

Parkeren in Balans

Parkeervisie Enschede
2013-2020

Versie 12 december 2012

Inhoud

1. Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Het proces	3
1.3 Doelen	4
1.4 Leeswijzer	5
2. Analyse	6
2.1 Parkeertelling	6
2.2 Parkeerbalans	8
2.3 Parkeerenquête	9
2.4 Parkeeranalyse	11
2.5 Resultaten participatie	12
2.6 Conclusies	13
3. Visie	14
3.1 Vergroten klantvriendelijkheid	14
3.2 Stimuleren garageparkeren	15
3.3 Aanpakken parkeeroverlast	15
3.4 Duurzaam parkeren	16
4. Maatregelen	17
4.1 Uitwerking maatregelen	19
4.2 Planning	32
5. Financiën	34
5.1 MeerjarenPrognose Parkeerbedrijf Enschede	34
5.2 Financiële effecten	36
Bijlagen	38
Bijlage 1: Kern- en randzone betaald parkeren	39

1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt toegelicht waarom deze Parkeervisie is opgesteld. Ook wordt ingegaan op hoe de visie tot stand is gekomen en welke doelen de gemeente Enschede met de Parkeervisie wil bereiken. Als laatste paragraaf van dit hoofdstuk is een leeswijzer opgenomen voor de rest van dit rapport.

1.1 Aanleiding

Parkeren vormt een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van Enschede voor mensen die er wonen, werken of de stad bezoeken. Enschede is een gastvrije stad en wil dat ook graag blijven. Tegelijkertijd kan het parkeren ook voor overlast zorgen als de vraag het aanbod van parkeerplaatsen overschrijdt en het lastiger wordt om een plek te vinden binnen een acceptabele afstand van de bestemming. De gemeente heeft op diverse manieren invloed op het parkeren in de stad. Zo bepaalt de gemeente voor een groot deel het aanbod door de aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte en parkeergarages. Ook reguleert de gemeente het gebruik van deze voorzieningen in het centrum, via betaald parkeren en een vergunningensysteem.

Ontwikkelingen zoals de toename van het autobezit en –gebruik en veranderingen in de bezoekersstromen naar de stad zorgen ervoor dat het gebruik van de parkeervoorzieningen verandert. Dit leidt tot vragen en klachten van de gebruikers van de parkeervoorzieningen, maar is ook voor de gemeente aanleiding om te bezien of het parkeren beter of anders geregeld kan worden. In 1999 is het parkeerbeleid voor Enschede opgenomen in de nota “Vooruitgang in de stilstand; parkeerbeleid Gemeente Enschede, sept. 1999”. In het Mobiliteitsplan 2004-2015 is parkeren wel als onderdeel benoemd, maar niet verder uitgewerkt. In de afgelopen jaren zijn de parkeermaatregelen van de gemeente vaak gebaseerd op optimalisatie van de exploitatie van het parkeerbedrijf. In dit beleidsdocument wordt een integrale visie vastgelegd op zowel de financiële als de inhoudelijke kanten van het parkeren in Enschede. Deze parkeervisie gaat over het parkeerbeleid in de periode 2013-2020. In deze periode is de stad echter voortdurend in ontwikkeling. Om mee te gaan in deze dynamiek zullen de maatregelen gedurende de periode 2013-2020 geëvalueerd worden en waar nodig bijgesteld. Halverwege en aan het eind van de periode zullen ook de hoofdlijnen van het beleid geëvalueerd worden waarna een eventueel bijgestelde visie op de verdere toekomst van het parkeren kan worden vastgesteld.

Heel veel zaken rondom het parkeren in Enschede zijn al zo goed mogelijk geregeld. Deze visie zal dan ook niet het begin zijn van grote koerswijzigingen. Uit de gehouden onderzoeken komen ook geen grote problemen naar voren die om zo'n koerswijziging vragen. Wel is er voor het eerst sprake van een integrale aanpak en afweging die op punten leidt tot aanscherping of aanpassingen van de huidige manier waarop het parkeren in Enschede is georganiseerd. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor de rol die het gemeentelijk parkeerbeleid kan spelen in het functioneren van de Enschedese economie. Een heel groot deel van deze visie gaat uitsluitend over het binnensingelgebied omdat hier de grootste

uitdaging ligt om de parkeervraag en het parkeeraanbod op een zo goed mogelijke manier in balans te brengen in relatie tot het economisch functioneren van de binnenstad.

Waar gaat de Parkeervisie NIET over?

De Parkeervisie richt zich op het parkeren van motorvoertuigen van de verschillende gebruikersgroepen in Enschede. De Parkeervisie gaat daarom niet over de volgende onderwerpen:

- Fietsparkeren (dit is reeds onderdeel van de Fietsvisie die in 2011 is vastgesteld)
- Taxi-parkeren

1.2 Het proces

Aan de hand van onderstaande tijdlijn is het proces dat heeft geleid tot deze Parkeervisie schematisch en op hoofdlijnen weergegeven.



Participatie

Het beleid dat in deze parkeervisie is vastgelegd, raakt heel veel mensen en organisaties die in Enschede wonen of werken of die de stad bezoeken. Bovendien weten die mensen vaak het beste wat er speelt op het gebied van parkeren. Daarom is voor het tot stand komen van deze parkeervisie door de gemeentelijke projectgroep veel contact gezocht met de diverse gebruikersgroepen. Naast algemene informatiebijeenkomsten die voor iedereen toegankelijk waren, is specifiek contact gezocht met de volgende groepen mensen of organisaties: Werkgroep Verkeer van het Binnenstadsoverleg, Gehandicaptenraad, bewoners en wijkraden uit het binnensingelgebied, ondernemers uit het binnensingelgebied, Q-park en Holland Casino. Een aparte website over de parkeervisie speelde een belangrijke rol in het delen van informatie en het bieden van een mogelijkheid om te reageren. Via een peiling onder het Enschede Panel is aan een grote groep mensen uit de gehele stad en de omliggende regio's de mogelijkheid geboden om hun mening over parkeergegerelateerde onderwerpen kenbaar te maken. Dankzij het participatieproces is deze parkeervisie een beter product geworden. Gemeentelijke aannames en onderzoeksresultaten konden veelal worden bevestigd, tegelijkertijd zijn ook nieuwe inzichten of aandachtspunten toegevoegd, waardoor deze parkeervisie beter aansluit op het functioneren van Enschede.

1.3 Doelen

Parkeren is geen doel op zich, maar de manier waarop de gemeente ermee omgaat kan wel bijdragen aan andere stedelijke doelstellingen op het gebied van aantrekkelijkheid, bereikbaarheid, overlast en duurzaamheid. Hieruit volgen onderstaande drie hoofddoelstellingen voor de parkeervisie.

I. Aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad vergroten

De Enschedese binnenstad kent een breed aanbod van winkels, horeca en culturele voorzieningen. In het centrum zijn ook veel kantoren en bedrijven gevestigd. Al deze functies trekken veel bezoekers en werknemers aan die voor een groot deel met de auto komen. Omdat het voor de stad Enschede belangrijk is dat al deze ondernemingen goed kunnen functioneren, wil de gemeente de bereikbaarheid van deze voorzieningen op een goed peil brengen en houden. Het gemak waarmee een parkeerplaats in de buurt van de bestemming kan worden gevonden en de kosten van het parkeren, bepalen mede de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van het centrum van Enschede. Voor bezoekers van Enschede speelt daarnaast ook de aantrekkelijkheid (veiligheid, uitstraling en comfort) van de parkeervoorzieningen een rol, omdat deze van invloed is op hun totale oordeel over hun bezoek aan de stad. Met betrekking tot het vergroten van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad heeft de gemeente de volgende kwantitatieve doelstellingen geformuleerd:

Bezoekers en werknemers uit Enschede beoordelen het parkeren in het centrum van Enschede in 2020 gemiddeld met een 7 of hoger (dit cijfer bedroeg in 2011 6,5).

Bezoekers en werknemers van buiten Enschede beoordelen het parkeren in het centrum van Enschede in 2020 gemiddeld met een 7,5 of hoger (dit cijfer varieerde voor de verschillende regio's in 2011 tussen de 6,9 en 7,3)

Omdat mensen van buiten Enschede nu al duidelijk positiever zijn over het parkeren in Enschede en omdat Enschede juist voor deze groepen goed per auto bereikbaar wil zijn, is de doelstelling voor de bezoekers en werknemers van buiten Enschede hoger dan die voor de Enschedeërs zelf.

II. Knelpunten in alle wijken aanpakken

Parkeren is ook een veroorzaker van overlast. Deze overlast kan overal in de stad optreden, maar concentreert zich in het binnensingelgebied omdat hier de parkeerdruk het grootst is. Overlast wordt ervaren als er meer vraag naar parkeerplaatsen is dan dat er aanbod is van plekken. Het wordt dan moeilijk om in de directe omgeving een vrije parkeerplek te vinden. Overlast ontstaat echter ook als er veel fout geparkeerd wordt. Dit leidt vaak tot hinderlijke en onveilige situaties. Als één of beide van bovenstaande situaties zich regelmatig voordoet op eenzelfde plek is sprake van een knelpunt. De gemeente stelt zich ten doel om deze parkeerknelpunten, indien mogelijk, aan te pakken.

Omdat de maatregelen die in deze parkeervisie worden opgenomen in grote meerderheid alleen het binnensingelgebied betreffen is een aparte doelstelling voor het binnensingelgebied en de rest van de stad geformuleerd. In meetbare vorm luidt de doelstelling:

Bewoners in het binnensingelgebied beoordelen het parkeren in de eigen buurt in 2020 gemiddeld met een 7,0 of hoger (dit cijfer bedroeg in 2011 6,5).

Bewoners buiten het binnensingelgebied beoordelen het parkeren in de eigen buurt in 2020 gemiddeld niet lager dan in de huidige situatie (in 2011 was het gemiddelde cijfer 6,5)

III. Stimuleren duurzaam gedrag

De gemeente Enschede zet over de volle breedte van haar beleidsterreinen in op het verduurzamen van de stad Enschede. De gemeente kiest er bij het parkeerbeleid niet voor om duurzaam gedrag af te dwingen door vergaande sturende parkeermaatregelen. Dergelijke maatregelen zijn vaak in strijd met de twee reeds omschreven doelstellingen. Inzet van de parkeervisie is dat deze bijdraagt aan het stimuleren van duurzaam gedrag van Enschedeërs en de bezoekers van de stad. De duurzame maatregelen uit deze parkeervisie dragen met name bij aan een duurzame uitstraling van de stad Enschede en daarmee dragen zij indirect bij aan het bereiken van de stedelijke duurzaamheidsdoelstellingen. De maatregelen zijn echter te klein om op zichzelf een meetbaar effect te sorteren. Daarom is voor dit onderdeel geen concreet meetbare doelstelling opgenomen.

1.4 Leeswijzer

In het vervolg van deze parkeervisie worden allereerst in hoofdstuk 2 de belangrijkste resultaten van de onderzoeken en analyses behandeld. Deze informatie vormt de basis voor de visie op het parkeren in Enschede die hoofdstuk 3 zal worden toegelicht. De uitwerking van de visie tot concrete maatregelen is terug te vinden in hoofdstuk 4. Dit rapport sluit af met hoofdstuk 5, waarin de financiële gevolgen van de maatregelen bij elkaar worden opgeteld. In dit hoofdstuk wordt vervolgens ook weergegeven hoe de dekking hiervan wordt geregeld.

2. Analyse

Voor het opstellen van de parkeervisie is veel informatie verzameld en geanalyseerd en zijn een vijftal onderzoeken uitgevoerd. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten van de analysefase toegelicht.

Twee onderzoeken zijn uitgevoerd door I&O Research in opdracht van de gemeente Enschede. Het eerste betreft een parkeeronderzoek binnensingelgebied uitgevoerd in september 2011. Het tweede onderzoek is de enquête onder het Enschede Panel en regiobezoekers uitgevoerd in het voorjaar van 2012. Het derde onderzoek betreft het opstellen van een parkeerbalans 2013-2020. Hiervoor zijn de resultaten van het parkeeronderzoek 2011 geanalyseerd en deze gegevens zijn omgezet naar een parkeerbalans voor de huidige en toekomstige situatie. Het vierde onderzoek betreft een doorrekening van mogelijke parkeeroplossingen en de financiële consequenties daarvan. Deze onderzoeken zijn in opdracht van de gemeente Enschede uitgevoerd door adviesbureau Spark. Het vijfde onderzoek is een analyse van verzamelde gegevens verricht door de gemeente Enschede zelf. In de rapportage van dit laatste onderzoek zijn ook de maatregelen terug te vinden die uiteindelijk niet in de visie zijn opgenomen.

Van alle onderzoeken zijn rapportages gemaakt die te downloaden zijn via www.parkereninenschede.nl. In de verschillende paragrafen van dit hoofdstuk zullen de voor deze visie belangrijkste resultaten van de onderzoeken worden behandeld. In de afsluitende conclusie wordt dit samengevat tot de punten waarop de visie in hoofdstuk 3 is gebaseerd.

2.1 Parkeertelling

In september 2011 is een parkeeronderzoek¹ uitgevoerd voor het binnensingelgebied en de straten tot ongeveer 100 meter buiten de Singels. Bij dit onderzoek is de capaciteit bepaald door alle openbare parkeerplaatsen en zoveel mogelijk ook de beschikbare plekken op privéterrein te tellen. Vervolgens is op verschillende dagen en tijdstippen (totaal 14 meetmomenten) geteld hoe groot de bezetting was van de beschikbare parkeercapaciteit. Op basis hiervan ontstaat een goed beeld hoe het huidige gebruik is van de parkeervoorzieningen. De belangrijkste conclusies uit het onderzoek worden hieronder kort behandeld.

