezwaar en beroep aangetekend tegen dit besluit. Op grond van de uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven moet een nieuwe beslissing op bezwaar genomen worden. De gemeenteraad heeft onderzoek laten verrichten waaruit blijkt dat de Beursgarage nodig is om recht te doen aan de doelen van het parkeerbeleid. De raad vindt het noodzakelijk de gemeentelijke parkeergarage De Beurs open te houden. Daarom is een nieuwe beslissing op bezwaar genomen waarbij het algemeen belang besluit in stand blijft.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO,

DATUM

De griffier

De voorzitter

Gemeente Hengelo

Pot Jonker advocaten
T.a.v. mevrouw mr. B.J.H. Blaisse-Verklooiën
Postbus 280
2000AG Haarlem

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Nieuwe beslissing op bezwaar betreffende besluit algemeen belang parkeergarage De Beurs	2377458		

Geachte mevrouw Blaisse-Verklooiën,

Op 18 december 2018 heeft het College van Beroep voor het bedrijfsleven (verder CBb) uitspraak gedaan in het hoger beroep van de gemeenteraad van de gemeente Hengelo tegen de uitspraak van de rechtbank Rotterdam van 21 september 2017 waarin het algemeen belang besluit van 3 december 2014 dat is genomen met betrekking tot parkeergarage De Beurs is vernietigd. Het CBb heeft de uitspraak van de Rechtbank vernietigd voor zover de rechtbank het besluit van 3 december 2014 heeft herroepen en heeft bepaald dat haar uitspraak in de plaats treedt van het vernietigde besluit. Het CBb heeft de uitspraak voor het overige bevestigd en ons opgedragen een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen met inachtneming van de aanwijzingen van het College.

Uitspraak

Uit uitspraak van het CBb volgt dat onze raad met betrekking tot de exploitatie van parkeergarage De Beurs tot uitgangspunt heeft mogen nemen dat moet worden voorzien in de parkeervraag van het hotel en het theater met inachtneming van de door onze raad geformuleerde beleidsdoelen. Daarbij is volgens het CBb op zich zelf ook voldoende toegelicht en onderbouwd dat het daarvoor wenselijk is dat in de nabijheid van het hotel en het theater parkeergelegenheid in de vorm van een parkeergarage aanwezig is. Het hanteren van een kostendekkend parkeertarief van € 4,70 in de parkeergarage vraagt anders dan de rechtbank stelde geen nader onderzoek. Duidelijk is dat dit een te groot verschil is met de tarieven op maaiveld en de garages en uitwijk gedrag van parkeerders gaat veroorzaken. In zoverre was het CBB met de gemeente eens dat de uitspraak van de rechtbank onjuist is.

Het CBb heeft echter verder geoordeeld dat de onderbouwing van het besluit onvoldoende was om te kunnen beoordelen of de commerciële aanbieders - in dit geval met name Q-Park - met de door hen gehanteerde voorwaarden kunnen voorzien in de parkeervraag van het hotel en het theater zodanig dat recht wordt gedaan aan de doelen van het parkeer- en verkeerscirculatiebeleid. Naar het oordeel van het CBb had onze raad een vergelijking moeten maken tussen de situaties waarin de gemeentelijke garage wel en niet operationeel zou zijn. Het CBb heeft onze raad opdracht gegeven deze afweging alsnog te maken. Daartoe zal onze raad volgens het CBb inzicht moeten verwerven in de omvang van die parkeerbehoefte en in de bezettingscijfers van de gemeentelijke garage en de Q-Park garage. Voor zover het de Q-Parkgarage betreft ligt het volgens het CBb in de rede dat Q-Park daarvoor de nodige gegevens verstrekt.

Ter voorbereiding van de nieuwe beslissing op bezwaar is in opdracht van de gemeente onderzoek gedaan door Spark. Aan Spark is de opdracht verstrekt om bij Q-park de bezettingsgegevens van de Brink garage op te vragen. Q-park heeft de gegevens over de bezetting van de Brink garage niet verstrekt.

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

Bezoekadres
Hazenweg 121

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

Aangezien Q-park de gegevens niet verstrekt heeft, is het noodzakelijk geweest inzicht te verkrijgen in de bezettingscijfers van de Q-park garage door het uitvoeren van een telling. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport Parkeergarage De Beurs, noodzakelijk? dat u als bijlage aantreft en dat deel uitmaakt van en ten grondslag ligt aan dit besluit.

Voor de periode van 4 februari 2019 tot en met 3 maart 2019 zijn per uur de bezetting van de garages De Brink en De Beurs vergeleken met de parkeercapaciteit per garage. Uit het onderzoek blijkt dat er momenten voorkomen waarin de totale parkeerbehoefte hoger is dan de parkeercapaciteit van De Brink. Dat betekent dus dat parkeergarage De Beurs nodig was en is om de volledige parkeerbehoefte van (met name) het hotel en het theater te faciliteren. Daaruit blijkt dat de Beursgarage nodig is om recht te doen aan de doelen van het parkeer- en verkeerscirculatiebeleid.

Onze raad overweegt voorts dat de komende jaren – tot 2023 – het aantal straatparkeerplaatsen in het invloedsgebied van parkeergarage De Brink met 254 zal worden verminderd. Bovendien beëindigt de gemeente de huur van 174 parkeerplaatsen bij het UWV aan de Prinses Beatrixstraat op donderdagavond en zaterdag. Totaal zullen er voor de donderdagavond en zaterdag dus 428 parkeerplaatsen minder beschikbaar zijn. Het aantal parkeerplaatsen dat vervalt, is groter dan de totale capaciteit van parkeergarage De Brink. Er zal dus naast De Brink extra parkeercapaciteit moeten blijven (in de vorm van parkeergarage De Beurs).

Onze raad acht voorts van belang dat het onderzoek dat door Spark is uitgevoerd, bovendien heeft plaatsgevonden in een periode waarin vanwege leegstand van winkelpanden de parkeervraag in Hengelo historisch laag is. Met andere woorden in het verleden (voordat bijvoorbeeld V&D was gesloten) was garage de Beurs nog vaker nodig om piekbelastingen op te vangen. Uit het door Spark uitgevoerde onderzoek blijkt dat de parkeervraag in de komende jaren wederom zal toenemen. Dit gecombineerd met de huidige piekbezettingen en het teruglopend aantal parkeerplaatsen, maakt derhalve dat de raad het open houden van de gemeentelijke parkeergarage De Beurs noodzakelijk acht. Reeds nu is de capaciteit van De Brink onvoldoende om incidentele pieken in de vraag op te vangen. In de toekomst zal dit regelmatig het geval zijn. Aangezien de raad het niet verantwoord acht om een parkeergarage open te houden met een uurtarief van meer dan € 4,70 per uur (dat zou immers betekenen dat de parkeergarage De Beurs alleen nog maar zal worden gebruikt wanneer alle andere voorzieningen – waaronder het door de raad minder gewenste straat parkeren – maximaal bezet zijn, het gebruik dus veel lager wordt en het kostendekkende tarief bijgevolg nog hoger zal moeten worden), dient derhalve bepaald te worden dat De Beurs een activiteit betreft in het algemeen belang, waarvan het tarief niet kostendekkend is.

Het CBb heeft overwogen dat indien onze raad van oordeel blijft dat met betrekking tot de exploitatie van de gemeentelijke garage een besluit als bedoeld in artikel 25h, zesde lid, van de Mw moet worden genomen, wij het nadeel dat Q-Park ondervindt in kaart moeten brengen en vervolgens moeten nagaan of de belangen van Q-Park vergen dat zij op enigerlei wijze tegemoet wordt gekomen, in het bijzonder door te kiezen voor een prijsstelling die ertoe leidt dat tegelijkertijd het met de exploitatie van de gemeentelijke garage beoogde effect wordt bereikt en het nadeel voor Q-Park zoveel mogelijk wordt beperkt, door aan het besluit een termijn te verbinden en/of door compensatie aan te bieden voor het nadeel dat redelijkerwijs niet ten laste van Q-Park behoort te blijven.

Q-Park heeft in 1998 het tot op dit moment van kracht zijnde Standstill-principe onderschreven dat de basis vormde én vormt van het parkeerbeleid van de gemeente Hengelo. Daarbij heeft Q-Park de garage, welke zij sinds 2001 exploiteert, in 2011 verkocht en langjarig terug gehuurd. Daarmee kan worden gesteld dat Q-Park goed op de hoogte is van het parkeerbeleid én de parkeersituatie in Hengelo, en dat het tot haar bedrijfsrisico gerekend mag worden dat het gebruik van garage De Brink tegenvalt. Het tegenvallende gebruik wordt naar verwachting vooral veroorzaakt door de huidige leegstand van de winkels en niet door de bezetting van De Beurs. Dat is een economische factor die de gemeente Hengelo nauwelijks kan beïnvloeden.

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

Het tarief voor de gemeentelijk parkeergarage is gekozen om het gebruik van de parkeergelegenheid te stimuleren, maar wel tegen een tarief, dat niet zodanig is, dat dit leidt tot een minder gebruik van de overige aanwezige mogelijkheden. In de praktijk is het tarief €0,25 lager dan het tarief van appelland en hoger dan het tarief van de andere commerciële aanbieder. Het tarief is derhalve wel lager dan het zonder een algemeen belangbesluit zou moeten zijn, maar wel marktconform. Naar het oordeel van onze raad wordt het belang van Q-park dan ook niet onevenredig geschonden, omdat het geringe verschil in tarief niet zal leiden tot een grote mate van concurrentie in de zin dat bezoekers de garage van appelland zullen mijden op grond van het door appelland gehanteerde tarief. Naar het oordeel van onze raad is er dan ook geen aanleiding voor het bieden van een financiële vergoeding ter compensatie van geleden nadeel. Wel geeft het vorenstaande en het verrichte onderzoek aanleiding om de geldigheidsduur van het Algemeen belang te beperken tot 5 jaar na de bekendmaking van dit besluit.

In dit verband is nog van belang dat de gemeente Hengelo voornemens is binnen het invloedsgebied van garage De Brink een aantal parkeervoorzieningen op te heffen of niet meer beschikbaar te maken voor openbaar gebruik, zoals hierboven reeds is aangegeven. Dit zijn in totaal 428 parkeerplaatsen op zaterdagavond en koopavond en 254 parkeerplaatsen op de andere momenten. Daarmee wordt dus een aantal parkeerplaatsen opgeheven dat op koopavond en zaterdagmiddag hoger is dan de parkeercapaciteit van garage De Beurs (315 plaatsen), en op de andere momenten ($100\% * 254 / 315 =$) 80% van de parkeercapaciteit van De Beurs. Daarmee komt de gemeente dus al in grote mate tegemoet aan de wens van Q-Park, alleen betreft het hier parkeercapaciteit van andere parkeervoorzieningen dan De Beurs. Als gevolg van een aantal geplande ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van garage De Brink zal de normatieve parkeerbehoefte op de openbare plaatsen toenemen met 200 tot 577 parkeerplaatsen.

De raad verwijst overigens naar de motivering zoals gegeven in het besluit op bezwaar van 4 oktober 2016, waarop de bovenstaande motivering een aanvulling vormt. Het besluit van 4 oktober 2016 is aangehecht.

Gezien het vorenstaande besluit de gemeenteraad uw bezwaar ongegrond te verklaren en het algemeen belangbesluit op grond van de Mededingingswet in stand te laten, voor de duur van vijf jaar, onder aanvulling van de motivering zoals hierboven weergegeven.

Tegen deze beslissing kunt u krachtens de uitspraak van het CBb van 18 december 2018 direct beroep open bij het CBb (Postbus 20021, 2500 EA 's-Gravenhage). Dit kunt u doen binnen zes weken na de verzenddatum van dit besluit.

Ingebrekestelling

U hebt onze raad bij brief van 17 juni 2019, door ons ontvangen op 18 juni 2019, in gebreke gesteld. Aangezien er na de ingebrekestelling minder dan twee weken zijn verstreken tot het nemen van het besluit waarop de ingebrekestelling betrekking heeft, is er gelet op het bepaald in artikel 4:17 lid 3 van de Algemene wet bestuursrecht geen dwangsom verbeurd.

