

---

# *Verslag van de informatie- en consultatiebijeenkomst over het parkeren in de Geuzenbuurt op dinsdag 10 mei 2011*

---

Locatie Burgerzaal raadhuis, 19.30 – 21.30 uur.

Aanwezig namens of op uitnodiging van de gemeente Hilversum:

Wil Kamer, gespreksleider

Sicco Altenburg, teammanager Parkeren en Verkeer

Paul Portheine, ontwerper openbare ruimte en verkeersruimte

- De presentielijst vermeldt 51 namen/adressen van bewoners/geïnteresseerden

Deze bijeenkomst is bedoeld om de bewoners te informeren over de technische voortgang van onderzoek naar de parkeersituatie in de buurt<sup>1</sup>. Ook is er gelegenheid om met elkaar te spreken over de huidige situatie en verbetermogelijkheden.

In verschillende Nieuwsbrieven Over 't Spoor is tussentijds over de voortgang bericht.

## **Introductie op het onderwerp**

De aanleiding voor deze bijeenkomst is een toenemend aantal zorgen en klachten over het gebrek aan parkeerruimte in de Geuzenbuurt. Individuele bewoners, een petitiecomité en de bewonersvereniging hebben de gemeente hierover benaderd.

Vorig jaar is besloten een onderzoek te starten. Ook is er door de politie gehandhaafd, omdat er signalen kwamen dat de bewoners zich niet meer veilig voelden. De straten staan met name 's avonds en 's nachts zo vol met geparkeerde auto's dat de hulpdiensten er bij een oproep niet meer door zouden kunnen.

Tijdens het onderzoek werd tevens gekeken naar de mogelijkheid om op korte termijn extra parkeerplaatsen te realiseren. Tijdelijk konden de doorsteek en het Lemetterrein worden benut.

Uit een gezamenlijke inventarisatie met bewoners kwam de suggestie naar voren om langs de Geuzenweg aan 2 zijden te parkeren en eventueel te combineren met éénrichtingverkeer. Dit is echter alleen mogelijk wanneer men de auto's strak tegen de tuinmuurtjes zou zetten: in dat geval resteert een rijbaan van 3 meter. Om de toegangspaden naar de woningen bereikbaar te houden moet er dan wel extra tussenruimte worden vrijgehouden. Uiteindelijk levert deze suggestie geen extra parkeerplaatsen op.

---

<sup>1</sup> Geuzenweg, deel Hoge Larenseweg, Leeghwaterstraat, Cruquiusstraat, deel Larenseweg, Maria Beshof. Totaal aantal adressen/huisnummers woningen en bedrijven samen 619

Om een beeld te krijgen van wie er parkeren is de herkomst van de auto's nagegaan. Daaruit bleek dat er ook auto's op straat staan die geschorst of geëxporteerd zijn. Die mogen niet op de openbare weg staan maar houden wel parkeerplaatsen bezet. Het gaat om ongeveer 10 auto's.

Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte bedraagt 310. Nog eens 157 parkeervoorzieningen liggen op eigen terrein.

Een avondmeting in maart 2011 toonde aan dat er 367 auto's op straat geparkeerd stonden, goed en fout, waarvan 82 niet uit de Geuzenbuurt komen of uit de straten rondom. (Voor een deel natuurlijk ook sociaal bezoek)

Na de geplande herinrichting van de Larenseweg en bij de school op het Lemetterrein zullen in de toekomst totaal 47 parkeerplaatsen extra gecreëerd worden.

Behalve het zoeken naar parkeeroplossingen is het beleid van de gemeente Hilversum er ook op gericht om mensen te motiveren meer gebruik te maken van andere vormen van vervoer waardoor het autobezit beperkt kan blijven.

#### Consequenties doorgaande groei autobezit

Kwamen er vanaf 1953 2x meer woningen, het aantal auto's ging liefst 26 x over de kop. Als de groei van het autobezit in hetzelfde tempo doorgaat zijn er in Hilversum in 2030 maar liefst 20 parkeergarages ter grootte van de Gooische Brink extra nodig om die in kwijt te kunnen.