Geen grote tekorten

Voor het onderzoek is het binnensingelgebied opgedeeld in 8 zones die samenvallen met de zone-indeling die gehanteerd wordt door het Parkeerbedrijf Enschede. Uit een analyse op zoneniveau blijkt dat op alle meetmomenten er op zoneniveau voldoende parkeerruimte is om aan de parkeervraag te voldoen (gemiddelde parkeerbezetting is lager dan 85%). Dit betekent dat het altijd mogelijk is om

¹ Zie rapportage: Parkeerbezetting Binnensingelgebied-randzone; I&O Research

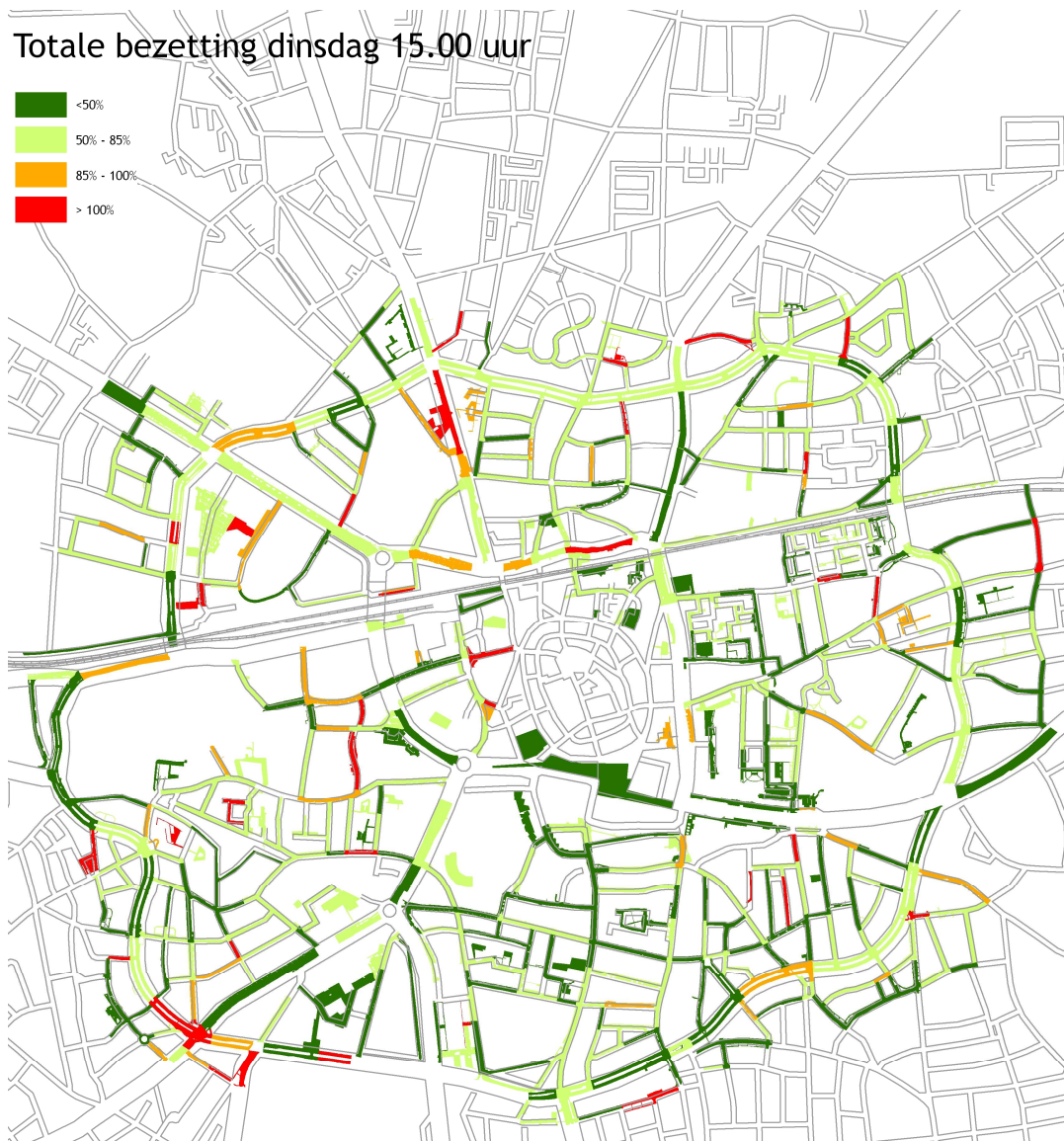
binnen de grenzen van de zone een parkeerplek te vinden, dit geldt ook als uitsluitend wordt gekeken naar de beschikbare openbare parkeerplaatsen. In Enschede hoeft niemand lang rond te rijden om een parkeerplek te vinden.

Wel lokale overlast

Binnen de zones zijn wel locaties te vinden waar de parkeerdruk hoog oploopt. Dit betreft bijna altijd locaties aan de randen van het betaald parkeergebied. Op zaterdagen wordt in enkele straten rondom de binnenstad ook een verhoogde parkeerdruk gemeten. Dit is met name het gevolg van een (bijna) volle H.J. van Heekgarage, waarna mensen zo dichtbij mogelijk in de omliggende straten een parkeerplek opzoeken. Ook loopt de parkeerdruk op sommige locaties op buiten de tijden waarin betaald parkeren geldt. Dit doet zich met name voor aan de noordkant van het centrum als gevolg van bezoekers van voorstellingen in het Muziekwartier.

Bewoners van deze straat met een hoge parkeerdruk, ervaren op dit soort momenten overlast van volgeparkeerde straten, waar soms zelfs bezettingspercentages van boven de 100% worden geregistreerd. Dit laatste duidt erop dat er ook fout geparkeerd wordt.

Het beeld van deze lokale overlast wordt herkend door de bewoners die hebben deelgenomen aan een van de informatiebijeenkomsten over de parkeervisie.



Zaterdagmiddag enige parkeerpiek

Zaterdagmiddagen tussen twee en drie uur in de middag leveren de hoogste bezetting op van de parkeergarages. Dit is op enkele bijzondere dagen nagelaten het enige moment in de week waarop één of meerdere parkeergarages vol of bijna vol zijn. Hierbij zijn wel grote verschillen tussen de parkeergarages te constateren. Terwijl de H.J. van Heekgarage bijna iedere zaterdag (bijna) vol is en de Irenegarage ook een redelijke hoge bezetting kent, is er op hetzelfde moment nog meer dan voldoende plek in de Stationsplein- en Hermandadgarage.

Daarnaast valt op dat op enkele doordeweekse middagen in totaliteit meer auto's in het binnensingelgebied geparkeerd staan dan op zaterdagmiddagen. Het aantal bezoekers is dan lager, maar het aantal werknemers duidelijk hoger. Omdat werknemers veel meer op eigen terrein bij de bedrijven parkeren of op gratis plekken in de woonwijken, is er dan geen sprake van volle parkeergarages.

2.2 Parkeerbilans

De resultaten van de parkeertelling geven inzicht in de gemiddelde bezetting per straat en gebundeld op zoneniveau. Aan de hand van aannames en op basis van (landelijke) ervaringscijfers en studies zijn deze parkeertellingen omgezet naar een parkeerbilans². In deze parkeerbilans is bepaald welke doelgroepen met name de gemeten parkeerdruk op de 14 meetmomenten veroorzaken. Deze parkeerbilans is opgesteld voor 2011 en 2020. In de parkeerbilans 2020 is rekening gehouden met verwachte ontwikkelingen, zoals de toename van het autobezit en –gebruik, maar ook met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede. Voor dit laatste is uitgegaan van het concept voor de Stedelijke Koers, zoals die door het College van B&W in september 2012 is vastgesteld.

De parkeerbilans is een dynamisch rekeninstrument. Indien zich in de komende jaren belangrijke wijzigingen voordoen, kan deze parkeerbilans worden aangepast om te beziën of conclusies bijgesteld dienen te worden.

Ook in 2020 geen tekorten op zoneniveau

Uit de doorrekening van de parkeerbilans voor 2020 blijkt dat de parkeerdruk op zoneniveau toeneemt. In geen enkele zone wordt echter een tekort verwacht. Dit betekent dat zowel bewoners en bezoekers binnen enige afstand van hun bestemming een parkeerplaats kunnen vinden.

Toenemende overlast op specifieke locaties door werknemers en bezoekers

De hoge parkeerdruk aan de randen van het betaald parkeergebied wordt veroorzaakt door werknemers en bezoekers aan de binnenstad die voor langere tijd parkeren. Voor deze doelgroepen is de kostenbesparing door gratis te parkeren groot genoeg om een behoorlijke loopafstand naar de uiteindelijke bestemming te accepteren. Door intensievere bebouwing in het binnensingelgebied zullen huidige beschikbare plekken deels verdwijnen, terwijl de vraag naar parkeerruimte toeneemt. Ondanks dat er op zoneniveau geen problemen worden verwacht, zal dit wel leiden tot meer en grotere overlast aan de randen van het betaald parkeergebied.

² Zie rapportage: Notitie Parkeerbilans (versie 0.1); Spark, november 2012

2.3 Parkeerenquête

Eind mei en begin juni 2012 is een online enquête gehouden onder Enschedeërs die lid zijn van het Enschede Panel en bewoners uit omliggende regio's in Nederland en Duitsland die Enschede hebben bezocht als bezoeker of werknemer. Uiteindelijk hebben 2760 Enschedeërs, 458 Twentenaren, 50 Achterhoekers en 107 Duitsers de enquête ingevuld. De resultaten van dit onderzoek³ vormen belangrijke informatie voor deze parkeervisie, maar kunnen ook gebruikt worden als nulmeting om bij toekomstige onderzoeken de effecten van de parkeervisie te meten. In de volgende tekst worden de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek toegelicht.

Rapportcijfer voor parkeren in het centrum van Enschede, naar herkomstgebied, 2012.



Parkeren krijgt een ruime voldoende

Uit de antwoorden op de enquête blijkt dat de gemiddelde bezoeker het parkeren in het centrum een ruime voldoende geeft. Bezoekers uit de regio's rondom Enschede zijn positiever gestemd dan de Enschedeërs zelf.

Onbekendheid met tarieven

Mensen blijken slecht op de hoogte te zijn van de parkeertarieven die in Enschede gehanteerd worden. Gemiddeld genomen denken de deelnemers aan het onderzoek dat het parkeren in parkeergarages duurder is dan op straat, terwijl in werkelijkheid het parkeren in de garages 10 cent per uur goedkoper is. Ook schatten de deelnemers het parkeertarief op straat te laag in en het tarief in de garages juist te hoog. Enschedeërs zelf zijn het best op de hoogte, bezoekers uit de omliggende regio's zitten er regelmatig flink naast. In onderstaand schema is tussen haakjes het geldende tarief in 2011 weergegeven.

Inschatting tarief voor één uur parkeren, naar herkomstgebied.

	Enschede	Twente	Achterhoek	Duitsland
in een gemeentelijke parkeergarage (€ 2,20)	€ 2,39	€ 2,34	€ 2,71	€ 2,26
op straat in het centrum (€ 2,30)	€ 2,26	€ 2,04	€ 2,18	€ 2,04

³ Zie rapportage: Parkeren in Enschede; Bureau I&O, september 2012

Huidig parkeergedrag verschilt per doelgroep

Uit het onderzoek blijkt dat verschillende doelgroepen ook verschillend parkeergedrag kennen. Zo parkeren werknemers en bezoekers van bewoners vaak op eigen terrein of op gratis parkeerplekken in de openbare ruimte. Bezoekers aan winkels en culturele, medische of ontspanningsvoorzieningen parkeren juist veel vaker op betaalde plekken op straat of in een parkeergarage. Belangrijke argumenten die mensen noemen voor hun parkeerkeuzes zijn:

- > Loopafstand: dit wordt door alle doelgroepen genoemd als een belangrijk criterium.
- > Kosten: dit argument wordt vooral gebruikt door mensen die op zoek gaan naar een gratis parkeerplek.
- > Niet op tijd hoeven letten: zowel gebruikers van de gratis parkeerplekken op straat als gebruikers van de betaalde parkeergarages vinden dit een belangrijk argument. In een parkeergarage kan achteraf betaald worden, waardoor men hier niet op de tijd hoeft te letten.
- > Gemak: dit wordt door alle doelgroepen genoemd als een belangrijk argument. Sommige mensen vinden parkeren op straat (gratis of betaald) juist gemakkelijker en anderen kiezen juist voor een parkeergarage voor het gemak.

In de relatie tussen de argumenten loopafstand en kosten valt op dat mensen een relatief grote bereidheid hebben om een flinke loopafstand te accepteren als zij daardoor goedkoper of zelfs gratis kunnen parkeren. Ruim 68% van de deelnemers geeft aan bereid te zijn ongeveer 400 meter (5 minuten) te lopen als ze daardoor duidelijk goedkoper kunnen parkeren.

Centrumbezoek neemt af

De landelijke trend dat bezoek aan binnensteden afneemt, is ook terug te zien in de onderzoeksresultaten. Een groot deel (ca. 60%) van de respondenten geeft aan even vaak het centrum te bezoeken. De groep die aangeeft minder vaak te komen (ca. 23%) is echter duidelijk groter dan de groep die aangeeft vaker te komen (ca. 8%).

Regionale bezoekers gebruiken PRIS

Enschede kent al geruime tijd het ParkeerRouteInformatieSysteem (PRIS). Het systeem voorziet in borden langs de belangrijke aanrijroutes naar het centrum waarop te zien is hoeveel plekken in de garages vrij zijn en welke richting men moet kiezen om bij de garages te komen. Ruim 46 tot 56 procent van de bezoekers uit de omliggende regio's geven aan zich (wel eens) te laten leiden door het systeem. Onder Enschedeërs is dit percentage slechts 24%.