Hoogachtend,
De gemeenteraad van Hengelo,
de griffier, de voorzitter,

Bijlagen: Rapport Parkeergarage De Beurs, noodzakelijk ?
Besluit op bezwaar d.d. 4 oktober 2016

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



Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Pot Jonker advocaten
Postbus 280
2000AG Haarlem

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Beslissing op bezwaar	2009604/2049608	D102115	04-10-2016

Geachte heer/mevrouw,

U hebt bij bezwaarschriften van 12 februari 2016 en 3 mei 2016, namens Q-park Operations Netherlands II B.V. (verder te noemen Q-park) bezwaar aangetekend tegen het besluit van de gemeenteraad van 3 december 2014, bekendgemaakt op 23 februari 2016, tot het aanwijzen van de exploitatie van de gemeentelijke parkeergarage als economische activiteit van algemeen belang.

Uw bezwaarschrift is behandeld tijdens een hoorzitting van de commissie voor de bezwaarschriften. Een afschrift van het verslag van deze hoorzitting gaat als bijlage hierbij. De commissie voor de bezwaarschriften heeft aan ons een advies uitgebracht, inhoudende een niet-ontvankelijkverklaring van het bezwaarschrift van 12 februari 2016 en een ongegrondverklaring van het bezwaarschrift van 3 mei 2016.

Wij kunnen ons verenigen met de motieven en het advies van de commissie. Wij hebben besloten, het bezwaarschrift van 12 februari 2016, ontvangen op 13 februari 2016, in overeenstemming met het advies van de commissie, niet-ontvankelijk te verklaren en het bezwaarschrift van 3 mei 2016, ontvangen 4 mei 2016, eveneens in overeenstemming met het advies van de commissie ongegrond te verklaren, het bestreden besluit te handhaven onder aanvulling van de motivering zoals hieronder aangegeven. Ten slotte hebben wij besloten het verzoek om proceskostenvergoeding af te wijzen, omdat het bestreden besluit niet wordt herroepen.

Het advies wordt geacht deel uit te maken van en mede ten grondslag te liggen aan de inhoud van dit besluit. Een afschrift van het advies gaat eveneens hierbij. Aanvullend op het advies van de commissie merken wij ter motivering van het besluit het volgende op.

De Mededingingswet kent een aantal regels die bestuursorganen in acht moeten nemen wanneer zij economische activiteiten uitoefenen. Onder het begrip economische activiteit valt iedere activiteit bestaande uit het aanbieden van goederen en/of diensten op een bepaalde markt. Het aanbieden van parkeergelegenheid (in elk geval als dat niet op de openbare weg wordt gedaan) kwalificeert als economische activiteit.

Artikel 25i Mededingingswet schrijft voor dat een bestuursorgaan dat economische activiteiten verricht, aan afnemers van een product of dienst tenminste de integrale kosten van dat product of die dienst in rekening brengen. Artikel 25j van de Mededingingswet bepaalt dat een bestuursorgaan geen overheidsbedrijf bevoordeelt waarin hij is betrokken (boven andere ondernemingen waarmee dat overheidsbedrijf in concurrentie treedt) en evenmin een dergelijk overheidsbedrijf anderszins voordelen toekent die verder gaan dan in het normale handelsverkeer gebruikelijk is. In de onderhavige situatie is alleen artikel 25i Mededingingswet in het geding.

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

Let op:
Per 18 april is het Publieksplein te bezoeken aan de Hazenweg 121.

Bezoekadres
Hazenweg 121

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

Immers, de parkeergarage wordt niet door een overheidsbedrijf maar door de gemeente zelf geëxploiteerd.

Op de toepassing van deze bepalingen bestaan verschillende uitzonderingen. Relevant in de onderhavige zaak is dat artikel 25h lid 5 Mededingingswet bepaalt dat de wet niet van toepassing is op activiteiten en op een bevoordeling welke plaatsvindt in het algemeen belang. Artikel 25h lid 6 Mededingingswet bepaalt dat de vaststelling of economische activiteiten of een bevoordeling plaatsvindt in het algemene belang bij besluit wordt gedaan.

In 25h, zesde lid van de Mededingingswet wordt voor de verschillende overheden verder geregeld welk bestuursorgaan bevoegd is vast te stellen dat een economische activiteit of een bevoordeling van een overheidsbedrijf plaatsvindt in het algemeen belang. Voor een gemeente is dat de gemeenteraad.

Wij hebben besloten om de exploitatie van de gemeentelijke parkeergarage aan te wijzen als een dienst, die plaatsvindt in het algemeen belang als bedoeld in artikel 25 h, vijfde lid, van de Mededingingswet.

De algemeen belangvaststelling is vergelijkbaar met de aanwijzing van een zogenoemde dienst van algemeen economisch belang (DAEB) op grond van het EU-Verdrag. In beide gevallen gaat het er om dat vanwege het algemeen belang overheden bepaalde economische activiteiten kunnen verrichten zonder toepassing te geven aan de mededingingsregels. Overheidsorganisaties hebben een grote mate van beleidsvrijheid bij het afbakenen van het algemeen belang. Zie in dit verband bijvoorbeeld HR 24 december 2005, Gst. 2005/78 m.nt. T.E.P.A. Lam en ABRvS 21 december 2005, AB 2006/252 m.nt. B.P.M. van Ravels.

In 2008 is de nota Autoparkeren vastgesteld. In deze nota is het parkeerbeleid van de gemeente Hengelo neergelegd. In de nota zijn onder andere de volgende doelen van het parkeerbeleid benoemd:

- De kwaliteit van het parkeren en het straatbeeld in de binnenstad moet worden vergroot, onder andere door het vervangen van openbare parkeerplaatsen op maaiveld door parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen.
- De bezetting van de drie bestaande parkeergarages aan de randen van het centrum dient te worden geoptimaliseerd.
- Voor de verschillende doelgroepen -bewoners, werkers en bezoekers- moet gericht parkeerbeleid worden geformuleerd dat waar mogelijk aansluit op de behoefte van die doelgroepen.
- Een heldere en eenvoudige opzet van de parkeerregulering voor alle doelgroepen, zodat draagvlak verzekerd is en illegaal parkeren beperkt blijft.
- Het verminderen van onnodig zoekverkeer, onder meer door zo veel mogelijk concentreren van verspreid liggende parkeerplaatsen en door een goede parkeerwijzing.
- Voorkomen van overlast in de omliggende woonbuurten door het primaat te geven aan parkerende bewoners en hun bezoekers.

Algemeen belang

Het algemeen belang, dat met dit beleid wordt nagestreefd is gediend met een parkeergarage aan de BP Hofstedestraat om te voldoen aan de parkeervraag van het hotel en het theater. In de omgeving van deze instellingen is weinig parkeerruimte op het maaiveld. De parkeergarage voorziet in de benodigde parkeerruimte. Daarmee wordt hinderlijk foutparkeren in dit deel van de binnenstad voorkomen. Bij piekbelastingen wordt verder voorkomen dat de ringweg komt vast te staan met auto's op zoek naar een parkeerplaats. Verder is de parkeergarage gebouwd om het aanbod van parkeergelegenheid geografisch te spreiden over de stad en af te stemmen op de richtingen waaruit het meeste verkeer de stad benadert. Verder ligt aan het besluit de

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

Bezoekadres
Hazenweg 121

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

veronderstelling ten grondslag dat lagere parkeertarieven leiden tot meer bezoek aan de binnenstad.

Dit is het algemeen belang dat uit het oogpunt van de uitvoering van het parkeer- en mobiliteitsbeleid van de gemeente aan het besluit tot aanwijzing van de parkeergarage als economische activiteit van algemeen belang ten grondslag ligt.

Marktfalen

Een algemeen belang in de hierboven bedoelde zin rechtvaardigt een aanwijzing op grond van artikel 25h vijfde lid van de Mededingingswet echter niet, indien de markt zelf voorziet in het aanbod van de desbetreffende goederen of diensten.

Er is derhalve beoordeeld of er ten aanzien van het hierboven bedoelde algemeen belang sprake is van zogenaamd marktfalen. Wij hebben deze vraag bevestigend beantwoord.

In dit verband is van belang dat de exploitatie 10 jaar heeft plaatsgevonden door een marktpartij. Jaarlijks was er een exploitatietekort van rond de € 360.000,00. Dit is het gevolg van de omstandigheid dat een commerciële partij nooit een parkeergarage op deze plek zou hebben gerealiseerd, omdat deze niet rendabel te exploiteren is. Op de betrokken locatie is echter vanuit het algemeen belang wel behoefte aan parkeergelegenheid. Gezien de aard van de omgeving en het ruimtegebrek, kan alleen in die behoefte worden voorzien door middel van een dure voorziening als een parkeergarage. Vanuit de markt zou een dergelijk aanbod niet tot stand gekomen zijn. Om die reden heeft de gemeente de exploitatie van de parkeergarage aan zich getrokken.

Op dit moment wordt er in de parkeergarage een parkeerbelasting geheven met een tarief van 1,90 euro per uur. Dit tarief is niet kostendekkend. Er bestaat een groot exploitatietekort. Wanneer de integrale kosten zouden moeten doorberekend zou een tarief van € 4,70 per uur berekend moet worden. Voor de berekening van dit tarief wordt verwezen naar bijlage 3 bij dit besluit dat wordt geacht deel uit te maken van en mede ten grondslag te liggen aan de inhoud van dit besluit. Het tarief voor het parkeren op parkeervoorzieningen op het maaiveld bedraagt € 1,90 per uur en € 7,60 per dag op de dag-parkeerterreinen.

Wanneer de integrale kostprijs zou worden doorberekend aan gebruikers van de parkeergarage ontstaat er een dermate groot verschil in tarieven, dat potentiële gebruikers zullen uitwijken naar andere voorzieningen. Wanneer de bedoelde gebruikers de parkeergarage niet meer zouden gebruiken zou het met de garage nagestreefde algemene belang niet meer worden gediend. Daarbij is nog van belang dat in verband met het marktfalen-vereiste in dit geval niet alleen de vraag aan de orde is of op de betreffende plek een parkeergarage rendabel te exploiteren is, maar ook meer specifiek of op de betreffende plek een parkeergarage rendabel te exploiteren is tegen de door de gemeente gewenste c.q. beoogde voorwaarden/tarieven ter verwezenlijking van het eerder genoemd algemeen belang.

Door de ligging van de parkeergarage aan de BP Hofstedestraat is de bezetting tijdens winkelluren relatief mager, maar juist in de avonduren is voor de potentieel relatief grote toestroom van hotelgasten, maar voornamelijk theaterbezoekers een relatief grote capaciteit nodig. Dit is er mede een oorzaak van dat de garage niet goed commercieel te exploiteren is en dat het vanuit het algemeen gewenste aanbod niet door de markt tot stand gebracht zal worden.

Belangenafweging

Om te kunnen komen tot een algemeen belangvaststelling, moeten de voordelen ten aanzien van het algemeen belang opwegen tegen de nadelen ten aanzien van de belangen van derden. Steeds dient in aanmerking te worden genomen of als gevolg van het niet meer van toepassing zijn van de gedragsregels van de Mededingingswet op economische activiteiten van een overheid, het risico bestaat van verdringing van de markt van private ondernemingen. Voorkomen moet worden dat derden onevenredig worden getroffen als gevolg van de algemeen belangvaststelling. Dat is in elk geval aan de orde indien de algemeen belangvaststelling niet noodzakelijk is omdat het beoogde doel ook met minder vergaande middelen kan worden bereikt.

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

Bezoekadres
Hazenweg 121

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

Zoals voortvloeit uit de hierboven omschreven overwegingen kan het algemeen belang dat hier aan de orde is alleen gediend worden middels een parkeergarage op de onderhavige locatie. Bij doorberekening van de integrale kostprijs kan dat belang niet gerealiseerd worden. Er is dan ook geen minder vergaand alternatief voor handen.

