



Gemeente  
**Hengelo**

## Reactienota Zienswijzen Parkeerregulering schil Hart van Zuid

2-9-2024

Kenmerk: 3715713



## Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Meest gestelde vragen en reacties	4
3. Individuele zienswijzen en de reactie van de gemeente	9
Bijlage 1: Overzichtskaart Hart van Zuid en het deel ten noorden van het Esrein en de schil	84

## 1. Inleiding

In Hart van Zuid voegen we tot 2030 minimaal 1.500 woningen toe. Hier creëren we een uniek (hoog)stedelijk en dynamisch stadsdeel. Eén van de belangrijke redenen waarom jonge talenten (in de techniek) wegtrekken uit Hengelo is dat ze een bruisende en stedelijke sfeer en cultuur missen. Met het creëren van Hart van Zuid voegen we juist dit type woonmilieu toe, zodat jonge talenten in Hengelo blijven. Deze ambitie is door de gemeenteraad vastgelegd in de omgevingsvisie Hart van Hengelo.

### **Nieuwe parkeernormen in 2021**

In de deelgebieden van Hart van Zuid ten noorden van het Esrein komen vooral woningen en voorzieningen met een (hoog)stedelijk karakter in een hogere dichtheid. Dit betekent dat er meer mensen komen te wonen dicht bij u in de buurt.

Hier horen ook andere keuzes bij op het gebied van mobiliteit en parkeren. In 2021 heeft de gemeenteraad nieuwe parkeernormen vastgesteld voor de binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein). De normen zijn aangepast en voor een aantal type woningen lager dan voor andere woonwijken van Hengelo. Hiervoor is gekozen omdat het station erg dichtbij is en de trein een belangrijk vervoersmiddel is voor de doelgroep die wij willen aantrekken voor dit gebied.

### **Parkeerregulering als voorwaarde**

Een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe parkeernormen is de invoering van een parkeerregeling. In heel Hart van Zuid geldt straks betaald parkeren. Daarom is bij het vaststellen van de nieuwe parkeernormen in 2021 ook besloten om een parkeerregeling in te voeren in de omgeving van Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein); om de parkeerdruk bij u in de buurt in de toekomst zo laag mogelijk te houden. De gemeente heeft hiermee gekozen voor een sturend parkeerbeleid in plaats van een faciliterend parkeerbeleid. De gemeenteraad heeft het college opdracht gegeven dit uit te werken.

### **Buurtpanels**

Voor de uitwerking van parkeerregulering heeft de gemeente bewoners en ondernemers gevraagd om via meerdere buurtpanels mee te denken. We hebben hiervoor externe en onafhankelijke expertise ingehuurd, om ons te ondersteunen.

De buurtpanels kenden een beperkt aantal deelnemers. Op die manier was een goed inhoudelijk gesprek mogelijk. De deelnemers zijn geselecteerd op waar ze wonen, hun motivaties en of ze bewoner, belangengroep of ondernemer zijn. Hiermee is de groep zo divers en breed mogelijk en verspreid over de wijk. Circa 36 mensen zijn door het externe bedrijf geselecteerd om mee te denken over de vorm van parkeerregulering voor de schil, de grenzen en de tijden.

De buurtpanels kwamen 2 avonden bijeen. Tijdens de eerste avond hebben de gemeente en Spark een inhoudelijke toelichting gegeven op parkeerregulering en de ontwikkelingen met betrekking tot Hart van Zuid. Daarbij is onder meer een toelichting gegeven op de verschillende mogelijkheden van parkeerregulering.

Tijdens de buurtpanels is veel informatie gedeeld over parkeerregulering en de ontwikkelingen met betrekking tot Hart van Zuid. Vervolgens gingen de aanwezigen in gesprek over de huidige parkeeroverlast die zij ervaren en de mogelijkheden voor de toekomst. Tijdens de tweede gingen de aanwezigen dieper in op de voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden van parkeerregulering, en bespraken ze onder andere het gewenste gebied voor parkeerregulering, het moment van invoering en ook de tijdsvensters waarbinnen de parkeerregeling van kracht zou moeten zijn.

Over de buurtpanels en de uitkomsten daarvan is weer breder gecommuniceerd, onder meer via [www.hengelo.nl/hartvanzuid](http://www.hengelo.nl/hartvanzuid) > parkeren in hart van zuid. Daar leest u onder meer het verslag van de buurtpanels.

De uitkomsten uit de buurtpanels zijn meegenomen in het besluit over parkeerregulering in de schil rond Hart van Zuid ten noorden van het Esrein, dat het college in februari heeft genomen. Om ook de visie van andere betrokkenen te horen, heeft het principebesluit vervolgens zes weken ter inzage gelegen, vanaf 21 februari tot en met 2 april 2024.

### **160 zienswijzen**

Tijdens de ter inzage periode hebben alle huishoudens in het betreffende gebied een persoonlijke brief ontvangen over het principebesluit en de ter inzage periode. In totaal zijn 2.800 adressen aangeschreven. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn 160 zienswijzen ingediend. Deze vindt u terug in hoofdstuk 3.

### **Beantwoording zienswijzen**

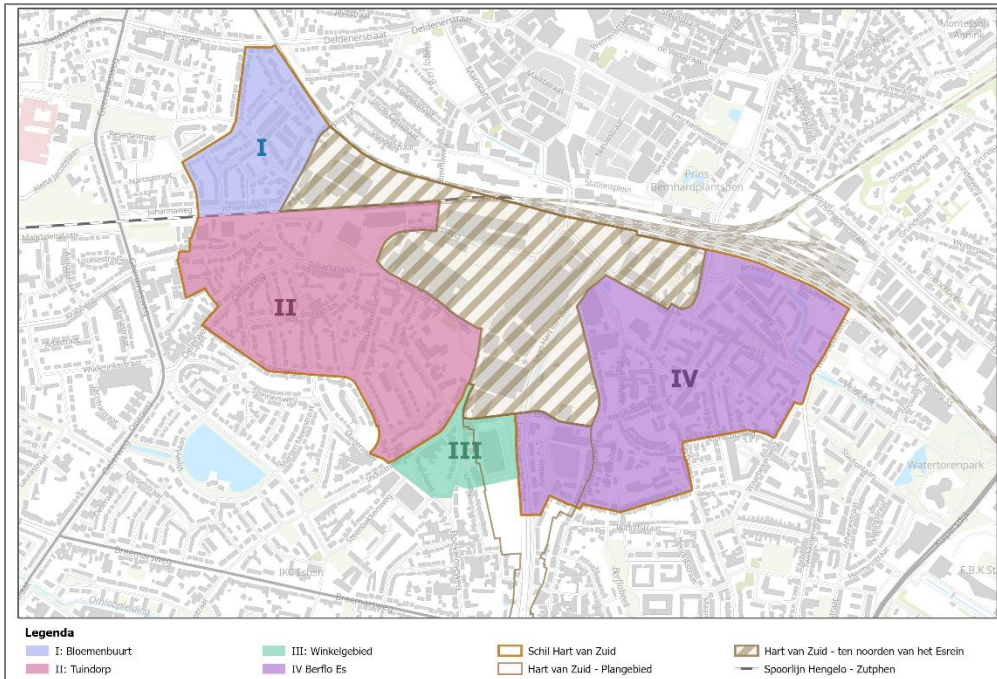
In hoofdstuk 3 zijn alle zienswijzen toegevoegd en individueel beantwoord. Omdat veel zienswijzen overeenkomen, hebben we de beantwoording daarop gebundeld in 'meest gestelde vragen en reacties'. Deze staan in hoofdstuk 2.

## 2. Meest gestelde vragen en reacties

### 1. Wat is Hart van Zuid en wat is de schil?

Bij de parkeerregulering hebben we gesproken over het gebied Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein, omdat daar nieuwe parkeernormen gelden. De gebiedsontwikkeling Hart van Zuid is echter groter dan dit gebied. Ter verduidelijking onderscheiden we drie gebieden (zie ook figuur 1):

*Figuur 1: Hart van Zuid – plangebied en het gedeelte ten noorden van het Esrein, en de schil rond het gedeelte ten noorden van het Esrein.*



Een grotere versie van deze kaart vindt u in de bijlage.