2.4 Parkeeraanalyse

Om een goed beeld te krijgen van de huidige situatie rondom het parkeren in Enschede heeft de gemeente zelf een analyse uitgevoerd op diverse databronnen⁴. In deze paragraaf een overzicht van de belangrijkste uitkomsten.

Steeds meer auto's

Alle Enschedeërs samen bezaten in 2011 66.000 personenauto's. In 1980 waren dat er 47.000. Vanaf 1980 is sprake van een nagenoeg constante stijging van het autobezit. Deze stijging kan voor een deel verklaard worden door de bevolkingsgroei. Belangrijker is echter dat het autobezit per persoon toeneemt. Op basis van de huidige trends is de verwachting dat het autobezit in Enschede nog verder zal toenemen, ondanks dat de bevolkingsgroei afneemt. Het aantal huishoudens zal namelijk nog gedurende lange tijd blijven toenemen, doordat de gemiddelde grootte van een huishouden steeds kleiner wordt. Verwacht wordt dat in 2020 het aantal personenauto's is toegenomen tot een aantal tussen de 72.000 en 78.000.

Parkeergarages vaak niet vol

Over het algemeen kan gesteld worden dat er nog veel ruimte over is in de gemeentelijke parkeergarages. Gemiddeld genomen daalt het aantal verkochte parkeeruren vanaf 2009 licht. Dit is in lijn met de landelijke trend van een teruglopend bezoek aan binnensteden.

De H.J. van Heekgarage en de Irenegarage laten ongeveer hetzelfde patroon zien. Deze garages zijn op zaterdagmiddag (bijna) vol, maar gedurende de rest van de week staan ze voor meer dan de helft leeg. De Stationspleingarage laat een gemiddeld hogere en meer constante bezetting zien. In deze garage zijn iedere dag ruim meer dan de helft van de plekken bezet. Dit is met name te danken aan het grote aantal abonnementen dat voor deze garage is uitgegeven. De Hermandadgarage is alleen op zaterdagen geopend voor het publiek, deze garage wordt dan echter nauwelijks gebruikt. Doordeweeks wordt deze garage wel goed gevuld door medewerkers van de Regio Twente en de Politie Twente. Het beeld in de gemeentelijke garages lijkt sterk op het beeld in de enige particulier beheerde parkeergarage in Enschede, de Zuidmolengarage (Q-park). In deze garage wordt doordeweek een bezetting van gemiddeld minder dan 50% gehaald. Op zaterdagen doet deze garage het relatief slecht in vergelijking met de Irene- en H.J. van Heekgarage. Op zaterdagmiddag staan die garages (bijna) vol terwijl de Zuidmolen dan voor circa 2/3 vol is. Als laatste is ook gekeken naar de P&R Zuiderval. Doordeweeks wordt deze erg weinig gebruikt. Op zaterdagen is het gebruik een stuk hoger, maar gemiddeld genomen is de P&R nooit vol.



⁴ Zie rapportage: Parkeervisie 2013-2020 onderzoeksrapport; gemeente Enschede, november 2012

Enschedese parkeertarieven “normaal”

Om een beeld te krijgen hoe de Enschedese parkeertarieven zich verhouden in 2012 tot de tarieven in vergelijkbare steden is een benchmarkonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de Enschedese tarieven zich in de middenmoot bevinden, zoals te zien in onderstaande tabel.

Stad	Straat	Rang	Stad	Garage	Rang
Apeldoorn	€ 2,75	1	Groningen	€ 2,40	1
Arnhem	€ 2,60	2	Zwolle	€ 2,40	1
Haarlem	€ 2,55	3	Nijmegen	€ 2,35	3
Den Bosch	€ 2,50	4	Apeldoorn	€ 2,25	4
Zaanstad	€ 2,50	4	Haarlem	€ 2,25	4
Amersfoort	€ 2,40	6	Enschede	€ 2,20	6
Zwolle	€ 2,40	6	Arnhem	€ 2,20	6
Nijmegen	€ 2,35	8	Doetinchem	€ 2,10	8
Almere	€ 2,31	9	Münster	€ 2,00	9
Enschede	€ 2,30	10	Den Bosch	€ 2,00	9
Groningen	€ 2,20	11	Zaanstad	€ 2,00	9
Doetinchem	€ 2,10	12	Amersfoort	€ 1,85	12
Breda	€ 2,00	13	Almere	€ 1,77	13
Hengelo	€ 1,90	14	Hengelo	€ 1,70	14
Almelo	€ 1,50	15	Breda	€ 1,60	15
Münster	€ 1,50	15	Almelo	€ 1,50	16
Oldenzaal	€ 1,10	17	Osnabrück	€ 1,50	16
Osnabrück	onbekend	-	Oldenzaal	€ 1,10	18

2.5 Resultaten participatie

In de loop van 2012 is op diverse manieren aan mensen en organisaties de gelegenheid geboden om mee te denken over de inhoud van de parkeervisie. Zo waren er onder andere op een tweetal momenten informatiebijeenkomsten en is er via de website de mogelijkheid geboden om op de conceptvisie te reageren. Hoewel de opkomst bij de bijeenkomsten en het aantal reacties niet erg groot was, heeft dit alles toch een aantal interessante punten opgeleverd die de inhoud van deze parkeervisie mede hebben bepaald. Deze worden hierna kort toegelicht.

Roep om logische begrenzing betaald parkeergebied

Met name door diverse wijkraden uit het binnensingelgebied werd de gemeente opgeroepen om meer sturend op te treden bij de bepaling van de begrenzing van het betaald parkeergebied. De huidige methode waarbij steeds kleine stukjes straat op verzoek van de bewoners worden toegevoegd, leidt slechts tot een kleine verschuiving van het probleem. Hierdoor wil vaak binnen afzienbare tijd het volgende stukje van de straat ook betaald parkeren. Deze frequente wijziging leidt tot onduidelijkheid en een onlogische, rafelige begrenzing van het betaald parkeren gebied.

Meer handhaving gewenst

Door bewoners en ondernemers wordt veelvuldig aangegeven dat er behoefte bestaat aan meer handhaving. Dit geldt enerzijds voor plekken buiten het betaald parkeergebied, waar veel minder vaak handhavers rondlopen. Anderzijds geldt dit ook voor het betaald parkeergebied na de eindtijd van het betaald parkeren. Het veelvuldig foutparkeren leidt tot overlast en onveilige situaties.

Belang gratis parkeerplaatsen voor horeca en cultuur

Namens de horecaondernemers en de cultuurvoorzieningen is aangegeven dat voor deze voorzieningen de parkeerplekken op straat en op parkeerterreinen erg belangrijk zijn. Deze parkeerplekken zijn 's avonds (m.u.v. koopavonden) namelijk gratis te gebruiken, waardoor een bezoek aan de binnenstad aantrekkelijker wordt en mensen meer geld overhouden om uit te geven in de binnenstad.

2.6 Conclusies

Geen extra parkeercapaciteit nodig in binnensingelgebied

De onderzoeksresultaten en de daarop uitgevoerde analyses maken duidelijk dat ook in 2020 er in het binnensingelgebied meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn dan nodig om de parkeervraag op te vangen. Er zijn geen zones rondom de binnenstad waar de vraag het aanbod overstijgt, ook niet als uitsluitend naar de openbare parkeerplekken wordt gekeken. Voor de parkeervisie betekent dit dat niet hoeft te worden ingezet op uitbreiding van de parkeercapaciteit op straat, in de huidige parkeergarages of zelfs een nieuwe parkeergarage.

Toenemende overlast vraagt om actie

Dat er op zoneniveau voldoende parkeerplekken zijn en blijven, betekent niet dat er geen parkeeroverlast zal zijn. Met name langs de randen van het betaald parkeergebied zal de overlast toenemen als hierop geen actie wordt ondernomen. Daarnaast is geconstateerd dat foutparkeren zowel in als buiten het betaald parkeergebied overlast en onveilige situaties veroorzaakt. Dit betekent voor de parkeervisie dat een belangrijk aandachtspunt moet zijn hoe deze vormen van overlast kunnen worden aangepakt.



Goede communicatie is essentieel

De online enquête heeft aangetoond dat veel mensen slecht op de hoogte zijn van het huidige aanbod van parkeervoorzieningen in Enschede. Alleen betere kennis over het huidige parkeeraanbod en de bijbehorende tarieven zou al tot een gedragsverandering in de gewenste richting kunnen leiden. Dit geldt nog sterker voor nieuwe maatregelen die in het kader van deze parkeervisie zullen worden uitgevoerd. Een maatregel zal pas effect kunnen hebben als mensen goed op de hoogte zijn van deze maatregel. Voor de parkeervisie geldt daarom dat communicatie een belangrijk aandachtspunt is.

3. Visie

Op basis van de doelstellingen en de analyse van de huidige en toekomstige parkeersituatie is een visie op het parkeren in Enschede opgesteld. Deze visie geeft aan hoe de gemeente de komende jaren wil omgaan met het parkeren in de stad.

Om de gestelde doelen te bereiken zijn 4 hoofdlijnen uitgewerkt in deze parkeervisie. De meeste hoofdlijnen dragen bij aan één doelstelling, maar de hoofdlijn "Stimuleren garageparkeren" draagt bij aan zowel een aantrekkelijke, bereikbare binnenstad als de aanpak van parkeerknelpunten in de wijken. De vier hoofdlijnen die in de volgende paragrafen zullen worden toegelicht zijn:

- Vergroten klantvriendelijkheid
- Stimuleren garageparkeren
- Aanpakken parkeeroverlast
- Duurzaam parkeren

Doelstellingen	Aantrekkelijke, bereikbare binnenstad	Aanpak knelpunten wijken		Bijdrage Duurzaamheid
Hoofdlijnen Parkeervisie	Vergroten Klantvriendelijkheid	Stimuleren garageparkeren	Aanpakken parkeeroverlast	Duurzaam parkeren

3.1 Vergroten klantvriendelijkheid

Investerings in het vergroten van de klantvriendelijkheid van het parkeren in Enschede dragen bij aan de doelstelling om de binnenstad van Enschede aantrekkelijker te maken. Parkeren is nooit het doel van een bezoek aan Enschede, maar kan wel de mening over dat bezoek beïnvloeden, met name als het parkeren op een negatieve manier wordt ervaren. Door het parkeren nog meer dan nu op een klantgerichte manier te organiseren, worden de parkeerders (bewoners, bezoekers en werknemers) in staat gesteld om zonder ergernis de goede kanten van de Enschedese binnenstad te ervaren. Met name voor de bezoekers van de stad wil Enschede een gastvrije stad zijn, dit zal ook in het parkeren tot uiting moeten komen.

3.2 Stimuleren garageparkeren

De parkeergarages in Enschede zijn ervoor gemaakt om op een veilige en efficiënte manier auto's te parkeren op centrale locaties waar anderen geen overlast van ondervinden. Het stimuleren van garageparkeren draagt bij aan twee doelstellingen van de gemeente. Als meer mensen in de garages parkeren vermindert de overlast in de woonbuurten in en rondom het centrum. Tegelijkertijd bieden de garages korte loopafstanden naar de binnenstad, kun je er achteraf betalen en is het er meestal gemakkelijk om een vrije plek te vinden. Hiermee wordt bijgedragen aan de doelstelling om de aantrekkelijkheid van een bezoek aan de binnenstad te vergroten.

Het parkeren in garages waarbij achteraf betaald wordt, valt echter onder een ander fiscaal regime dan het straatparkeren, waarbij vooraf betaald moet worden. Hierdoor moet de gemeente over de inkomsten van het garageparkeren 21% BTW afdragen. Bovendien is het uurtarief in de garages nu al tien eurocent lager dan op straat. Het stimuleren van het garageparkeren is daardoor voor de gemeente een financieel nadelige maatregel als mensen meer dan nu in de garages gaan parkeren in plaats van op een betaalde plek op straat. Dit financiële nadeel weegt echter niet op tegen de voordelen voor de stad die het parkeren in garages biedt. Daarom heeft de gemeente eerder er al voor gekozen om de af te dragen BTW niet in de tarieven te verwerken.

In het maatregelenpakket worden enerzijds maatregelen getroffen om het minder aantrekkelijk te maken om in de woonbuurten te parkeren, in combinatie met maatregelen die het parkeren in de garages aantrekkelijker maken kan het beoogde effect gerealiseerd worden.

3.3 Aanpakken parkeeroverlast

Bestaande overlast verminderen

Als het stimuleren van het garageparkeren succesvol is zal de parkeerdruk in de wijken in en rondom het centrum afnemen waardoor de overlast hier afneemt. Ook in de wijken buiten de singels doen zich echter parkeerproblemen voor. Hier gaat het naast een te hoge parkeerdruk ook vaak over andersoortige problemen. De gemeente Enschede wil zich inspannen om binnen haar mogelijkheden dit soort overlast zoveel mogelijk te voorkomen of aan te pakken. De maatregelen in het kader van deze hoofdlijn richten zich in de meerderheid op het binnensingelgebied er is echter ook aandacht voor de overige gebieden in de stad. De maatregelen maken het enerzijds minder aantrekkelijk voor werknemers en bezoekers aan de binnenstad om in de woonbuurten te parkeren. Anderzijds worden maatregelen getroffen om aantrekkelijke alternatieven te bieden.

Nieuwe overlast voorkomen

Uit de analyse van de parkeertelling blijkt dat Enschede geen grote aantallen parkeerplaatsen tekort komt in het binnensingelgebied en de randzone daaromheen. Dat wil de gemeente graag zo houden. Zo wordt voorkomen dat nieuwe parkeerknelpunten in wijken kunnen ontstaan. Hiervoor is het belangrijk om bij nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen of wijzigingen van bestaande bebouwing te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd is het echter ook belangrijk om ontwikkelingen in de stad niet onnodig duur te maken door teveel parkeerplaatsen te eisen. De stad is immers gebaat bij het doorgaan van nieuwe ontwikkelingen.