De te maken belangenafweging dient beperkt te zijn tot de belangen van degenen die de Mededingingswet beoogt te beschermen. Dat zijn de private ondernemingen die in concurrentie staan met overheden waarvan zal worden vastgesteld dat hun economische activiteiten plaatsvinden in het algemeen belang. In casu dus de belangen van Q-park
Wij merken op dat uit de Sectorstudies Markt en Overheid van de ACM het beeld naar voren komt dat marktpartijen gemeentelijke parkeergarages niet of nauwelijks als concurrenten zien. Reden hiervoor is dat gemeentelijke parkeergarages zich vaak niet in de nabije omgeving bevinden van private parkeergarages. Er is in algemene zin pas concurrentie als twee parkeergarages zich in de directe omgeving van het reisdoel van de parkeerder bevinden. Daarvan is in dit geval volgens Q-park in sprake. Q-park heeft betoogd dat zij onevenredig door het bestreden besluit wordt geraakt. In het bestreden besluit is echter aangegeven dat het tarief voor de gemeentelijk parkeergarage is bedoeld om het gebruik van de parkeergelegenheid te stimuleren, maar wel tegen een tarief, dat niet zodanig is, dat dit leidt tot een minder gebruik van de overige aanwezige mogelijkheden. In de praktijk is het tarief €0,25 lager dan het tarief van Q-park en € 0,10/per uur hoger dan het tarief van de andere commerciële aanbieder. Het tarief is derhalve lager dan het op grond van de Mededingingswet zou moeten zijn, maar wel marktconform. Naar het oordeel van de commissie wordt het belang van appelland dan ook niet onevenredig geschonden, omdat het geringe verschil in tarief niet zal leiden tot een grote mate van concurrentie in de zin dat bezoekers de garage van appelland zullen mijden op grond van het door appelland gehanteerde tarief. Q-park heeft aangegeven dat haar belang er mede in gelegen is dat het bestreden besluit de gemeente een vrijbrief geeft om de tarieven verder te verlagen of om vrij-parkeren acties te voeren.

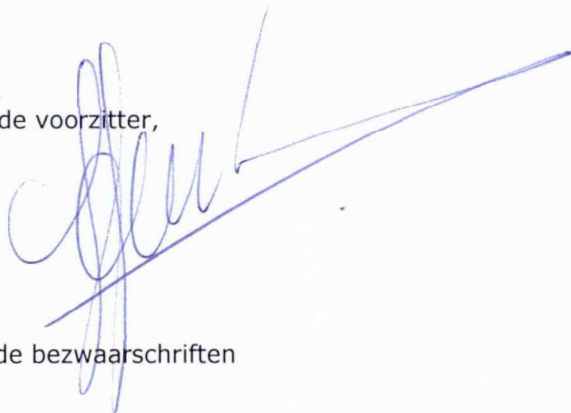
In het kader van de belangenafweging wordt aan het besluit tot het aanwijzen van de parkeergarage aan de BP Hofstedestraat als economische activiteit van algemeen belang de voorwaarde verbonden dat de thans de gehanteerde tarieven voor de parkeergarage niet zullen worden verlaagd en dat geen gratis-parkeren-acties zullen worden uitgevoerd.

Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u een beroepschrift indienen bij de sector Bestuursrecht van de rechtbank. Dit kunt u doen binnen zes weken na de verzenddatum van dit besluit. Kijk op www.hengelo.nl/bezwaar-beroep.

U kunt ook een digitaal beroepschrift indienen bij de rechtbank. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht> voor de voorwaarden.

Met vriendelijke groet,
De gemeenteraad van Hengelo,
de griffier,

de voorzitter,



Bijlagen:
Advies van de commissie voor de bezwaarschriften
Verslag van de hoorzitting
Berekening integrale kostprijs

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

Bezoekadres
Hazenweg 121

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

Parkeergarage De Beurs,

noodzakelijk?

Hengelo

EEN WERELD TE WINNEN

Spark



Parkeergarage De Beurs,

noodzakelijk?

Hengelo

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

T +31 (0)70 317 70 05

F +31 (0)70 317 80 66

E info@spark-parkeren.nl

W www.spark-parkeren.nl

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Hengelo
Titel	Parkeergarage De Beurs, noodzakelijk?
Versie	1.0
Datum	16 mei 2019
Projectteam Opdrachtgever	Peter Boerkamp Mark van Dijk
Projectteam Spark	Martin Blankendaal Rob Ebbing Wouter Steenstra Mark Riemslag
Projectleider Spark	Rob Ebbing

Is een parkeerplaats niet de plek waar een bezoek begint en eindigt?

Waar bezoekers hun eerste en laatste indruk opdoen?

Waar reputaties worden gemaakt en gebroken?

Kun je een parkeerplaats niet het best vergelijken met de lobby van een hotel of de entree van een belangrijk huis?

Als de plek waar je bezoek als eerste welkom heet?

Waar je je beste beentje voorzet?

Een indruk geeft wat men bij jou kan verwachten?

EEN WERELD TE WINNEN

Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
1.1	Vraagstelling	8
1.2	Leeswijzer	8
2	Parkeergarages De Brink en De Beurs	9
2.1	Ingebruikname en parkeercapaciteit	9
2.2	Gebruik	10
2.2.1	Parkeergarage De Beurs (315 ppl)	10
2.2.2	Parkeergarage De Brink (375 ppl)	11
2.2.3	Gelijktijdig gebruik De Beurs en De Brink	12
3	Parkeerbeleid Hengelo	14
3.1	Vergelijking parkeernormen Hengelo met actuele cijfers	15
3.2	Verzorgingsgebied/loopafstanden	16
4	Ontwikkelingen Hengelo	19
4.1	Economische en programmatische ontwikkelingen	19
4.1.1	Inkrimping parkeerareaal	19
4.1.2	(Her)Ontwikkelingen	20
4.1.3	Leegstand	21
4.2	Gevolgen ontwikkelingen voor parkeerbalans	22
4.3	Dynamische parkeerbalans 2018 -2023	23
4.3.1	Resultaat dynamische parkeerbalans	24
4.3.2	Toename huidig gebruik door vullen leegstand	25
5	Conclusies	28
	Bijlage 1 - Zienswijzen Q-Park en ING (1998)	30
	Bijlage 2 I&O Research parkeren in Hengelo	32



1 Inleiding

Op grond van de mededingingswet heeft Q-Park beroep aangetekend tegen het genomen algemeen belang besluit ten behoeve van parkeergarage De Beurs door de gemeente Hengelo op 3 december 2014. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb) heeft in hoger beroep op 18 december 2018 de gemeente Hengelo opdracht gegeven om te onderzoeken of parkeergarage De Beurs noodzakelijk is om in het centrum een goede parkeerbalans (verhouding tussen vraag en aanbod) te bieden.

1.1 Vraagstelling

Tegen deze achtergrond heeft de gemeente Hengelo aan Spark gevraagd te onderzoeken of parkeergarage De Beurs noodzakelijk is om in het centrum van Hengelo een goede parkeerbalans (verhouding tussen vraag en aanbod) te bieden.

In deze rapportage wordt langs een aantal sporen beschouwd of parkeergarage De Beurs noodzakelijk is voor een goede parkeerbalans in het centrum van Hengelo. Ook wordt beschouwd of het parkeerbeleid dat van toepassing was tijdens de oplevering van de garage en het huidige parkeerbeleid consistent zijn.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de parkeergarages De Brink en De Beurs. In hoofdstuk 3 wordt het parkeerbeleid beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft de ontwikkelingen voor de nabije toekomst. Tenslotte zijn in hoofdstuk 5 de conclusies van dit onderzoek beschreven.

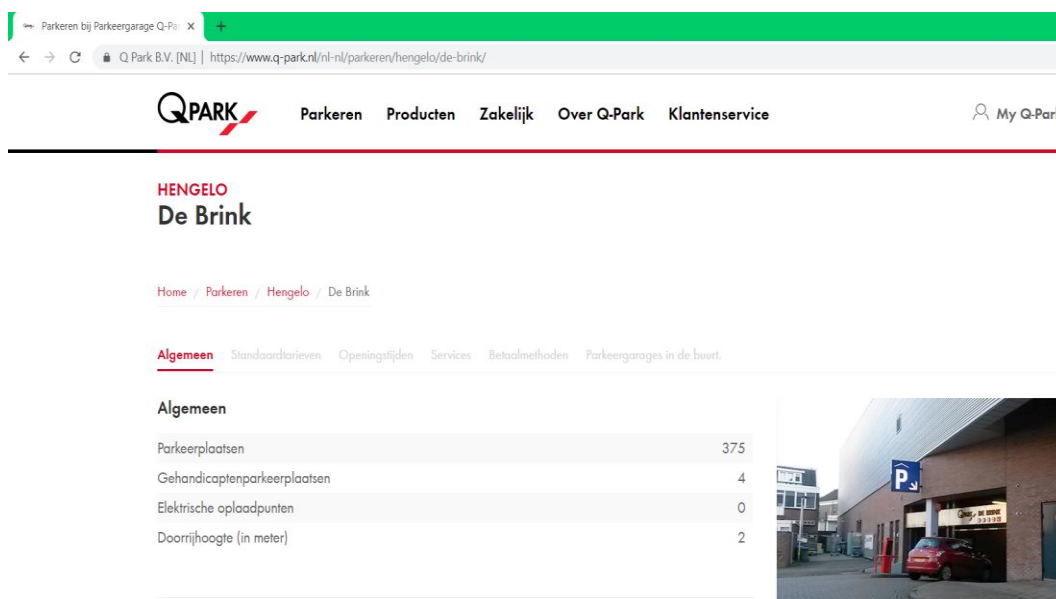
2 Parkeergarages De Brink en De Beurs

2.1 Ingebruikname en parkeercapaciteit

Als onderdeel van twee omvangrijke ontwikkelingen in het centrum van Hengelo zijn sinds 2001 twee openbare parkeergarages gerealiseerd.

Parkeergarage De Brink (375 ppl)

Parkeergarage De Brink heeft een capaciteit van 375 parkeerplaatsen en is in 2001 in gebruik genomen (bron: www.q-park.nl, zie Figuur 1). De parkeergarage is gebouwd om de parkeerbehoefte van onder meer de in het complex De Brink (45 woningen, 16.622 m² winkelruimte) gevestigde functies te faciliteren. Op basis van de huidige parkeernormen (3,0 ppl/100 m² bvo) voor winkels bedraagt de parkeerbehoefte van deze winkels 499 parkeerplaatsen.



The screenshot shows the Q-Park website interface. At the top, there is a navigation menu with 'Parkeren', 'Producten', 'Zakelijk', 'Over Q-Park', and 'Klantenservice'. Below the menu, the page title is 'HENGLO De Brink'. A breadcrumb trail reads 'Home / Parkeren / Hengelo / De Brink'. Under the 'Algemeen' section, there is a table with the following data:

Algemeen	
Parkeerplaatsen	375
Gehandicaptenparkeerplaatsen	4
Elektrische oplaadpunten	0
Doorrijhoogte (in meter)	2

To the right of the table is a photograph of the parking garage entrance, showing a red car parked and a blue 'P' parking sign.

Figuur 1 – Schermafbeelding www.q-park.nl d.d. 3 mei 2019: parkeercapaciteit garage De Brink 375 ppl

Vanaf het moment van opening in 2001 is Q-Park verantwoordelijk geweest voor de exploitatie van parkeergarage De Brink. Eind 2011 heeft Q-Park met Bouwfonds Real Estate Investment Management (REIM) een langjarige overeenkomst gesloten voor de verkoop en huur (sale & leaseback) van de parkeergarage. Als onderdeel van de verkoop aan Bouwfonds REIM is Q-Park een huurovereenkomst aangegaan met een looptijd van 45 jaar.

Parkeergarage De Beurs (315 ppl)

In de omgeving van de Beursstraat en het Schouwburgplein zijn medio 2000 enkele ontwikkelingen gerealiseerd. Een hotel met 90 kamers is toegevoegd, het terrein van de KPN-telecom is herontwikkeld en de capaciteit van de Schouwburg is met de herbouw vergroot. Om te voorzien in de parkeerbehoefte van onder meer deze ontwikkelingen is parkeergarage De Beurs gerealiseerd, welke in 2004 in gebruik is genomen. Door de bouw van de parkeergarage komen 61 parkeerplaatsen te vervallen. De parkeergarage heeft een capaciteit van 315 parkeerplaatsen en is in eigendom en exploitatie bij de gemeente Hengelo.