1. **Hart van Zuid - plangebied:** In het noorden wordt dit begrensd door Hazemeijer – Station – Trijpstraat en in het zuiden door het Twentekanaal. In het tussengelegen stuk ligt Hart van Zuid zowel links als rechts van de Laan Hart van Zuid. De buitengrens aan beide kanten van de Laan ligt grofweg bij Loweg, Industriestraat aan de westzijde en Langelermaatweg aan de oostzijde.

In dit gebied worden de komende jaren minimaal 1.500 woningen gebouwd. Dit is nodig om Hengelo leefbaar te houden. We bouwen al deze woningen zodat we als stad een antwoord kunnen bieden op de enorme woningopgave én zodat we aantrekkelijk(er) worden voor (jonge) talenten, die we de komende jaren hard nodig hebben op onze regionale arbeidsmarkt. Die talenten moeten we aantrekken om het verenigingsleven en alle voorzieningen in Hengelo in stand te houden.

2. **Hart van Zuid - ten noorden van het Esrein:** Dit is het gebied met nieuwe parkeernormen, vastgesteld door de gemeenteraad in 2021. In dit deel van Hart van Zuid komt een woon-, werk- en leefmilieu met een (hoog)stedelijk en dynamisch karakter. Hier is een hogere dichtheid met onder andere appartementen. Dit soort bebouwing past bij een specifieke doelgroep. Volgens onderzoek verplaatst deze doelgroep zich ook anders van en naar hun woon- en werkplek, studie, sport, etc. Ze zijn minder afhankelijk van een (eigen) auto en maken meer gebruik van het openbaar vervoer. Dit is ook de reden dat de parkeernormen



voor dit specifieke deel ten noorden van het Esrein lager zijn dan in de rest van Hengelo (maar hoger dan in de binnenstad).

3. **De schil:** Dit is een gebied van circa 300 meter rondom Hart van Zuid - deel ten noorden van het Esrein, zoals bij punt 2 is beschreven. In de schil wordt een vorm van parkeerregulering ingevoerd.

## **2. Waarom heeft de gemeente besloten om parkeerregulering in te voeren?**

In Hart van Zuid - ten noorden van het Esrein moeten bewoners direct of indirect betalen voor een parkeerplaats bij hun woning. Ongeacht het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is, bestaat de kans dat men niet wil betalen voor een parkeerplaats. Op het moment dat er in de omgeving geen parkeerregulering wordt ingevoerd, bestaat de kans dat de nieuwe bewoners uitwijken naar een gratis gebied in de omgeving. Ook wanneer de nieuwe bewoner in bezit is van een eigen parkeerplaats op eigen terrein is het verleidelijk en gemakkelijk om voor kort parkeren de auto op straat te parkeren, als er op korte loopafstand gratis parkeren is. Dit voorkomen we door parkeerregulering. Dankzij de schil van parkeerregulering wordt de loopafstand te groot en is men niet bereid om de auto in gratis gebied te parkeren. Hierdoor verwachten we dat er geen sprake zal zijn van parkeeroverlast in gebieden aan de rand van Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein.

## **3. Waarom is gekozen voor betaald parkeren met vergunningen als reguleringsvorm?**

Vanuit de buurtpanels kwam geen eenduidig beeld voor de te kiezen reguleringsvorm. Alles overwegend lijkt voor de combinatie van betaald parkeren in de woonwijken en blauwe zone in het winkelgebied lijkt het meeste draagvlak te zijn

Betaald parkeren met vergunningen is de meest flexibele vorm voor een woonwijk, waar ook andere voorzieningen zijn, zoals een huisarts, fysio, dansschool, horeca, etc. Bewoners en hun bezoek kunnen met een vergunning parkeren.

Andere bezoekers van de wijk kunnen er parkeren door te betalen per uur. Voor langparkeerders die niet in de wijk hoeven te zijn, wordt het vrij kostbaar om hier de auto neer te zetten. Denk hierbij aan bewoners of werknemers uit Hart van Zuid, treinreizigers, werknemers van de binnenstad en bezoekers van onderwijsinstellingen. Uit ervaring weten we dat betaald parkeren een sterke invloed heeft op de bezetting van parkeerplaatsen.

Een regeling met alleen vergunninghoudersparkeren is heel star. Door betaald parkeren te combineren met vergunningen kunnen bepaalde doelgroepen die in het gebied aanwezig moeten zijn (denk aan aannemers, bezoekers van voorzieningen zoals een hotel of EHBO-vereniging) ook 'gewoon' parkeren.

## **4. Hoe zijn de grenzen bepaald?**

De grenzen zijn bepaald op basis van de vraag hoe ver mensen gemiddeld bereid zijn om te lopen naar een parkeerplaats. Uit onderzoek blijkt dat deze afstand op ongeveer 300 meter ligt. Deze afstand hebben wij aangehouden. Daarom is er een grens van +- 300 meter rondom Hart van Zuid - ten noorden van het Esrein getrokken. Door deze grens van 300 meter te trekken, verwachten we dat ook hier men niet bereid is om deze afstand te lopen voor een gratis parkeerplek.

Vanuit de buurtpanels is het verzoek gekomen om de definitieve grens van regulering pas vast te stellen als we betaald parkeren daadwerkelijk gaan invoeren. We zullen hierbij juist de bewoners aan de rand van de indicatieve grens betrekken. Het gebied zal niet kleiner worden, maar mogelijk

worden er enkele straten toegevoegd aan het betaalde gebied. We proberen een waterbedefferd zoveel mogelijk te voorkomen.

#### **5. Kunnen we voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat aan de randen van het betaalde gebied?**

Parkeeroverlast aan de randen van het betaalde gebied is nooit helemaal te voorkomen. Dankzij de schil van 300 meter, verwachten we dat bewoners en bezoekers in Hart van Zuid – ten noorden van het Esrein niet bereid zijn om naar een gratis parkeerplek te lopen, en binnen Hart van Zuid een plek zoeken of vaker kiezen voor een ander vervoermiddel, zoals de fiets of het openbaar vervoer. Ook vanuit de schil kan er een verschuiving optreden. Door invoeren van betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen voor bewoners en een goede bezoekregeling verwachten we dat bewoners en bezoekers dichtbij hun bestemming een parkeerplek kunnen vinden. Dit verkleint de kans op parkeeroverlast in gebieden aan de rand van het nieuwe parkeerregime.

Het zogenaamde waterbedefferd is niet alleen afhankelijk van feitelijke loopafstanden en barrières, maar ook van de hoogte van het parkeertarief. In het algemeen geldt dat hoe hoger het tarief, hoe groter de kans dat parkeerders gaan uitwijken. De parkeerdruk in de schil en de omgeving blijven we monitoren, zodat we indien nodig kunnen bijsturen.

#### **6. Waarom geldt het betaald parkeren tot 21.00 uur en ook op zaterdag?**

In de avond en nacht wordt er in de woonstraten vooral door bewoners geparkeerd. Om te voorkomen dat toekomstige bewoners van Hart van Zuid hun auto in de schil gaan parkeren, moet er in de avond regulering zijn. Dit hoeft niet in de hele avond en nacht. Als nieuwe bewoners van Hart van Zuid in het begin van de avond - na een werkdag - niet gratis kunnen parkeren in de omliggende woongebieden, komen ze doorgaans later op de avond niet terug.

Overdag, doordeweeks en op zaterdag, is er regulering nodig om andere vreemdparkerders uit de schil te weren (denk aan bezoekers van woningen en bedrijven in Hart van Zuid, studenten van onderwijsinstellingen, treinreizigers, werknemers uit de binnenstad).

