GEMEENTE ENSCHEDE

PARKEERVISIE ENSCHEDE

LEEFBAAR, AANTREKKELIJK EN BEREIKBAAR



ENSCHEDE

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 3

1.0 VISIE OP AUTOPARKEREN 4

1.1 Waarom een parkeervisie 4
1.2 Waar komen we vandaan? 5
1.3 Autobezit in Enschede en regio 5
1.4 Leeswijzer 5

2.0 DE AMBITIES VAN ENSCHEDE 6

2.1 Mobiliteitsvisie 6
2.2 Groenambitieplan 7
2.3 Water- en klimaatadaptieplan 7
2.4 Verstedelijking 7
2.5 Duurzame mobiliteit 8
2.6 Opgave voor de parkeervisie 8

3.0 PARKEREN IN ENSCHEDE 9

3.1 Parkeren in en rond de binnenstad 9
3.2 Parkeren in het binnensingelgebied 11
3.3 Ondernemers langs invalswegen 13
3.4 Parkeren voor GPK-houders 13
3.5 In de stadsdelen en dorpen 13
3.6 Overige gebieden 14

4.0 DIGITALISERING, HANDHAVING EN PARKEERORGANISATIE 15

4.1 Handhaving 15
4.2 Parkeerexploitatie en organisatie 16

5.0 BIJLAGEN 17

5.1 Participatie en evaluatie 17
5.2 Benchmark Parkeertarieven 22

INLEIDING

Enschede is met ongeveer 160.000 inwoners de grootste stad van de regio. Tegelijkertijd is onze stad compact met een uitgebreid aanbod aan grootstedelijke voorzieningen. Wij bouwen samen met inwoners, ondernemers en partners aan een aantrekkelijke, duurzame en klimaatbestendige toekomst. Enschede is een technologische, innovatieve en creatieve stad. Het is hier fijn ondernemen, studeren, recreëren en wonen. Dat zorgde de afgelopen jaren voor een mooie groei van de stad. Die groei willen we vasthouden en uitbreiden. Het betekent tegelijkertijd dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. We moeten dus goed nadenken over hoe we daarmee omgaan. Want die ruimte is schaars. We zoeken dus naar een goede balans tussen verschillende functies, belangen en wensen. Een van die functies is parkeren.

Voor u ligt de parkeervisie. Daarin nemen we u mee in onze visie op hoe we in de toekomst willen omgaan met autoparkeren. Dat is niet nieuw. Deze visie bouwt verder op de huidige parkeervisie 'Parkeren in Balans' die de gemeenteraad in 2012 vaststelde. Er is veel veranderd in ruim 10 jaar. We constateren dat ons huidige beleid niet meer flexibel genoeg is om de knelpunten die we zien op te lossen. Onze duurzaamheidsambities en de toenemende behoefte aan groene en leefbare straten spelen een steeds grotere rol. Ook de snelle ontwikkeling van digitale technieken zorgt ervoor dat we steeds meer mogelijkheden hebben om ons parkeerbeleid flexibel en klantvriendelijk in te richten.

We vroegen bewoners, ondernemers en bezoekers naar hun mening over parkeren in Enschede. Daaruit blijkt dat we al mooie resultaten boeken. Zo krijgen de parkeergarages een hoge waardering. Wel is er veel leegstand 's avonds. Duitse bezoekers en overige bezoekers van buiten de stad hebben een positief oordeel over parkeren in de binnenstad. Enschedese inwoners vinden met name de parkeertarieven te hoog en vragen aandacht voor het parkeren bij bezoek aan het MST. We zien dat ook op het drukste moment van de week voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Vanaf 2025 verwachten we echter dat in het Centrumkwadraat en de binnenstad een parkeertekort ontstaat.

In de binnenstad parkeren veel inwoners en bezoekers op straat. Er is veel zoekverkeer en bewoners kunnen hun auto niet meer kwijt. Ook de bereikbaarheid van het MST is een aandachtspunt. Parkeerplaatsen willen we zoveel mogelijk vergroenen of bebouwen. Om dit te bereiken willen we nieuwe P+R terreinen aan de rand van de stad realiseren en stimuleren we inwoners en bezoekers om meer gebruik te maken van de bestaande of nieuw te bouwen parkeergarages in de binnenstad. We maken het aantrekkelijker om in de in de garages te parkeren. Dat doen we door een avondtarief in te stellen van 1 euro per uur vanaf 19.00 uur. Tegelijkertijd maken we het parkeren op straat minder aantrekkelijk door het betaald parkeren te verlengen tot 23.00 uur.

We willen parkeren flexibeler maken en beter laten aansluiten op vragen en behoeftes uit de samenleving. Digitalisering speelt daarbij een grote rol. Daarin kunnen we mooie stappen maken. En het zorgt ervoor dat onze handhavers meer tijd en aandacht kunnen besteden aan andere zaken.
In onze stad kennen we nog een aantal blauwe zones. In die gebieden handhaven we wel maar gaan de opbrengsten naar de landelijke overheid. Daarom passen we deze gebieden aan naar groene zones. Dat zijn zones waar bezoekers na twee uur gaan betalen. De opbrengsten zijn dan voor de gemeente.

Met onze parkeervisie leveren we een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte en het bereikbaar houden van de stad. De parkeervisie is geen doel op zich, maar een instrument om - in samenhang met andere beleidsvelden - de beschikbare ruimte zo aantrekkelijk en leefbaar mogelijk te houden en te versterken. Dat doen we zoveel als mogelijk samen met onze inwoners, ondernemers en partners.