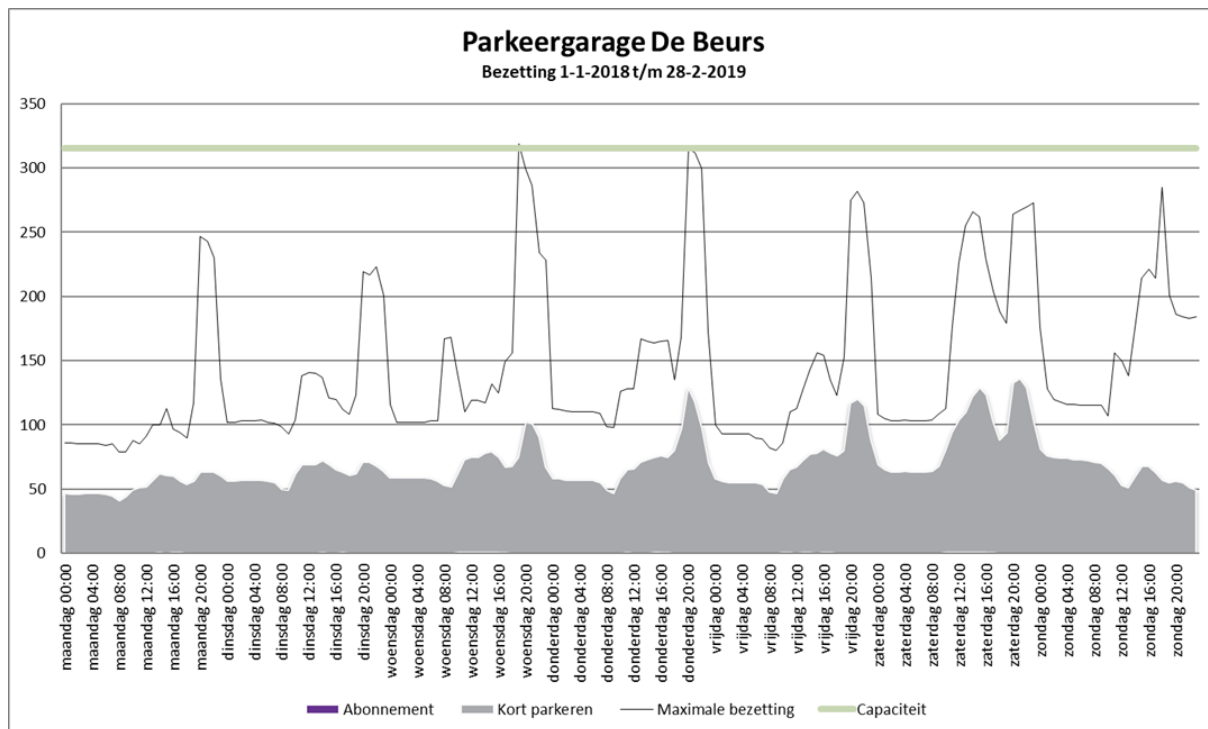
2.2 Gebruik

In het centrum van Hengelo zijn drie openbare parkeergarages aanwezig. Het betreft de parkeergarages De Beurs, De Brink en Thiemsbrug. Het gebruik van de parkeergarages De Beurs en De Brink, die voor deze rapportage het meest van belang zijn, wordt hierna inzichtelijk gemaakt.

2.2.1 Parkeergarage De Beurs (315 ppl)

Het gebruik van parkeergarage De Beurs is op basis van gegevens uit de Parkeermonitor over de periode 1 januari 2018 tot en met 28 februari 2019 inzichtelijk gemaakt in Figuur 2.

In de grafiek worden de gemiddelde bezetting en de maximale bezetting op basis van daadwerkelijk geregistreerde parkeertransacties (tickets) getoond. Uit de transactiedata blijkt dat De Beurs op enkele piekmomenten volledig bezet was (dit is weergegeven met de grijze lijnen). De gemiddelde bezetting, weergegeven als "Kort parkeren" het grijze vlak, ligt aanzienlijk lager.



Figuur 2 – Maximale en gemiddelde bezetting parkeergarage De Beurs

Bij de beoordeling van het gebruik van parkeergarage De Beurs is het relevant te weten dat dit niet met een traditioneel parkeersysteem met slagbomen en/of snelvouwherken gebeurt. Parkeerders maken gebruik van de parkeergarages al ware het een parkeerplaats langs de openbare weg. Als gevolg hiervan ligt de betalingsbereidheid onder de 100%. Als gevolg hiervan kan gesteld worden dat de in bovenstaande figuur gepresenteerde bezetting als harde ondergrens gezien kan worden. Uit onderzoek naar de betalingsbereidheid¹ in Hengelo in 2016 blijkt dat 10% van de parkeerders niet betaald heeft. Wanneer dit geconstateerde percentage wordt aangehouden betekent dit dat de werkelijke bezetting van De Beurs hoger ligt dan in figuur 2 is weergegeven. Over de week gezien wordt de hoogste bezetting waargenomen op de woensdag en de donderdag.

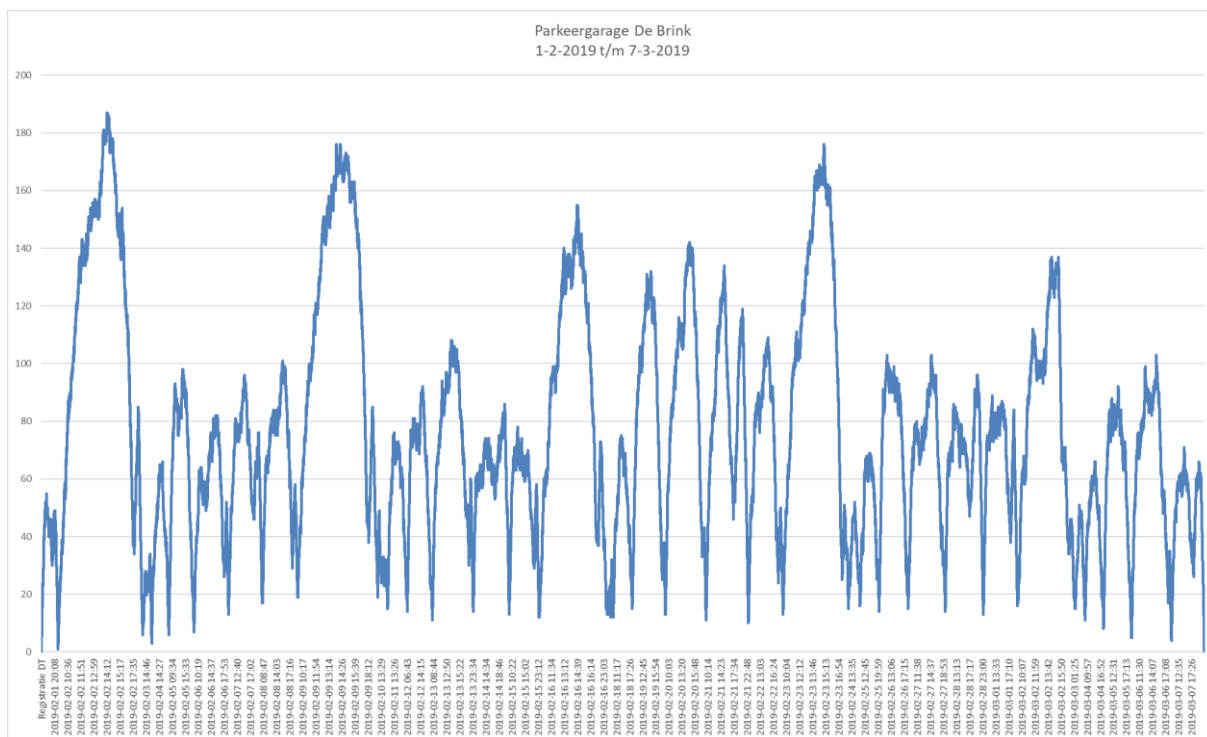
Een belangrijke conclusie is dat garage De Beurs, ondanks de betalingsbereidheid, in de beschouwde periode op meerdere momenten volledig bezet was. Dat betekent dat deze garage voor de parkeersituatie in Hengelo een belangrijke functie heeft en dat deze garage nodig is om de parkeerders een plaats te bieden.

2.2.2 Parkeergarage De Brink (375 ppl)

Van de winkels in het complex De Brink die de parkeergarage bedient, zijn in 2016 de V&D en in 2017 Bever Buitensport gesloten. Deze winkelruimte, waarvoor een alternatieve invulling wordt

¹ I&O Research "Parkeren in Hengelo" februari 2017 (Bijlage 2)

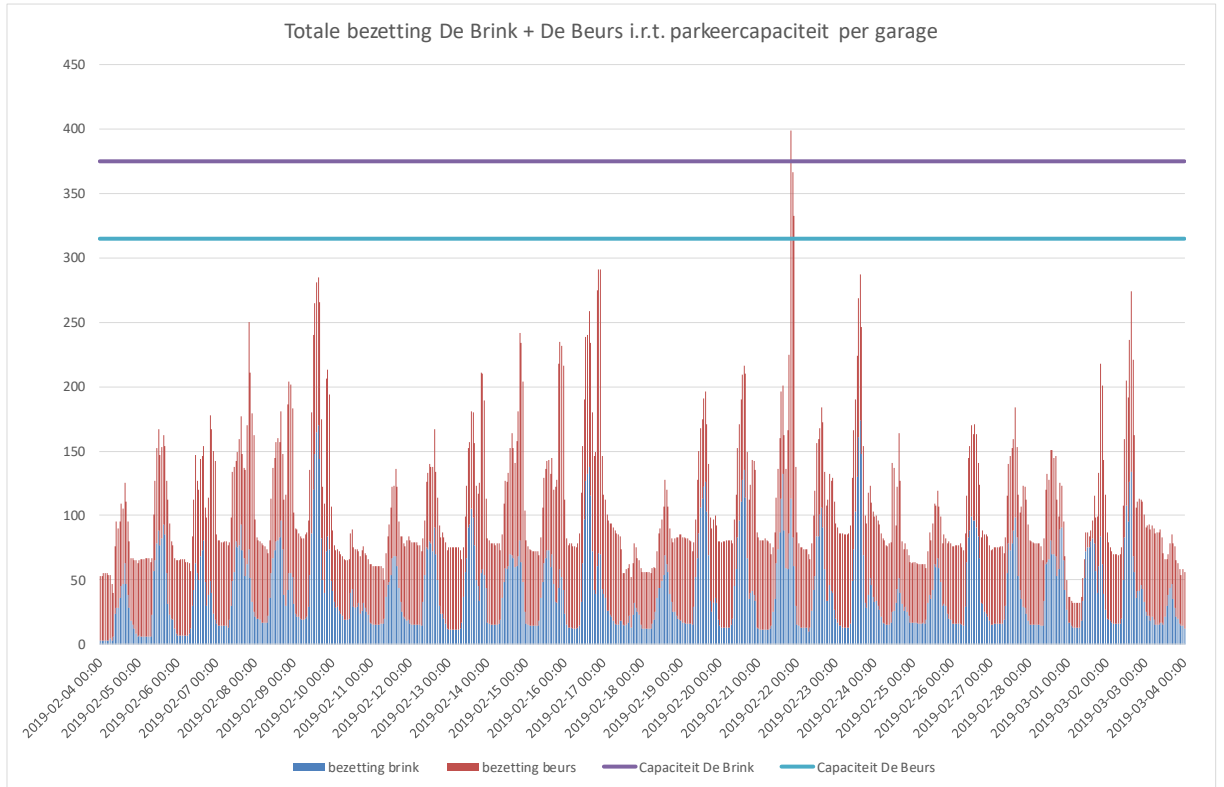
gezocht, staat sinds dit moment leeg. Over de ontwikkeling van het gebruik van openbare parkeergarage De Brink heeft Q-Park, eigenaar en exploitant, geen gegevens verstrekt. Om toch een betrouwbaar beeld van het huidige gebruik te kunnen krijgen, is gekozen om met gebruik van sensoren het gebruik van de parkeergarage in kaart te brengen. Figuur 3, gebaseerd op volledige transacties over de periode 1 februari 2019 tot en met 7 maart 2019, laat zien dat in de parkeergarage op het piekmoment ruim 180 auto's aanwezig waren. Op dit moment was de garage dus voor $(100\% * 180 / 375 =)$ 48% bezet.



Figuur 3 - Bezetting parkeergarage De Brink

2.2.3 Gelijktijdig gebruik De Beurs en De Brink

Ook is op basis van de beschikbare gegevens verkend wat de bezetting is van de garages De Brink en De Beurs samen. Het resultaat is weergegeven in Figuur 4. Deze grafiek toont voor de periode van 4 februari 2019 tot en met 3 maart 2019 per uur de bezetting van de garages De Brink en De Beurs en vergelijkt deze met de parkeercapaciteit per garage. Uit de grafiek blijkt dat in de meetperiode een moment voorkwam waarin de totale parkeerbehoefte hoger is dan de parkeercapaciteit van De Brink. Op jaarbasis zou deze situatie zich ongeveer 12 maal voor doen. Voor deze momenten betekent dit dat parkeergarage De Beurs nodig is om de volledige parkeerbehoefte te kunnen faciliteren.