Op zondag zijn de meeste voorzieningen gesloten en is parkeren in de binnenstad en Hart van Zuid te noorden van het Esrein (met uitzondering van de parkeergarages) gratis. Een parkeerregeling in de schil is dan niet nodig.

#### **7. Wanneer wordt betaald parkeren in mijn wijk ingevoerd?**

Betaald parkeren gaat in uw wijk in wanneer de eerste woningen gerealiseerd worden in het ontwikkelgebied dat grenst aan uw wijk. Toekomstige bewoners van het ontwikkelgebied weten dan vooraf dat er straks in hun omgeving geen gratis parkeermogelijkheden zijn. Zij kiezen bewust voor het wonen in een (hoog)stedelijk woon-werk milieu, de nabijheid van (voor hen) interessante stedelijke voorzieningen, goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen. Welk ontwikkelgebied grenst aan uw wijk staat beschreven boven de kaart in bijlage 1.

Dit besluit wordt in de basis niet genomen om de huidige parkeeroverlast op te lossen. Maar het draagt daar wel aan bij. Omdat in sommige delen van de wijk nu al overlast wordt ervaren, kan parkeerregulering eerder worden ingevoerd. Bovendien zal het autobezit door autonome ontwikkelingen toenemen en kan door woningbouw in de schil zelf de parkeerdruk in de nabije toekomst (verder) toenemen. Of betaald parkeren eerder wordt ingevoerd hangt af van de objectief gemeten parkeerdruk, klachten uit de buurt, waarnemingen van boa's en verwachte toekomstige

ontwikkelingen. Uitgangspunt bij de objectief gemeten parkeerdruk is dat deze op meerdere dagdelen in een gebied hoger is dan 85%. De gemeente heeft hierbij het eindoordeel. Dat betaald parkeren niet overal tegelijk wordt ingevoerd is een van de uitkomsten uit de buurtpanels. Hierbij heeft de gemeente wel aangegeven dat betaald parkeren per buurt wordt ingevoerd en niet straatje voor straatje. Ook heeft de gemeente aangegeven dat het 'zo snel mogelijk' invoeren van een parkeerregulering, in de praktijk betekent dat dit 9 maanden tot een jaar kan duren. Dit heeft er mee te maken dat de besluitvorming tijd kost, en ook de uitwerking van de fysieke inrichting en de uitvoering op straat.

#### **8. Waarom kunnen we niet afwachten met invoeren van betaald parkeren tot er daadwerkelijk een parkeerprobleem is in mijn wijk?**

Een verhuizing is een van de mijlpalen waarbij mensen nadenken over hun manier van reizen. Een goed moment om daarin keuzes te maken zoals een tweede auto de deur uit doen of misschien een elektrische fiets aan te schaffen. Als er op loopafstand van de nieuwe woning gratis parkeergelegenheid is, houdt men hier vaak rekening mee. De keuze voor de aanschaf van een eerste of tweede auto, in plaats van een fiets, is dan makkelijker gemaakt.

De parkeerregulering is ter bescherming van de bestaande bewoners in de aangrenzende gebieden. Hierbij is het van belang dat de parkeerregulering al ingevoerd is op het moment dat de eerste nieuwe bewoners er komen wonen.

Als nieuwe bewoners eenmaal gewend zijn aan gratis parkeren in de buurt en men een eerste of tweede auto heeft aangeschaft, wordt deze niet meer zo snel weggedaan.

#### **9. Waarom moet ik betalen voor een parkeervergunning?**

Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. De woonwijken rondom Hart van Zuid ten noorden van het Esrein verschillen hierin niet van de woonwijken rondom de binnenstad.

De gemeente verdient geen geld met betaald parkeren in de woonwijken. Er zijn onder andere kosten van de parkeerautomaten, het vergunningensysteem en de handhaving. Met de inkomsten uit parkeervergunningen wordt een deel van deze kosten betaald.

Het tarief voor parkeervergunningen voor bewoners wordt mede door inspraak van bewoners in de buurtpanels verlaagd en gelijk gesteld aan de kosten voor het bewonersparkeren in een blauwe zone. Daarnaast wordt vastgelegd dat de kosten voor een eerste bewonersvergunning in de woonwijken vanaf het jaar 2025 vijf jaar lang gelijk blijft.

#### **10. Moet mijn bezoek straks betalen om te parkeren?**

Bewoners van de schil kunnen een bezoekersvergunning aanvragen. Bezoek kan dan gratis parkeren op de bezoekersvergunning van de bewoners. Op termijn regelen we de bezoekersvergunning zo in, dat er meerdere voertuigen met één bezoekersvergunning kunnen parkeren.

#### **11. Hoe gaat de gemeente om met kwetsbare bezoekers, maatschappelijke instellingen en vrijwilligers?**

In de bestaande situatie zijn er voornamelijk parkeervergunningen voor bewoners en hun bezoek. Het bestaande aanbod aan parkeervergunningen (en –ontheffingen) wordt uitgebreid. We onderzoeken welke regelingen mogelijk zijn voor ondernemers, mantelzorgers en maatschappelijke instellingen. Dit laatste kwam ook in meerdere zienswijzen terug.



Hierbij valt te denken aan een ruimere bezoekenregeling voor mantelzorgers en de mogelijkheid voor personeel van bedrijven om een parkeervergunning aan te schaffen.

### **12. Hoe gaat de gemeente om met het Beschermd Dorpsgezicht?**

Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Denk hierbij aan het gebruik van kleuren die passen bij de historische omgeving, of het combineren van parkeerautomaten met informatieve borden over de historie van Tuindorp. We zullen hierbij de belangenorganisaties betrekken.

We zorgen ervoor dat de parkeerautomaten niet meer opvallen dan ander straatmeubilair zoals verkeersborden, afvalbakken en lantarenpalen.

Ook proberen we het aantal parkeerautomaten in het Beschermd Dorpsgezicht tot een minimum te beperken.

### **13. In onze straat wordt (half) op de stoep geparkeerd. Kan dat zo blijven en kunnen er parkeerplaatsen bij komen?**

Voordat betaald parkeren wordt ingevoerd, komen we nog terug in de buurt. We bespreken dan met bewoners de inrichting: waar komen de parkeerautomaten, hoe gaan we om met parkeren op de stoep, is een herindeling van de parkeervakken nodig en mogelijk, etc. Uitgangspunt is dat we bestaande parkeerruimte willen behouden en dat we geen openbaar groen opofferen. Hoe dit participatieproces eruit komt te zien wordt nog uitgewerkt. Uitvoering ervan is afhankelijk van de planning van realisatie van woningbouw in Hart van Zuid ten noorden van het Esrein.

### 3. Individuele zienswijzen en de reactie van de gemeente

In dit hoofdstuk staan de ingediende zienswijzen en de reactie erop van de gemeente. De zienswijzen zijn geanonimiseerd en vanwege de leesbaarheid samengevat tot de essentie van de zienswijze. Indieners van een zienswijze hebben persoonlijk bericht gehad onder welk nummer hun zienswijze is terug te vinden.