3.4 Duurzaam parkeren

Enschede wil verduurzamen. Het beleid op het gebied van parkeren kan daaraan een bijdrage leveren door enerzijds duurzaam gedrag te belonen en anderzijds de gemeentelijke parkeerfaciliteiten op een zo duurzaam mogelijke manier te organiseren. De gemeente kiest nadrukkelijk niet voor negatieve maatregelen zoals het verhogen van de kosten van vergunningen voor vervuilende voertuigen.

4. Maatregelen

Om de hoofdlijnen van het beleid tot uitvoering te brengen zijn diverse concrete maatregelen onderzocht en getoetst op effectiviteit en financiële consequenties⁵. Hieruit volgt een samenhangend maatregelenpakket dat bijdraagt aan de hoofdlijnen en doelstellingen van de Parkeervisie. Het maatregelenpakket wordt in dit hoofdstuk nader toegelicht.

Veel maatregelen passen binnen meerdere hoofdlijnen. In het overzicht op de volgende pagina is weergegeven hoe de verschillende maatregelen passen binnen de vier hoofdlijnen en zo bijdragen aan de drie doelstellingen voor de parkeervisie (bovenaan in de tabel). Het pakket bestaat uit 21 concrete maatregelen die ingrijpen in hoe het parkeren in Enschede is georganiseerd. Het maatregelenpakket wordt aangevuld met twee algemene maatregelen op het gebied van communicatie en monitoring.

De omschreven maatregelen komen bovenop of zijn wijzigingen op alle reeds bestaande maatregelen in het kader van parkeerregulering in Enschede. Maatregelen die in de huidige situatie reeds worden toegepast, zoals de verlening van parkeervergunningen volgens de nu gehanteerde beleidsregels, blijven ongewijzigd tenzij in de omschrijving van de maatregelen in deze paragraaf iets anders wordt aangegeven.

In de volgende paragraaf worden de losse maatregelen afzonderlijk toegelicht. Bij de maatregelen die kosten of opbrengsten met zich meebrengen, worden deze ook weergegeven. De vermelde kosten zijn weergegeven voor prijspeil 2013. Hierbij wordt uitgegaan van de kosten ten opzichte van het MeerjarenPerspectief Parkeerbedrijf (MPP), zoals dat is vastgesteld bij de programmabegroting 2013-2016. Meer informatie over de MPP en de financiering van de maatregelen is te vinden in hoofdstuk 4.

In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de planning voor de uitvoering van de maatregelen.

⁵ Zie rapportage: Parkeermaatregelen (versie 0.1); Spark, november 2012

Maatregelen parkeervisie 2012 – 2020	Aantrekkelijke, bereikbare binnenstad		Aanpak knelpunten wijken		Bijdrage Duurzaamheid
	Klant vriendelijkheid	Stimuleren garageparkeren	Aanpak parkeerverlast	Duurzaam parkeren	
1. Duidelijke parkeernormen			X		
2. Blauwe zone gezondheidscentra	X				
3. Proef langparkeerterreinen	X		X		
4. Proef daluurtorting	X	X			
5. Het nieuwe winkelen	X	X			
6. Kwaliteit garages en looproutes	X	X			
7. Maatwerk speciale doelgroepen	X				
8. Inzetten innovaties	X	X			
9. Parkeerduurbeperking winkelstraten		X			
10. Lager starttarief parkeergarages	X	X	X		
11. Afschaffen max. dagtarief op straat		X			
12. Flexibele abonnementen werknemers	X	X	X		
13. Spreiding zaterdagpiek	X	X	X		
14. Gebiedsgrenzen betaald parkeren		X	X		
15. Latere eindtijd betaald parkeren		X	X		
16. Proef extra handhaving (3 jaar)			X		
17. Aanpak specifieke knelpunten			X		
18. Duurzame vergunningen					X
19. Meer oplaadplaatsen e-auto's					X
20. Faciliteren groei autodelen					X
21. Duurzame parkeervoorzieningen					X
Communicatie & Promotie	X	X	X		X
Monitoring & Evaluatie	X	X	X		X

4.1 Uitwerking maatregelen

1. Duidelijke parkeernormen

Het instrument waarmee de gemeente kan sturen op het aantal parkeerplaatsen bij ontwikkelingen zijn de parkeernormen. Deze parkeernormen worden vastgelegd in een aparte nota “Beleidsregels Parkeernormen 2013”, waarvan de eerste versie zo snel mogelijk na vaststelling van deze visie gereed is om aan de raad voor te leggen. Er is voor een aparte nota gekozen, omdat verwacht wordt dat de parkeernormen soms op basis van nieuwe inzichten zullen moeten worden bijgesteld, terwijl deze parkeervisie een stabiele basis vormt voor een periode van acht jaar. De parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen voor het toepassen van parkeerkencijfers, de Aanbevelingen Stedelijk Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2012), opgesteld door het CROW. In de nota wordt uitgewerkt hoe de parkeernormen in Enschede worden toegepast.

De belangrijkste uitgangspunten voor de parkeernormennota zijn:

- Het gemiddelde van de landelijke kengetallen is het uitgangspunt voor de Enschedese normen. Door niet voor het minimum als uitgangspunt te kiezen, wordt het risico op toekomstige parkeerproblemen verkleind.
- Om maatwerk mogelijk te maken kan, op basis van goede argumenten, van het gemiddelde worden afgeweken met een bepaalde marge naar boven of beneden.
- Het berekende aantal parkeerplaatsen moet in eerste instantie op eigen terrein worden gerealiseerd. Pas als overtuigend is aangetoond dat dit niet haalbaar of wenselijk is, kan worden overwogen om een alternatieve oplossing te zoeken op andere private terreinen, in een parkeergarage of in de openbare ruimte (in deze volgorde). Hiermee wordt ervoor gezorgd dat de openbare parkeerruimte die er nu nog is, beschikbaar blijft om niet-beïnvloedbare toename van het parkeren door bijvoorbeeld groeiend autobezit en –gebruik op te vangen.
- Alleen in zeer bijzondere gevallen verleent de gemeente vrijstelling van de parkeernormen. Wonen boven winkels in de binnenstad is hiervan een goed voorbeeld. Hier zijn extra autobewegingen in het stadserf zelfs ongewenst.

Belangrijk aandachtspunt is dat de parkeerplaatsen die worden aangelegd om aan de parkeernorm te voldoen ook in stand gehouden worden. Dit geldt met name voor parkeerplaatsen op privéterrein. Dit betekent dat afspraken hierover goed moeten worden vastgelegd, zodat handhaving in een later stadium juridisch mogelijk is. In Roombeek is inmiddels ervaring op gedaan met de toetsing en handhaving op dit soort afspraken. Hierbij is gebleken dat op basis van goed vastgelegde afspraken en tijdige handhaving in combinatie met goede communicatie ervoor kan zorgen dat de parkeerplaatsen in stand worden gehouden. Op die manier kunnen toekomstige parkeerproblemen worden voorkomen.

Kostenneutraal

De vaststelling van deze “beleidsregels parkeernormen 2013” brengt geen directe kosten met zich mee voor de gemeente of het Parkeerbedrijf. Indirect kunnen kosten bespaard worden doordat vooraf en tijdens het ontwerpproces meer duidelijkheid ontstaat over de toe te passen parkeernormen. Dit zorgt voor minder discussie binnen projecten, wat de doorlooptijd en kosten voor ambtelijke inzet positief beïnvloedt. Ook wordt voorkomen dat de gemeente (op termijn) moet investeren in oplossingen voor parkeeroverlast veroorzaakt door derden.

2. Blauwe zones voor gezondheidscentra

Mensen die een gezondheidscentrum bezoeken doen dit over het algemeen niet voor hun plezier. Bovendien is deze doelgroep meer dan gemiddeld aangewezen op de auto als vervoermiddel. Het zoeken naar een vrije parkeerplaats en het (bij een betaalde parkeerplaats) van tevoren inschatten hoe lang er zal worden geparkeerd zorgen voor problemen. Enschede biedt daarom de mogelijkheid om een blauwe zone in te voeren bij gezondheidscentra die in het betaald parkeergebied liggen of daaraan grenzen en die geen parkeervoorzieningen voor bezoekers op eigen terrein hebben of kunnen realiseren. De maatregel geldt nadrukkelijk niet voor een ziekenhuis. Een ziekenhuis is dusdanig groot dat de gemeente hier aparte afspraken maakt over het opvangen van parkerende bezoekers en patiënten. Door de koppeling aan het betaald parkeergebied, zijn de meerkosten voor handhaving beperkt, omdat hier al handhavers aanwezig zijn voor de controle op het betaald parkeren. Op de plekken in een blauwe zone kan gratis gedurende een beperkte tijdsduur worden geparkeerd. Aan de blauwe zones worden de volgende voorwaarden verbonden:

- Bij gezondheidscentra (dus niet ziekenhuizen) met minimaal vijf behandelruimtes; niet voor iedere kleine praktijk kan een blauwe zone worden ingevoerd.
- Er worden geen ontheffingen verleend voor de maximum parkeerduur.
- Het aantal parkeerplekken, de maximale parkeerduur en de tijden waarop de blauwe zone geldt, zijn maatwerk per situatie.

Een goed voorbeeld van een locatie die voldoet aan de bovengenoemde criteria en waar ook reeds is gevraagd om deze maatregel is het gezondheidscentrum Veldpoort.

Omdat de effecten van deze maatregel lastig vooraf in te schatten zijn, zullen de gevolgen van de invoering van de blauwe zones het eerste jaar nauwlettend in de gaten worden gehouden. Na dit eerste jaar wordt besloten of deze maatregel definitief als structurele maatregel in Enschede kan worden toegepast. Bij de financiële gevolgen van deze parkeervisie wordt uitgegaan van structurele invoering van deze maatregel.



Naast de realisatie van een beperkt aantal blauwe zones in de openbare ruimte, verleent de gemeente Enschede medewerking aan de instelling van blauwe zones op privéterreinen die zijn opengesteld voor bezoekersparkeren. De kosten voor de invoering en de handhaving moeten worden opgebracht door de eigenaar of gebruiker(s) van het terrein. Een goed voorbeeld van een locatie waar de gemeente onder deze voorwaarden zou kunnen meewerken aan de invoering van een blauwe zone is het Meubelplein.

NB: de invoering van de blauwe parkeerzone in Roombeek is een specifieke situatie, waarbij voor een unieke en van het beleid afwijkende oplossing is gekozen om een bijzondere ontwikkeling en invulling van dit gebied mogelijk te maken.

Kosten: €45.000,- per jaar

Door het instellen van onbetaalde blauwe zones in het betaald parkeergebied, loopt de gemeente inkomsten mis. Naast de bezoekers van het gezondheidscentrum zou de blauwe zone ook andere gebruikers kunnen aantrekken. De handhavingskosten kunnen zo laag mogelijk worden gehouden door uitsluitend op verzoek te handhaven van het gezondheidscentrum als zij misbruik of overtredingen constateren. Bovendien zijn de handhavers van het betaald parkeren reeds in de directe nabijheid actief, waardoor zij relatief eenvoudig handhavend kunnen optreden. De boetes voor overtredingen gaan bij een blauwe zone niet naar de gemeente, dit in tegenstelling tot de boetes voor mensen die niet betalen voor een betaalde parkeerplaats. Uitgaande van 50 blauwe zoneplekken in het binnensingelgebied bedragen de structurele kosten van deze maatregel €45.000,- per jaar.

3. Invoering langparkeerterrinen

Een langparkeerterrin biedt een gunstig gelegen en betaalbare parkeerplek voor bezoekers en werknemers die lang willen parkeren in Enschede. Hiermee wordt deze doelgroepen een aantrekkelijke alternatief geboden voor het zoeken naar een gratis parkeerplek in de woonbuurten. Ook wordt hiermee tegemoet gekomen aan mensen die niet in een parkeergarage kunnen of willen parkeren.

Een langparkeerterrin is ook een vergroting van de klantvriendelijkheid. Een langparkeerterrin maakt het voor bezoekers aantrekkelijker om een langer bezoek aan Enschede te brengen. Voor een vast laag tarief kan op redelijke afstand van de binnenstad geparkeerd worden. Bovendien hoeft niet op de tijd te worden gelet, er geldt immers een vast tarief. Een langparkeerplaats is een mooi alternatief voor de verder weg gelegen gratis parkeerplaatsen en de in het centrum gelegen parkeergarages, waar een hoger dagtarief geldt.

Op een langparkeerterrin kan voor een vast tarief een hele dag worden geparkeerd. Om te bepalen of deze maatregel aan een vraag voldoet, wordt in eerste instantie gestart met één terrein in het gebied ten noorden van de spoorlijn omdat dit gebied de grootste potentie heeft. Op het terrein gaat een tarief gelden van €5,-. Bij succes kunnen ook in andere delen van het binnensingelgebied langparkeerterrinen worden gerealiseerd. Het zoekgebied voor deze langparkeerlocaties is een zone rondom het centrum die ruim binnen het betaald parkeergebied ligt, maar niet direct tegen de binnenstad aan. Hiermee is de ligging gunstiger dan de gratis plekken in de woonbuurten, maar concurreert deze slechts beperkt met de gunstiger gelegen parkeergarages. De locatie ligt bij voorkeur in de nabijheid van de stadsradialen, waarover veel bezoekers de stad binnenrijden. Een belangrijk aandachtspunt is de aanwezigheid van een goede looproute richting de binnenstad. Voor de proeflocatie(s) wordt nadrukkelijk gekeken naar (tijdelijke) terreinen die in het kader van de Stedelijke Koers de komende jaren onbebouwd blijven.