Los van de vraag of dit fysieke mogelijk is, is een parkeergarage echter dermate kostbaar dat die oplossing -voorlopig zeker- niet uitvoerbaar is. Eén garageplaats in een sobere stallinggarage vergt een investering van € 20.000, waarvan de kosten ca. 1.500,- tot 2000,- per jaar bedragen. (prijsspeil 2011)

#### Verbeteringen

1. Bewoners en bedrijven kunnen zelf bijdragen aan een betere parkeersituatie als het gaat om het aantal voertuigen en andere zaken die in de openbare ruimte –op parkeerplaatsen- worden neergezet. Het beperken van een extra auto, een aanhanger, containers en bedrijfsbusjes zal de parkeersituatie verbeteren.
2. Het aantal auto's dat geplaatst wordt op parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden beperkt met regulering – zoals betaald parkeren met bewonersvergunningen- en handhaving op foutparkeren. Dat zal de parkeersituatie verbeteren en geeft een eerlijke verdeling van het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen.
3. Extra parkeervoorzieningen creëren door herinrichting, dubbelgebruik en aanleg tot een acceptabele balans is gevonden. Zodra zich mogelijkheden hiertoe voordoen zal een beoordeling worden gedaan. Hier hangt meestal een fors prijskaartje aan.

In ieder geval moet de toegankelijkheid voor de nood- en hulpdiensten beter worden.

#### Korte beschrijving huidige parkeerreguleringsstelsel zoals dat al in delen van Hilversum wordt toegepast:

- Betaald parkeren en vergunningen + controle en handhaving
- Tijden: van 09.00 tot 18.00 of 21.00 uur
- Tarief parkeervergunning 2011 is € 50,20 per jaar
- Sociaal bezoek betaalt € 0,60 p/u. (met een schrapkaart/pasje, 80 u/kwartaal)
- De ervaringen in buurten waar het is ingevoerd zijn doorgaans positief bij zowel de gemeente, de nood- en hulpdiensten als bij de bewoners.
- Voorkomen wordt dat anderen de buurt gebruiken als gratis parkeerterrein of opslagplek.

## Reacties:

(N.B. elkaar overlappende opmerkingen/vragen zijn samengevoegd)

*Bij de bouw van het complex op de vroegere locatie van De Gooi en Eemlander (Hoge Larensehof) is afgesproken dat de bewoners op eigen terrein zouden parkeren. Intussen staan de auto's van het wooncomplex gewoon op de openbare weg. De bewoners kunnen zelfs een parkeervergunning krijgen. De bouwvergunning is ten onrechte verstrekt!*

**Antwoord:** De gemeente is ook bijzonder ongelukkig met deze situatie en tracht e.e.a. op juridische gronden terug te draaien. Dat blijkt echter heel lastig. Bij volgende plannen zal er strak op worden gelet dat parkeerruimte op eigen terrein niet kan worden opgeheven.

*Voortuintjes in de Leeghwaterstraat worden steeds meer versteend om als parkeerplaats te dienen.*

**Antwoord:** In de Bloemenbuurt gebeurde dit ook. Het beleid is daar nu zo, dat het opruimen van die plek en herstel van de tuin betekent dat op die plek niet langer sprake is van parkeervoorziening op eigen terrein en dan recht geeft op het aanvragen van een parkeervergunning op de openbare weg. Het gaat dan natuurlijk wel om deze kleine smalle voortuintjes.

In een volgend bestemmingsplan kan misschien worden opgenomen dat een dergelijke tuin niet ingericht mag worden als parkeerplaats.

Wie een oprit heeft naast zijn woning wordt geacht zijn auto daar te parkeren. Die plek is meegeteld in het geïnventariseerde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

*De gemeente hanteert een veel te lage parkeernorm voor deze buurt. Veel mensen parkeren hun auto momenteel al daarbuiten o.a. op de Jan v.d. Heijdenstraat. Een realistisch minimum voor de Geuzenbuurt ligt op dit ogenblik al in de buurt van de 1 (woning) op 1,5 (autobezit).*

*De oplossingen die de gemeente biedt zullen geen oplossingen blijken te zijn. Wat wel geprobeerd zou kunnen worden is om een gesprek aan te gaan met de Jumbo, die nu iedere avond zijn 40 parkeerplekken afsluit.*

**Antwoord:** De gemeente zal met de Jumbo-eigenaar gaan praten. Het aanbod van enkele bewoners om daarbij aanwezig te zijn wordt aanvaard.

