

Kort verslag van de informatiebijeenkomst ‘parkeerproblematiek Geuzenbuurt’ op maandag 9 januari 2017.

Aanwezig namens de gemeente Hilversum:

T. Verheul en M. van Loenen- afdeling verkeer

F.G.J. Voorink, wethouder Verkeer

Wethouder Voorink van Verkeer stelt in zijn inleiding dat het onderwerp ‘parkeren’ vaak tot discussies leidt, zeker in een druk bewoonde buurt als deze. Iedereen wil zijn auto kwijt kunnen, maar er zijn in de praktijk meer auto’s dan parkeerplekken – dat wringt. Daarnaast wil iedereen graag dat er ruimte is voor werkgelegenheid, speelplaatsjes, groen, honden uitlaatstroken etc. De ruimte groeit niet mee met al die verlangens.

De wethouder erkent dat de gemeente een verantwoordelijkheid heeft bij het ontstaan van het parkeerprobleem doordat in het verleden woningsplitsing werd toegestaan. Op die manier ontstonden meer woonadressen en de bewoners daarvan wilden óók hun voertuig bij huis kwijt. Het autobezit is bovendien de afgelopen 20 jaar met 50% gestegen. Al met al is er sprake van een groeiend probleem, waarvoor een oplossing wordt gezocht. In de gehouden enquête is de bewoners een oplossings-/keuzemogelijkheid voorgelegd waarover deze avond gesproken wordt. Het uitgangspunt is dat de wens van de meerderheid wordt geaccepteerd. Alleen als de veiligheid in het geding is, bijvoorbeeld doordat de hulpdiensten geen toegang hebben tot de woningen waar ze moeten zijn, kan de ‘nee-keuze’ uiteindelijk anders uitvallen.

De heer Verheul geeft aan de hand van cijfers en andere gegevens een toelichting bij de realiteit van de parkeerdruk in de Geuzenbuurt. Uit metingen bleek dat die eind 2015 op piekmomenten boven de 100% lag, met name ’s avonds en ’s nachts. De gemeente spreekt van een hoge parkeerdruk bij 80%.

De metingen vonden plaats op 3 momenten: dinsdagochtend, dinsdagmiddag en dinsdagavond, tevens op een hele zaterdag, incl. zaterdagnacht.

Vanuit de buurt en van de nood- en hulpdiensten komen steeds meer signalen dat fout geparkeerde auto’s de doorgang belemmeren.

Inmiddels is op 575 adressen in de buurt een enquête gehouden. Nog niet alle reactieformulieren zijn aan de gemeente geretourneerd.

Het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte is 350, waarbij ook het parkeerterreintje aan de Huygensstraat is betrokken, dat straks alleen voor vergunninghouders beschikbaar komt.

Daarnaast zijn er 121 parkeerplekken op eigen terrein. Al met al zijn er 471 parkeerplekken in deze wijk.

Tussen de aanwezigen in de zaal en de afvaardiging van de gemeente ontstaat vervolgens een zeer levendig vraag- en antwoordspel. Bij de bewoners overheerst de frustratie over het feit dat de gemeente niet voor een oplossing kan zorgen. Zij doen suggesties, bijvoorbeeld: de gemeente zou bepaalde terreintjes kunnen kopen en daar parkeerplaatsen op aanleggen.

Kort en bondig stellen sommigen dat niet de bewoners een probleem hebben, maar de gemeente. Die moet dus ook voor de oplossing zorgen.

Wethouder Voorink legt uit dat het bij ‘lege’ terreintjes veelal gaat om particulier gebied, waarvoor de eigenaar andere plannen heeft. Bovendien zou het aankopen van deze stukjes grond erg veel geld gaan kosten.

Bewoners stellen dat er al jarenlang slechts sporadisch wordt gehandhaafd op fout parkeren. Dat dat na invoering van het reguleringssysteem opeens wel zo zal zijn wekt onbegrip.

Ook wijzen zij erop dat het weliswaar niet meer mogelijk is om legaal een woning te splitsen, maar dat de eigenaren dit nu gewoon in de weekenden zelf ter hand nemen. Wijkbewoners kunnen daar melding van maken bij de gemeente. Met terugwerkende kracht wordt de verbouwing dan alsnog verboden. Het verwijt is, dat de gemeente deze illegale zaken nog steeds tolereert.