Kostenneutraal

De langparkeerterrinen zullen deels gebruikers aantrekken die nu betaald op straat of in de garages parkeren. Hierdoor loopt de gemeente inkomsten mis. Tegelijkertijd zullen de terreinen nieuwe gebruikers aantrekken, die tot nu toe niet betaalden voor het parkeren. Naar verwachting zullen de inkomsten voor de gemeente per saldo licht toenemen. Hiermee kunnen de investeringen in het inrichten van het terrein worden terugverdiend. De maatregel als geheel is hierdoor naar verwachting kostenneutraal.

4. Proef daluurlaag parkeergarages

Vooruitlopend op de parkeervisie heeft het college van B&W (september 2012) besloten om een proef te houden met daluurlaag parkeergarages om te onderzoeken of het aantal bezoekers aan de binnenstad hiermee vergroot kan worden. Hierbij geldt gedurende een half jaar (16 oktober 2012 – 16 april 2013) 50%

korting op het parkeertarief in de gemeentelijke parkeergarages tijdens de dinsdagmarkt (10:00-13:00uur) en donderdagkoopavonden (17:00-21:00uur). Deze tariefactie wordt gecombineerd met acties van de ondernemers om het bezoek aan de binnenstad op deze moment te stimuleren. De proef zal inzicht opleveren of een dergelijke ingreep leidt tot extra bezoek aan de binnenstad. Ook kan de proef gebruikt worden om te beoordelen welke verschuivingen optreden van straatparkeren naar garageparkeren en van bezoekers die het moment van bezoek aan de binnenstad aanpassen aan de goedkopere parkeertijden. Hiertoe dient een goed monitoringsprogramma opgezet te worden, zodat na de proef de juiste informatie beschikbaar is om conclusies te trekken over het effect van de proef.

Kosten: €117.000,- eenmalig

Bij het inschatten van de financiële gevolgen van deze proef gaat de gemeente ervan uit dat er geen extra bezoekers worden getrokken. Door de 50% korting gedurende een half jaar loopt de gemeente €117.000,- aan inkomsten in de parkeergarages mis. Deze kosten kunnen hoger uitvallen als mensen die nu nog op straat parkeren ervoor kiezen om in de garages te gaan parkeren. De kosten worden lager als de proef een succes is en er extra bezoekers naar het centrum worden getrokken, waardoor het aantal verkochte parkeeruren stijgt.

5. Het nieuwe winkelen

Enschede zet samen met de ondernemers in de binnenstad in op "Het Nieuwe Winkelen" (HNW). De basisgedachte van HNW in de binnenstad is het werken als één warenhuis, met een shop-in-een-shop opzet. Als warenhuis is er online en offline veel te winnen, wat individueel niet haalbaar is. De consument vergelijkt, kijkt en koopt op het web en alleen als warenhuis kan Enschede voldoende massa maken om prominent in het vizier van de consument te komen. Alle ondernemers, horeca, detailhandel, diensten en cultuur vormen samen een warenhuis, het parkeren is een onderdeel van dit warenhuis. De consument komt naar dit warenhuis en wil hier zowel fun-, goal- en runshoppen. Ook wil de consument hier de evenementen, de cultuur en de sfeer proeven met alle bijbehorende elementen. HNW zorgt ervoor dat het parkeren onderdeel wordt van de totaalbeleving van de binnenstad en minder ervaren zal worden als een vervelende bijkomende kostenpost.

Kostenneutraal

Uitgangspunt bij Het Nieuwe Winkelen is dat dit geen extra kosten op het gebied van parkeren met zich meebrengt voor de gemeente. HNW kan eraan bijdragen dat het bezoek aan de binnenstad niet langer afneemt waardoor de daling van parkeerinkomsten een halt wordt toegevoerd.

6. Kwaliteitsverbetering garages en looproutes

Inzet op verdere verhoging van de kwaliteit van de parkeergarages en de looproutes van deze garages naar de belangrijke bestemmingen in het centrum is nodig om eventuele bezwaren tegen het gebruik van de parkeergarages weg te nemen. Hiermee wordt het garageparkeren verder gestimuleerd. Deze extra maatregelen dragen ook bij aan een klantvriendelijkere en gastvrije omgeving van het parkeren, waardoor een bezoek aan Enschede positiever wordt ervaren.

Bewegwijzering, verlichting en de algemene uitstraling zijn belangrijke aandachtspunten. Uitwerking van concrete maatregelen wordt zowel opgepakt vanuit het parkeerbedrijf (met name binnen de parkeergarages) als vanuit projecten in de omgeving waarbinnen een belangrijke looproute van of naar een garage ligt.

Kosten: €25.000,- eenmalig

Voor deze extra kwaliteitsverbeteringen bovenop het normale onderhoud in de parkeergarages wordt €25.000,- gereserveerd voor aanvullende investeringen. Voor de looproutes wordt geen budget

gereserveerd, deze kunnen alleen aangepakt worden als onderdeel van gebiedsontwikkeling of herinrichting van de openbare ruimte.

7. Maatwerk voor speciale doelgroepen

Regelmatig bereiken de gemeente Enschede verzoeken om uitzonderingen te maken op de regels van de parkeerverordening voor specifieke doelgroepen. Het betreft met name verzoeken om meer maatwerk voor specifieke doelgroepen zoals verplegend personeel of mantelzorgers die veelvuldig in het betaald parkeergebied moeten parkeren. De totaalkosten en de tijd die het kost om iedere keer een ticketautomaat te moeten gebruiken zijn de belangrijkste redenen achter deze verzoeken. De gemeente Enschede start een onderzoek naar de redelijkheid van dit soort verzoeken en de mogelijkheden om daar binnen de exploitatie van het parkeerbedrijf Enschede aan tegemoet te komen. Belangrijk hierbij zijn de kosten van een tegemoetkoming, de precedentwerking en de kansen op misbruik die hierbij ontstaan, waardoor ook in situaties waarvoor dat niet bedoeld is het betaald parkeren (deels) kan worden ontweken. Uiterlijk in de tweede helft van 2013 bij de vaststelling van de tarieven voor het jaar 2014 geeft de gemeente duidelijkheid over de maatwerkoplossingen die zij wil invoeren.

Maatgevend budget €10.000,- structureel

Omdat de uit te voeren maatregelen nog nader uitgewerkt dienen te worden, kunnen de exacte kosten nog niet bepaald worden. Wel is duidelijk dat om bepaalde doelgroepen tegemoet te komen, structurele kosten gemaakt zullen worden. Het tegemoet komen van grote groepen gebruikers, zoals al het verplegend personeel wat parkeert in het binnensingelgebied, zou de gemeente erg veel geld kunnen kosten. Deze ruimte is er niet binnen de exploitatie van het parkeerbedrijf. Dekking van dit soort maatregelen zou vanuit andere financieringsbronnen moeten komen, als de gemeente het belangrijk genoeg vindt om hierin te investeren. Binnen de exploitatie van het parkeerbedrijf wordt een maatgevend budget van €10.000,- opgenomen om voor kleinere groepen gebruikers maatwerk te kunnen leveren.

8. Innovaties benutten

Technische innovaties bieden de mogelijkheid om de klantvriendelijkheid van het parkeren in Enschede verder te vergroten. Een relatief recente innovatie is het gsm-parkeren dat in Enschede is ingevoerd. Hiermee kan real-time bij parkeerautomaten op straat worden afgerekend, waardoor de klantvriendelijkheid van het parkeren op straat is verbeterd. Deze innovatie wordt nog niet door veel mensen gebruikt, daarom zal hierover meer gecommuniceerd gaan worden.

In de toekomst zullen zich nieuwe mogelijkheden voordoen, waar Enschede graag gebruik van maakt. Een innovatie die in 2013/2014 verwacht wordt en waar Enschede zou kunnen deelnemen, is de opzet van een landelijke digitale database waarin realtime informatie over de bezetting van parkeergarages en –terreinen en de snelste route hiernaartoe wordt verzameld. Een dergelijke nationale database maakt het mogelijk om actuele informatie over parkeren via navigatie-apparatuur en apps voor smartphones aan de klant aan te bieden. Op deze manier kan de inzet van innovaties ook bijdragen aan het stimuleren van garageparkeren.

In het kader van het I-zone project worden in samenwerking met de Regio Twente en marktpartijen app's ontwikkeld om reizigers vooraf en onderweg te voorzien van real-time verkeersinformatie. In het kader van dit project wordt bezien of naast real-time verkeersinformatie ook actuele parkeerinformatie kan worden toegevoegd, omdat deze informatie ook van belang is voor de bereikbaarheid van de binnenstad.

Een andere voorbeeld is een proef die loopt in Winterswijk waarbij de actuele bezetting van straatparkeerplaatsen online kan worden gemeten met sensoren in het wegdek (proef Nedap). Ook

deze resultaten worden met belangstelling gevolgd. Een dergelijke innovatie biedt de mogelijkheid om de inzet van handhaving te verbeteren en het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit te optimaliseren. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheid om te gaan werken met digitaal parkeren en handhaving op basis van het scannen van kentekens.

Kosten nader te bepalen

De in de toekomst toe te passen innovaties zijn nu nog niet of onvoldoende in beeld om een kosteninschatting te kunnen maken. Het gebruiken van deze innovaties kan in sommige gevallen een eenmalige investering of jaarlijks terugkerende kosten met zich meebrengen.

9. Uitbreiding parkeerduurbeperving winkelstraten (op verzoek)

Deze maatregel geldt al op diverse plekken in de stad, zoals langs de Kuipersdijk en de Deurningerstraat. De parkeerautomaten geven hier geen tickets voor meer dan 2 uur. Door het invoeren van een maximale parkeerduur in winkelstraten, wordt het langparkeerders onmogelijk gemaakt om hier te parkeren. Hiermee wordt bereikt dat de plekken vaker beschikbaar zijn voor klanten en bezoekers die slechts kort willen parkeren. De gemeente Enschede wil deze maatregel invoeren als een meerderheid van de bewoners en ondernemers van een bepaalde straat (of een deel daarvan) om deze maatregel vraagt. Deze maatregel kan alleen worden toegepast in het gebied waar betaald parkeren geldt. Ook geldt de maatregel alleen voor de tijden waarop het betaald parkeren van toepassing is. Door deze twee beperkingen kan deze maatregel gehandhaafd worden door de huidige parkeerhandhavers en zijn de meerkosten gering. De precieze uitwerking van deze maatregel is maatwerk per situatie en zal door de gemeente, de ondernemers en de bewoners samen worden opgepakt. Met deze maatregel wordt enerzijds het gebruik van de parkeergarages door langparkeerders gestimuleerd. Anderzijds wordt de klantvriendelijkheid voor bezoekers van winkels aan de winkelstraten vergroot, doordat zij makkelijker een plekje in de buurt van deze winkels kunnen vinden.

Kostenneutraal

De invoering van een parkeerduurbeperving gebeurt met een kleine aanpassing aan de ticketautomaten, zodat deze tickets uitgeven voor maximaal 2 uur parkeren. De kosten voor invoering van deze maatregel zijn nihil. Een verschuiving van langparkeerders naar de parkeergarages levert in theorie een verlaging van de inkomsten op. De verwachting is echter dat deze verschuiving dermate klein is, dat dit geen noemenswaardig effect heeft op de parkeerinkomsten.

10. Optie voor de toekomst: lager starttarief parkeergarages

In de parkeergarages moet nu het eerste uur altijd worden betaald ook als bezoekers korter dan een uur parkeren. Verlaging van dit starttarief maakt het aantrekkelijker voor mensen die het centrum kort willen bezoeken om in de garages te parkeren. De parkeergarages worden op dit moment echter al door een grote groep mensen gebruikt voor kortparkeren. Het verlagen van het starttarief zorgt er daarom voor dat de gemeente meteen veel inkomsten misloopt. De terugloop van inkomsten is zodanig groot dat deze op dit moment niet op een verantwoorde wijze kunnen worden opgevangen binnen de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Deze maatregel is echter wel zeer wenselijk omdat deze bijdraagt aan een gastvrij en klantvriendelijk Enschede en er is sprake van een landelijke trend waarbij steeds meer gemeenten kiezen voor verlaging of zelfs afschaffing van het starttarief. Op het moment dat de exploitatie van het Parkeerbedrijf meer ruimte biedt, zou alsnog de invoering van deze maatregel kunnen worden overwogen.

Kosten: €75.000,- tot €230.000,- per jaar

Er zijn enkele mogelijkheden doorgerekend voor verlaging van het starttarief in de garages, die allemaal leiden tot een ander negatief financieel resultaat. In onderstaand overzicht zijn de varianten weergegeven en de verwachte kosten ten opzichte van het huidige model uitgaande van de tarieven in 2013. De gemiste inkomsten zullen jaarlijks groter worden doordat het parkeertarief jaarlijks met €0,10 omhoog gaat. Het huidige model bestaat uit een starttarief van 1 uur (€2,30 in 2013), waarna per blok van €0,20 (ruim 5 minuten) wordt afgerekend. De onderzochte alternatieven zijn:

- Starttarief 30 minuten, daarna betalen per €0,20 (ruim 5 minuten) -€ 230.000,- per jaar
- Starttarief twee blokken van 30 minuten, daarna betalen per €0,20 -€ 144.000,- per jaar
- Starttarief twee blokken van €1,- (ca. 26 minuten),
daarna betalen per €0,50 (ca. 13 minuten) - €75.000,- per jaar

Indien door de invoering van een lager starttarief meer mensen in de garages gaan parkeren in plaats van op straat, zorgt dit voor een verdere daling van de inkomsten. Dit komt doordat de garagetarieven lager zijn dan de tarieven op straat en de gemeente over de parkeerinkomsten uit de garages 21% btw moet afdragen.