*Voor de 23 nieuwbouwwoningen aan de Maria Beshof is de norm van 1,3 toegepast, net voldoende voor dit aantal, maar weinig getuigend van een vooruitziende blik. Ook daar zal men over enige tijd te maken krijgen met gebrek aan parkeerruimte.*

**Antwoord:** Bij ieder nieuwbouwplan wordt erop toegezien dat aan de parkeernorm wordt voldaan. Zodra nieuwe kengetallen voor parkeren bekend worden kan de parkeernorm worden aangepast.

*Enkele bewoners nemen het de gemeente kwalijk dat die niet tijdig lijkt mee te groeien met de werkelijkheid. Immers: het is al een tijd duidelijk dat veel huishoudens meer dan één auto hebben, maar aan het creëren van extra parkeerruimte is geen aandacht besteed.*

**Antwoord:** De wijk kan nu eenmaal niet worden opgerekt. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt er wel degelijk gekeken naar de verhouding van het aantal woningen t.o.v. het aantal parkeerplaatsen. Intussen moeten er keuzes gemaakt worden. In die zoektocht wil de gemeente de buurt meenemen, waarbij de bestaande situatie in het oog moet worden gehouden.

*Een mevrouw die in de Cruquiusstraat woont sluit bij de voorgaande opmerking aan. Zij vindt bij thuiskomst uit haar werk steeds moeilijker een parkeerplek omdat veel mensen uit de Geuzenweg daar hun auto zetten – bij gebrek aan parkeergelegenheid aldaar. De gemeente moet anticiperen op de realiteit. Mensen werden nog niet eens zo heel lang geleden met gunstige voorwaarden aangemoedigd om hun woning op te knappen. Veel (jonge) mensen deden dat. De gemeente had kunnen voorzien dat een bijkomende consequentie een toename van het autobezit zou zijn. Ouders moeten immers vaak allebei werken om de woning te kunnen bekostigen. Er is ISV-geld beschikbaar*

*om de wijk op te knappen. Waarom is er geen budget beschikbaar gesteld om het parkeerprobleem gelijktijdig aan te pakken?*

**Antwoord:** Deze vraag wordt aan de politiek doorgegeven.

*Als er eventueel betaald parkeren komt, wat betekent dat dan voor bezoekers van buurthuis De Geus? Nu is het tot aan De Geus schilparkeren.*

**Antwoord:** Schilparkeren is het parkeren in het aangewezen gebied rondom het centrum (in 2002 bepaald). Buiten de schil heten de betaalde gebieden 'de buitenschil'. De Geus ligt in het schilgebied. Gelet op het buurtgebonden karakter van De Geus mag worden aangenomen dat de meeste bezoekers niet met de auto komen.

*De auto's rijden vaak te hard op de Geuzenweg. Is éénrichtingsverkeer mogelijk?*

**Antwoord:** Eén richtingverkeer tussen de Jan v.d. Heijdenstraat en de Huijgensstraat zou betekenen dat het verkeer vanuit de buurt zelf en vanuit het centrum niet meer via de Geuzenweg naar het kruispunt (stoplichten) Jan v.d. Heijdenstraat/Jacob van Campenlaan kan. De enige ontsluiting zou dan nog via de Simon Stevinweg zijn met een extra verkeersaanbod daar en waarna het grotere verkeersaanbod zonder regeling in moet voegen op de Johannes Geradtsweg waardoor de doorstroming op de buitenring steeds blokkeert. Dat is volstrekt ongewenst. Eénrichtingverkeer maakt bovendien dat tegemoetkomend autoverkeer ontbreekt waardoor snelheid kan toenemen. Dat verslechtert de verkeersveiligheid. Overigens levert het instellen van éénrichtingverkeer geen extra parkeerplaatsen op.