Figuur 4 - Bezetting parkeergarages De Brink én De Beurs i.r.t. parkeercapaciteit per garage



3 Parkeerbeleid Hengelo

Tijdens de realisatie van parkeergarage De Brink was het vigerende parkeerbeleid vastgelegd in de Nota Autoparkeren Binnenstad Hengelo 1998 – 2008. Deze nota is opgevolgd door de Nota Autoparkeren Hengelo 2008 – 2012. Deze nota is de meest actuele, en bevat daarmee het vigerende parkeerbeleid.

Q-Park is vanaf het moment van ingebruikname van het complex De Brink verantwoordelijk voor de exploitatie van de parkeergarage. In dit hoofdstuk wordt verkend of beide nota's consistent met elkaar zijn voor zover dit relevant is voor de bezetting van parkeergarage De Brink.

Bijlage 1 toont ondertekende zienswijzen van ING en Q-Park waarin beide partijen in 1998 verklaarden akkoord te gaan met het gemeentelijke parkeerbeleid, afgezien van de tarievenstructuur. Onderstaand citaat uit de brief van Q-Park geeft aan dat Q-Park het eens is met het parkeerbeleid uit de Nota Autoparkeren Hengelo 1998 – 2008.

In grote lijnen kunnen wij instemmen met het voorgestelde beleid met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen binnen de centrumring (“Standstill-principe”), het bewonersparkeren, het werknemersparkeren, het parkeren van andere doelgroepen (invaliden, horecabezoekers), de parkeerterreinen bij bedrijven, het parkeerwijssysteem, de parkeerhandhaving en de parkeersystemen.

De Nota Autoparkeren Hengelo 2008 – 2012 is de opvolger van de nota waarvan Q-Park heeft aangegeven het eens te zijn met het beleid, inclusief het “Standstill-principe” dat door Q-Park wordt aangehaald. Zoals uit onderstaand citaat uit de meest recente Nota Autoparkeren Hengelo blijkt, handhaaft de gemeente het Standstill-principe als basis voor de bepaling van de parkeerbehoefte; nieuwe parkeercapaciteit wordt alleen gerealiseerd als nieuwe functies worden toegevoegd of als blijkt dat onvoldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Gesteld kan worden dat de gemeente Hengelo hiermee het Standstill-beleid continueert.

Standstill-principe

'Ter ondersteuning van het terugdringen van de groei van de automobilititeit mag het aantal parkeerplaatsen binnen de centrumring niet toenemen. Nieuwe parkeerplaatsen worden uitsluitend aangelegd ter vervanging van plaatsen die komen te vervallen door bebouwing of door herinrichting van de openbare ruimte. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is alleen toegestaan bij toename van het vloeroppervlak in de binnenstad ten gevolge van nieuwbouw. In dat geval worden landelijke normen gehanteerd naar de aard van de bebouwing.'

Standstill-plus-principe

Hierbij blijft het Standstill-principe gehandhaafd en verder verfijnd tot Standstill-plus, wanneer in de toekomst blijkt dat het Standstill-principe onvoldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers oplevert. Dus meer faciliterend naar bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers en meer rekening houdend en in balans brengen met de economische en mobiliteitsontwikkelingen van die doelgroepen. Met andere woorden tijdelijk of structureel parkeercapaciteit aanpassen aan de nieuwe behoefte van bewoners en bezoekers, bijvoorbeeld in geval van dreigend tekort aan parkeerplaatsen bij economische opleving. Voorwaarde is dat dit niet leidt tot onacceptabele congestie op de centrumring.

3.1 Vergelijking parkeernormen Hengelo met actuele cijfers

De parkeernormen uit de Nota Autoparkeren Hengelo 2008-2012 zijn gebaseerd op de CROW-parkeerkencijfers uit de publicatie 182 uit 2008. Hengelo is daarbij beschouwd als "sterk stedelijk" gebied. Volgens de meest recent gepubliceerde gegevens van het CBS is die mate van stedelijkheid nog steeds van toepassing.

Sinds de publicatie 182 uit 2008 heeft het CROW tweemaal een update van de parkeerkencijfers gepubliceerd, namelijk in 2013 en in 2018. In deze paragraaf is daarom verkend in welke mate de parkeernormen van Hengelo nog actueel zijn.

De gemeente Hengelo heeft bij het opstellen van haar parkeernormen de volgende uitgangspunten toegepast (hierbij zijn alleen normen beschouwd die daadwerkelijk zijn toegepast m.b.t. de projecten):

- Voor woningen zijn de parkeernormen gebaseerd op het werkelijk autobezit in Hengelo. De basis hiervoor vormde het aantal auto's in Hengelo (1,0 per huishouden) en in het centrum (0,9 auto's per woning). Volgens de meest recente cijfers van het CBS² (uit 2017) bedroeg het aantal auto's per huishouden in Hengelo 1,1 en het aantal auto's per woning in de binnenstad 0,8. Het autobezit in het centrum is dus licht afgenomen;

² <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83765NED/table?dl=1B2B0>

- Voor bezoekers van bewoners hanteerde Hengelo een norm van 0,30 plaatsen per woning. Deze norm is ongewijzigd volgens het CROW;
- Voor winkelen hanteert Hengelo het gemiddelde van het CROW-parkeerkcijfer voor Binnensteden/hoofdwinkelgebieden. Dit cijfer is volgens het CROW hoger geworden;
- De cijfers voor café/bar/disco/cafetaria en restaurant zijn ongewijzigd volgens het CROW;
- Het cijfer voor kantoor zonder baliefunctie is hoger geworden volgens het CROW.

Tabel 1 toont de vergelijking van de parkeernormen van de gemeente Hengelo met de actuele gegevens van het CROW en het CBS. In de laatste kolom is de procentuele toename of afname ten opzichte van de parkeernormen van Hengelo weergegeven.

Funcie	P-norm Hengelo	Eenheid	CROW/CBS actueel	Bron	Toename/ afname
Wonen					
Duur	1,1	woning	1,0	CBS 2017	-11%
Midden	1,0	woning	0,9	CBS 2017	-11%
Goedkoop	0,9	woning	0,8	CBS 2017	-11%
Serviceflat/aanleunwoning	0,2	woning	0,2	CBS 2017	-11%
Woonzorgcomplex	0,5	woning	0,4	CBS 2017	-11%
Bezoekers bewoners	0,3	woning	0,3	CROW 2018	0%
Winkelen					
Binnensteden/hoofdwinkelgebieden	3,0	100 m2 bvo	3,8	CROW 2018	27%
Leisure					
Café/bar/disco/cafetaria	5,0	100 m2 bvo	5,0	CROW 2018	0%
Restaurant	9,0	100 m2 bvo	9,0	CROW 2018	0%
Overige functies					
Kantoor zonder baliefunctie	0,8	100 m2 bvo	1,2	CROW 2018	50%

Tabel 1 - Vergelijking parkeernormen Hengelo met actuele cijfers

3.2 Verzorgingsgebied/loopafstanden

Van belang is om vast te stellen wat het verzorgingsgebied/invloedsgebied van garage De Brink is.

Hierna volgt een weergave van de beschrijving van de loopafstanden in de Nota Autoparkeren

Hengelo 2008 – 2012.

9.2 Loopafstanden

Voor acceptabele loopafstanden zijn landelijke kencijfers bekend, de acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres.

In deze afstanden zit een marge. Deze marge is onder andere afhankelijk van de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van de alternatieven. (bron CROW-publicatie 182)

Winkelen

In CROW-publicatie 182 wordt aangegeven dat de acceptabele loopafstand voor winkelen tussen de 200 en 600 meter ligt. In ASVV 2004 wordt dit nader uitgewerkt. Voor winkelen is de acceptabele loopafstand afhankelijk van de bezoekduur. Als de bezoekduur 30 minuten is zal de maximale acceptabele loopafstand maximaal 150 meter bedragen en als de bezoekduur meer dan 60 minuten is neemt de afstand toe tot maximaal 350 meter.

Ter informatie: de gemiddelde verblijfsduur van binnenstadsbezoekers in Hengelo bedraagt 1 uur en 45 minuten. Van de bezoekers verblijft 80% langer dan een uur in het centrum (bron: Binnenstadsonderzoek Hengelo voorjaar 2006). Hierbij is een loopafstand van 350 meter dus acceptabel. Het Marktpllein/Brink ligt op circa 350 meter en het kernwinkelgebied Nieuwstraat op 250 meter van WTC en ligt hierbij binnen de maximale loopafstand.

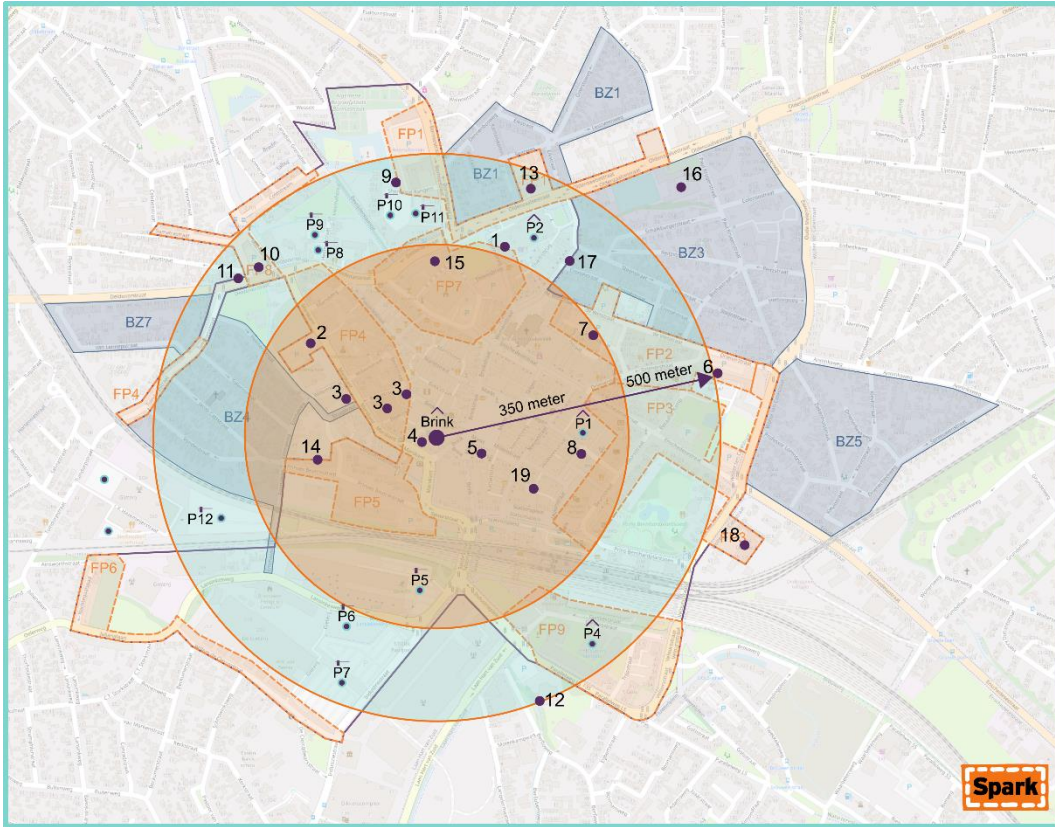
Werken

De acceptabele loopafstand voor werken is 200 (kleine stad) tot 800 meter (grote stad). Voor Hengelo kan worden aangenomen dat het maximum op dit moment bij de 500 meter ligt. Dit is de afstand die vanuit het midden van het centrum gelopen moet worden om in de schil (en dus gratis) te kunnen parkeren. Uit het parkeeronderzoek van februari 2006 in de schil is duidelijk (met lokale verschillen) dat in dit gebied overdag geparkeerd wordt door werkers. De begrenzing van het reguleringsgebied in de schil is gebaseerd op deze 500 meter.

Functie	Maximale loopafstand
Winkelen ultrakort (0,5 uur)	150 meter
Winkelen kort (0,5-1,0 uur)	250 meter
Winkelen lang (> 1,0 uur)	350 meter
Werken	500 meter

Tabel 9.1: Maximale loopafstanden naar motief

Op basis van deze nota zijn loopafstanden van 350 meter voor bezoekers en loopafstanden van 500 meter voor werknemers acceptabel voor garage De Brink. Dat betekent dat het verzorgingsgebied van deze garage 350 meter is voor bezoekers en 500 meter voor werknemers. De locatie van parkeergarage De Brink en deze loopafstanden zijn weergegeven in Figuur 5. De ondergrond bestaat uit de gebieden en ontwikkelingen die zijn gebruikt om de dynamische parkeerbalans van het centrum van Hengelo op te stellen. Deze parkeerbalans is nader beschreven in paragraaf 4.3.