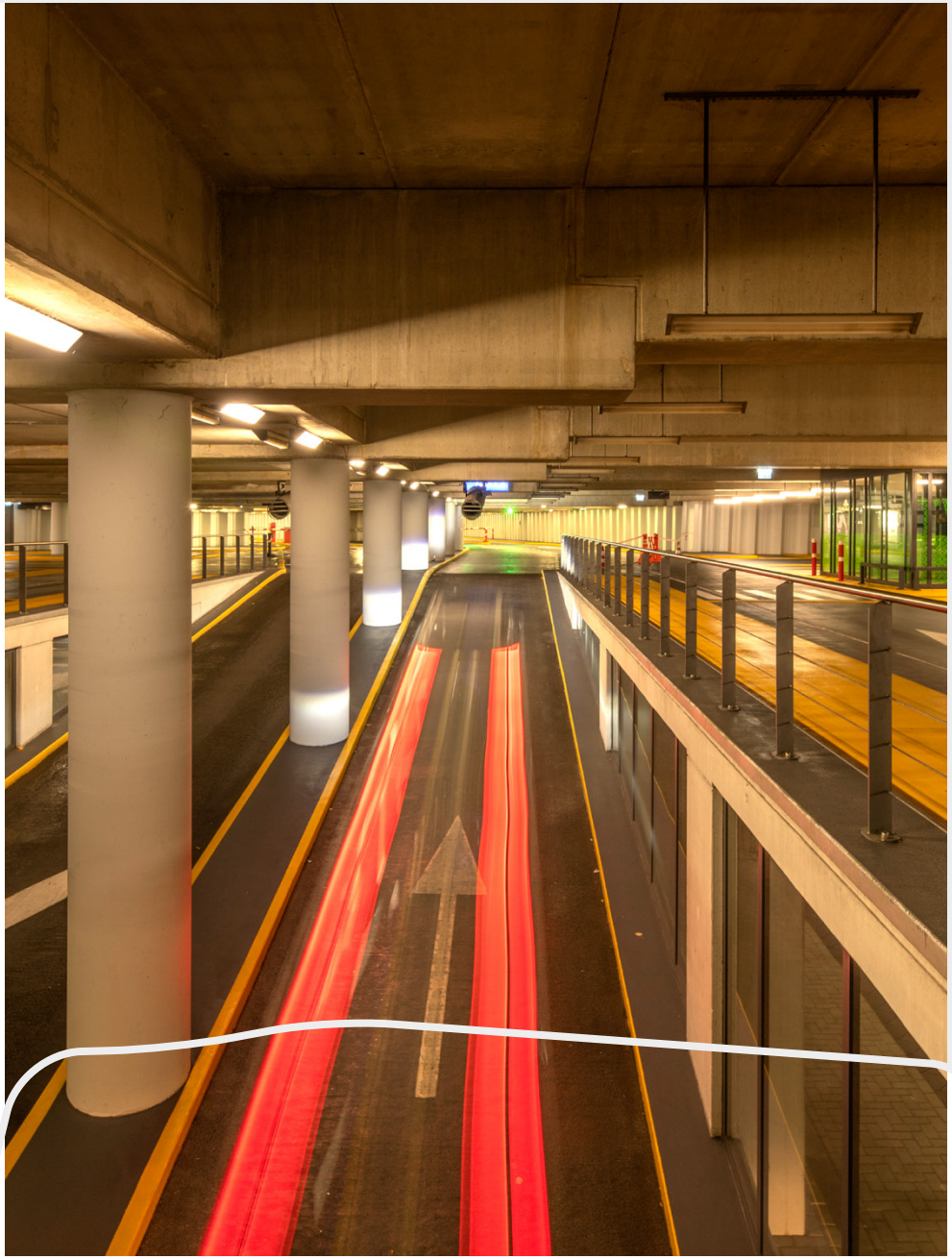
VISIE OP AUTOPARKEREN

Enschede wil leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar zijn. De mobiliteitsvisie geeft hier heldere kaders voor. In deze parkeervisie vertalen we die kaders naar een heldere kijk op parkeren. In dit hoofdstuk leggen we uit waarom we een parkeervisie nodig hebben.

1.1 WAAROM EEN PARKEERVISIE

Enschede heeft een bruisende binnenstad waar het aantrekkelijk winkelen, wonen, ondernemen en verblijven is en waar je goed met de auto kan komen. De stad is volop in ontwikkeling, naast ruimte voor nieuwe woningen en bedrijven ontstaat ook meer behoefte aan ontspanning, groen en water. Daarbij houden we ook oog voor de parkeerbehoeftes van onze binnenstadbewoners. Deze opgaven landen allemaal in onze openbare ruimte. Deze parkeervisie geeft handvatten hoe we in de toekomst met parkeren willen omgaan en hoe parkeren kan bijdragen aan een leefbare, aantrekkelijke en bereikbare stad.

Ook hebben we onze inwoners en bezoekers gevraagd hoe ze het parkeren beoordelen. De belangrijkste uitkomsten: De Van Heek garage krijgt een hoge waardering maar wordt in de avonduren maar beperkt gebruikt. Er is aandacht nodig voor de parkeersituatie rond het MST. De parkeertarieven zijn te hoog. Niet overal ligt een P+R op de route. Er is overlast in de wijken direct rond het centrum. En in Roombeek is er parkeeroverlast van omliggende bedrijven.
In deze parkeervisie pakken we de opgaven van de stad samen met de aandachtspunten. We geven daarmee ruimte aan ontwikkelingen en laten parkeren beter aansluiten bij de behoefte van bewoners en gebruikers.



1.2 WAAR KOMEN WE VANDAAN?

Parkeerbeleid is niet nieuw. Deze visie bouwt verder op de huidige parkeervisie 'Parkeren in Balans' die de raad in 2012 vaststelde. In de afgelopen 10 jaar is ons denken over de inrichting van de openbare ruimte en mobiliteit sterk veranderd. Parkeren ging veel meer over optimalisatie van de exploitatie, er waren geen capaciteitsproblemen. De visie maakte het mogelijk initiatieven zoals een blauwe zone op het woonplein in te voeren. Veel van de maatregelen van toen staan aan de basis van deze nieuwe visie. Bijvoorbeeld het stimuleren van garageparkeren en het faciliteren van deelauto's.



1.3 AUTOBEZIT IN ENSCHEDE EN REGIO

Het autobezit onder Enschedese huishoudens is relatief laag. Met een gemiddelde van 0,86 auto per huishouden is het vergelijkbaar met andere universiteitssteden. In de afgelopen jaren bleef het autobezit in Enschede stabiel. In de provincie Overijssel zagen we het autobezit juist toenemen naar 1,14 auto per huishouden. Ondanks het lage autobezit, neemt het aantal auto's in Enschede toe doordat het aantal huishoudens in de stad toeneemt.

COMMUNICATIE

Communicatie is hier heel belangrijk. Er zijn veel verschillende inwoners die belang hebben bij parkeren op een goede locatie. Deze inwoners informeren we zo persoonlijk mogelijk over veranderingen die hen aangaan. Dat betekent dat we bijvoorbeeld GPK-houders en bewoners van de binnenstad anders informeren dan bezoekers van een parkeergarage. We gebruiken daarvoor passende kanalen en houden in de gaten hoeveel bereik deze kanalen hebben.

1.4 LEESWIJZER

De parkeervisie is mede tot stand gekomen door inwoners, organisaties, ondernemers en bezoekers te vragen naar hun ervaring met het parkeren in Enschede. Deze reacties vertaalden we vervolgens samen met de opgaven van de stad naar concrete maatregelen. Deze maatregelen beschrijven we in hoofdstuk 3 vervolgens per gebied. Alle maatregelen handhaven we; in hoofdstuk 4 beschrijven we hoe dat gaat. Om vervolgens in hoofdstuk 5 afspraken te maken over de monitoring en communicatie. In de bijlagen vindt u een samenvatting met o.a. de belangrijkste uitkomsten van de interviews en een benchmark van de parkeertarieven.

DE AMBITIES VAN ENSCHEDE

Enschede kent vele visies en beleidsdocumenten. Veel van deze stukken gaan over de openbare ruimte en hoe we daar vanuit dat thema mee omgaan. De parkeervisie wil zoveel mogelijk bijdragen aan deze visies. In dit hoofdstuk benoemen we de belangrijkste en vertalen deze naar de ambitie van deze parkeervisie.

2.1 MOBILITEITSVISIE

Voor alle mensen die in Enschede wonen, werken en/of recreëren is een leefbare, aantrekkelijke en bereikbare stad van groot belang. We willen een aantrekkelijke gastvrije stad zijn, waar het prettig werken, wonen, winkelen en recreëren is. Tegelijkertijd willen we bereikbaar zijn en dat vraagt om voldoende parkeerplaatsen. In de mobiliteitsvisie is vastgesteld dat de binnenstad een kwaliteitssprong moet krijgen. Die sprong maken we door de voetganger en de fietser als hoofdgebruiker te bestempelen van de binnenstad en directe omgeving. Ook verbeteren we daar de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en dringen we het straatparkeren zoveel mogelijk terug. Daarnaast stelden we een aantal kaders vast voor het parkeren:

TOEGANGSWEGEN EINDIGEN IN PARKEERGARAGES

Om zoekverkeer te voorkomen en bezoekers zo gastvrij en efficiënt mogelijk naar de binnenstad te leiden, komen de toegangswegen uit bij de parkeergarages. De vindbaarheid en kwaliteit van deze routes en garages zijn een belangrijke voorwaarde.

PARKEERPLAATSEN BUNDELEN IN DE PARKEERGARAGES

Doel is om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid op straat te bevorderen en de stad voor te bereiden op het klimaat van de toekomst. In het centrumgebied heffen we, mits alternatieve parkeerlocaties in garages of op afstand beschikbaar zijn, parkeerplaatsen waar mogelijk op. Dit is in lijn met de toezegging aan de gemeenteraad, waarin we hebben afgesproken dat we parkeerplaatsen op straat pas opheffen als er voldoende alternatieve plekken beschikbaar zijn.