Er worden ook opmerkingen gemaakt over paaltjes die 'opeens' geplaatst zijn op plekken waar enkele schuin geparkeerde auto's niemand in de weg stonden en de brandweer prima kon passeren. Dat is o.a. in de Leeghwaterstraat het geval. Iedere uitleg ontbreekt. De bewoners zijn boos.

Bewoners begrijpen ook niet waarom het Lemetterrein zo lang leeg staat. Waarom is dat niet tijdelijk in gebruik gegeven als parkeerterrein? De Alliantie is bereid om (betaalde)parkeerplaatsen voor de buurt in het a.s. bouwplan op te nemen, afhankelijk van het resultaat van de besprekingen met de gemeente. Die is dus aan zet.

Naast de Opmaat ligt ook al lang een terrein braak, wachtend op nadere invulling. Waarom wordt dat niet althans tijdelijk als parkeergelegenheid in gebruik gegeven aan de buurt? Heeft de gemeente zich echt tot het uiterste ingespannen om dit bij eigenaar De Alliantie voor elkaar te krijgen?

In het verlengde hiervan wordt de vraag gesteld waarom het niet lukt om parkeerterreinen van bedrijven na werktijd open te stellen voor bewoners.

Het feit dat per adres slechts één vergunning wordt afgegeven wekt ook veel onrust. Er zijn bewoners die meer auto's hebben. Zij maken de noodzaak hiervan duidelijk: een ZZP'er, iemand met een werkbusje, iemand die storingsdienst heeft en op afroep beschikbaar moet zijn. Er is veel verontwaardiging dat de gemeente hier kennelijk weinig begrip voor heeft.

De Opmaat heeft de afspraak gemaakt dat het parkeerterrein overdag bestemd is voor de school en 's avonds/'s nachts voor de buurtbewoners. Waarom mogen bedrijven/scholen overdag niet ook langs de Larenseweg staan?

De aannames van de gemeente (0,8 auto per adres) geven een onzuiver beeld. Waarom is tevoren niet beter te bepalen hoe groot het autobezit in de Geuzenbuurt werkelijk is en stelt men het aantal af te geven vergunningen daarop af?

Op deze en andere vragen uit de zaal luidt het antwoord van de gemeente aldus:

- Een parkeerplek in eigen tuin wordt alleen meegerekend als die daadwerkelijk als zodanig is ingericht. In principe is het niet eens toegestaan om de voortuin in te richten als parkeerplek, maar deze zijn wel meegeteld in het totale aantal parkeerplekken. Een tuinparkeerplek mag te allen tijde weer teruggebracht worden tot tuin.
- Wie een parkeervoorziening heeft op eigen terrein (bijv. inrit) wordt geacht daar te parkeren. Die bewoners komen in principe ook niet in aanmerking voor een vergunning.
- Handhaven op parkeergedrag van niet-wijkbewoners is moeilijk, omdat de genoemde straten openbare ruimten zijn. Als er besloten wordt tot een vergunningssysteem is handhaven veel beter mogelijk.
- Het autobezit per adres is 0,82, berekend door het CBS. Leaseauto's en werkbusjes zijn niet meegerekend, evenmin als auto's met een buitenlands kenteken
- Het aantal auto's is in de praktijk hoger dan uit deze cijfers blijkt.
- Het is waar dat een aantal mensen die eerst op de Larenseweg parkeerden sinds de invoering van het betaald parkerenstelsel aldaar nu in de Geuzenbuurt staan (want: nog gratis).
- De toezegging van de gemeente dat bij elke woningsplitsing verplicht een parkeerplaats moest komen is niet altijd haalbaar gebleken. Voor woningen die voor 2003 gesplitst zijn gold een afkoopregeling.