11. Geen maximum dagtarief op straat

Door het maximum dagtarief voor de straatparkeerplaatsen af te schaffen worden mensen die lang willen parkeren gestimuleerd om dit in de garages te doen. Op straat geldt tot nu toe een maximaal dagtarief dat gelijk staat aan de kosten van vijf uur parkeren. In de garages blijft het huidige maximale dagtarief gehandhaafd. De parkeerplekken op straat blijven door deze maatregel meer dan in de huidige situatie beschikbaar voor bewoners, winkeliers en hun bezoekers en klanten. Goede communicatie over deze wijziging is erg belangrijk. Deze maatregel wordt uitsluitend in straten ingevoerd, op de parkeerterreinen blijft het dagtarief wel gelden.

Kostenneutraal

De inkomsten die de gemeente misloopt doordat mensen in de parkeergarages parkeren in plaats van op straat zijn verwaarloosbaar. Bovendien wordt dat gecompenseerd doordat sommige langparkeerders op straat zullen blijven parkeren en voor extra inkomsten zorgen.

12. Flexibele abonnementen werknemers

Parkeerabonnementen voor werknemers voor de gemeentelijke parkeergarages worden flexibeler zodat ze beter aansluiten bij de vraag (voor de Van Heekgarage worden geen werknemerabonnementen verstrekt). Hiermee wordt het voor werknemers in het centrumgebied financieel nog aantrekkelijker om in de garages of op terreinen te parkeren. Werknemers kunnen kiezen uit:

- Abonnement voor 7 dagen per week
- Abonnement voor doordeweekse dagen
- Nieuw: Abonnement voor 3 vaste doordeweekse dagen (zelf te kiezen)

In aanvulling op de extra flexibiliteit in abonnementsvorm, wordt ook het betalen flexibeler. Een abonnement kan per drie maanden afgenomen en betaald worden (in de huidige situatie moet in een keer voor een heel jaar betaald worden). Hierdoor wordt het bedrag dat in één keer betaald moet worden lager en kunnen ook mensen die niet het hele jaar willen parkeren (maar bijvoorbeeld alleen in de wintermaanden) kiezen voor een drie maanden-parkeerabonnement. De prijs voor een dag parkeren met een drie maanden- of jaarabonnement ligt omgerekend tussen de €2,50 en €3,50 per dag (tarieven 2013) uitgaande van een optimaal gebruik en afhankelijk van het gekozen abonnement.

Kostenneutraal

De kosten voor de gemeente stijgen enigszins doordat meer administratieve handelingen nodig zijn. Dit wordt verwerkt in de iets hogere tarieven voor de nieuwe maatwerkvergunningen. De inkomsten kunnen dalen doordat huidige abonneementhouders kiezen voor een goedkoper abonnement nu dat beschikbaar is. Hier tegenover staat dat er nieuwe abonneementhouders bij zullen komen. Naar verwachting kan deze maatregel kostenneutraal worden ingevoerd.

13. Betere spreiding zaterdagpiek

Door een betere spreiding van de zaterdagpiek over alle parkeergarages wordt uitwijkend gedrag naar straatparkeren in de omliggende woonbuurten voorkomen. Betere spreiding gebeurt in eerste instantie door sterkere geleiding van mensen naar de parkeergarages met de meeste vrije plekken. In tweede instantie kan meer dan in de huidige situatie bij een (bijna) volle garage eerder en beter worden gecommuniceerd over de dichtstbijzijnde garage die wel plek beschikbaar heeft. Concrete maatregelen hiervoor moeten worden uitgewerkt, waarbij ingezet wordt op systemen langs de wegen en incarsystemen zoals navigatie-apparatuur en smartphones.



Kosten: €25.000,- eenmalig

Voor het investeren in systemen die bijdragen aan een betere spreiding van de zaterdagpiek, reserveert de gemeente een bedrag van €25.000,-.

14. Logische gebiedsgrenzen betaald parkeren

Een logische grens van het gebied waar betaald parkeren geldt, kan veel overlast voorkomen. Dit is ook duidelijker voor bezoekers aan Enschede. Bovendien kan een grens op de juiste afstand van het centrum ervoor zorgen dat met name langparkeerders meer dan nu ervoor kiezen om in de parkeergarages te gaan staan. Met het instellen van betaald parkeren wordt parkeeroverlast echter nooit volledig weggenomen. Een deel van de parkeerders zal altijd blijven uitwijken naar het gratis parkeergebied. Door uitbreiding van het betaald parkeergebied wordt deze groep wel kleiner en ook wordt zij verspreid over een groter gebied (de cirkel wordt steeds groter). Bij een juiste begrenzing van het betaald parkeergebied zal hierdoor de overlast door hoge parkeerdruk aan de randen van het gebied beperkt blijven. Er worden twee zones onderscheiden, te weten een kernzone betaald parkeren en een randzone betaald parkeren. Deze zijn terug te vinden op de kaart in bijlage 1.

Kernzone betaald parkeren

Dit is het gebied rondom de binnenstad en de belangrijkste werkgelegenheidsconcentraties (Stationsgebied, MST en Saxion) waarin een hoge parkeerdruk aanwezig is. Voor de binnenstad wordt een loopafstand van ongeveer 900 meter (ruim 10 minuten lopen) vanaf het stadhuis aangehouden en voor de werkgelegenheidsconcentraties is dat een loopafstand van ongeveer 500 meter (ruim 5 minuten). Deze kernzone komt voor een groot gedeelte overeen met het gebied waarin in 2012 reeds betaald parkeren is ingevoerd. De kernzone kent echter een logischere grens dan de huidige grens van het betaald parkeergebied. Voor de langparkeerders in de kernzone is het goed mogelijk en financieel aantrekkelijk om te parkeren in de dichtstbijzijnde parkeergarage. De gemeente zet er pro-actief op in om in dit gehele gebied betaald parkeren in te voeren, zodat een logisch gebied ontstaat. Invoering van betaald parkeren gaat alleen niet door als een meerderheid van de adressen in de buurt bezwaar maakt tegen de maatregel.



Randzone betaald parkeren (op verzoek)

Dit betreft het gebied aansluitend aan de kernzone. Hiervoor geldt geen harde buitengrens. In dit gebied is de parkeerdruk als gevolg van de bezoekers en werknemers van het centrumgebied lager, maar ook hier is het nog mogelijk dat als gevolg van deze doelgroepen parkeeroverlast ontstaat. In de randzone zal de gemeente op verzoek meewerken aan de invoering van betaald parkeren op buurtniveau als hierom verzocht wordt. Invoering gebeurt uitsluitend als een meerderheid van de buurtbewoners of – ondernemers vóór is. In tegenstelling tot de oude procedure wordt gekeken naar een meerderheid onder de respondenten en niet langer naar een meerderheid onder alle adressen. De stem van mensen die niet reageren, telt hierdoor niet langer mee als een tegenstem.

Participatie op buurtniveau

Voor de kern- en de randzone geldt dat betaald parkeren per buurt(je) wordt ingevoerd. Uitbreiding van het betaald parkeren met kleine stukjes straat, zoals tot nu toe mogelijk was, kan in de toekomst niet meer. Deze werkwijze leidt namelijk steeds slechts tot een (kleine) verschuiving van het probleem en zorgt daardoor ook voor onduidelijkheid voor bezoekers doordat relatief vaak de begrenzing van het betaald parkeergebied wordt aangepast. De bepaling van de grootte van de (logische) buurten gebeurt in overleg tussen het parkeerbedrijf en de stadsdeelverkeerskundige.

Kosten: €20.000,- per jaar

Uit ervaringen in Enschede blijkt dat de uitbreiding van het betaald parkeergebied nauwelijks leidt tot extra inkomsten. Er zijn wel extra kosten voor onderhoud van de apparatuur en handhaving. Indien in de volledige kernzone betaald parkeren wordt ingevoerd, worden de extra kosten geschat op €20.000,- per jaar. Mogelijk stijgen de inkomsten uit garageparkeren licht, doordat een logische kernzone het parkeren in de garages stimuleert. Hier wordt financieel echter nog niet op voorgesorteerd. De kosten van een mogelijke uitbreiding van betaald parkeren in de randzones zijn nog niet te berekenen omdat deze afhankelijk zijn van de omvang en het aantal verzoeken in de loop der jaren.

15. Latere eindtijd betaald parkeren (op verzoek)

In gebieden waar na de eindtijd van betaald parkeren overlast ontstaat door hoge parkeerdruk van bezoekers aan voorzieningen in het binnensingelgebied, wil de gemeente het mogelijk maken om het betaald parkeren tot een later tijdstip te laten gelden. Deze overlast doet zich op dit moment voor aan de noordkant van het centrum met name ten tijde van voorstellingen in het Muziekkwartier. Invoering van deze maatregel gebeurt per buurt en op verzoek van de bewoners. De nieuwe eindtijd van het betaald parkeren is maatwerk per situatie. Evenals bij de invoering van betaald parkeren geldt dat een meerderheid van de respondenten vóór de maatregel moet stemmen. De maatregel wordt alleen ingevoerd in woonstraten, het parkeren op terreinen veroorzaakt geen overlast en hoeft dus niet onaantrekkelijker te worden gemaakt. De maatregel wordt ingevoerd op buurtniveau en kan dus niet voor een enkele straat worden ingevoerd.

Kosten: €17.000,- per jaar

Door de invoering van een latere eindtijd zal een deel van de parkeerders uitwijken naar gratis parkeerruimte en een (kleiner) deel zal kiezen voor een betaalde plek op straat of in een parkeergarage. De extra inkomsten die hieruit voort komen, wegen niet op tegen de extra kosten van handhaving. Per saldo kost deze maatregel €17.000,- per jaar, uitgaande van invoering in de wijk Lasonder / Zeggelt.

16. Proef extra handhaving

Extra handhaving is nodig om overlast door parkeren aan te pakken. Bovendien wordt hiermee tegemoet gekomen aan een van de meest geuite klachten rondom het parkeren. Dit geldt met name voor situaties buiten het betaald parkeergebied of na de eindtijd van het betaald parkeren. De gemeente Enschede stelt een budget beschikbaar om gedurende drie jaar extra handavingsinzet (400 uur per jaar) te kunnen plegen op die plekken waar handhaving nu onvoldoende mogelijk is binnen de huidige financiële kaders. Gedurende deze periode zal worden geëvalueerd wat de effecten van de extra inzet zijn, waarna een goed onderbouwde keuze kan worden gemaakt over de voorzetting van deze maatregel. Een belangrijke voorwaarde voor goede handhaving is de borging van alle onderdelen van de handhaving in de gemeentelijke organisatie. Zo wordt tot nu toe de wegsleepregeling in Enschede nauwelijks toegepast, omdat deze niet duidelijk is belegd binnen de gemeentelijke organisatie.

Kosten: €75.000,- voor 3 jaar

Om 3 jaar lang extra handhaving te kunnen inzetten is per jaar €25.000,- extra budget nodig. De totale kosten van deze proef van 3 jaar komen daarmee op €75.000,-.

17. Specifieke knelpunten aanpakken

Naast de meer algemeen voorkomende problemen door hoge parkeerdruk in het binnensingelgebied doen zich overal in de stad meer specifieke problemen voor. Problemen die op dit moment bij de gemeente bekend zijn, worden hieronder kort behandeld.

Parkeren van marktvoertuigen rondom het centrum

Voor dit probleem is inmiddels in overleg met alle betrokken partijen een oplossing gevonden. Door de marktvoertuigen te verspreiden over gemeentelijke en private parkeergelegenheden rondom het centrum wordt voorkomen dat deze voertuigen overlast in omliggende woonbuurten veroorzaken. Bij deze oplossing wordt gewerkt met speciale maatwerkvergunningen om het gebruik van de gewenste parkeerplekken zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De gemeente heeft geen mogelijkheden om het gewenste gedrag af te dwingen.

Bestelautoparkeren in woonwijken

Een proef in de wijk Hogeland heeft opgeleverd dat de overlast als gevolg van het parkeren van bestelauto's van bedrijven in woonwijken moeilijk door de overheid kan worden aangepakt. De oplossing voor dit type problemen ligt in een goede afstemming tussen buurtbewoners onderling over de beste plekken in de buurt om dit soort voertuigen te parkeren en daarmee de overlast en verkeersonveiligheid tot een minimum te beperken.

Vrachtwagenparkeren in woonwijken

Dit is een probleem dat zich verspreid door de stad voordoet. Vrachtwagenchauffeurs kiezen ervoor om hun grote voertuig in een woonbuurt te parkeren omdat dit dichtbij huis is en/of omdat hier meer toezicht is dan op bijvoorbeeld een industrieterrein. Dit zorgt vaak voor overlast en verkeersonveilige situaties. Via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is het parkeren van grote voertuigen in de nabijheid van woningen verboden. Dit is ook met borden bij alle grenzen van de bebouwde kom aangegeven. De politie kan echter moeilijk handhaven omdat er geen goed alternatief beschikbaar is. Een mogelijke oplossing is dan ook het (laten) realiseren van een of meerdere goed gelegen en veilige vrachtwagenparkeerplaatsen. Nader onderzoek naar deze oplossingsrichting is nodig om de haalbaarheid te verkennen.

Kosten nader te bepalen

Op dit moment is nog niet duidelijk of er kosten voort komen uit de aanpak van de hierboven omschreven knelpunten of nieuwe knelpunten die zich aandienen.