DRIE TYPEN PARKEERVOORZIENINGEN MET TARIEFDIFFERENTIATIE

In de binnenstad zijn parkeergarages waar de bezoeker op directe loopafstand van de bestemming kan parkeren, zogenaamde Park+Stay locaties. Park+Ride locaties zoals Zuiderval liggen op grotere afstand en geven de mogelijkheid om gebruik te maken van een andere vervoerswijze voor het laatste deel naar het centrum. Daarnaast werken we toe naar Park+Walk locaties waarbij circa 5-10 minuten looptijd naar de eindbestemming geldt aan de randen van het centrum.

Per locatie en tijdstip betalen parkeerders verschillende tarieven. Daarbij zijn de locaties met de grootste afstand tot het centrum het goedkoopst. Op die manier stimuleren we de keuze voor alternatieve vormen van vervoer.

NIEUWE PARKEERGARAGES ZIJN MULTIFUNCTIONEEL EN FLEXIBEL

In nieuwe parkeergarages is het belangrijk om ruimte te bieden aan verschillende doelgroepen, zoals bewoners, bezoekers en eventueel werknemers. Er moet daarnaast ook ruimte zijn voor nieuwe ontwikkelingen, zoals deelauto's en elektrische oplaadpunten.

OVERIG MOBILITEITSBELEID

Naast de mobiliteitsvisie heeft Enschede ook een fietsvisie. De fietsvisie heeft als doel zoveel mogelijk mensen op de fiets te laten reizen. Binnen Enschede is de fiets bijna altijd sneller en goedkoper. Ook is er een aparte parkeernormennota. Daarin regelen we hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen we bij een bepaalde voorziening moeten aanleggen. Deze nota herzien we in 2023.

2.2 GROENAMBITIEPLAN

Het groenambitieplan geeft heldere kaders over de toekomst van het groen in Enschede. Vergroenen met bijvoorbeeld bomen, planten en kruiden is nodig om Enschede aantrekkelijk, gezond en leefbaar te houden naar de toekomst toe. Een groene omgeving draagt bijvoorbeeld bij aan gezondere inwoners. Groen draagt bij aan de herkenbaarheid en identiteit van Enschede en maakt dorpen en buurten leefbaarder en aantrekkelijker.

2.3 WATER- EN KLIMAATADAPTIEPLAN

In het water- en klimaatadaptatieplan stellen we onszelf doelen en eisen over de inrichting van de openbare ruimte. Bij elke herinrichting willen we dat het klimaatlabel minimaal 1 trede verbetert. Concreet betekent dit dat we de openbare ruimte deels moeten ontharden of op een andere manier moeten verharden. Dit alles heeft als doel dat we in 2050 een klimaatneutrale stad willen zijn.

2.4 VERSTEDELIJKING

Binnen het singelgebied van Enschede staan veel nieuwbouwontwikkelingen op de planning of ze zijn al in uitvoering. In totaal realiseren we bijna 3.000 woningen. Daarnaast kregen panden een nieuwe invulling, zoals het oude Postkantoor dat nu een bioscoop is. Deze nieuwbouwontwikkelingen zorgen voor een toename van het aantal parkeerbewegingen. Daarnaast gebruiken we enkele (tijdelijke) parkeerterreinen zoals dat naast de Noordmolen voor nieuwbouwontwikkelingen. De parkeercapaciteit op straat neemt daardoor af.

In en rond de binnenstad en het station vullen we ontwikkelingen steeds duurzamer in. Het STOP-principe (stappen, trappen, openbare mobiliteit, personenauto) passen we toe op ontwikkelingen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer krijgen hier steeds meer de ruimte.

2.5

DUURZAME MOBILITEIT

Duurzaam vervoer betekent dat we minder en schoner moeten reizen. Voor ritten onder de 15 kilometer willen we zoveel mogelijk mensen laten kiezen voor duurzame vervoersmiddelen zoals lopen, fietsen, deelvervoer en openbaar vervoer. Hiervoor zet Enschede in op het versterken van de fiets-infrastructuur, het verbeteren en betaalbaar houden van openbaar vervoer, het ontwikkelen van mobipunten (plekken waar deelmobiliteit beschikbaar is), nieuwe P+R-terreinen en het vergroten van het aanbod in deelmobiliteit zoals deelauto's. Het autobezit en het aantal autobewegingen binnen het singelgebied neemt hierdoor af.

2.6

OPGAVE VOOR DE PARKEERVISIE

De ruimte die autoparkeren inneemt in de openbare ruimte is niet langer houdbaar. Om een leefbare, aantrekkelijke en bereikbare stad te zijn moeten we autoparkeren zoveel mogelijk concentreren aan de randen van de stad of in gebouwde voorzieningen in de stad. Waar het kan combineren we parkeerterreinen met zonnepanelen. De openbare ruimte geven we daar waar mogelijk terug aan de inwoner.



PARKEREN IN ENSCHEDE

Enschede kent veel verschillende gebieden met verschillende opgaven. In dit hoofdstuk geven we per deelgebied een toelichting op de opgaven en maatregelen in dat gebied.