- Wanneer tot betaald parkeren wordt overgegaan kan de gemeente garanderen dat er voor iedere eerste auto die tot een adres behoort een parkeerplek zal zijn in de buurt.
- De gemeente ziet weinig mogelijkheden om het bestaande aantal parkeerplaatsen uit te breiden, doch gaat graag in op het voorstel om een buurtschouw te houden met de bewoners, om te horen en te zien welke (reële) locaties zij nog kunnen aandragen.
- Vanuit de bewoners wordt het hondenuitlaatterreintje aan het Dr. Kuypersplein genoemd, waar de stank zo erg is dat de bewoners van de aanliggende flats niet op hun balkon kunnen zitten. Daar zouden parkeerplaatsen een prima alternatief zijn.
- Op het inderdaad nog steeds vrije Lemetterrein bouwt De Alliantie binnenkort woningen met eigen parkeergelegenheid. Die verrijzen ook op het Lucentterrein.
- De gemeente is in gesprek gegaan met eigenaren van binnenterreintjes, garageboxen etc. Die willen echter geld. In commerciële waarde gezien komt het bedrag voor een parkeerplek dan uit op € 20.000,-.
- Als er een substantieel aantal parkeerplekken bijgekocht zou moeten worden zou het al gauw gaan om een investering van tientallen miljoenen euro's. Dat geld moet wel weer opgebracht worden. Het maakt het parkeren op die plekken al gauw onbetaalbaar.
- De gemeente wil het mogelijk maken dat de bewoners uit de Geuzenbuurt straks met een vergunning kunnen parkeren aan de Larenseweg.
- De gemeente wil ook bekijken of het mogelijk is om bepaalde parkeergebieden in de Geuzenbuurt/Electrobuurt anders in te richten, waardoor meer ruimte ontstaat.
- Er wordt nog bekeken of met bedrijven afspraken kunnen worden gemaakt over het wederzijds gebruik maken van parkeerplaatsen, d.w.z. dat scholen/bedrijven overdag langs de Larenseweg mogen staan en bewoners 's avonds/'s nachts op de parkeerterreinen van bedrijven en scholen.
- Als de Geuzenbuurt kiest voor betaald parkeren worden dezelfde tijden aangehouden als in de Electrobuurt: van 09.00 tot 21.00 uur.

- Een vergunning gaat € 60,- per jaar kosten. In eerste instantie wordt per adres slechts één vergunning toegekend. Het bedrag is nodig ter bekostiging/onderhoud van de automaten en de borden en t.b.v. de handhaving. Het vormt de helft van de kosten die gemaakt moeten worden. De andere helft komt uit het betaald parkeren overdag.
- Ondernemers kunnen een zakelijke vergunning krijgen à € 200,- per jaar per auto. Iemand die voor zijn werk een auto nodig heeft en dat kan onderbouwen met een verklaring van zijn werkgever, kan zo'n zakelijke vergunning aanvragen. Dat is op dat adres dan de enige vergunning.
- Het is mogelijk om op een adres een vergunning te kopen die voor meerdere kentekens te gebruiken is, maar het blijft bij één vergunning.
- In buurten zoals de Geuzen- en Electrobuurt zal de opbrengst net kostendekkend zijn. Het systeem is zeker niet winstgevend voor de gemeente, i.t.t. het parkeren in het centrum.
- Hilversum zit landelijk aan de onderkant met de tarieven voor vergunningen.
- Mocht blijken dat het aantal afgegeven vergunningen lager is dan verwacht en er dus parkeerplekken over zijn, dan wordt het mogelijk er een tweede bij te kopen. In de Electrobuurt is dat ook zo gegaan.
- Qua tijden (09.00-21.00) wil de gemeente aansluiten bij het regime in de Electrobuurt.
- Voor motoren kan geen vergunning worden aangevraagd, omdat die vaak binnen het eigen hek kunnen worden gezet. Zij hebben geen recht op een eigen parkeerplek.
- Bewoners met een vergunning kunnen voor hun bezoekers een tijdelijk plekje aanvragen voor € 0,40 ct. per uur, met een maximum van 80 uur per kwartaal.
- Andere gebruikers betalen € 1,60 per uur bij de parkeerautomaat.
- De grens tussen schil en buitenschil zal duidelijk worden aangegeven om overgangsproblemen te voorkomen.
- Een boete wegens verkeerd parkeren komt ten goede aan het rijk, niet aan de gemeente.