*Zou het bij éénrichtingverkeer op de Geuzenweg mogelijk zijn om aan twee zijden te parkeren?*

**Antwoord:** Nee de beschikbare breedte is te smal om tot een goede en veilige oplossing te komen.

*Er zou efficiënter gebruik gemaakt kunnen worden van de beschikbare ruimte door langsparkeren af te wisselen met diagonaal parkeren en enkele betonnen elementen te verwijderen.*

**Antwoord:** Naar die mogelijkheid is gekeken. In de Geuzenweg is de breedte te smal, in de Hoge Larenseweg zal dit nog eens worden nagegaan. Voorwaarde voor elke straat is dat er genoeg ruimte moet zijn om de nood- en hulpdiensten vrije doorgang te verschaffen.

*Er vinden rond etenstijd nogal eens bijeenkomsten plaats in het gebouw van de Jehova's getuigen, waardoor alle parkeerplaatsen in de buurt dan bezet zijn. Is daar wat aan te doen?*

**Antwoord:** Iedereen kan gebruik maken van vrije parkeerplaatsen op de openbare weg. Alleen met regulering kan het gebruik worden beïnvloed.

- Bij handopsteken blijkt dat er onder de aanwezigen erg weinig belangstelling bestaat voor het invoeren van vergunningenparkeren. De bewoners denken dat er de eerste tijd wel zal worden gehandhaafd, maar hebben er geen vertrouwen in dat die situatie blijvend is. Wat sommigen wel zien zitten is, om het systeem gratis en gedurende een beperkte tijd in te voeren, opdat men kan zien wat de effecten zijn. Uitgelegd wordt dat er wel een zekere vergoeding tegenover de te maken kosten moet staan. Ook moet er sprake zijn van een gelijke benadering met de wijken waar deze vorm van parkeerregulering is of wordt ingevoerd.

Vorig jaar is het Bloemenkwartier Noord besloten tot een proef van twee jaar. Na de eerste aanloopperikelen en veel twijfel vanuit de bewoners is de algemene opvatting nu toch wel dat het systeem zorgt voor een positief resultaat. Bewoners die na hun werk thuiskomen, kunnen nu beter een vrije plaats vinden en daardoor is er ook minder foutparkeren.

*Sommige bewoners vrezen dat er te weinig parkeerruimte zal worden aangelegd bij de nog te bouwen sporthal, waarna de buurt met nog meer geparkeerde auto's zal worden opgezadeld. Nu het Lemeterrein nog braak ligt zou overwogen moeten worden om daar een ondergrondse parkeergarage aan te leggen voor zo'n 50 auto's. Dat zou voor een heel groot deel de parkeerproblemen oplossen. De ontsluiting zou aan de kant van de Geuzenweg kunnen komen. Wat heeft de gemeente tot dusver gedaan om deze gedachte bespreekbaar te maken met de ontwikkelaar?*

**Antwoord:** Over een ondergrondse parkeergarage is gesproken. Kosten per plek zijn € 20.000,-. Totaal bij 50 plaatsen € 1 mln. Voor die investering is geen geld beschikbaar.

*Voor wie is de verantwoording als brandweerauto's niet ter plaatse kunnen komen door geparkeerde auto's die echter nergens anders kunnen staan?*

**Antwoord:** Hierop is geen eenvoudig antwoord mogelijk. Het is goed dat er over deze vraag wordt nagedacht. Immers: iedereen is het er over eens dat hulpdiensten overal in de buurt moeten kunnen komen. De parkeerder van een foutgeparkeerde auto is natuurlijk verantwoordelijk voor zijn eigen parkeergedrag.

*De bewonersvereniging is al ruim tien jaar bezig met het parkeerprobleem. In het overleg met de gemeente is herhaaldelijk de vraag gesteld naar de verantwoordelijkheid als de brandweer niet bij een brandend huis kan komen. Dit probleem moet als gegeven losgezien worden van het feit dat de gemeente stelt dat er geen geld en geen ruimte is om het op te lossen.*

*Het advies van de vereniging HOOH is, om een brief in de buurt te bezorgen waarin alles nog eens op een rijtje wordt gezet en waarin de bewoners tevens om een uitspraak wordt gevraagd over het betaald parkeren. Binnen enkele maanden zouden er vervolgens knopen moeten worden doorgehakt. Nu doet men niet anders dan overleggen en de zaak weer voor zich uitschuiven.*

**Antwoord:** Het advies om op korte termijn een enquête in de buurt te houden zal aan de wethouder worden voorgelegd. Uitvoering is binnen afzienbare tijd mogelijk.