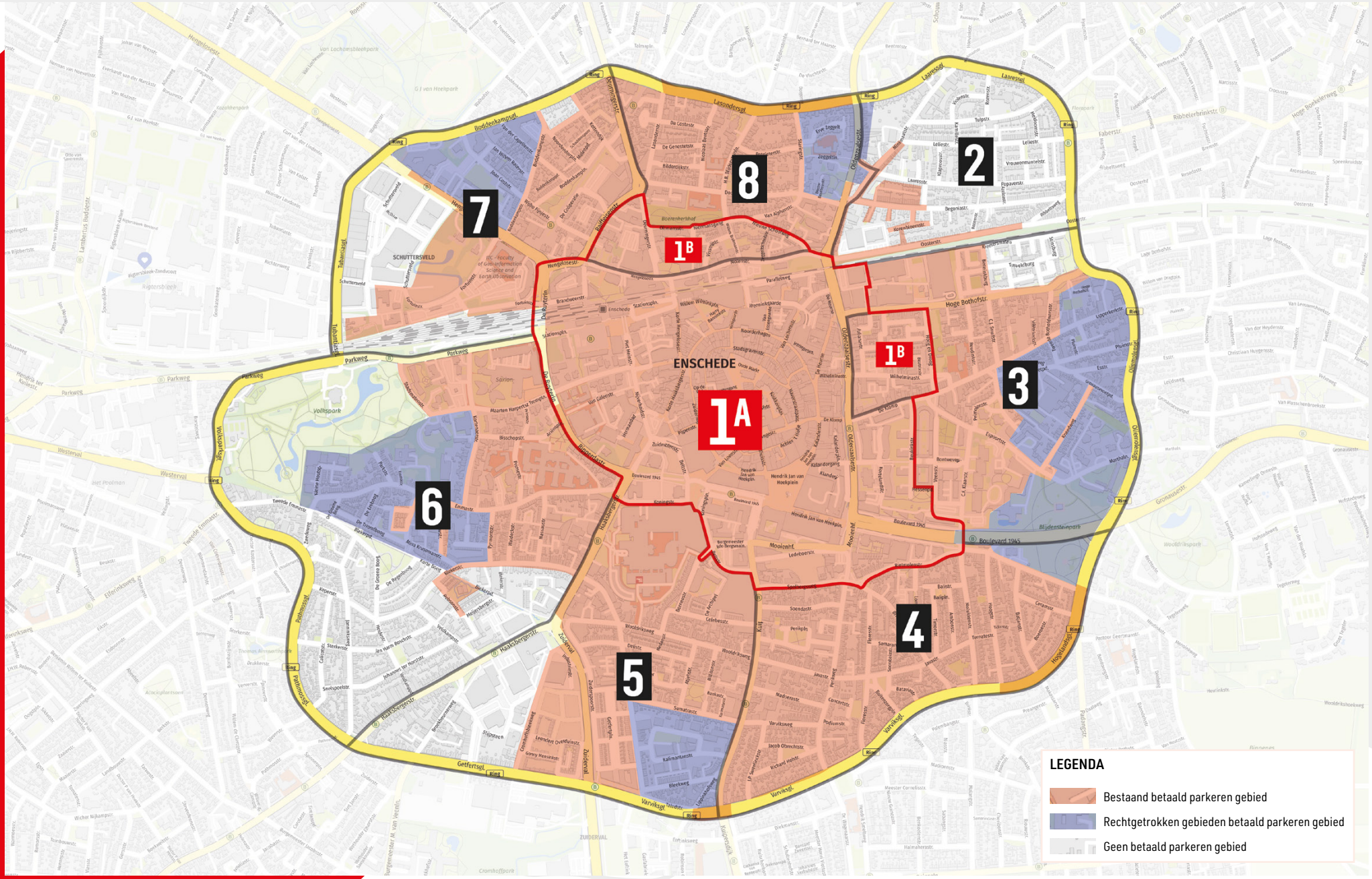
3.1 PARKEREN IN EN ROND DE BINNENSTAD

In de binnenstad van Enschede worden alle opgaven het meest zichtbaar. Overal wordt gebouwd, de omgeving is te versteend en de beschikbare parkeercapaciteit beperkt. Om leefbaarheid in de toekomst te verbeteren moeten we anders omgaan met de beperkte ruimte die er is.

- De beschikbaarheid van straatparkeerplaatsen rond het stadserf neemt steeds verder af. Doordat we woningen op parkeerterreinen bouwen, maar ook omdat meer ruimte nodig is voor groen, water en ruimte om fijn te kunnen leven. Parkeren op straat ontmoedigen we daarom en in de garages moedigen we dit juist aan. Dit doen we op verschillende manieren. De huidige parkeerzone 1 vergroten we met centrum-kwadraat, deze uitbreiding noemen we zone 1b. Door zone 1 groter te maken beperken we de parkeerdruk. In deze zone geven we namelijk maar 1 vergunning per huishouden af. Om deze overgang soepel te laten verlopen houden huidige bewoners hun rechten maar hebben nieuwe bewoners te maken met de nieuwe regels. Zone 1a en 1b vormen samen zone 1.
- Bewoners van zone 1b kunnen naast hun reguliere bewonersvergunning straks een bezoekersvergunning aanvragen. De bezoekersvergunning is een vergunning voor 250 parkeeruren per jaar waarmee meerdere mensen tegelijk kunnen parkeren. Voor de bewoners van zone 1b kan dat binnenkort. Zodra het technisch mogelijk wordt kunnen bewoners in zone 1a ook een bezoekersabonnement aanvragen die enkel geldig is in de avonduren in gemeentelijke parkeergarages (zie ook parkeren in de avonduren).

'Marc is jarig. Op zijn verjaardag krijgt hij bezoek van een aantal mensen dat met de auto komt. Het bezoek geeft de kentekens door aan Marc en vervolgens kan Marc deze aanmelden in een app en kan zijn bezoek gratis parkeren'




1A
1B
1B
2
3
4
5
6
7
8
ENSCHEDE
LEGENDA
Bestaand betaald parkeren gebied
Rechtgetrokken gebieden betaald parkeren gebied
Geen betaald parkeren gebied

- Voor zone 1geldt dat er altijd een parkeergarage in de buurt is. We stimuleren bewoners en ondernemers hun auto zoveel mogelijk te parkeren in de garages. Dat doen we door de tarieven voor de parkeervergunning op straat de komende jaren te verhogen en de abonnementstarieven in de garage te bevriezen. Nieuwe bewoners en ondernemers van zone 1a kunnen geen parkeervergunning meer aanvragen maar kunnen enkel nog een abonnement afsluiten voor een parkeergarage.
- We stimuleren bezoekers meer gebruik te maken van parkeergarages. Dat doen we door het parkeren in de garages goedkoper te maken dan parkeren op straat. Het straattarrief wordt 50 cent hoger en loopt de komende jaren stapsgewijs op tot één euro hoger. Op deze manier hebben vergunninghouders ook meer kans op een plek in hun straat en voorkomen we onnodig zoekverkeer. Dit doen we enkel in de directe omgeving van het stadserf (zone 1) want daar zijn tenslotte goedkopere parkeergarages beschikbaar.
- We nemen afscheid van gebieden waar enkel vergunninghouders mogen staan. Daarmee verdelen we beschikbare ruimte zo eerlijk mogelijk over vergunninghouders, bezoekers en bijvoorbeeld mindervaliden.
- In de binnenstad kennen we nog een aantal parkeerplaatsen met een parkeerbeugel. Deze plekken komen te vervallen. Dit doen we om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de beschikbare capaciteit.
- Aan de Oldenzaalsestraat en de Westerval realiseren we nieuwe P+R-terreinen met goede verbindingen naar de binnenstad. Op termijn kunnen we op de P+R Zuiderval nog een extra etage realiseren.
- Op basis van de parkeerbalans is het noodzakelijk dat we in de binnenstad, nabij het station, een nieuwe parkeergarage realiseren. De exploitatie hiervan komt te liggen bij het gemeentelijk parkeerbedrijf. Daarnaast houden we de parkeerdruk in de verschillende garages in de gaten. Met slimme maatregelen als een signaleringssysteem kunnen we in de toekomst parkeerders in de garage naar de laatste vrije plekken leiden en daarmee de capaciteit vergroten.
- Het reguliere parkeertarief voor de parkeergarages rond het centrum is voor dit jaar (2023) €3,20 per uur. Dit tarief in combinatie met het avondtarief levert een sluitende begroting op voor de parkeergarages. Hiermee handelen we als gemeente binnen de wet markt en overheid.
- We indexeren de parkeertarieven niet meer met een dubbeltje. In plaats daarvan volgen we de inflatieontwikkelingen. In termen van de wet Markt en Overheid wordt hierbij minimaal de integrale kostprijs van het product garageparkeren doorberekend aan de gebruiker. Het straattarief is 50 cent hoger dan het reguliere garagetarief, dit verschil stijgt stapsgewijs tot één euro. De effecten van een betere bezetting van de garage nemen we mee in de tariefsontwikkeling van de garages.

Wet markt en overheid (en mededingingswet):
De besluitvorming van de gemeente over de parkeertarieven valt bestuurlijk in twee delen uiteen, een publiekrechtelijk deel (straatparkeren) en een privaatrechtelijk deel (garageparkeren).
De gemeenteraad stelt de hoogte van de tarieven vast van het publiekrechtelijk deel en het college van Burgemeester en Wethouders stelt de tarieven van het privaatrechtelijk deel vast.
Voor het privaatrechtelijk (ondernemings-) deel is gemeentelijke besluitvorming aanvullend gebonden aan de regels van de wet markt en overheid en mededingingswet. Hiermee beoogd de wetgever voorwaarden te creëren waarbij commerciële partijen een gelijk speelveld hebben als overheden. Voorbeeld hiervan is dat overheden in de rol van ondernemer minimaal de integrale kostprijs van het product garageparkeren moeten doorrekenen in de vaststelling van de tarieven.

PARKEREN IN DE AVONDUREN

In de avonduren is de parkeeroverlast rond het centrum groot. Automobilisten parkeren overal, er is veel zoekverkeer en bewoners kunnen hun auto niet meer kwijt. Daarom stimuleren we het gebruik van parkeergarages in de avonduren.