Figuur 5 - Verzorgingsgebied De Brink

4 Ontwikkelingen Hengelo

In dit hoofdstuk worden drie ontwikkelingen in het centrum van Hengelo beschreven. Bij deze beschrijving is rekening gehouden met het verzorgingsgebied van garage De Brink conform de beschrijving in paragraaf 4.3. Tenzij anders is vermeld zijn daarom alleen ontwikkelingen beschreven die zich binnen het verzorgingsgebied van garage De Brink bevinden.

4.1 Economische en programmatische ontwikkelingen

4.1.1 Inkrimping parkeerareaal

De gemeente Hengelo is voornemens een aantal parkeervoorzieningen op te heffen binnen het verzorgingsgebied van garage De Brink. De parkeerplaatsen die worden opgeheven zijn in Tabel 2 weergegeven, met een planning en de totalen. De deelgebieden waarin deze parkeerplaatsen zich bevinden zijn weergegeven in Figuur 5 en Figuur 6. In totaal worden 254 plaatsen opgeheven.

Aanvullend stopt de gemeente Hengelo op 31 juli 2019 met de huur van 174 parkeerplaatsen bij het UWV aan de Prinses Beatrixstraat op donderdagavond en zaterdag. Deze plaatsen worden nu gebruikt als openbare parkeercapaciteit op de genoemde momenten. In totaal zijn er in de toekomstige situatie hierdoor 254 tot 428 parkeerplaatsen minder beschikbaar. Daarmee wordt op koopavond en zaterdagmiddag de parkeercapaciteit met meer plaatsen teruggebracht dan garage De Brink als parkeercapaciteit heeft (375 plaatsen).

Afname p-capaciteit	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
FP1 – Bornsestraat	0	0	-55	0	0	0	-55 ppl
FP2 – Bataafse Kamp ³	0	-40	0	0	0	0	-40 ppl
FP2 – Wetstraat	0	0	-20	0	0	0	-20 ppl
FP4 – Marskant	0	0	-76	0	0	0	-76 ppl
FP5 – Postkantoor	0	0	0	0	0	0	0 ppl
FP7 – Lange Wemen	0	0	-19	0	0	0	-19 ppl
FP8 – Mitchamplein ⁴	0	0	0	-44	0	0	-44 ppl
Totaal	0	-40	-170	-44	0	0	-254 ppl

Tabel 2 - Geplande afname parkeercapaciteit

³ De ontwikkeling Bataafse Kamp bevindt zich buiten het verzorgingsgebied van garage De Brink. Daarom is de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van deze ontwikkeling niet meegenomen. Omdat het betaald parkeergebied FP2 zich grotendeels binnen het verzorgingsgebied van garage de Brink bevindt, wordt de afname van 40 parkeerplaatsen desgewenst omgezet in het aanwijzen van bewoners parkeerplaatsen en worden deze alsnog onttrokken aan de parkeerbalans Hengelo centrum.

⁴ Als gevolg van mogelijke wijziging in de planvorming wordt de afname parkeerplaatsen wordt zo nodig omgezet in het aanwijzen van 44 bewoners parkeerplaatsen en wordt op die manier nog steeds onttrokken aan de parkeerbalans Hengelo centrum.

4.1.2 (Her)Ontwikkelingen

In de gemeente Hengelo worden in de periode 2018-2023 19 (her)ontwikkelingen voorzien. Deze ontwikkelingen voorzien normatief grotendeels in hun eigen parkeergelegenheid, maar niet (allemaal) volledig. Daardoor zal de parkeerdruk in de binnenstad toenemen. De volgende ontwikkelingen en functies zullen gebruik gaan maken van de reeds beschikbare parkeercapaciteit:

1. Lange Wemen: 900 m2 bvo horeca met 500 m2 terras: parkeerbehoefte 63 plaatsen;
2. Marskant: bezoekers bewoners van 20 woningen en Kiss&Ride school van 11 parkeerplaatsen: parkeerbehoefte 17 plaatsen;
3. Walhof: bezoekers bewoners van 70 woningen: parkeerbehoefte 21 plaatsen;
4. V&D-pand: bewoners en bezoekers van bewoners van 45 woningen: parkeerbehoefte 59 plaatsen;
5. Telgenflat: bewoners en bezoekers van bewoners van 83 woningen minus saldering vervallen kantoorfunctie 1.000 m2 bvo: (gesaldeerde) parkeerbehoefte 97 plaatsen;
6. Bataafse Kamp: niet meegenomen omdat deze ontwikkeling zich buiten het verzorgingsgebied van garage De Brink bevindt;
7. Wetstraat: parkeerbehoefte bewoners die niet op eigen terrein wordt gerealiseerd (1 plaats) plus bezoekers van bewoners van 30 woningen minus saldering vervallen kantoorfunctie 750 m2 bvo: (gesaldeerde) parkeerbehoefte -13 plaatsen;
8. Schouwburgplein: bewoners en bezoekers van bewoners van 25 woningen: parkeerbehoefte 33 plaatsen;
9. Bornsestraat: opheffen 75 onverharde parkeerplaatsen die gebruikt worden door werknemers: parkeerbehoefte 75 plaatsen;
10. Mitchamplein: geen wijzigingen in programma of parkeerbehoefte;
11. Hotel de Kroon: parkeerbehoefte bewoners die niet op eigen terrein wordt gerealiseerd (3 plaatsen) plus bezoekers van bewoners van 12 woningen: parkeerbehoefte 6 plaatsen;
12. Stork: niet meegenomen omdat deze ontwikkeling zich buiten het verzorgingsgebied van garage De Brink bevindt;
13. Arbeidsbureau: geen wijzigingen in programma of parkeerbehoefte;
14. Postkantoor: bezoekers bewoners van 60 woningen: parkeerbehoefte 18 plaatsen;
15. Stadskantoor: werknemers en bezoekers: parkeerbehoefte 379 plaatsen;
16. Badhuis: niet meegenomen omdat deze ontwikkeling zich buiten het verzorgingsgebied van garage De Brink bevindt;
17. Boven Nano: bewoners en bezoekers van bewoners van 12 woningen: parkeerbehoefte 16 plaatsen;

18. Wolter ten Cate: niet meegenomen omdat deze ontwikkeling zich buiten het verzorgingsgebied van garage De Brink bevindt;
19. Zuidzijde Centrum: bezoekers bewoners van 60 woningen: parkeerbehoefte 18 plaatsen.

Tabel 3 toont van de hierboven genoemde ontwikkelingen op basis van dubbelgebruik per tijdvak per project, welke toe- of afname van de parkeerbehoefte in het verzorgingsgebied van De Brink wordt veroorzaakt. Doordat “binnen” de 19 projecten reeds rekening is gehouden met dubbelgebruik is het mogelijk dat het maximum van een (her)ontwikkeling afwijkt van de getallen die in de opsomming hiervoor zijn genoemd.

(Her)ontwikkeling	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
1 Lange Wemen	19	25	57	57	46	63
2 Marskant	12	12	5	4	4	6
3 Walhof	2	4	17	15	13	21
4 V&D-pand	24	25	52	46	35	50
5 Telgenflat	34	37	92	81	63	89
6 Bataafse Kamp	0	0	0	0	0	0
7 Wetstraat	-5	-11	6	-10	-17	10
8 Schouwburgplein e.o.	13	14	29	25	20	28
9 Bornsestraat	75	75	4	4	0	0
10 Mitchamplein	0	0	0	0	0	0
11 Hotel de Kroon	2	2	5	5	4	6
12 Stork	0	0	0	0	0	0
13 Arbeidsbureau	0	0	0	0	0	0
14 Postkantoor	2	4	14	13	11	18
15 Stadskantoor	379	379	19	284	0	0
16 Badhuis	0	0	0	0	0	0
17 Boven Nano	7	7	14	12	10	13
18 Wolter ten Cate	0	0	0	0	0	0
19 Zuidzijde Centrum	2	4	14	13	11	18
Totaal	566	577	328	549	200	322

Tabel 3 - Toename (normatieve) parkeerbehoefte verzorgingsgebied De Brink door (her)ontwikkelingen

Uit de tabel blijkt dat op basis van de (her)ontwikkelingen die gepland zijn de parkeerbehoefte binnen het verzorgingsgebied van De Brink zal toenemen met 200 op de zaterdagmiddag en met 577 parkeerplaatsen op de werkdagmiddag in het jaar 2023.

4.1.3 Leegstand

De gemeente Hengelo heeft het bestand Eigenaren en leegstand Binnenstad - februari 2019.xlsx aangeleverd. Daarin is per februari 2019 weergegeven welk aandeel van de winkels in de binnenstad leeg staat. Het aandeel leegstand bedraagt 15.042 m2 op een totale winkeloppervlakte van de binnenstad van 67.845 m2. Dat betekent dat $(100\% * 15.042 \text{ m}^2 / 67.845 \text{ m}^2 =)$ 22% van de win-

keloppervlakte leeg staat en geen parkeerders genereert. Op basis van de gemeentelijke parkeer-norm van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo voor het centrum komt de leegstand overeen met een parkeerbehoefte van $(3,0 * 15.042 \text{ m}^2 / 100 =)$ 451 parkeerplaatsen. In Tabel 4 is deze parkeerbehoefte per tijdvak uitgedrukt.

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
Leegstand winkels	113	113	226	226	451	113

Tabel 4 - Toename parkeerbehoefte binnenstad door (her)ontwikkelingen

Voor de toekomstige situatie geldt dat de kans groot is dat de vierkante meters weer in gebruik worden genomen, hetzij door winkels hetzij door andere functies. Bij bestaande gebouwen is het niet of nauwelijks mogelijk parkeercapaciteit toe te voegen in een binnenstad/centrum. Wij verwachten daarom dat de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie zal toenemen doordat leegstaande winkels weer in gebruik worden genomen.

4.2 Gevolgen ontwikkelingen voor parkeerbalans

In voorgaande paragrafen is een drietal ontwikkelingen beschreven die gevolgen hebben voor de parkeerbalans binnen het verzorgingsgebied van De Brink. Het betreft:

1. Inkrimping parkeerareaal (paragraaf 4.1.1);
2. (Her)ontwikkelingen (paragraaf 4.1.2);
3. Leegstand (paragraaf (4.1.3).

De resultaten van deze drie ontwikkelingen zijn overzichtelijk weergegeven in Tabel 5. Als gevolg van de inkrimping van het parkeerareaal, de (her)ontwikkelingen én de mogelijkheid dat de winkels weer worden gebruikt is een toename van de parkeerbehoefte met 689 parkeerplaatsen op de zaterdagavond tot 1.203 parkeerplaatsen op de koopavond te verwachten, op basis van de omvang van het programma en het parkeerbeleid (parkeernormen en aanwezigheidspercentages) van de gemeente Hengelo. De parkeerbehoefte van de ontwikkelingen verschilt van het moment. In het rood is per ontwikkeling de maximale verandering aangegeven. Het moment waarop het totaal van de drie ontwikkelingen samen maximaal is, blijkt de koopavond te zijn.

Ontwikkeling	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
1. Inkrimping parkeerareaal	254	254	254	428	428	254
2. (Her)ontwikkelingen	566	577	328	549	200	322
3. Leegstand	113	113	226	226	451	113
Totaal	933	944	808	1.203	1.079	689

Tabel 5 – Totaal mogelijke toename parkeerbehoefte binnen verzorgingsgebied De Brink

4.3 Dynamische parkeerbalans 2018 -2023

Spark heeft in opdracht van de gemeente Hengelo een dynamische parkeerbalans opgesteld.

Daarin is de huidige en toekomstige parkeerbalans bepaald op basis van een aantal parameters.

Ten eerste is de bezetting van de bestaande parkeervoorzieningen onderzocht. Daarbij is gebruik gemaakt van parkeerdrukmetingen, gegevens uit de Parkeermonitor Hengelo en (voor garage De Brink) cameraregistraties. Op deze wijze is het huidige gebruik van het parkeerareaal bepaald.