Het is toch nuttig geweest om e.e.a. opnieuw met elkaar door te nemen.

De stap naar een grotere verkeersveiligheid in de buurt moet gezet worden.

*Krijgen de buurtbewoners een terugkoppeling van de gemeente over wat er met de besproken suggesties is/wordt gedaan? Wordt dan ook gekeken naar de uitvoerbaarheid van aangedragen oplossingen die mogelijk pas op termijn haalbaar zijn? Kunnen de bewoners daar dan weer op reageren?*

**Antwoord:** Dit is een informatieavond, die voortkomt uit de vraag van diverse bewoners om de stand van zaken weer te geven. Er kan altijd gereageerd worden, bijvoorbeeld op het vanavond gehoorde en besprokene.

## **Algemene opmerkingen, meningen en adviezen vanuit de aanwezigen:**

*De gemeente wordt gevraagd om een notitie te schrijven waarin de probleemstelling is verwoord. Daarbij zou een oplossingsrichting moeten worden aangegeven (incl. alternatieven) en een aanduiding van de kosten per oplossing. Tenslotte moet dit leiden tot een slotconclusie met aanbevelingen, die in een voorstel aan de wethouder worden voorgelegd.*

*Projectontwikkelaars zouden ertoe gebracht moeten worden om oog te hebben voor zowel de lusten (opbrengst bouwplan) als de lasten (toename parkeerproblematiek voor de buurt). Aan dat laatste zouden consequenties moeten worden verbonden die in bindende afspraken met de gemeente worden vastgelegd.*

*Communiceer vanuit de gemeente dat het niet sociaal is om een auto over de lijn van een parkeervak neer te zetten en daardoor in feite twee plaatsen bezet te houden.*

*Bij Leen Bakker zouden camera's kunnen worden opgehangen en het terrein zou beter verlicht moeten worden, zodat men ook daar weer wil parkeren. Nu doet men dat niet omdat er zo vaak vernielingen worden aangericht aan de auto.*

*De gemeente heeft welbewust het Lemetterrein aangekocht en gaat daar nu een plan ontwikkelen. Daarmee wordt een belangrijke parkeermogelijkheid aan de buurt onttrokken. De gemeente kijkt alleen naar het commerciële belang en daarnaast naar het maatschappelijke belang voorzover het de gebruikers van de nieuwe gebouwen betreft. Het belang van de buurt wordt overgeslagen. In gesprekken met de projectontwikkelaars moet de gemeente ook verantwoordelijkheid nemen voor de belangen van de zittende bewoners*

*Achter het flatgebouw op het Dr. Cuypersplein ligt een stuk grond dat nu als uitlaatplaats voor honden wordt gebruikt. Als hier parkeerplaatsen worden gerealiseerd is een parkeerprobleem voor een gedeelte van de Hoge Larenseweg opgelost.*

*Geopperd wordt om de effecten van visgraatparkeren na te gaan.*

*Het verhaal over het tekort aan parkeergelegenheid is altijd even zorgelijk, maar wat is nu de conclusie? En wat is het vervolg? In feite is iedereen het wel over eens dat het een probleem is, maar ook deze avond is de oplossing niet dichtbij gekomen.*

*De gemeente moet maatschappelijk verantwoord op de signalen vanuit de buurt anticiperen.*

*Organiseer een avond waarop de bewoners van de Bloemenbuurt hun ervaringen met het vergunningensysteem kunnen delen met de Geuzenbuurt.*

### **Sluiting**

De gesprekleider bedankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid en de levendige inbreng aan de discussie.

De informatie die uit deze avond voortkomt zal gebruikt worden om vervolgstappen te maken.

De bijeenkomst wordt gesloten.