- Vanaf 1 januari 2024 verlengen we het betaald parkeren in zone 1 tot 23:00 uur. Op straat moeten parkeerders dagelijks tussen 09:00 en 23:00 uur betalen en op zondag van 13:00 tot 23:00.
- In de gemeentelijke parkeergarages voeren we per 1 januari 2024 een avondtarief in van €1,- per uur met een maximum van €5,- per nacht. Dit geldt dagelijks vanaf 19:00 tot 07:00 de volgende ochtend. Dit tarief geldt ook op de koopavonden.
- Na 18:00 is het op straat mogelijk langer dan twee uur betaald te parkeren. Hiermee komen we restaurants in de aanloopstraten tegemoet.
- Als blijkt dat de parkeeroverlast van de binnenstad (zone 1) verschuift naar de omliggende parkeerzones kunnen bewoners, indien er draagvlak is, in de avonduren betaald parkeren aanvragen. In dit gebied gelden dan dezelfde tarieven als de avondtarieven in de parkeergarage.

3.2 PARKEREN IN HET BINNENSINGELGEBIED

De zones 2-8 bestaan voornamelijk uit woongebied gelegen rondom het centrum. Deze zone kent betaald parkeren om de parkeerdruk als gevolg van uitwijkgedrag vanuit het centrum te verminderen. In veel van deze gebieden is de parkeerdruk op momenten hoog en zijn de klimaatopgaven hoog.

- In deze zones zijn geen garages aanwezig. Daarom geldt in dit gebied het reguliere parkeertarief van 3,20 per uur (2023) en is hier geen avondregulering.
- Het gebied waar betaald parkeren geldt is organisch ontstaan. Daardoor zijn de randen of grenzen van deze gebieden niet overal even duidelijk voor bezoekers. De zone waar betaald parkeren geldt trekken we daarom eenmalig recht. Hiermee ontstaan logischere grenzen van het betaald parkeren gebied.
- Uitbreiding van deze zone kan enkel nog in grotere logische gebieden. Daarvoor moet binnen dat gebied wel voldoende draagvlak zijn. Over de manier waarop we dat doen maken we duidelijke afspraken met de betreffende inwoners.
- Het tarief voor een tweede parkeervergunning verhogen we in vijf jaar naar het dubbele tarief van de eerste vergunning. Daarmee is er een extra stimulans om een tweede auto te heroverwegen.
- In het verleden hebben we diverse soorten vergunningen uitgegeven. Een voorbeeld hiervan is de werknemersvergunning. Die verlengen we elk jaar nog maar aanvragen is niet meer mogelijk. Uiterlijk op 1 januari 2025 hebben we alle vergunningen doorgelicht. Mensen die hun vergunning moeten inleveren krijgen eenmalig een aanbieding om tegen een gereduceerd tarief een abonnement af te sluiten in de gemeentelijke parkeergarages. Dit doen we om iedereen gelijke rechten te geven.
- De bezoekersvergunning veranderen we in een digitale vergunning voor 250 parkeeruren per jaar. Daarmee kunnen dus meerdere mensen tegelijk parkeren maar zit er een limiet aan het aantal uren. Daarmee is de kraskaart niet meer nodig. We geven dus geen nieuwe kraskaartvergunningen meer af. De huidige exemplaren die nog in omloop zijn behouden hun geldigheid tot 1 jaar na invoering van deze nieuwe vergunning.
- Aan de randen van het betaald parkeren-gebied onderzoeken we hoe we parkeeroverlast daar kunnen beperken. Samen met de wijkraad Horstlanden-Veldkamp voeren we de komende jaren pilots uit.

3.3 ONDERNEMERS LANGS INVALSWEGEN

Ondernemers langs invalswegen zijn afhankelijker van bezoek met de auto. Aan de randen van het betaald parkeren-gebied, op grotere afstand van het stadserf, zijn zij huiverig voor de invoering van betaald parkeren. Daarvoor doen we het volgende:

- Samen met ondernemers wijzen we groene zones aan. Deze bestaan uit enkele parkeerplekken waar bezoekers een half uur gratis mogen staan. De bezoeker moet hiervoor langs een parkeerautomaat of via een app de parkeersessie te starten. Deze groene zones komen centraal te liggen in de ondernemersgebieden langs de invalswegen.

3.4 PARKEREN VOOR GPK-HOUDERS

GPK-houders kunnen op vertoon van hun Gehandicaptenparkeerkaart (GPK) hun voertuig gratis parkeren in de openbare ruimte. Daarnaast zijn er in en rondom de binnenstad en in de parkeergarages een aantal parkeerplaatsen voor GPK-houders. Ook deze doelgroep willen we zoveel mogelijk verleiden naar de parkeergarages. Dit doen we door:

- De GPK zo snel mogelijk te digitaliseren.
- De digitale GPK te koppelen aan de betaalsystemen in de parkeergarages en daar ook geldig te laten zijn.
- In de parkeergarages ook bredere parkeerplaatsen aan te bieden voor GPK-kaarthouders.
- GPK-houders actiever te informeren over de regels en het gewenste gebruik van hun GPK-kaart.

3.5 IN DE STADSDELEN EN DORPEN

WOONWIJKEN

Parkeren gaat in onze dorpen en woonwijken over het algemeen goed. In veel straten ligt een opgave om klimaatadaptief te worden. Waar op basis van onderzoek blijkt dat er overcapaciteit is kunnen we parkeerplaatsen omzetten naar groen of transformeren naar fietsparkeerplaatsen. De eerste proef met een fietsvlonder loopt in de Blekerstraat. Op andere plekken onderzoeken we of we parkeerplaatsen ook kunnen aanleggen in grasbetonstenen. In wijken met parkeerproblemen leggen we geen nieuwe verharding aan. Parkeerplaatsen toevoegen kan enkel door bestaande verharding anders te gebruiken, bijvoorbeeld door het invoeren van eenrichtingsverkeer.

WIJKWINKELCENTRA

In de stad kennen we diverse wijkwinkelcentra. Deze zijn goed bereikbaar te voet en per fiets maar zijn vooral ingericht op de auto. De voetgangers en de fietsers moeten meer ruimte krijgen rond de wijkwinkelcentra. Door minder ruimte te bieden aan parkeerplaatsen ontstaat meer ruimte voor groen, lopen en fietsparkeren. Daardoor maken we de winkelcentra aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers.

VAN BLAUWE ZONES NAAR GROENE ZONES

Enschede kent nu nog een aantal blauwe zones (bijvoorbeeld in Roombeek). Parkeren is daar met behulp van een parkeerschijf maximaal twee uur toegestaan. De opbrengsten van parkeerboetes gaan naar de Rijksoverheid. De kosten voor handhaving zijn echter voor de gemeente. Daarom voeren we geen nieuwe blauwe zones meer in. De bestaande blauwe zones vervangen we op termijn door groene zones. Wie in deze groene zone parkeert betaalt pas na twee uur parkeergeld. Dat gaat via een parkeerautomaat of digitaal via een parkeerapp. Op deze manier houden we de opbrengsten in Enschede en kunnen we ook digitaal handhaven in deze zones.

PARKEREN BIJ GROTE NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Als bij grootschalige woningbouw op voorhand vaststaat dat de parkeerbalans op een onacceptabele wijze gaat veranderen, kan het college van B&W besluiten parkeerregulering in te voeren. Deze nieuwe wijken moeten klaar zijn voor de toekomst. Daarom moeten we slim omgaan met de beperkte openbare ruimte.