18. Duurzame vergunningen

Enschede wil de mensen die gebruik maken van een duurzaam motorvoertuig belonen met een korting op de kosten op de kosten van een bewonersparkeervergunning of -abonnement. Hoewel dit voordeel niet een doorslaggevende reden zal zijn voor mensen om een duurzaam motorvoertuig aan te schaffen, draagt het wel bij aan het algehele beeld dat duurzaam gedrag in Enschede belangrijk wordt gevonden. In eerste instantie wordt ingezet op een stimuleringsactie in de periode 2014-2016. In deze periode gelden de volgende kortingen:

- Bewoners woonachtig in het betaald parkeergebied, die eigenaar zijn van een auto met een milieulabel A (of deze leasen) krijgen in 2014 eenmalig 50% korting op een bewonersparkeervergunning of -abonnement in één van de gemeentelijke parkeergarages.
- Bewoners woonachtig in het betaald parkeergebied die eigenaar zijn van een volledig elektrische auto (of deze leasen) krijgen in 2014, 2015 en 2016 een korting van 50% op een bewonersparkeervergunning of -abonnement in één van de gemeentelijke parkeergarages of -terreinen.

Kosten: €11.000,- voor proefperiode van 3 jaar

Doordat de gemeente een korting geeft op vergunningen, dalen de inkomsten. Voor de gehele proefperiode van 3 jaar bedraagt het verwachte totale inkomstenverlies €11.000,-.

19. Meer oplaadpunten elektrische auto's

In samenwerking met de Regio Twente, diverse Twentse gemeenten en marktpartijen zoekt Enschede naar mogelijkheden om meer laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen te realiseren. In Enschede zijn de eerste oplaadpalen voor personenauto's in de openbare ruimte gerealiseerd door Stichting E-laad; een samenwerkingsverband van netbeheerders. Stichting E-laad zal in de toekomst echter niet langer de volledige kosten van nieuwe publieke oplaadpalen dragen. Daarom wordt de mogelijkheid onderzocht om met andere partijen in zee te gaan om deze laadvoorzieningen te realiseren. Enschede

streeft naar een dekkend netwerk van oplaadpalen voor elektrische voertuigen (thans 9 conventionele oplaadpalen met 14 oplaadpunten). Uitbreiding van de oplaadpalen verloopt in fases en in afstemming met de regiogemeenten. De gemeente volgt daarnaast de ontwikkeling van innovatieve oplaadvoorzieningen. Naast oplaadpunten in de openbare ruimte werkt de gemeente Enschede aan het aanbieden van oplaadpunten in de gemeentelijke parkeergarages. Ook hier kan dan gratis een elektrische auto worden opgeladen, voor het gebruik van de parkeergarage blijft het normale tarief van toepassing.

Kosten: €6.000,- eenmalig

Uitgangspunt voor de oplaadpunten in de openbare ruimte is dat deze geen kosten met zich meebrengen voor de gemeente. Voor het realiseren van in eerste instantie twee oplaadpunten per gemeentelijke parkeergarage (H.J. van Heek, Irene en Station) wordt een totaalbudget van €6.000,- opgenomen.



20. Faciliteren autodelen

Deelauto's zijn een duurzame oplossing voor mensen die niet vaak een auto nodig hebben. Bovendien dragen ze bij aan een verlaging van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Tot nu toe faciliteert Enschede alleen de exploitant Greenwheels met enkele gereserveerde parkeerplaatsen. Enschede zet in op het uitbreiden van het aanbod van deelauto's in de stad. Meerdere aanbieders van deelauto's zullen actief worden benaderd om het aanbod van deelauto's in Enschede te vergroten. De gemeente kan deelauto's faciliteren door op de juiste plekken parkeerplekken te reserveren voor deelauto's. Als extra stimulans krijgen de huidige en nieuwe exploitanten net zoals eigenaren van duurzame voertuigen in 2014, 2015 en 2016 50% korting op de benodigde parkeervergunning. Gezamenlijk met de marktpartijen zal promotie worden gemaakt voor het gebruik van deelauto's.

Kosten: € 5.000,- eenmalig

De kosten voor het faciliteren van autodelen in Enschede zijn gering. Er wordt niet verwacht dat deze maatregel leidt tot een daling van het aantal verkochte parkeeruren. De kosten voor het instellen van

enkele gereserveerde parkeerplekken en een reductie van 50% op de benodigde vergunning gedurende 3 jaar worden geraamd op totaal € 5.000,-

21. Duurzame parkeermiddelen

Diverse middelen die de gemeente inzet om het parkeren te organiseren kunnen op een zo duurzaam mogelijk manier worden ingericht. Mogelijkheden die de gemeente wil onderzoeken zijn en soms zelfs al deels al in uitvoering zijn genomen:

- Energiezuinige verlichting in de parkeergarages
- Energiezuinige betaal- en ticketautomaten
- Duurzame energieopwekking voor betaal- en ticketautomaten middels zonnepanelen

Invoering van deze maatregelen zal gekoppeld zijn aan het moment dat bestaande voorzieningen aan vervanging toe zijn en de huidige voorraad van bijvoorbeeld parkeerautomaten is ingezet.

Kosten: €25.000,- eenmalig

De invoering van duurzame parkeermiddelen wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan reguliere beheer- en vervangingsmomenten. Enige meerkosten worden echter wel verwacht, omdat de meest duurzame oplossing niet altijd ook de goedkoopste oplossing is. Hier wordt een budget van €25.000,- voor gereserveerd.

Algemeen: Communicatie & Promotie

Inzet op verbetering van de communicatie over het parkeren in Enschede is erg belangrijk voor het slagen van de parkeervisie. Uit de analyse van de huidige situatie is al gebleken dat mensen slecht op de hoogte zijn van de verschillende parkeervoorzieningen en de bijbehorende parkeertarieven in Enschede. Zo denken veel bezoekers van Enschede dat parkeren op straat goedkoper is dan in een parkeergarage, terwijl dit in werkelijkheid andersom is.

Veel van de hiervoor beschreven maatregelen zullen niet (volledig) het gewenste effect te weeg brengen als er niet goed wordt gecommuniceerd over deze maatregelen. Als mensen niet beschikken over de juiste informatie, zullen zij zeker hun parkeergedrag niet aanpassen. Betere communicatie over bijvoorbeeld het feit dat garageparkeren in Enschede goedkoper is dan op straatparkeren kan al bijdragen aan het stimuleren van het garageparkeren in Enschede. Bij handhaving kan van goede communicatie een preventieve werking uitgaan. En juist door communicatie kunnen de duurzaamheidsmaatregelen op het gebied van parkeren bijdragen aan een duurzaam imago van de stad Enschede.

Kosten: €10.000,- eenmalig en €10.000,- per jaar

Om ervoor te zorgen dat communicatie geen sluitpost wordt, zal voor de periode waarover deze parkeervisie gaat een budget gereserveerd worden waarmee het mogelijk wordt gemaakt om een meerjarig communicatieplan op te stellen en uit te voeren. Eenmalig wordt €10.000,- geïnvesteerd in het opstellen van een marketing- en communicatieplan. Vervolgens wordt structureel €10.000,- per jaar gereserveerd voor de uitvoering van de communicatie-activiteiten uit dit plan.

Algemeen: Monitoring & Evaluatie

Om te kunnen beoordelen of de maatregelen uit de parkeervisie bijdragen aan het bereiken van de gestelde doelen of dat het noodzakelijk is om bij te sturen omdat de omstandigheden veranderen, maakt een monitoringprogramma onderdeel uit van het maatregelenpakket van deze parkeervisie. In de looptijd van deze parkeervisie worden na 3 en 7 jaar (2015 en 2019) de parkeertelling en de parkeerenquête zoals deze voor deze visie zijn uitgevoerd, herhaald. De laatste van deze twee

onderzoeksrondes levert dan meteen de benodigde gegevens voor een herijking van de Parkeervisie in 2020. Daarnaast worden de dagelijkse gegevens van het parkeermanagementsysteem en de binnenkomende klachten gebruikt om continu te beoordelen of bijsturing noodzakelijk is.

Kosten: €9.500,- per jaar

De kosten voor monitoring zullen per jaar fluctueren, omdat niet alle activiteiten in het kader van de monitoring jaarlijks worden uitgevoerd. Voor het goed uitvoeren van het monitoringsprogramma is gemiddeld €9.500,- per jaar benodigd, dit wordt als budget opgenomen in het financieel overzicht bij deze parkeervisie.

4.2 Planning

Voor veel maatregelen geldt dat voordat zij gerealiseerd kunnen worden extra onderzoek of voorbereidende werkzaamheden nodig zijn. Soms is aparte besluitvorming en participatie noodzakelijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor wijzigingen in de parkeertarieven (via wijziging parkeerverordening door de raad) en parkeerregulerende maatregelen op straat (via verkeersbesluit door het college). In deze visie wordt de beleidsmatige basis gelegd, waarop de uitvoeringsbesluiten gebaseerd kunnen worden. In onderstaande tabel wordt weergegeven wanneer de uitvoering van de maatregelen gerealiseerd kan worden.

Maatregel	Planning
1. Duidelijke parkeernormen	Aparte nota vastgesteld eerste kwartaal 2013
2. Blauwe zone gezondheidscentra	Verzoeken kunnen per direct worden behandeld, verkeersbesluitprocedure noodzakelijk
3. Proef langparkeerterreinen	Vorbereiding 2013, realisatie 2014
4. Proef daluorkorting	Loopt reeds, evaluatie in eerste helft 2013
5. Het nieuwe winkelen	Tempo wordt bepaald door samenwerkende ondernemers en gemeente
6. Kwaliteit garages en looproutes	Doorlopend wordt hierin geïnvesteerd
7. Maatwerk speciale doelgroepen	Besluitvorming over maatregelen in derde kwartaal 2013 bij besluitvorming parkeerverordening 2014
8. Inzetten innovaties	Doorlopend volgen van kansen voor Enschede
9. Parkeerduurbeperving winkelstraten	Verzoeken kunnen per direct worden behandeld
10. Lager starttarief parkeergarages	Voorlopig geen actie
11. Afschaffen max. dagtarief op straat	Besluitvorming tarieven voor 2014 e.v. in derde kwartaal 2013
12. Flexibele abonnementen werknemers	Vorbereiding en invoering in 2013
13. Spreiding zaterdagpiek	Onderzoek 2013, realisatie 2014

Maatregel	Planning
14. Gebiedsgrenzen betaald parkeren	Actieve benadering buurten in de kernzone gefaseerd in 2013
15. Latere eindtijd betaald parkeren	Onderzoek draagvlak in Lasonder / Zeggelt in 2013
16. Proef extra handhaving (3 jaar)	Start proef in 2013
17. Aanpak specifieke knelpunten	Nader onderzoek vrachtwagenparkeren in 2013
18. Duurzame vergunningen	Vorbereiding 2013, uitvoering 2014-2016
19. Meer oplaadplaatsen e-auto's	Realisatie in parkeergarages 2013, in openbare ruimte afhankelijk van commerciële aanbieders
20. Faciliteren groei autodelen	Actieve benadering aanbieders in 2013, extra vergunningen per direct mogelijk
21. Duurzame parkeervoorzieningen	Vorbereiding 2013, uitvoering 2014
Communicatie & Promotie	Doorlopend vanaf vaststelling parkeervisie
Monitoring & Evaluatie	Doorlopend, complete evaluatie in 2016 en 2019

5. Financiën

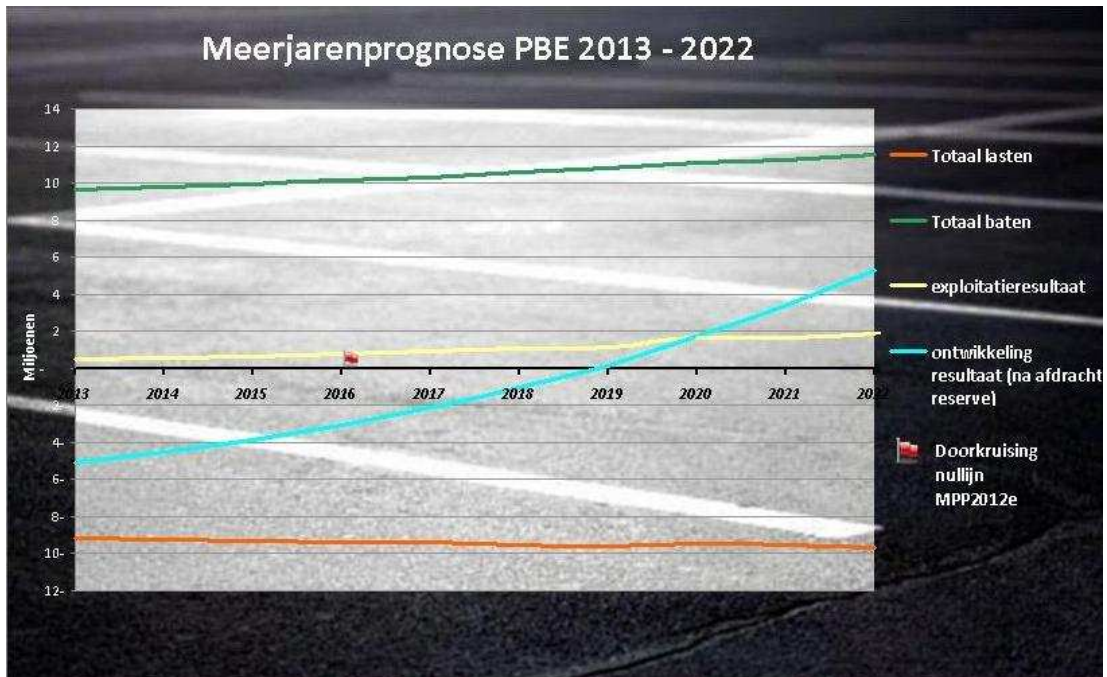
De visie en de bijbehorende maatregelen hebben financiële gevolgen voor de gemeente Enschede. Deze gevolgen komen in eerste instantie ten laste van de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Daarnaast kunnen met name incidentele investeringen ook gedekt worden uit budgetten van het mobiliteitsplan. In dit hoofdstuk wordt weergegeven wat de financiële gevolgen zijn ten opzichte van de huidige situatie en de daarbij behorende MeerjarenPrognose Parkeerbedrijf.