Indiener anoniem	zienswijze anoniem en samengevat	Beantwoording
Indiener 1	a. Indiener wenst niet te betalen voor het parkeren van de auto. b. Indiener verzoekt de gemeente naar andere oplossingen te kijken voor het parkeerprobleem van het ROC.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor een verdere toelichting.  b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.
Indiener 2	a. Indiener wenst niet te betalen voor het parkeren van de auto. b. Indiener verzoekt de gemeente naar andere oplossingen te kijken voor het parkeerprobleem van het ROC.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor een verdere toelichting.  b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe

		<p>waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
Indiener 3	<p>a. Indiener is het niet eens met het invoeren van een parkeerregeling in gedeelte Tuindorp. Ook met het tijdsvenster en regulering op zaterdag is indiener het niet eens.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij vraag 2 lichten wij toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er voor gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.</p>
Indiener 4	<p>a. Indiener geeft aan zich niet te kunnen vinden in het besluit. Momenteel heeft de indiener een blauwe zone, dat nauwelijks problemen veroorzaakt. De indiener verwacht met het invoeren van betaald parkeren meer overlast te ervaren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. In vraag 3 lichten wij toe waarom gekozen is voor betaald parkeren. Omdat het gebied waar betaald parkeren van kracht is groter wordt, verwachten wij geen toename van parkeerdruk in uw straat. We blijven de parkeerdruk goed monitoren. In vraag 7 lichten we toe wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd.</p>
Indiener 5	<p>a. Indiener vraagt hoe de inrichting van straten eruit zal komen te zien, als er parkeerregulering ingevoerd gaat worden. Zij ervaren momenteel een onduidelijke situatie waar wel en waar niet geparkeerd kan worden. Parkeervakken en belijning ontbreken.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Om gereguleerd parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen noodzakelijk zijn. In welke straten dit precies het geval is wordt nog verder onderzocht met de invoering. Uw opmerking wordt daarbij dan opnieuw betrokken.</p>
Indiener 6	<p>a. Indiener verzoekt de parkeervergunning voor bewoners gratis te maken.</p> <p>b. Indiener stelt voor om bij de creatieve fabriek parkeerplaatsen voor studenten te realiseren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Bij vraag 2 lichten we toe waarom we een parkeerregulering gaan invoeren. Bij vraag 9 lichten we toe waarom u hiervoor moet betalen.</p> <p>b. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar mobiliteit- en parkeerbeleid. Het genoemde parkeerterrein is geen eigendom van de gemeente en onderhandelingen over het gebruik hiervan is aan het ROC zelf. De gemeente blijft in gesprek met het ROC om te</p>

		blijven wijzen op de maatschappelijke verantwoordelijkheid die de school heeft.
Indiener 7	<p>Indiener maakt zich zorgen dat</p> <p>a. parkeeroverlast zich verplaatst naar de straten rondom de betaalde zones, doordat bewoners uit de betaalde zones of studenten in de gratis gebieden gaan parkeren.</p> <p>b. de woningwaarde daalt, door parkeeroverlast vanuit het betaald parkeren gebied.</p> <p>c. de wijk minder goed toegankelijk wordt voor bezoekers.</p> <p>Indiener verzoekt de gemeente om</p> <p>d. indien het besluit tot invoering van betaald parkeren niet wordt herzien, om zijn/haar straat toe te voegen aan het betaald parkeren gebied of passende compenserende maatregelen te bieden aan straten buiten de betaalde zones.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Parkeeroverlast aan de randen rondom de betaalde zones is nooit helemaal te voorkomen; dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p> <p>b. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning. Ook zien we dat de leefbaarheid toeneemt als gevolg van verminderde parkeeroverlast en doordat de bestaande parkeerruimte beter gebruikt wordt (er wordt vaak 'netter' geparkeerd). Dat vertaalt zich ook in woningwaarde.</p> <p>c. Voor bezoekers in de betaalde zone komt er een regeling. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 10. Buiten de betaalde zone kunnen bezoekers blijven parkeren zoals nu ook het geval is.</p> <p>d. Het is mogelijk om uw straat toe te voegen aan parkeerregulering. De grenzen staan nog niet vast. De grenzen voor betaald parkeren worden in overleg met de wijk vastgesteld. We verwijzen u naar vraag 4 voor een verdere toelichting.</p>
Indiener 8	<p>Indiener maakt zich zorgen dat</p> <p>a. parkeeroverlast zich verplaatst naar de straten rondom de betaalde zones, doordat bewoners uit de betaalde zones of studenten in de gratis gebieden gaan parkeren.</p> <p>b. de woningwaarde daalt, door parkeeroverlast vanuit het betaald parkeren gebied.</p> <p>c. de wijk minder goed toegankelijk wordt voor bezoekers.</p> <p>Indiener verzoekt de gemeente om</p> <p>d. indien het besluit tot invoering van betaald parkeren niet wordt herzien, om zijn/haar straat toe te voegen aan het betaald parkeren</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Parkeeroverlast aan de randen rondom de betaalde zones is nooit helemaal te voorkomen; dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p> <p>b. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning. Ook zien we dat de leefbaarheid toeneemt als gevolg van verminderde parkeeroverlast en doordat de bestaande parkeerruimte beter gebruikt wordt (er wordt vaak 'netter' geparkeerd). Dat vertaalt zich ook in woningwaarde.</p> <p>c. Voor bezoekers in de betaalde zone komt er een regeling. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 10. Buiten de betaalde zone</p>

	gebied of passende compenserende maatregelen te bieden aan straten buiten de betaalde zones.	kunnen bezoekers blijven parkeren zoals nu ook het geval is. Hoewel de kans bestaat dat dit iets lastiger wordt, zoals toegelicht bij a. d. Het is mogelijk om uw straat toe te voegen aan parkeerregulering. We verwijzen u naar vraag 4 voor een verdere toelichting.
Indiener 9	<p>a. Indiener is het niet eens met het invoeren van betaald parkeren vanwege woningbouw in Hart van Zuid</p> <p>b. Indiener wenst niet te betalen voor een parkeervergunning</p> <p>c. Indiener vraagt zich af hoe bepaald is waar de grens van het betaald parkeren komt te liggen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij vraag 2 lichten wij toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>c. Hoe de grens voor betaald parkeren is bepaald staat toegelicht bij vraag 4.</p>
Indiener 10	<p>Indiener schetst de huidige parkeerproblematiek in de straat en geeft aan dat er veel door bezoekers van verschillende voorzieningen wordt geparkeerd. Dit is vooral in de avond.</p> <p>Indiener geeft aan zich te kunnen vinden in het instellen van een parkeerregeling, maar doet een aantal suggesties voor verbetering:</p> <p>a. de grens van het betaald parkeren gebied oprekken,</p> <p>b. de tijden van de regulering beperken tot 18.00 uur,</p> <p>c. aan de randen van het betaald parkeren gebied een blauwe zone instellen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Uw suggestie om de grens op te rekken nemen wij mee bij de verdere uitwerking en lichten we toe vraag 4.</p> <p>b. De totstandkoming van de tijden lichten wij toe bij vraag 6.</p> <p>c. De keuze voor betaald parkeren lichten wij toe vraag 3. Bij vraag 5 lichten we toe hoe we met de randen van betaald parkeren omgaan.</p>
Indiener 11	<p>Indiener ervaart geen overlast in de straat, maar de parkeerdruk is hoog. Auto's staan buiten de vakken geparkeerd.</p> <p>a. Indiener uit zijn zorgen als gehandhaafd wordt bij de invoering van parkeerregulering. Indiener stelt voor om extra parkeerruimte toe te voegen in de omgeving.</p> <p>b. Indiener geeft aan tegen het invoeren van betaald parkeren te zijn.</p> <p>c. Indiener geeft aan het niet eens te zijn met het tijdsvenster en stelt voor om dezelfde tijden aan te houden als in de binnenstad.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Om gereguleerd parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen nodig zijn. In welke straten dit precies het geval is, wordt nog verder onderzocht met de invoering. U wordt daarbij dan opnieuw betrokken.</p> <p>b. In vraag 2 lichten we toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en haar omgeving.</p> <p>c. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen.</p>