3.6 OVERIGE GEBIEDEN

BEDRIJVENTERREINEN

Op bedrijventerreinen kennen we op dit moment vooral problemen met parkeren door vrachtwagens. Dit komt door een intensivering van de kavels en het ontbreken van een parkeerterrein voor vrachtwagens. Samen met de provincie Overijssel werken we aan een plan van aanpak. In Enschede zien we deze problematiek vooral op de Reulver. We onderzoeken of en waar ruimte is voor het creëren van een (commerciële) parkeerplaats voor vrachtwagens, in combinatie met handhaving in het openbaar gebied.

Daarnaast is er een aantal bedrijventerreinen waar lokaal parkeerproblemen zijn, bijvoorbeeld op Euregio. Het aantal werknemers groeit, dus de kavel wordt voller bebouwd waardoor het parkeren niet altijd meer op eigen terrein mogelijk is. Samen met de omgeving zoeken we daar naar oplossingen waarbij we het beperkte groen zoveel mogelijk willen behouden.

KENNISPARK

Op het Kennispark werken we aan een autoluw gebied. We clusteren parkeren in een apart parkeergebouw en op de parkeerterreinen rond het stadion. Hierdoor ontstaat voor pandeigenaren onder bepaalde voorwaarden ruimte om hun eigen terrein voller te bebouwen maar ook te vergroenen.



> SAMEN MET DE OMGEVING ZOEKEN WE DAAR NAAR OPLOSSINGEN WAARBIJ WE HET BEPERKTE GROEN ZOVEEL MOGELIJK WILLEN BEHOUDEN.

DIGITALISERING, HANDHAVING EN PARKEERORGANISATIE

Enschede is een innovatieve stad maar we kennen een verouderd parkeersysteem. We geven bezoekersvergunningen nog af op papier en handhaving gaat nog handmatig. Dat gaat veranderen. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe.

PARKEERVERGUNNINGEN

We digitaliseren alle parkeervergunningen. De bestaande bezoekersvergunning vervangen we door een bezoekersapp. Daardoor is het mogelijk om meerdere mensen gelijktijdig te laten parkeren. Daarvoor ontvangen inwoners 250 parkeeruren per jaar. Niet-gebruikte uren vervallen. Daarnaast komt er een mantelzorgvergunning die recht geeft op 400 parkeeruren per jaar.

PARKEERAUTOMATEN EN APPS

De parkeerautomaten in Enschede geven de parkeerder nu nog een ticket mee dat zichtbaar voor de ruit moet liggen. Door over te stappen op kenteken-parkeren voert de parkeerder straks het kenteken in op de automaat en hoeft dan niet meer terug te lopen naar de auto. Daarnaast zien we dat een groot deel van de transacties nu al via apps verloopt. Met deze apps betaal je real time, en dus betaal je nooit meer te veel. Daarnaast geeft de app een signaal als de ingegeven tijd eindigt. Parkeerders kunnen de parkeertijd op afstand verlengen. Door meer in te zetten op de app kunnen we het aantal parkeerautomaten op straat verminderen.

4.1 HANDHAVING

Onze Boa's handhaven ons parkeerbeleid. Dat doen ze op een integrale manier. Dat houdt in dat ze naast parkeercontroles ook toezien op andere feiten en aanspreekbaar zijn voor onze inwoners. We zien echter ook dat de druk op hen steeds groter wordt. Hun inzet is op steeds meer plekken gewenst en tegelijkertijd zien we dat de arbeidsmarkt schaars is. Door de verdere digitalisering van ons parkeersysteem kunnen zij meer tijd besteden aan andere thema's.

SCANAUTO

Steeds meer gemeenten kiezen ervoor om parkeerhandhaving uit te voeren met een scanauto. Door te handhaven met een scanauto is minder personele inzet nodig, neemt de pakkans verder toe en daarmee de parkeeroverlast af. De scanauto maakt een scan van het kenteken en foto's van de situatie. Daarna volgt een automatische controle via het Nationaal Parkeer Register of het parkeergeld betaald is. Op momenten dat de auto niet aan het handhaven is kunnen we deze ook inzetten voor parkeeronderzoeken in de wijk. Op het moment dat alle producten digitaal beschikbaar zijn kunnen we handhaven met een scanauto.



4.2 PARKEEREXPLOITATIE EN ORGANISATIE

Het succes van de te behalen parkeerdoelen is in belangrijke mate afhankelijk van de organisatorische borging binnen het parkeerbedrijf Enschede. Het parkeerbedrijf waarborgt een professionele en flexibele parkeerorganisatie die voldoende dicht bij het beleid en de planvorming staat.

Op basis van de jaarlijks vast te stellen tarieven draagt het parkeerbedrijf zorg voor de financiële resultaten zoals vastgelegd in de gemeentebegroting. Met de inzet van de parkeerreserve worden financiële resultaten over de jaren geëgaliseerd. Eveneens wordt de parkeerreserve ingezet om te voldoen aan wettelijke vereisten op basis van de Wet Markt en Overheid en de Mededingingswet.

BIJLAGEN

5.1

BIJLAGE 1

PARTICIPATIE EN EVALUATIE

SAMENVATTING

De parkeervisie schrijven we voor én met Enschedeërs. De mening van inwoners, bezoekers, instellingen en ondernemers vinden we belangrijk. Samen maken we de stad tenslotte. Een stad die voor iedereen leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar moet zijn. We hebben op verschillende manieren en met gebruik van verschillende kanalen een zo breed mogelijke doelgroep benaderd.

WE HEBBEN MENINGEN EN IDEEËN OPGEHAALD

ENQUÊTE ONDER BEZOEKERS EN ENSCHEDEPANEL

Begin 2020 hebben we een parkeerenquête gehouden onder bezoekers van de binnenstad. We bevroegen 265 bezoekers waarvan 118 afkomstig uit Duitsland. Daarnaast hebben we de leden van het EnschedePanel ook gevraagd naar hun mening. Daarop ontvingen we 1.352 reacties. De enquête en de belangrijkste conclusies vindt u als bijlage bij deze visie.

KLANKBORDGROEPEN EN ONLINE ONDERZOEK

In de periode januari 2020 – maart 2021 hebben we bewoners, ondernemers, bedrijven, instellingen en belangenorganisaties gesproken in diverse klankbordgroepen. Daarnaast hebben we online 600 reacties opgehaald over de sterke en verbeterpunten van het Enschedese parkeerbeleid. Ook blijven we steeds in gesprek met onze partners in de binnenstad, zoals het MST, Casino, VUE-bioscoop, VHSE en de wijkraad Horstlanden-Veldkamp. Daarnaast maken we ook gebruik van het binnenstadsoverleg. We hebben de visie bovendien doorgenomen met Q-Park als belangrijke parkeerexploitant. De belangrijkste resultaten hebben we als bijlage opgenomen.

DE BELANGRIJKSTE RESULTATEN EN AANDACHTSPUNTEN

HOGE WAARDERING PARKEERGARAGES (‘S AVONDS WEL LEEGSTAND)

De parkeergarages in Enschede krijgen een hoge waardering. Bezoekers ervaren met name de Van Heekgarage als kwalitatief erg goed en goed bereik¬baar. Wel blijkt dat de garages tijdens de avonduren maar beperkt gebruikt worden. Een voor de hand liggende oorzaak is dat bezoekers ‘s avonds ook in de garages moeten betalen. Parkeren op straat is na 19.00 uur dan gratis.

GOEDE BEOORDELING VAN BEZOEKERS BINNENSTAD

Duitse bezoekers beoordelen het parkeren in de binnenstad van Enschede erg goed, namelijk met een 7,5 als rapportcijfer. Zij kunnen gemakkelijk een parkeerplaats vinden en parkeren voornamelijk in de kwalitatief hooggewaardeerde Van Heekgarage. Overige niet-Enschedese bezoekers beoordelen het parkeren met een 6,7. Aandachtspunt voor hen is de beweg¬wijzering en de bereikbaarheid van parkeergarages tijdens wegwerkzaamheden. Enschedeërs zelf beoor-delen het parkeren in hun stad met een 6,1. Zij vinden met name de parkeertarieven te hoog en vragen aandacht voor het parkeren bij MST-bezoek.