De bewoners hebben n.a.v. het voorafgaande nog veel vragen. Zo begrijpt men niet waarom er vrij parkeren wordt ingesteld van 09.00-21.00 uur, terwijl de werkende bewoners vanaf 17.00 uur thuis komen en dan de plekken bezet vinden. Een eindtijd van 17.00 is beter. M.a.w.: de oplossing past niet bij het specifieke probleem van de buurt.

De wethouder stelt dat in de politiek wordt nagedacht over dit punt. Als elke buurt een eigen regime krijgt wordt het al gauw onbegrijpelijk voor mensen die er niet thuis zijn.

De stemming in de zaal wordt kritischer.

➤ De wethouder stelt de vraag wie van de aanwezigen tegen betaald parkeren is. Een meerderheid geeft bij handopsteken aan tegen te zijn.

De wethouder stelt dat, als uit de enquête blijkt dat de meerderheid inderdaad tegen is, de plannen voor parkeerregulering eenvoudig worden afgeblazen.

Er volgt nog enige tijd een gedachtewisseling, waarin vrijwel dezelfde argumenten vaak opnieuw worden aangevoerd.

Afgesproken wordt dat de wethouder en enkele ambtenaren, de wijkagent, de buurtcoördinator, de hulpdiensten alsmede enkele bewoners binnenkort een buurtschouw zullen houden, waarbij zorgvuldig zal worden nagegaan of er wellicht toch nog parkeerlocaties gevonden kunnen worden.

De wethouder staat open voor goede suggesties.

Genoemd worden alvast:

- De parkeergarage aan de Goudriaanstraat
- De hondenuitlaatstrook
- Connexionterrein
- Leen Bakkerterrein
- Etc.

Daarnaast wordt door de gemeente gekeken naar de wens van de bewoners om de parkeertijden af te stemmen op de wensen van de buurt.

In de loop van het gesprek met de wethouder ontstaat meer begrip voor het gegeven dat verreweg de meeste onbebouwde (tussen)terreinen en terreintjes geen eigendom van de gemeente zijn en dat de grond dus verworven moet worden. Omgezet gaat een parkeerplek dan al gauw € 20.000,- kosten.

De wethouder legt ook duidelijk uit welke afspraken over bouwprojecten in de omgeving (incl. parkeergelegenheid) er met de Alliantie zijn gemaakt. De gemeente kan daar per project misschien enkele plaatsen voor de Geuzenbuurt uit persen, maar zeker niet voldoende en bovendien: betaald. Ook voor die grond zal men bovendien in het raadhuis flink in de buidel moeten tasten.

Dat 80% van de bewoners van de Bakkerstraat na een proeftijd positief reageert op de invoering van betaald parkeren wordt tegen het einde van de bijeenkomst ook met aanzienlijk minder wantrouwen aangehoord. De bewoners van die straat stonden overigens aanvankelijk uiterst kritisch tegenover deze oplossing. Nu willen zij niet meer terug naar de vroegere situatie.

Het vergunningensysteem moet wel eenvoudiger worden, aldus de wethouder. Verschillende gebieden zouden bij elkaar kunnen worden gevoegd. Daarover wordt in het raadhuis nu nagedacht.

Nog op enkele vragen wordt antwoord gegeven:

- Een caravan mag drie dagen voor en drie dagen na de vakantie zonder risico op een bekeuring op de openbare weg staan.
- Voor het tijdelijk neerzetten van een container moet een vergunning worden aangevraagd.
- In principe kan per straat besloten worden om wel of niet mee te doen met het betaald parkeren systeem.
- In de structuurvisie voor Hilversum 2030 staat te lezen dat in heel Hilversum betaald parkeren zal zijn ingevoerd.
- Dat een huis in waarde daalt als er parkeerregulering komt is niet waar: een huis verliest aan waarde als er niet in de buurt geparkeerd kan worden.

N.B. Een algemene klacht m.b.t. deze vergadering is de afwezigheid van de wijkagent, de brandweer en andere hulpdiensten.

Tot slot: de uitslag van de enquête wordt afgewacht.