5.1 MeerjarenPrognose Parkeerbedrijf Enschede

De exploitatie van alle gereguleerde parkeerplaatsen in Enschede in de openbare ruimte en in parkeergarages wordt verzorgd door het ParkeerBedrijf Enschede (PBE). In de MeerjarenPrognose Parkeerbedrijf (MPP) wordt een prognose gegeven van de inkomsten en uitgaven van het PBE. Voor deze parkeervisie is de MPP 2013-2023 als uitgangspunt genomen, deze maakt integraal onderdeel uit van de programmabegroting 2013-2016. Belangrijke uitgangspunten voor de MPP 2013-2023 zijn:

- Jaarlijkse tariefstijging van €0,10 per uur.
- Batendaling door teruglopend centrumbezoek: 2013-2015 -2% per jaar, 2016-2017 -1% per jaar.
- Lastenstijging van gemiddeld 2% per jaar
- Btw-verhoging per 1 oktober 2012 van 19% naar 21 % wordt niet doorberekend in de tarieven (BTW wordt uitsluitend afgedragen over de parkeerinkomsten uit parkeergarages en met slagbomen afgesloten terreinen)

In de MPP zijn ook de terug te verdienen aanloopverliezen ondergebracht van de H.J. van Heekgarage. Met name door deze aanloopverliezen maakt het PBE geen winst. Het jaarlijkse (positieve) exploitatieresultaat wordt volledig ingezet ter dekking van de aanloopverliezen. Door de jaarlijkse tariefstijging, zal het exploitatieresultaat steeds positiever worden, mits het bezoek aan de binnenstad niet hard terugloopt. De MPP geeft inzicht in het moment waarop het exploitatieresultaat zodanig is toegenomen dat ook na verrekening van de aanloopverliezen een positief saldo overblijft. Op basis van de bovengenoemd uitgangspunten en zonder de effecten van de maatregelen uit deze parkeervisie mee te rekenen, is dat moment eind 2019. Dit is grafisch weergegeven in de grafiek op de volgende pagina.



De kosten van de aanpassingen aan de H.J. van Heekgarage ten behoeve van het parkeren van MST-bezoekers en de extra inkomsten als gevolg daarvan zijn nog niet in de MPP 2013-2023 verwerkt. Deze effecten zullen vanaf 2016 in de MPP worden opgenomen. De gevolgen hiervan voor de MPP zijn groot. Het financieringsmodel van de aanpassingen aan de H.J. van Heekgarage gaat uit van het op lange termijn terugverdienen van deze grote investering. Op korte termijn is het saldo van extra inkomsten en kapitaalslasten echter negatief. Het omslagpunt naar positieve jaarsaldo's ligt ruim na 2020 en dus ver buiten de periode waarover deze Parkeervisie gaat. Dit betekent dat voor de termijn van deze visie de financiële ruimte van het Parkeerbedrijf als gevolg van de investeringen in de H.J. van Heekgarage verder zal afnemen. Dit vormt een extra argument om te kiezen voor het maatregelenpakket uit deze visie, in plaats van een financieel ingrijpender maatregelenpakket.

5.2 Financiële effecten

Omdat de exploitatie van het PBE al jaren financieel is geoptimaliseerd, leiden de inhoudelijke keuzes uit de Parkeervisie vaak tot een verslechtering van het exploitatieresultaat. In hoofdstuk 3 is reeds per maatregel toegelicht wat het financiële effect is. In onderstaande tabel zijn al deze effecten bij elkaar opgeteld.

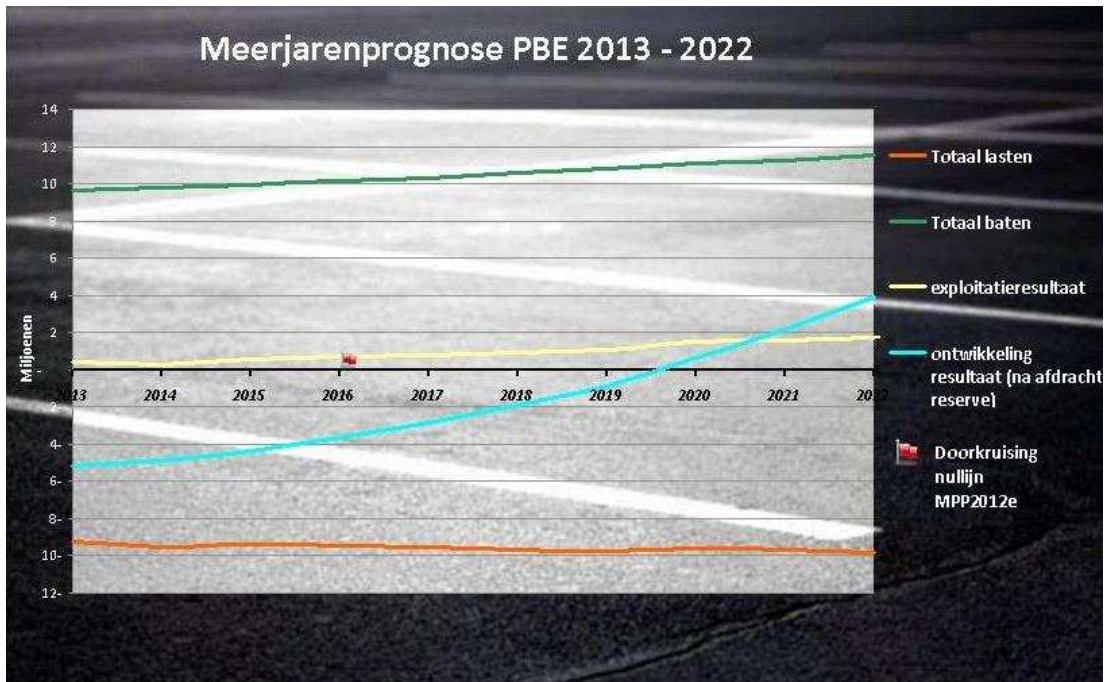
Financieel overzicht maatregelen parkeervisie		
2012 – 2020	Structureel (€/jaar, prijspeil 2013)	Incidenteel (€)
1. Duidelijke parkeernormen	0	0
2. Blauwe zone gezondheidscentra	-45.000	0
3. Proef langparkeerterreinen	0	0
4. Proef daluurlkorting	0	-117.000 ⁶
5. Het nieuwe winkelen	0	0
6. Kwaliteit garages en looproutes	0	-25.000
7. Maatwerk speciale doelgroepen	-10.000	0
8. Inzetten innovaties	PM	PM
9. Parkeerduurbeperving winkelstraten	0	0
10. Lager starttarief parkeergarages	-	-
11. Afschaffen max. dagtarief op straat	0	0
12. Flexibele abonnementen werknemers	0	0
13. Spreiding zaterdagpiek	0	-25.000
14. Gebiedsgrenzen betaald parkeren	-20.000	0
15. Latere eindtijd betaald parkeren	-17.000	0
16. Extra handhaving	0	-75.000
17. Aanpak specifieke knelpunten	PM	PM
18. Duurzame vergunningen	0	-11.000
19. Meer oplaadplaatsen e-auto's	0	-6.000
20. Faciliteren groei autodelen	0	-5.000
21. Duurzame parkeervoorzieningen	0	-25.000
Communicatie	-10.000	-10.000
Monitoring	-9.500	0
TOTAAL	-111.500	-299.000

De optelling van alle reeds bekende financiële gevolgen leidt tot een structurele (jaarlijkse) verslechtering van €111.500,- uitgaande van de prijzen en tarieven van 2013. Omdat de tarieven jaarlijks stijgen en veel maatregelen juist leiden tot gemiste inkomsten, zullen deze kosten jaarlijks met enkele procenten toenemen. Aan incidentele investeringen wordt totaal €299.000,- uitgegeven.

⁶ Reeds toe besloten door College B&W in september 2012.

Hiervoor is vanuit het mobiliteitsplan €100.000,- beschikbaar, zodat verspreid over enkele jaren nog €199.000,- ten laste komt van de MPP. Deze incidentele lasten zijn relatief eenvoudig op te vangen binnen de MPP.

De structurele verlaging van het exploitatieresultaat met €111.500,- per jaar, leidt tot een verschuiving van het moment waarop het PBE winstgevend wordt. Het verwachte break-evenpoint verschuift met een jaar van eind 2019 naar eind 2020. Dit is in onderstaande aangepaste grafiek van de MPP weergegeven.



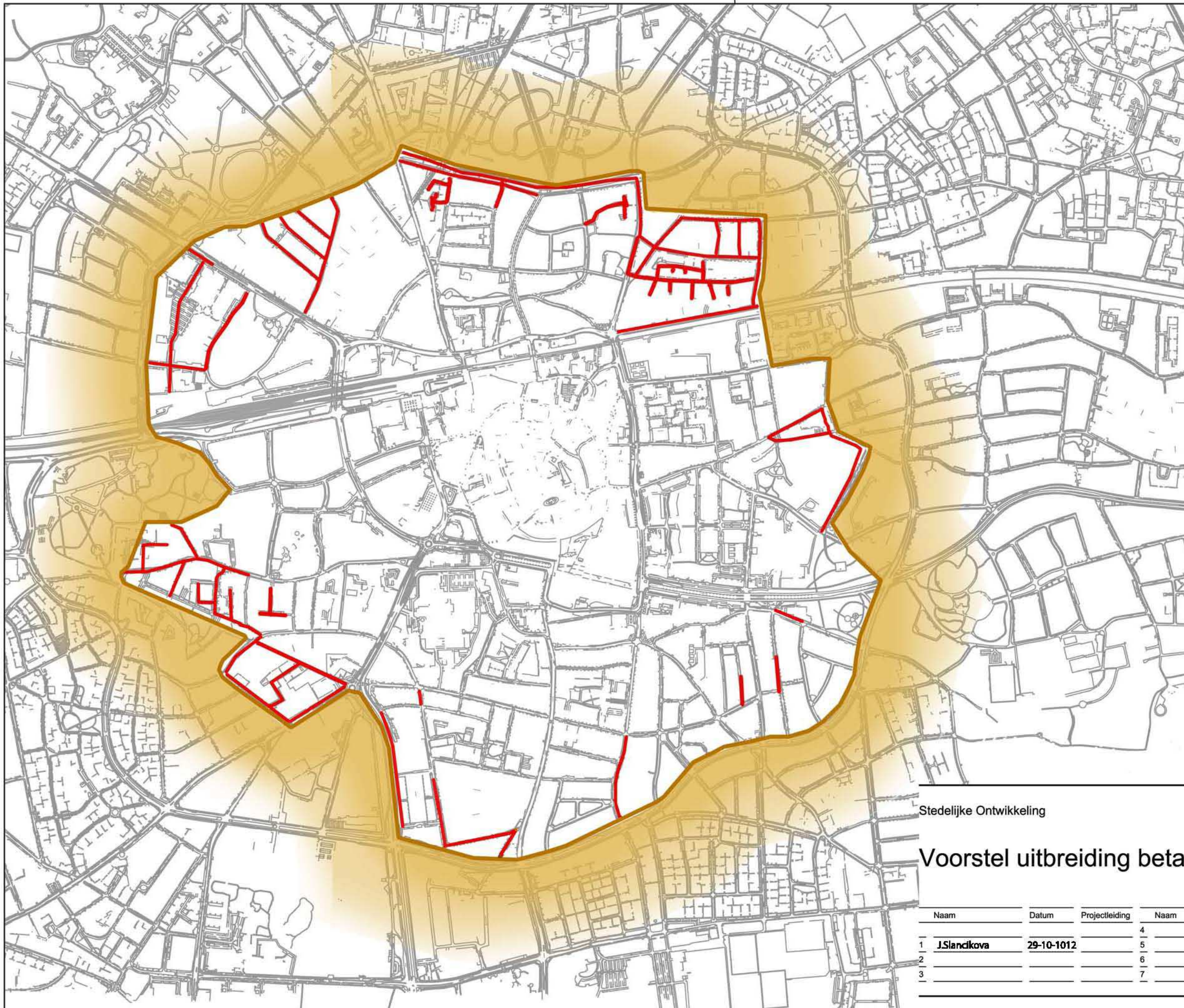
Geen extra tariefsverhoging

Enschede kiest er bewust voor om de voorgenomen maatregelen niet te financieren door een extra tariefsverhoging door te voeren. De financiële gevolgen van de Parkeervisie zouden met een eenmalige extra verhoging van de parkeertarieven met €0,20 per uur (bovenop de jaarlijkse verhoging met €0,10 per uur) volledig gecompenseerd kunnen worden. Deze verhoging zou echter het effect van de maatregelen uit deze visie die erop zijn gericht om een bezoek aan de binnenstad aantrekkelijker te maken grotendeels ongedaan maken.

A red document icon with a white border and a white tab at the top left corner. The word "Bijlagen" is written in white, bold, serif font on the red background.

Bijlagen

Bijlage 1: Kern- en randzone betaald parkeren



- LEGENDA:
-  zonegrens pro-actief invoeren betaald parkeren
 -  niet betaald parkeren okt. 2012
 -  randzone +/- 300m rondom betaald gebied

Stedelijke Ontwikkeling

Gemeente  Enschede

Voorstel uitbreiding betaald parkeren (proactief)

Naam	Datum	Projectleiding	Naam	Datum	Projectleiding	Formaat	Schaal
1	J.Slancikova	29-10-2012	4			A3	1:
2			5				
3			6				Tekeningnummer
			7				

Plotdatum: 23-okt-12 Last saved by: slancij;23 oktober 2012