<p>Indiener 12</p>	<p>Indiener is het niet eens met betaald parkeren, omdat;</p> <p>a. Zij nu al een hoge parkeerdruk ervaren. Het is moeilijk om de auto te parkeren in de straat. Veel mensen staan fout geparkeerd.</p> <p>b. Indiener stelt voor om de huidige situatie in de straat aan te pakken. Indiener geeft aan dat er lastige/ onveilige situaties in de straat ontstaan door foutparkeerders.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij vraag 2 lichten we toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en haar omgeving. Bij vraag 7 geven we aan hoe we omgaan met de gebieden waar nu al parkeeroverlast wordt ervaren.</p> <p>b. Om gereguleerd parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen nodig zijn. In welke straten dit precies het geval is, wordt nog verder onderzocht met de invoering van parkeerregeling. U wordt daarbij dan opnieuw betrokken. Bij acuut gevaarlijke verkeerssituaties kan u een melding doen bij de gemeentelijke handhavers, de boa's, via meldpunt.</p>
<p>Indiener 13</p>	<p>Indiener ervaart parkeerproblematiek in Tuindorp 't Lansink en ondersteunt invoering van parkeerregulering. Indiener geeft volgende suggesties:</p> <p>a. indiener wenst een duidelijke tijdslijn en een voortvarende aanpak en invoering van parkeeregulering.</p> <p>b. indiener stelt voor om een gebiedsinvoering in één keer in te voeren in plaats gefaseerde invoering ivm overlast in de aanliggende straten.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij vraag 7 lichten wij toe wanneer betaald parkeren ingevoerd gaat worden. Het invoeren zal niet van de ene op de andere dag ingevoerd kunnen worden. Er volgt nog participatie met de buurt over de verdere uitwerking van parkeerregulering (zie vraag 4, 12 en 13).</p> <p>b. We gaan parkeerregulering per deelgebied invoeren en niet straat voor straat. Zo ontstaat uniformiteit en duidelijkheid voor bewoners en bezoekers.</p>
<p>Indiener 14</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit omdat,</p> <p>a. Indiener geen overlast ervaart van parkeerders die niet in de straat horen te zijn,</p> <p>b. 's avonds zijn er onvoldoende parkeerplekken voor bewoners, indiener stelt voor om extra parkeerruimte aan te leggen,</p> <p>c. niet wenst te betalen voor een vergunning, terwijl er momenteel geen probleem is.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De keuze voor het invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2.</p> <p>b. Om gereguleerd parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen noodzakelijk zijn. In welke straten dit precies is, wordt nog verder onderzocht met de invoering. Vraag 13 gaat hier nader op in.</p> <p>c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</p>



<p>Indiener 15</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit omdat,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. zij momenteel geen probleem ervaren.</li> <li>b. zij niet wensen te betalen om te kunnen parkeren,</li> <li>c. Indiener stelt voor om duidelijke parkeerplaatsen te realiseren.</li> </ul>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. de keuze voor het invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2.</li> <li>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</li> <li>c. Om gereguleerd parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen noodzakelijk zijn. In welke straten dit precies is, wordt nog verder onderzocht met de invoering.</li> </ul>
<p>Indiener 16</p>	<p>Indiener geeft het volgende aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Burgers worden door het besluit om betaald parkeren in te voeren opgezaald met extra kosten, waar zij niet om gevraagd hebben.</li> <li>b. Indiener stelt voor om de tijden van parkeerregulering aan te passen naar maandag tot en met vrijdag van 09,00 tot 18,00, omdat dit beter aansluit bij winkels, scholen en kantoren die na 18,00 deels gesloten zijn.</li> </ul> <p>Indiener stelt tevens de volgende vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>c. Komen de vergunningen op naam te staan of op kenteken?</li> <li>d. Kan de gemeente Hengelo garanderen dat de prijs de komende 10 jaar niet gaat stijgen?</li> <li>e. Wat wordt er geregeld voor winkels die niet in het winkelcentrum liggen?</li> </ul>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in. De keuze voor het invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2.</li> <li>b. Vraag 6 geeft toelichting op de totstandkoming van de tijden.</li> <li>c. De vergunningen zullen op kenteken, geregistreerd op het woonadres, worden uitgegeven.</li> <li>d. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor een verdere toelichting.</li> <li>e. De winkels die niet bij het winkelcentrum Dickers / industriestraat gelegen zijn, maar wel in de schil van Hart van Zuid, zullen betaald parkeren krijgen. Waarom de gemeente heeft gekozen voor betaald parkeren als reguleringsvorm wordt toegelicht in het antwoord op vraag 3. Vraag 11 beschrijft hoe we omgaan met kwetsbare bezoekers, maatschappelijke instellingen en vrijwilligers.</li> </ul>
<p>Indiener 17</p>	<p>Indiener herkent en ervaart parkeerproblematiek in eigen straat en is het eens met de invoering van gereguleerd parkeren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Bij vraag 7 lichten wij toe wanneer betaald parkeren ingevoerd gaat worden.</li> </ul>

<p>Indiener 18</p>	<p>a. Indiener geeft aan dat de gemeente toestemming heeft gegeven voor de bouw van het ROC, maar onvoldoende voorzieningen heeft getroffen om het parkeren te regelen.</p> <p>b. Indiener ervaart parkeeroverlast en ziet de oplossing tussen de tunneltjes aan de Emmaweg (achter de Creatieve Fabriek) en op het parkeerterrein van het ROC.</p> <p>c. Indiener vreest dat betaald parkeren voor een waardedaling van woningen zal zorgen.</p> <p>d. Indiener is tegen betaald parkeren op de zaterdag.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>b. Het genoemde parkeerterrein aan de Emmaweg is geen eigendom van de gemeente en onderhandelingen over het gebruik hiervan is aan het ROC zelf.</p> <p>c. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning. Ook zien we dat de leefbaarheid toeneemt als gevolg van verminderde parkeeroverlast en doordat de bestaande parkeerruimte beter gebruikt wordt (er wordt vaak 'netter' geparkeerd). Dat vertaalt zich ook in woningwaarde.</p> <p>d. In vraag 6 lichten wij toe waarom ervoor gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.</p>
<p>Indiener 19</p>	<p>Indiener is tegen het invoeren van betaald parkeren in wijk 't Kotte, omdat:</p> <p>a. Mensen zonder auto moeten dan wel een vergunning aanschaffen voor bezoek, of hun bezoekers laten betalen voor parkeren.</p> <p>b. Niet iedereen in staat is om 40,30 te missen voor een ontheffing; zeker de minima. De buurt is voor een groot deel sociale huur, dat moet worden meegenomen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a en b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in. Naar aanleiding van uw zienswijze is het besluit wel aangepast. De prijs voor een eerste bewonersvergunning in woonwijken wordt vanaf 2025 vijf jaar lang niet verhoogd.</p>
<p>Indiener 20</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit omdat,</p> <p>a. Het zorgt voor het verplaatsen van problemen naar nabijgelegen buurten. Er wordt geen passende oplossing gebieden voor ROC/TIO.</p> <p>b. Indiener stelt voor om tijden van parkeerregulering aan te passen naar maandag tot en met vrijdag 9.00 - 16.00 uur. En geen parkeerregulering op zaterdag.</p> <p>c. Indiener stelt voor om andere oplossingen te zoeken.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De keuze voor het invoeren van parkeerregulering wordt toegelicht bij vraag 2. Vraag 5 gaat nader in hoe parkeeroverlast wordt voorkomen in omliggende gebieden.</p> <p>b. Bij vraag 6 lichten we toe hoe de tijden van parkeerregulering tot stand zijn gekomen.</p> <p>c. Na diverse alternatieven te hebben onderzocht en in een intensieve participatie met bewoners en belanghebbenden te</p>

		hebben besproken, is het voorstel tot betaald parkeren tot stand gekomen.
Indiener 21	<p>Indiener uit zijn zorgen over het uitgevoerde parkeeronderzoek en dient zienswijze in tegen het besluit, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Indiener momenteel geen parkeerproblematiek ervaart.</li> <li>b. Indiener niet wenst te betalen voor een vergunning</li> <li>c. Indiener zich niet kan vinden in het beleid van de nieuwbouw woningen in Hart van Zuid.</li> <li>d. Indiener de inrichting van blauwe zone en betaald parkeren niet vindt passen bij het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp.</li> </ul>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>De parkeeronderzoeken door middel van het scannen van kentekens doen we gemeente breed, dus ook in andere wijken. Zo krijgen we inzicht waar er parkeerdruk ontstaat. De cijfers uit dit jaarlijkse onderzoek zijn meegenomen in het participatietraject met buurtbewoners.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. De keuze voor het invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2.</li> <li>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</li> <li>c. Voor de gebiedsontwikkeling van Hart van Zuid is in 2022 door de gemeenteraad het beleid vastgesteld in de omgevingsvisie Hart van Hengelo. We creëren hier een uniek (hoog)stedelijk en dynamisch stadsdeel, zodat jonge talenten in Hengelo en in Twente blijven wonen.</li> <li>d. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</li> </ul>
Indiener 22	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Indiener zich zorgen maakt om aantasting van het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp</li> <li>b. Indiener momenteel geen parkeerproblematiek ervaart.</li> <li>b. Indiener niet wenst te betalen voor parkeren.</li> </ul>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</li> <li>b. De keuze voor het invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2.</li> <li>c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</li> </ul>