BESCHIKBAARHEID PARKEERPLAATSEN

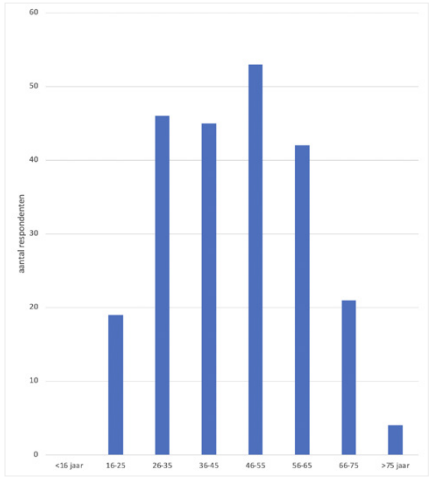
In 2019 hebben we een groot parkeeronderzoek uitgevoerd in het binnensingelgebied. Daaruit blijkt dat er op dat moment voldoende parkeerplaatsen zijn in Enschede. Ook op het drukste moment van de week (zaterdagmiddag 15.00 uur) waren er voldoende parkeerplaatsen beschik-baar. In 2022 hebben we de ontwikkelingen tot 2030 in beeld gebracht en dit samengevoegd met het parkeeronderzoek. Vanaf 2025 zien we in het centrumkwadraat en de binnenstad een parkeertekort ontstaan.

ALGEMEEN

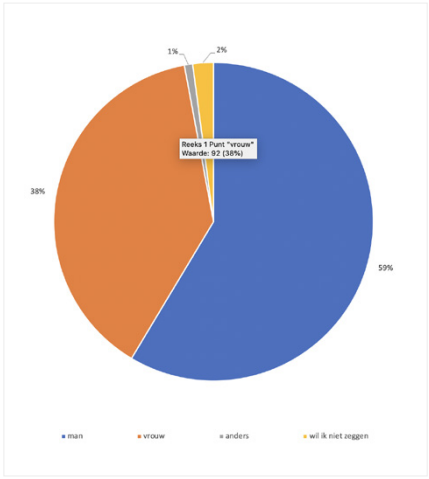
In de periode van 10 tot en met 31 maart 2020 (voor en tijdens de lockdown a.g.v. het coronavirus) hebben we gebruik gemaakt van Maptionnaire. Dat is een digitale participatietool waarmee respondenten ideeën en belevingen letterlijk op de kaart kunnen zetten. Zij kregen de mogelijkheid om positieve punten en verbeterpunten aan te wijzen.

We brachten dit onder de aandacht met een (social) media-campagne via Facebook en de Huis-aan-Huis. Daarnaast maakten we Maptionnaire ook kenbaar bij de klankbordgroepen en bij collega's uit de organisatie.

In deze bijlage hebben we de resultaten uit Maptionnaire aangevuld met de resultaten uit de media-analyse.



Figuur 1.1: Leeftijdsopbouw



Figuur 1.2: Geslacht

MAPTIONNAIRE

ALGEMENE KENMERKEN RESPONDENTEN

In totaal vulden 440 personen de Maptionnaire enquête in. Zij plaatsten gezamenlijk 600 reacties op de kaart:519 verbeterpunten en 81 positieve punten.

Van de 440 respondenten hebben, afhankelijk van de vraag, 200 à 300 respondenten achtergrondkenmerken ingevuld. Hieruit is te halen wat de doelgroep, leeftijdsklasse en geslacht van de respondenten is. Het grootste deel (69%) van de respondenten is inwoner van Enschede. Werknemers/ondernemers (19%) en bezoekers (12%) zijn minder sterk vertegenwoordigd. Het geslacht en de leeftijdsopbouw van de respondenten zijn opgenomen in figuur 1.1 en 1.2.

REACTIES OP KAART

De meeste reacties zijn geplaatst in het binnensingelgebied. Daarbuiten zijn enkele plekken waar meerdere reacties zijn geplaatst, bijvoorbeeld bij winkelcentrum 'Op de Brouwerij'. Een globale spreiding van de reacties is zichtbaar in figuur 1.3 (verbeterpunten) en 1.4 (positieve punten).

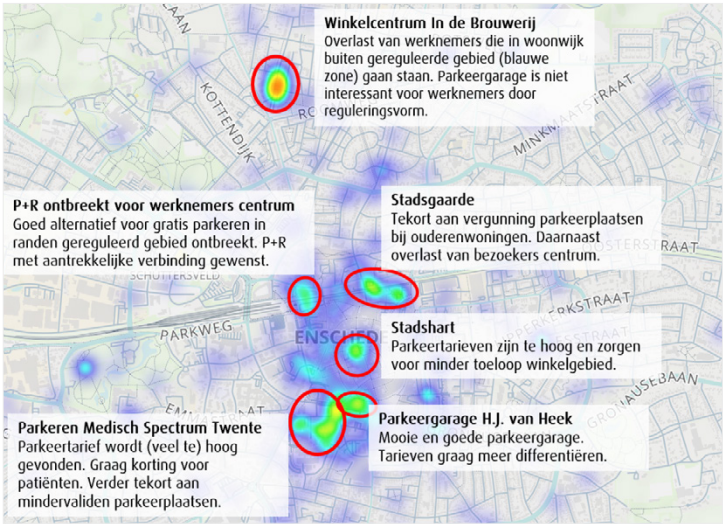


Figuur 1.3: Locatie verbeterpunten



Figuur 1.4: Locatie positieve punten

Op enkele locaties kwamen veel reacties binnen. In figuur 1.5 zijn deze reacties samengevat.



Figuur 1.5: Samenvatting reacties op specifieke locaties

NIET-KAARTGEBONDEN REACTIES

Naast de reacties op kaart zijn ook veel algemene verbeterpunten en positieve punten ingediend. Deze zijn opgenomen in onderstaand overzicht.

VERBETERPUNTEN

AANTAL PARKEERPLAATSEN - CA. 100X BENOEMD:

- Capaciteitstekort door:
  - Mensen die oprit bij tuin aantrekken;
  - Realisatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen;
  - Weinig efficiënt ontworpen parkeervakken.
- Er zijn meer parkeerplaatsen bij de Spoedeisende Hulp van het MST nodig.
- Er is overlast van parkeerders van bedrijven in woonbuurten (Roombeek).
- Te weinig vergunningparkeerplaatsen bij Stadsgaarde.

PARKEERTARIEVEN - CA. 80X BENOEMD:

- Te duur, zeker bij het ziekenhuis;
- Tarieven meer differentiëren: bijvoorbeeld 's avonds goedkoper.
- Ondernemers binnenstad hebben last van hoge parkeerkosten voor klanten. Dit schrikt (Duitse) bezoekers af.

INDELING GEREGULEERD GEBIED - CA. 40X BENOEMD:

- Parkeeroverlast van bedrijven Roombeek (o.m. Thuisbezorgd);
- Randeffecten: Esstraat, Marthalaan, Padangstraat, Varviksingel, Eeftinksweg, Noordendorplaan, Getfertplein, Vluchtestraat, Racerstraat, rondom winkelcentrum In de Brouwerij.

VERGUNNING - CA. 35X BENOEMD:

- Bezoekersvergunning zone 1 is gewenst;
- Blauwe zone reserveren voor vergunninghouders (buiten winkeltijden).