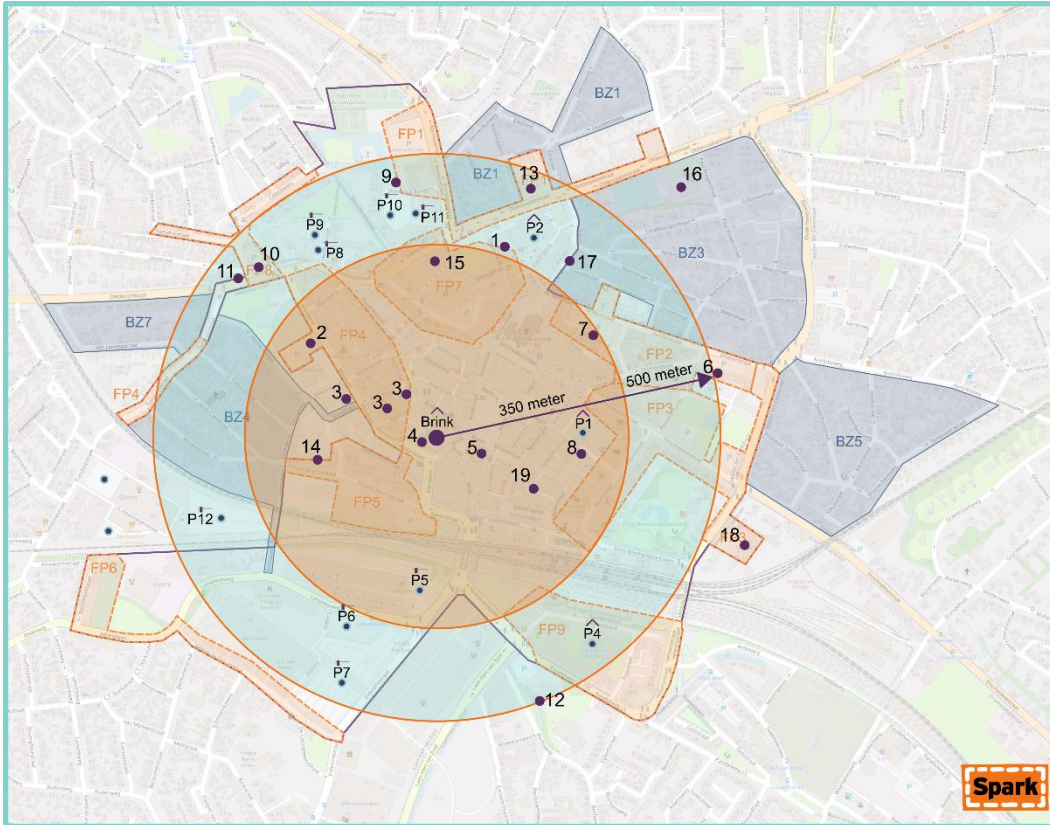
Vervolgens is bepaald welke parkeerbehoefte ontstaat op basis van de (her)ontwikkelingen (deze zijn beschreven in paragraaf 4.1.2). Ook de inkrimping van het parkeerareaal (zie paragraaf 4.1.1) is meegenomen in de berekeningen. De leegstand (zie paragraaf 4.1.3) is in deze in eerste instantie parkeerbalans buiten beschouwing gelaten.

Ten opzichte van de dynamische parkeerbalans is een aantal ontwikkelingen en gebieden niet relevant voor parkeergarage De Brink. Daarom is een aangepaste dynamische parkeerbalans opgesteld voor het verzorgingsgebied van De Brink. Figuur 6 geeft (nogmaals) het verzorgingsgebied van garage De Brink weer. De onderdelen die hierop zijn aangegeven zijn:

- Fiscaal parkeren (betaald parkeren), bijvoorbeeld FP3;
- Blauwe zones, bijvoorbeeld BZ4;
- Parkeervoorzieningen (garages en terreinen), bijvoorbeeld P1;
- Geplande ontwikkelingen, bijvoorbeeld 8.

Het verzorgingsgebied bestaat uit een gebied met een straal van 500 meter vanaf parkeergarage De Brink. Vanwege de barrièrewerking van de spoorlijn(en) wordt het gebied ten zuiden van deze spoorlijnen niet meegenomen, en vanwege het besloten karakter wordt ook een aantal parkeervoorzieningen niet meegenomen. De volgende onderdelen zijn daarmee buiten beschouwing gelaten:

- Fiscaal parkeergebieden FP6 en FP9;
- Blauwe zones BZ1, BZ3, BZ5 en BZ7;
- Parkeervoorzieningen P4 t/m P12 (P4 vanwege de ligging, de overige parkeervoorzieningen omdat ze niet openbaar toegankelijk zijn);
- Geplande ontwikkelingen 6, 12, 16 en 18.



Figuur 6 - Verzorgingsgebied De Brink

4.3.1 Resultaat dynamische parkeerbalans

Het resultaat van de parkeerbalans op gebiedsniveau is opgenomen in Tabel 6 en Tabel 7. Tabel 6 toont per jaar ten eerste de beschikbare openbare parkeercapaciteit en daarnaast per tijdvak het overschot of tekort aan onbezette parkeerplaatsen. Op alle momenten is er sprake van een overschot aan parkeercapaciteit; het aanbod is groter dan de vraag. Het aantal onbezette parkeerplaatsen neemt af van minimaal 951 in 2018 (zaterdagmiddag) tot minimaal 364 (koopavond) in 2023.

Jaar	Openbare P-capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
2018	2.244	1.254	1.260	1.268	1.215	951	1.028
2019	2.204	1.216	1.228	1.217	1.180	924	973
2020	2.034	577	587	980	509	548	581
2021	1.990	516	522	903	436	480	498
2022	1.990	513	518	894	428	474	489
2023	1.990	491	490	829	364	445	448

Tabel 6 - Overschot/tekort totale capaciteit

Tabel 7 toont de openbare parkeercapaciteit en de bezettingsgraad van deze parkeercapaciteit; het aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door het aantal parkeerplaatsen uitgedrukt in een persen-

tage. In het gemeentelijke parkeerbeleid is opgenomen dat een bezetting tot 85% acceptabel is. Een kopie van dit onderdeel is opgenomen onder Tabel 7. Op piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, mag in beginsel een kortstondige hogere druk optreden van 90-95%. Uit de tabel blijkt dat de maximale bezettingsgraad toeneemt van 58% in 2018 naar 82% in 2023. De bezettingsgraad op gebiedsniveau is dus acceptabel volgens het gemeentelijke beleid. De passage uit het gemeentelijke beleid die hier betrekking op heeft is weergegeven onder onderstaande tabel.

Jaar	Openbare P-capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
2018	2.244	44%	44%	43%	46%	58%	54%
2019	2.204	45%	44%	45%	46%	58%	56%
2020	2.034	72%	71%	52%	75%	73%	71%
2021	1.990	74%	74%	55%	78%	76%	75%
2022	1.990	74%	74%	55%	78%	76%	75%
2023	1.990	75%	75%	58%	82%	78%	77%

Tabel 7 - Bezettingsgraad totale capaciteit

Acceptabele parkeersituatie

Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. Landelijke kencijfers hiervoor zijn in de literatuur nauwelijks beschreven, maar uit ervaring blijkt dat bij een bezettingsgraad tussen 80 en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toeneemt. Deze waarden worden ook algemeen gehanteerd. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De bezettingsgraad vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

Voor gebieden met veel kortparkeerders wordt een bezettingsgraad van 80% gehanteerd als grens voor een acceptabele parkeersituatie en voor gebieden met voornamelijk langparkeerders een bezettingsgraad van 90%. Een bezettingsgraad van 85% wordt gehanteerd voor gemêleerde gebieden of voor gebieden met een versnipperd parkeeraanbod. Voor de binnenstad van Hengelo wordt hierom de grens van 85% gebruikt als maat voor een acceptabele parkeersituatie. Daarbij mogen in piekperioden (vooral de zaterdagmiddag) in beginsel kortstondige hogere druk optreden (90-95%).

4.3.2 Toename huidig gebruik door vullen leegstand

In bovenstaande analyse is zoals aangegeven de leegstand buiten beschouwing gelaten. Hierna wordt verkend wat de gevolgen zijn voor de vrije parkeer capaciteit en de parkeerbezetting indien de leegstand van de winkels wordt opgelost en alle winkels weer in gebruik worden genomen als

winkel. Dat betekent dat de aantallen parkeerders moeten worden gefaciliteerd die in Tabel 8 worden herhaald. Op basis van de gevulde leegstand is de parkeersituatie op gebiedsniveau weergegeven in Tabel 9 en Tabel 10.

Funcie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
Leegstand winkels	140	280	47	350	466	0

Tabel 8 - Toename parkeerbehoefte binnenstad door (her)ontwikkelingen

Jaar	Openbare P-capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
2018	2.244	1.118	990	1.223	876	500	1.028
2019	2.204	1.080	958	1.171	841	472	973
2020	2.034	442	316	935	170	97	581
2021	1.990	380	251	858	97	29	498
2022	1.990	377	248	849	90	23	489
2023	1.990	355	219	784	25	-6	448

Tabel 9 - Overschot/tekort totale capaciteit – bij volledig gebruik leegstand winkels

Jaar	Openbare P-capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
2018	2.244	50%	56%	45%	61%	78%	54%
2019	2.204	51%	57%	47%	62%	79%	56%
2020	2.034	78%	84%	54%	92%	95%	71%
2021	1.990	81%	87%	57%	95%	99%	75%
2022	1.990	81%	88%	57%	95%	99%	75%
2023	1.990	82%	89%	61%	99%	100%	77%

Tabel 10 - Bezettingsgraad totale capaciteit – bij volledig gebruik leegstand winkels

Uit de tabellen blijkt dat de parkeerdruk op piekmomenten zoals koopavond en zaterdagmiddag vanaf 2020 ruim hoger wordt dan 85%. In 2023 treedt op zaterdagmiddag naar verwachting zelfs een bezetting op van 100%. Op dat moment is de parkeerbehoefte 6 plaatsen hoger dan de parkeercapaciteit. De conclusie uit deze tabellen is dat de openbare parkeercapaciteit goed aansluit op de parkeerbehoefte indien alle winkels in gebruik zijn. Als de gemeente Hengelo nu parkeercapaciteit zou opheffen, gaat dat ten koste van de autobereikbaarheid en de mogelijkheden om de winkels weer volledig te verhuren.

Q-Park heeft beroep aangetekend tegen het algemeen belang besluit op grond van de mededingingswet dat ten behoeve van parkeergarage De Beurs is genomen. Het CBb heeft in hoger beroep de gemeente opdracht gegeven om te onderzoeken of parkeergarage De Beurs noodzakelijk is om in het centrum een goede parkeerbalans (verhouding tussen vraag en aanbod)

te bieden. Parkeergarage De Beurs heeft een capaciteit van 315 plaatsen. Zodra deze garage gesloten wordt, zullen er bij een volledige bezetting van de winkels vanaf 2020 tekorten aan parkeercapaciteit optreden. Dit leidt ertoe dat de winkels niet goed bereikbaar zijn voor automobilisten en dat zoekverkeer zal optreden. Zoekverkeer ontstaat bij een bezetting vanaf 85%, is slecht voor het milieu en is onveilig.



5 Conclusies

Parkeergarage De Beurs is in de periode van 1 januari 2018 tot en met 28 februari 2019 tweemaal volledig bezet geweest. Daaruit blijkt dat deze garage een belangrijke functie heeft voor het centrum en de aanwezige functies. Het sluiten van parkeergarage De Beurs zal ertoe leiden dat niet alle parkeerders kunnen worden gefaciliteerd en dat parkeerproblemen kunnen ontstaan. Zeker aangezien op basis van meetgegevens gedurende één maand is gebleken dat de bezetting van de garages De Beurs en De Brink samen hoger is dan de parkeercapaciteit van garage De Brink. Parkeergarage De Brink heeft dus onvoldoende capaciteit om de parkeerbehoefte op te vangen van de functies in het centrum zodra parkeergarage De Beurs wordt gesloten.

De gemeente Hengelo is voornemens binnen het verzorgingsgebied van garage De Brink een aantal parkeervoorzieningen op te heffen of niet meer beschikbaar te maken voor openbaar gebruik. Dit zijn in totaal 428 parkeerplaatsen op zaterdagavond en koopavond en 254 parkeerplaatsen op de andere momenten. Daarmee wordt dus een aantal parkeerplaatsen opgeheven dat op koopavond en zaterdagmiddag hoger is dan de parkeercapaciteit van garage De Beurs (315 plaatsen) en op de andere momenten ($100\% * 254 / 315 =$) 80% van de parkeercapaciteit van De Beurs. Daarmee komt de gemeente in grote mate tegemoet aan de wens van Q-Park om parkeergarage De Beurs te sluiten, alleen betreft het hier parkeercapaciteit van andere parkeervoorzieningen dan De Beurs.