<p>Indiener 23</p>	<p>a. Indiener stelt voor om de grens van parkeerregulering voor de Bloemenbuurt aan te passen. Omdat 300 meter niet past bij de Bloemenbuurt en zij minder impact verwachten van de ontwikkelingen in Hart van Zuid. De Bloemenbuurt is niet te vergelijken met bijvoorbeeld tuindorp.</p> <p>Indiener maakt bezwaar tegen invoering van parkeerregulering, omdat:</p> <p>b. zij niet met kosten worden opgezadeld, als er geen probleem is. c. indieners momenteel geen parkeeroverlast ervaren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De tot standkoming van de grenzen en verdere uitwerking van de grenzen worden toegelicht bij vraag 4. b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in. c. De keuze voor het invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2. Het moment waarop parkeerregulering wordt ingevoerd verschilt per deelgebied en kan dus verschillend zijn in de Bloemenbuurt en Tuindorp. Vraag 7 gaat hier nader op in.</p>
<p>Indiener 24</p>	<p>Indiener geeft aan deel genomen te hebben aan de buurtpanels. Indiener begrijpt dat parkeerregulering in ons gebied als noodzakelijk wordt gezien.</p> <p>Indiener stelt voor in de schil (en dus de woongebieden) van Hart van Zuid de regulering te laten gelden van maandag tot en met vrijdag van 9.00 uur tot 17.00 uur. Indiener vraagt aandacht voor aangepaste tijden van bezoek.</p> <p>Indiener vraagt college door de aanpassing in tijden concreet invulling voor maatwerk oplossingen voor de bewoners.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze en uw bijdrage in de buurtpanel. De keuze van de tijden worden toegelicht bij vraag 6. Ook is gekeken hoe om te gaan met bezoekers, vraag 10 gaat hier nader op in.</p>
<p>Indiener 25</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat</p> <p>a. Indiener momenteel geen parkeerproblemen en - overlast ervaart in hun straat. Indiener constateert dat in andere delen van de wijk parkeerproblemen zijn door studenten van ROC/TIO. b. Indiener stelt voor dat Hart van Zuid zelfvoorzienend is in hun parkeeropgave. c. Indiener betalen voor parkeren geen geschikte oplossing acht, d. Indiener zorgen heeft voor behoudt van beschermd dorpsgezicht Tuindorp e. Indiener stelt voor om parkeerplaats Hazemeijer te gebruiken voor studenten van het ROC.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in de wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7. b. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid. c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen</p>

		<p>worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</p> <p>d. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>e. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
Indiener 26	<p>Indiener is tegen het besluit voor het van invoeren parkeerregulering, omdat:</p> <p>a. Indiener zorgen heeft voor het behoud van het authentieke karakter van de wijk en het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp.</p> <p>b. Indiener de wijk minder aantrekkelijk vindt worden door vergunning en woningen worden minder waard worden door deze regeling.</p> <p>c. Bewoners worden financieel getroffen door verplichte aanschaf van parkeervergunning.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>b. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning. Ook zien we dat de leefbaarheid toeneemt als gevolg van verminderde parkeeroverlast en doordat de bestaande parkeerruimte beter gebruikt wordt (er wordt vaak 'netter' geparkeerd). Dat vertaalt zich ook in woningwaarde.</p> <p>c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</p>
Indiener 27	<p>a. Indiener stelt voor om de oorzaak van de parkeeroverlast aan te pakken. Voorgesteld wordt om goedkope parkeerplaatsen in het centrum te benutten voor bezoekers en studenten van ROC/TIO.</p> <p>b. Indiener stelt voor in zeer kleine gebieden te beginnen en per fase te evalueren wat er gebeurt en hoe er wordt gereageerd.</p> <p>Indiener dient een zienswijze tegen het principebesluit in omdat:</p> <p>c. Indiener de parkeernorm voor Hart van Zuid niet passend vindt, omdat er direct na corona meer auto's zijn gekomen per bewoner (in Nederland) en files toenemen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De keuze voor het invoeren van parregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>b. We gaan parkeerregulering per deelgebied invoeren en niet meer straat voor straat. Zo ontstaat uniformiteit en duidelijkheid voor bewoners en bezoekers. De keuze voor de gebieden en de afstand</p>

	<p>d. Indiener zorgen heeft voor het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp, door het toevoegen van verkeersborden, blauwe strepen en parkeerautomaten.</p> <p>e. Huidige bewoners worden financieel getroffen door verplichte aanschaf van parkeervergunning. Indiener stelt voor om vergunning gratis te verlenen.</p>	<p>van 300 meter wordt nader toegelicht bij vraag 4.</p> <p>c. Voor Hart van Zuid parkeernormen vastgesteld door de gemeenteraad. Hiervoor is gekozen omdat Hart van Zuid een (hoog)stedelijk en dynamisch woongebied wordt. Hier komen mensen wonen die minder behoefte hebben aan een eigen auto. Ook speelt de nabijheid van het centrum, het Station Hengelo, goede fietspaden en deelmobiliteit mee in de keuze voor deze parkeernorm.</p> <p>d. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>e. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</p>
<p>Indiener 28</p>	<p>Indiener dient een zienswijze tegen het principebesluit in omdat:</p> <p>a. Het invoeren van parkeermeters het karakter van de wijk aantast en afbreuk doet aan het authentieke en beschermde dorpsgezicht van Tuindorp.</p> <p>b. Huidige bewoners worden financieel getroffen door verplichte aanschaf van parkeervergunning.</p> <p>c. Woningen worden minder waard worden door betaald parkeren en de wijk minder aantrekkelijk maakt.</p> <p>d. Indiener stelt voor elders, buiten de bestaande wijken, extra parkeergelegenheid te realiseren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in. De prijs voor een eerste bewonersvergunning in woonwijken wordt 5 jaar lang niet verhoogd en blijft staan op de prijs van 2025.</p> <p>c. Betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning. De leefbaarheid neemt toe als gevolg van verminderde parkeeroverlast. Ook wordt de bestaande parkeerruimte beter gebruikt. De waarde van een woning zal daardoor niet minder worden.</p> <p>d. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregeling wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.</p>