PARKEERLOCATIES - CA. 30X BENOEMD:

- Idee: realiseren P+R locaties langs alle invalswegen en zorgen voor goede verbindingen met het centrum (nu niet altijd het geval);

ONDERSCHEID TUSSEN STRAAT- EN GARAGEPARKEREN - CA. 10X BENOEMD:

- Idee voor Roombeek: werkers en bezoekers in garage, bewoners op straat

VINDBAARHEID PARKEERLOCATIES - CA. 10X BENOEMD:

- Parkeergarage Stationsplein moeilijk bereikbaar/vindbaar
- Goede verwijzing naar andere parkeergarages op het moment dat de Van Heek garage vol zit.
- Idee: rode/groene lampen boven de parkeervakken
- Parkeerverwijzing voor (Duitse) bezoekers.

POSITIEVE PUNTEN

- Van Heekgarage: mooi, schoon, ruim en netjes,
- Gratis parkeren winkelcentra
- Parkeergarages zijn goed vindbaar
- Gereguleerd gebied is passend zo.
- Maximaal 2 uur op straat parkeren is goede maatregel

MEDIA-ANALYSE

- **Parkeren MST.** Parkeren bij het MST staat met stip op 1. Veel mensen vinden dat parkeren voor een ziekenhuisbezoek gratis zou moeten zijn of in ieder geval aanzienlijk goedkoper. Naast het MST wordt de gemeente vaak verantwoordelijk gehouden voor de hoge parkeertarieven bij het MST. Ook zouden er onvoldoende invalideparkeer-plaatsen rondom het MST beschikbaar zijn en zou het op Duitse feestdagen te druk zijn in de Van Heekgarage.
- **Angst voor afname bezoekers en leegstand.** Online wordt regelmatig de angst uitgesproken dat toeristen Enschede zullen mijden vanwege te hoge parkeertarieven (ca. 80 keer genoemd in Maptionnaire). Daarnaast zouden de parkeertarieven zorgen voor leegstand in het centrum. Vaak wordt er naar andere Twentse gemeenten en Winterswijk verwezen als het dit onderwerp aangaat. Zij zouden het beter voor elkaar hebben.
- **P+R Zuiderval.** De P+R aan de Zuiderval wordt online veelvuldig genoemd als goedkoop en goed alternatief voor het duurdere parkeren in het centrum. Veel mensen zijn verbaasd over dit goede alternatief.
- **Parkeerdruk in wijken en rondom het centrum.** Inwoners die nét buiten de betaald parkeerzones wonen geven aan overlast te ervaren van toeristen (Duitsers) die uitwijken naar de rand van het centrum. Met name in de weekenden hebben bewoners moeite hun auto kwijt te kunnen bij hun eigen huis. Verder worden op sommige locaties capaciteitsproblemen ervaren doordat mensen opritten bij de tuin aantrekken, laadpunten optimaal dubbelgebruik in de weg staan en parkeervakken en -plaats weinig efficiënt ontworpen zijn.
- **Betaald parkeren buiten de singel.** Ondanks dat inwoners nog wel eens parkeeroverlast ervaren rondom het centrum, zijn mensen bang dat straks ook buiten de singels geld gevraagd wordt om te parkeren. Het overgrote deel staat hier niet positief tegenover.
- **Betaald parkeren FC Twente.** Enkele personen geven aan dat dit nadelig zou zijn voor de bioscoop en Go Planet.
- **Lege parkeergarage Roombeek.** Enkele Roombeekbewoners geven aan overlast te ervaren van werknemers van onder andere Thuisbezorgd. Zij vinden het raar dat er een lege parkeergarage is, maar wel parkeeroverlast op straat.
- **Openbare laadpalen.** Met name op het moment dat er een openbare laadpaal geplaatst wordt in een straat, nemen de klachten toe. De palen zouden onnodig reguliere parkeerplaatsen innemen en onvoldoende worden gebruikt.
- **Bezoek in de betaald parkeerzone.** Een enkeling beklaagt zich over het feit dat visite, net als zoekverkeer, ook parkeergeld moet betalen. Op deze manier zouden zij niet fatsoenlijk visite kunnen ontvangen tijdens feestjes (onvoldoende bezoekers parkeerkaarten per adres). Ook zou men graag een bezoekersvergunning kopen voor zone 1a.

- **Parkeerdruk De Kop.** Een enkeling vraagt zich af of er voldoende parkeerplekken zijn als De Kop straks gereed is.
- **Parkeerdruk moskee.** Een aantal inwoners maakt zich zorgen over toenemende parkeerdruk rondom de nieuw te bouwen moskee.
- **Gereduceerd parkeertarief voor film- theaterbezoek.** Een artikel over korting op parkeren voor bezoekers van het theater en de bioscoop zorgde voor ophef. Met name de link met het dure parkeren bij MST werd vaak genoemd.
- **Handhaving.** Sommige personen geven aan dat de handhavers te rigide optreden als het gaat om handhaving op het gebied van parkeren. In plaats van daadwerkelijke parkeerproblemen op te lossen, zouden de handhavers simpelweg zoveel mogelijk parkeerboetes uit willen schrijven.



5.2

BIJLAGE 2

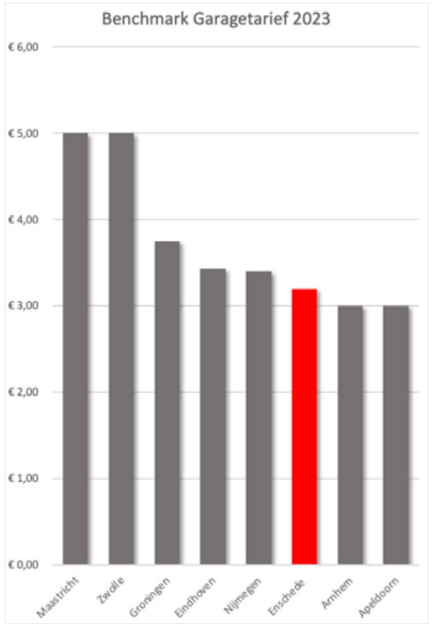
BENCHMARK PARKEERTARIEVEN

De parkeertarieven in Enschede verhouden zich goed ten opzichte van vergelijkbare (grens)steden als Groningen, Arnhem, Nijmegen en Maastricht. Het tarief voor garageparkeren is in Enschede relatief laag, terwijl het tarief voor straatparkeren vergelijkbaar is.

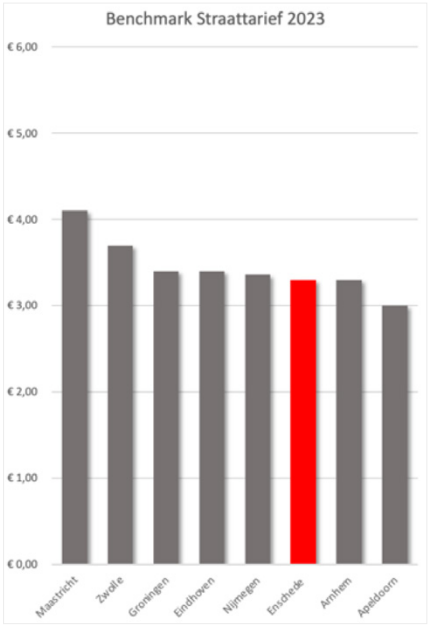
STAD	GARAGE-TARIEF	STRAAT
Eindhoven	€ 3,43	€ 3,70
Groningen	€ 3,75	€ 4,10
Maastricht	€ 5,00	€ 3,00
Zwolle	€ 5,00	€ 3,30
Arnhem	€ 3,00	€ 3,40
Enschede	**€ 3,20**	**€ 3,30 (€ 3,70*)**
Nijmegen	€ 3,40	€ 3,40
Apeldoorn	€ 3,00	€ 3,36

Tabel 2.1: Benchmark u¬¬urtarieven parkeren op zaterdagen 2023

* nieuwe tarieven 2023



Benchmark Garagetarief 2023



Benchmark Straattarief 2023