Als gevolg van een aantal geplande ontwikkelingen binnen het verzorgingsgebied van garage De Brink zal de normatieve parkeerbehoefte op de openbare plaatsen toenemen met 200 tot 577 parkeerplaatsen (zie paragraaf 4.1.2.), afhankelijk van het moment van de week. Doordat de parkeerbehoefte binnen het verzorgingsgebied toeneemt, zal de bezetting van garage De Brink naar verwachting ook toenemen.

Er is op dit moment sprake van aanzienlijke leegstand van winkels in het centrum van Hengelo. De leegstand komt overeen met een parkeerbehoefte van 113 tot 451 parkeerplaatsen, afhankelijk van het moment van de week. Voor de toekomstige situatie geldt dat de kans groot is dat de vierkante meters weer in gebruik worden genomen, hetzij door winkels hetzij door andere functies. De parkeercapaciteit die daarvoor nodig is, is feitelijk reeds aanwezig. Anticiperend op een toekomstige situatie waarin de leegstaande winkels weer in gebruik worden genomen, is het logisch dat de beschikbare parkeercapaciteit wordt gehandhaafd. Als de gemeente Hengelo nu parkeercapaciteit

zou opheffen, gaat dan ten koste van de autobereikbaarheid en de mogelijkheden om de winkels weer volledig te verhuren.

Op basis van de toekomstige ontwikkelingen en de verwachting dat de leegstaande winkels weer gebruik gaan worden, is de parkeerbalans binnen het verzorgingsgebied van De Brink beschouwd. De resultaten daarvan worden weergegeven in Tabel 11 en Tabel 12.

Jaar	Openbare P-capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
2018	2.244	1.118	990	1.223	876	500	1.028
2019	2.204	1.080	958	1.171	841	472	973
2020	2.034	442	316	935	170	97	581
2021	1.990	380	251	858	97	29	498
2022	1.990	377	248	849	90	23	489
2023	1.990	355	219	784	25	-6	448

Tabel 11 - Overschot/tekort totale capaciteit – bij volledig gebruik leegstand winkels

Jaar	Openbare P-capaciteit	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond
2018	2.244	50%	56%	45%	61%	78%	54%
2019	2.204	51%	57%	47%	62%	79%	56%
2020	2.034	78%	84%	54%	92%	95%	71%
2021	1.990	81%	87%	57%	95%	99%	75%
2022	1.990	81%	88%	57%	95%	99%	75%
2023	1.990	82%	89%	61%	99%	100%	77%

Tabel 12 - Bezettingsgraad totale capaciteit – bij volledig gebruik leegstand winkels

Uit de tabellen blijkt dat de parkeerdruk op piekmomenten zoals koopavond en zaterdagmiddag vanaf 2020 ruim hoger wordt dan 85%. In 2023 treedt op zaterdagmiddag naar verwachting zelfs een bezetting op van 100%. Op dat moment is de parkeerbehoefte 6 plaatsen hoger dan de parkeercapaciteit. De conclusie uit deze tabellen is dat de openbare parkeercapaciteit goed aansluit op de parkeerbehoefte indien alle winkels in gebruik zijn, en dat het sluiten van garage De Beurs tot tekorten aan parkeercapaciteit zal leiden. Daarmee is het sluiten van deze garage dus ongewenst.

Bijlage 1 - Zienswijzen Q-Park en ING (1998)



Proj. no.:	2560
ingek. d.d.:	7/8
P.M.:	
P.L.:	Lokhorst
org. inkluis:	
Adm.:	
C.c.:	de Vries
Bijz.:	

Hoge Barakken 6
6221 CM Maastricht
Tel.: 043 - 329 58 58
Fax: 043 - 325 25 95
K.v.K. Zuid-Limburg: 14627482

ING Vastgoed
T.a.v. de heer R.D. Lokhorst
Postbus 90463
2509 LL DEN HAAG

Maastricht, 6 augustus 1998

Ons kenmerk, RL/PC98.625

Geachte heer Lokhorst,

Hierbij reageren wij op de "Nota autoparkeren binnenstad Hengelo 1998-2008" van de gemeente Hengelo (1998).

In grote lijnen kunnen wij instemmen met het voorgestelde beleid met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen binnen de centrumring ("Standstill-principe"), het bewonersparkeren, het werknemersparkeren, het parkeren van andere doelgroepen (invaliden, horecabezoekers), de parkeerterreinen bij bedrijven, het parkeerwijssysteem, de parkeerhandhaving en de parkeersystemen.

Waar wij ons echter niet mee kunnen verenigen is de voorgestelde ontwikkeling van de tarievenstructuur. In de nota wordt vermeld dat, teneinde het gebruik van parkeergarages te bevorderen, het huidige standaardtarief van f 2,00 per uur voor de garages zal worden bevroren tot en met 2003. De uurtarieven voor het parkeren op terreinen en op straat zouden daarentegen stijgen naar respectievelijk f 2,25 en f 2,50 in 1999/2000 en naar f 2,50 en f 3,00 in 2002/2003.

Q-Park is een voorstander van het invoeren van gedifferentieerde tarieven voor straat-, terrein- en garageparkeren met als doel de juiste doelgroepen op de juiste plaats te krijgen. Daarbij zouden echter, naast de tarieven voor terrein- en straatparkeren, ook de tarieven voor parkeergarages moeten groeien.

Q-Park heeft in haar exploitatieberekening voor parkeergarage De Brink, zoals gebruikelijk, rekening gehouden met een tariefstijging voor de komende jaren. Uitgegaan is van een uurtarief van f 2,00 in 1999 oplopend naar f 2,75 in 2003. Bevriezing van het uurtarief op f 2,00 zou uiteraard negatieve consequenties hebben voor het exploitatieresultaat en is voor ons niet acceptabel.

Wij vertrouwen erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Q-Park Beheer B.V.

Ing. G.C.J. Leyten

100.03

k

VASTGOEDONTWIKKELING

Het College van Burgemeester en Wethouders
van de Gemeente Hengelo
Postbus 18
7550 AA HENGELO

GEM. HENGELO OV.	
NR.	12027
CATEGORIE	: 099
10 AUG. 1998	
BEH. DIENST	: SBO
BEH. SECTOR	:
PLANDATUM	: 301098
FATALE DATUM	: 230799

Afdeling en locatiecode
Projectmanagement, F 07 029
Telefoon / Fax
070- 341 8613 / 9400
Referentie
R. Lokhorst/wh/gem.024
Datum
7 augustus 1998

Onderwerp
Nota autoparkeren binnenstad Hengelo 1998-2008

Geacht College,

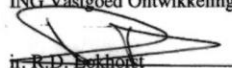
Ten eerste willen wij onze complimenten uitspreken voor de wijze waarop uw gemeente het parkeerbeleid heeft uitgewerkt in de "Nota autoparkeren binnenstad Hengelo 1998-2008".

In grote lijnen kunnen wij ons vinden in het door u voorgestelde parkeerbeleid. Zoals blijkt uit bijgevoegde brief kan ook Q-park, als toekomstig exploitant van de parkeergarage De Brink, grotendeels instemmen met het voorgestelde beleid.

Ten aanzien van de ontwikkeling van de tarievenstructuur delen wij de mening van Q-park. Het bevriezen van de tarieven in de parkeergarages maakt een gezonde exploitatie onmogelijk, aangezien de exploitatiekosten wel jaarlijks toenemen. De voorgestelde tariefontwikkeling strookt niet met de bedrijfseconomische uitgangspunten van Q-park en ING. Indien het exploitatieresultaat van de Brink garage te laag is zal Q-park alsnog afhaken.

Wij zouden willen voorstellen om uw parkeerbeleid ten aanzien van de tariefontwikkeling voor parkeergarages enigszins aan te passen. Wellicht is het sneller laten stijgen van de tarieven voor het parkeren op straat en terreinen een oplossing. Zodoende kunnen de tarieven van de parkeergarage ook groeien.

Wij hopen dat u bovenstaande reactie verwerkt in de definitieve versie van de nota en nodigen u bij deze uit om medio november 1998 als eerste uw auto te parkeren in de Brinkgarage.


Hoogachtend,
ING Vastgoed Ontwikkeling B.V.

r. R.D. Bekhorst
Projectleider

Gezien SBO	
Class.nr.	1.0.11.11.5
11 AUG 1998	
Bijlage	
Behand.	
Afd. Week	1001
Algedaan	

Bijlage: zoals genoemd

Postbus 90463, 2509 LL Den Haag
Telefoon (070) 341 84 18
Fax (070) 341 84 19

ING Vastgoed Ontwikkeling B.V.
Schenkkade 65, Den Haag
Handelsregister Den Haag, nr 153.258

ING  GROEP

Bijlage 2 I&O Research parkeren in Hengelo

Hierna volgen twee passages uit het I&O Research onderzoek naar het parkeren in Hengelo uit 2016. De passages gaan in op de langs de openbare weg geconstateerde betalingsbereidheid.

3. Betaalbaarheid

3.1 Illegaal parkeren naar dagdeel

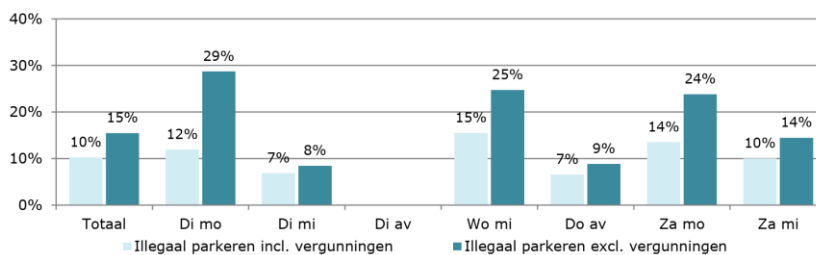
In totaal heeft in 2016 10 procent van de parkeerders fout geparkeerd. In 2012 was dit gemiddeld 7 procent. In figuur 3.1 staan de resultaten over het aandeel illegaal parkeren per dagdeel. De resultaten van de dinsdagavond en de zaterdagavond zijn niet in deze figuur opgenomen, omdat er op deze tijdstippen vrij geparkeerd kan worden. Voor de dagen waarop het illegaal parkeren wel is onderzocht zijn de meeste illegaal geparkeerde auto's vastgesteld op woensdagmiddag (15 procent) en zaterdagochtend (14 procent). In 2012 stonden er op de donderdagavond en op de woensdagmiddag de meeste illegaal geparkeerde auto's.

Illegaal parkeren exclusief vergunninghouders

Wanneer alleen wordt gekeken naar de bezetting zonder vergunninghouders, bedraagt het aandeel illegaal parkeerders 15 procent. Op dinsdagmorgen is het aandeel illegaal parkeerders zonder vergunning het hoogst, namelijk 29 procent. Hierna volgt de woensdagmiddag met 25 procent illegaal parkeren.

Figuur 3.1

Aandeel illegale parkeerders naar dagdeel, totaal en exclusief vergunninghouders (2016)

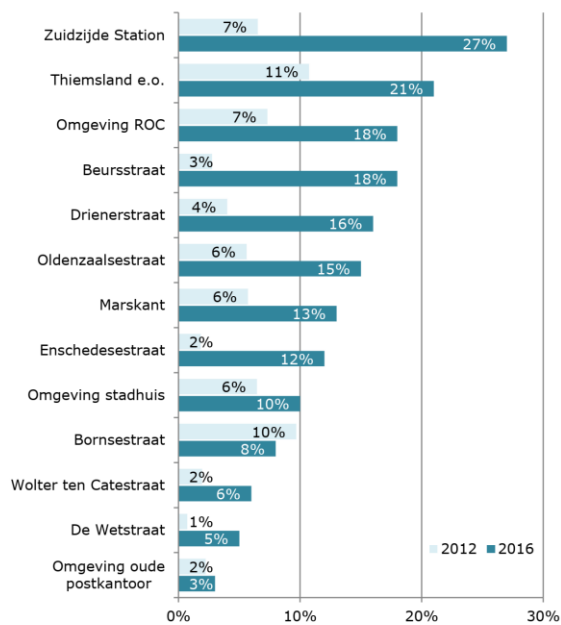


3.2 Illegaal parkeren naar parkeergebied

Het aandeel foutief parkeerders is het hoogst op Zuidzijde Station (27 procent). Hierna volgt Thiemsland en omgeving, met een aandeel van 21 procent. In 2012 werd er met name fout geparkeerd in Thiemsland en omgeving en aan de Bornsestraat.

Figuur 3.2

Aandeel illegale parkeerders naar parkeergebied (2012 versus 2016)





©2019, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel 070-317 70 05, fax 070-317 80 66

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden veelevoudigd (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.