<p>Indiener 29</p>	<p>a. Indiener geeft aan de parkeernorm voor Hart van Zuid niet passend te vinden. Verwacht niet dat huishoudens minder dan één auto bezitten, mede gezien de stijgende OV-kosten. En geeft aan het onduidelijk te vinden dat er huizen worden gebouwd zonder parkeervoorziening.</p> <p>b. Huidige bewoners worden financieel getroffen door verplichte aanschaf van parkeervergunning. Indiener stelt voor om vergunning gratis te verlenen</p> <p>c. Indiener verwacht parkeerproblemen naar straat waar geen betaald parkeren geldt.</p> <p>d. Indiener vind het aantasting van het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp,</p> <p>e. Indiener geeft aan dat veel straten in de wijk geen parkeerproblemen hebben. Dit geldt enkel voor straten vlak bij TIO en ROC. Indiener stelt voor dat RIO en ROC de parkeerproblemen van de studenten oplost.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</p> <p>c. Parkeeroverlast aan de randen van het betaalde gebied is nooit helemaal te voorkomen. Vraag 5 gaat hier nader op in.</p> <p>d. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in</p> <p>e. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
<p>Indiener 30</p>	<p>Indiener is het eens met voorgestelde principebesluit omwille van de ervaren parkeerproblematiek in de straat en buurt. Indiener vraagt om het met voorrang invoeren van parkeerregulering in de Beckumerstraat en vraagt om handhaving van de bestaande situatie.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>Wanneer betaald parkeren ingevoerd gaat worden en welk gebied verwijzen we u naar vraag 7. Het invoeren zal niet van de ene op de andere dag ingevoerd kunnen worden. Er volgt nog participatie met de buurt over de verdere uitwerking van parkeerregulering (zie vraag 4, 12 en 13). Bij acuut gevaarlijke verkeerssituaties kunt u een melding doen bij de gemeentelijke handhavers, de boa's. via meldpunt.</p>
<p>Indiener 31</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen principe besluit betaald parkeren, omdat:</p> <p>a. Indiener momenteel geen parkeerprobleem ervaart. De klachten die worden ingediend door buurtbewoners zijn incidenteel;</p> <p>b. Huidige bewoners worden financieel getroffen door verplichte aanschaf van parkeervergunning.</p> <p>c. het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp wordt aangetast.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De keuze voor invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in. De prijs voor een eerste bewonersvergunning in woonwijken wordt 5 jaar lang niet verhoogd en blijft staan op de</p>

	<p>d. Indiener stelt voor om huidige parkeerproblematiek door studenten van ROC en TIO, door de onderwijsinstellingen te laten oppakken. Door onder andere het parkeerterrein bij ROC en het lege terrein bij Emmaweg beschikbaar te stellen voor studenten.</p> <p>e. Indiener vraagt zich af waarom uitzondering wordt gemaakt voor hotelgasten van 't Lansink.</p> <p>f. Indiener geeft aan dat de 120 paneldeelnemers niet representatief zijn voor de buurt.</p>	<p>prijs van 2025.</p> <p>c. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in</p> <p>d. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>e. Er wordt geen uitzondering gemaakt voor hotelgasten van 't Lansink.</p> <p>f. Voor het participatieproces is een keuze gemaakt om uit alle aanmeldingen twee kleinere groepen te vormen, om zo het gesprek effectiever te kunnen voeren. De deelnemers zijn geselecteerd op waar ze wonen, hun motivaties en of ze bewoner, belangengroep of ondernemer zijn. Hiermee is de groep zo divers en breed mogelijk en verspreid over de buurt.</p>
<p>Indiener 32</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat</p> <p>a. Indiener momenteel geen parkeerproblemen en - overlast ervaart in hun straat. Indiener constateert dat in andere delen van de wijk parkeerproblemen zijn door studenten van ROC/TIO.</p> <p>b. Indiener stelt voor dat Hart van Zuid zelfvoorzienend is in hun parkeeropgave.</p> <p>c. Indiener betalen voor parkeren geen geschikte oplossing acht,</p> <p>d. Indiener zorgen heeft voor behoudt van beschermd dorpsgezicht Tuindorp</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>b. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.</p> <p>c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</p> <p>d. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd.</p>

		Vraag 12 gaat hier nader op in.
Indiener 33	<p>Indiener is tevreden met het besluit tot het invoeren van betaald parkeren.</p> <p>Indiener geeft aan akkoord te zijn met de tariefstelling van 40,30 en regulering graag snel ingevoerd te zien. Daarnaast adviseert indiener de gemeente om te blijven nadenken over (eventueel ondergrondse) parkeeroplossingen in de toekomst, in verband met het toenemend autobezit van de buurt.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>Het is goed om te horen dat u positief bent over betaald parkeren en dat ook deelt met ons.</p> <p>Betaald parkeren kan de bestaande parkeerdruk verminderen. Daarnaast kijken we naar andere maatregelen om parkeerdruk ook in de toekomst te beheersen. Bijvoorbeeld door het aanbieden van andere vormen van vervoer, zoals deelauto's of deelfietsen of het verbeteren van fietsvoorzieningen en openbaar vervoer. Voor dit laatste zijn we afhankelijk van de provincie.</p> <p>Daarnaast is de gemeente actief in gesprek met ontwikkelaars over hoe het parkeren op de eigen terreinen in Hart van Zuid wordt gerealiseerd. Dit kan ook een openbare parkeergarage zijn. De gemeente heeft hiervoor subsidie gekregen van het Rijk.</p>
Indiener 34	<p>a. Indiener begrijpt niet dat de Arnoldstraat buiten de regeling wordt gehouden.</p> <p>b. Indiener geeft aan nu al veel parkeeroverlast te zien; veel volle straten en foutparkeerders.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. In de nu voorgestelde indicatieve begrenzing valt de Arnoldstraat buiten de regeling. De grenzen aan de rand van de schil staan echter nog niet vast. We komen hiervoor nog terug in de wijk, zie voor een toelichting hierop het antwoord op vraag 4.</p> <p>b. Om betaald parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen noodzakelijk zijn. In welke straten dit precies is, wordt nog verder onderzocht met de invoering.</p>
Indiener 35	<p>Indiener geeft aan zich te kunnen in het oplossen van de huidige parkeerproblemen en –overlast. Indiener dient zienswijze in, omdat,</p> <p>a. Huidige bewoners worden financieel getroffen door verplichte aanschaf van parkeervergunning.</p> <p>b. ROC/TIO studenten de parkeeroverlast veroorzaken. Indiener stelt voor om het parkeerterrein bij ROC open te stellen voor studenten</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in. De prijs voor een eerste bewonersvergunning in woonwijken wordt 5 jaar lang niet verhoogd en blijft staan op de prijs van 2025.</p> <p>b. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de</p>

		gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.
Indiener 36	<p>a. Indiener vraagt zich af hoe de buurtpanels zijn samengesteld en of deze representatief waren. Vanuit zijn straat was er geen vertegenwoordig in het buurtpanel. Indiener voelt zich niet gehoord.</p> <p>b. Indiener geeft dat de parkeerdruk is toegenomen sinds invoering van blauwe zone in Beckumerstraat. Het parkeerprobleem schuift op. De buurtbewoners zien het van maandag t/m vrijdag tussen 8.00 – 8.30 uur drukker worden met studenten die parkeerplek zoeken. Veel bewoners zijn dan naar hun werk met de auto. De studenten zijn tussen 15.00-16.00 uur weg, hierdoor is er weer voldoende parkeergelegenheid voor bewoners.</p> <p>c. Indiener geeft aan dat de tijden niet aansluiten bij de drukke momenten. Zoals bij punt b geschetst.</p> <p>d. Huidige bewoners worden financieel getroffen door verplichte aanschaf van parkeervergunning. Indiener vraagt zich af welk effect betaald parkeren heeft op beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Studenten kunnen alsnog in de straat gaan parkeren.</p> <p>e. Indiener stelt voor om blauwe zone in te voeren van één uur, omdat studenten niet ieder uur terug kunnen komen om de parkeerschijf bij te draaien. Indiener stelt tevens voor om enkel voor vergunninghouders parkeren in de straat in te voeren.</p> <p>f. Indiener geeft aan door de vele jaren heen veel in contact geweest met het ROC, hebben deelgenomen aan bijeenkomsten en enquêtes, maar in de afgelopen 14 jaar nog geen effectieve maatregelen gezien die de parkeerdruk doet afnemen in de wijk. Indiener stelt voor om huidige parkeerproblematiek door studenten van ROC en TIO, door de onderwijsinstellingen te laten oplossen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Voor het participatieproces is een keuze gemaakt om uit alle aanmeldingen twee kleinere groepen te vormen, om zo het gesprek effectiever te kunnen voeren. De deelnemers zijn geselecteerd op waar ze wonen, hun motivaties en of ze bewoner, belangengroep of ondernemer zijn. Hiermee is de groep zo divers en breed mogelijk en verspreid over de buurt. Vanuit de, door uw straat omringende straten, zijn vier deelnemers voor de buurtpanels geselecteerd.</p> <p>b. De keuze voor invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2. Bij vraag 7 gaan we nader in hoe we bestaande parkeeroverlast oplossen.</p> <p>c. De totstandkoming van de tijden lichten wij toe bij vraag 6.</p> <p>d. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</p> <p>e. Betaald parkeren met vergunningen is de meest flexibele vorm voor een woonwijk, waar ook andere voorzieningen zijn, zoals een huisarts, fysio, dansschool, horeca, etc. Vraag 3 licht verder toe hoe we tot deze keuze zijn gekomen en wat de voor- en nadelen zijn van blauwe zone en enkel parkeren voor vergunninghouders.</p> <p>f. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7. Daarnaast is het zo dat het ROC zelf verantwoordelijk is voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een</p>

		maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.
Indiener 37	<p>Indiener dient zienswijze tegen het besluit omdat,</p> <p>a. Indiener de voorgestelde tijden buitenproportioneel vindt. De tijden sluiten niet aan bij de binnenstad.</p> <p>b. Indiener ervaart momenteel geen parkeerprobleem- of overlast</p> <p>c. Indiener stelt voor om het parkeerterrein van het ROC 's avonds op te stellen voor cursisten, zodat zij niet in de omgeving parkeren.</p> <p>d. Indiener heeft de voorkeur voor blauwe zone inclusief een ontheffing voor bewoners. Indiener ziet geen bezwaar in blauwe belijning op de straat.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De totstandkoming van de tijden lichten wij toe bij vraag 6.</p> <p>b. de keuze voor invoeren van parkeerregulering lichten wij nader toe bij vraag 2.</p> <p>c. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen. Uw suggestie voor de avonden geven wij mee aan het ROC.</p> <p>d. De keuze voor betaald parkeren staat verder toegelicht bij vraag 3. Ook bij een blauwe zone moeten bewoners de ontheffing betalen. Het tarief voor parkeervergunningen voor bewoners wordt mede door inspraak van bewoners in de buurtpanels verlaagd en gelijk gesteld aan de kosten voor een bewonersontheffing in blauwe zone's. Daarnaast wordt vastgelegd dat de kosten voor een eerste bewonersvergunning in de woonwijken vanaf het jaar 2025 vijf jaar lang gelijk blijft.</p>
Indiener 38	<p>a. Indiener vindt het verwarrend dat er verschillende zaaknummers in de brief staan.</p> <p>b. Indiener ziet verschillende praktische en financiële bezwaren bij betaald parkeren omwille van intensieve zorgvraag thuis en extern (ziekenhuis) en stelt een blauwe zone voor ipv betaald parkeren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>In de bestaande situatie zijn er voornamelijk parkeervergunningen voor bewoners en hun bezoek. Het bestaande aanbod aan parkeervergunningen (en -ontheffingen) zal worden uitgebreid. We onderzoeken bijvoorbeeld welke regelingen mogelijk zijn voor ondernemers, maatschappelijke instellingen en mantelzorgers.</p>
Indiener 39	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het principe besluit, omdat,</p> <p>a. De indiener geen parkeerproblemen ervaren in zijn straat. Daarbij verwachten ze dat de afstand tot Hart van Zuid te groot zal zijn voor overlast in hun straat. Indiener stelt voor om situatie te monitoren en aan de straat om een melding te doen als er overlast ontstaat.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De keuze om parkeerregulering in te voeren wordt nader toegelicht bij vraag 2. Hoe de grenzen en de afstand tot Hart van Zuid zijn bepaald, lichten wij nader toe bij vraag 4. Bij vraag 8 lichten we toe waarom we niet kunnen afwachten met invoeren van betaald</p>

	<p>b. Indiener gelieve niet betaald voor parkeren, door de gemaakte keuzes van onder andere de nieuwe parkeernorm in Hart van Zuid.</p> <p>c. Indiener stelt voor om tijdsblok aan te passen naar 9.00 – 17.00 uur van maandag tot en met vrijdag. Omdat 's avonds de parkeerplaats van ROC toegankelijk is, en zaterdagen de onderwijsinstellingen zijn gesloten.</p> <p>d. Indiener geeft aan dat in huidige situatie veelal half op de stoep parkeren. Indiener stelt voor om parkeermogelijkheden te realiseren.</p> <p>e. Indiener ontvangt graag verduidelijking op de termen “faseren” en “voorlopige begrenzing”.</p>	<p>parkeren tot daadwerkelijk een parkeerprobleem ontstaat.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in. Naar aanleiding van uw zienswijze is het besluit aangepast.</p> <p>c. De totstandkoming van de tijden lichten wij toe bij vraag 6.</p> <p>d. Om gereguleerd parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen noodzakelijk zijn. In welke straten dit precies is, wordt nog verder onderzocht met de invoering. U wordt daarbij dan opnieuw betrokken.</p> <p>e. Wanneer betaald parkeren ingevoerd gaat worden in uw wijk is afhankelijk van de woningbouwontwikkelingen in de nabijheid van uw straat. Vraag 7 gaat hier nader op in. Vraag 1 geeft meer duidelijkheid over de verschillende gebieden.</p>
Indiener 40	<p>Indiener stelt dat het parkeerbeleid uitgaat van verkeerde aanname. De huidige parkeeroverlast wordt door ROC studenten veroorzaakt. Indiener stelt dat betaald parkeren het huidige parkeerprobleem niet oplost.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p> <p>Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen</p>
Indiener 41	<p>Indiener ervaart geen parkeeroverlast en verwacht dit in toekomst ook niet. Als dat toch gebeurt is er niet de verwachting dat betaald parkeren bijdraagt aan een gegarandeerde parkeerplek.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen. Dit is wel mogelijk, zie vraag 7. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en haar omgeving. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een</p>



		parkeerplek in de nabijheid van de woning, maar inderdaad geen gegarandeerde parkeerplaats.
Indiener 42	Indiener dient zienswijze tegen het besluit omdat, a. Met invoering van betaald parkeren, de huidige parkeeroverlast niet wordt aangepakt. Indiener ziet het probleem verschuiven. b. Indiener stelt voor om meer parkeerplaatsen te creëren voor het ROC. c. Indiener stelt voor om de tijden aan te passen naar 16.00 uur. Na 16.00 is er voldoende parkeermogelijkheid voor de bewoners.	Bedankt voor uw zienswijze. a. De keuze voor het invoeren van parkeerregulering in de omgeving van Hart van Zuid lichten wij toe bij vraag 2. In het antwoord op vraag 3 lichten wij toe waarom voor betaald parkeren als reguleringsvorm is gekozen. b. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen. c. De totstandkoming van de tijden lichten wij toe bij vraag 6.
Indiener 43	Indiener dient zienswijze in tegen het nieuwe parkeerbeleid.	Bedankt voor uw zienswijze. De keuze voor het nieuwe parkeerbeleid lichten wij nader toe bij bijgevoegde Q & A.
Indiener 44	Indiener dient zienswijze in tegen het besluit omdat, a. Indiener niet wenst te betalen voor een vergunning, het huidige parkeerprobleem wordt afgewenteld op bewoners in de schil. b. Indiener stelt dat er woningen worden gebouwd zonder parkeerplaatsen, terwijl nieuwe bewoners ook een auto zullen hebben.  c. Indiener stelt dat ROC en TIO verantwoordelijkheid moeten nemen en parkeermogelijkheden moeten faciliteren aan hun bezoekers (personeel en studenten). Daarbij niet van uit mogen gaan dat zij met het OV naar school toe gaan.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting. b. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.

		c. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.
Indiener 45	Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat, a. Indiener momenteel geen parkeerproblemen ervaart. Indiener stelt voor om situatie af te wachten tot er een parkeerprobleem aanwezig is. b. Indiener niet wenst te betalen voor een parkeerkaart en bezoek op onnodige kosten te jagen. c. Indiener stelt voor om de tijden te wijzigen naar maandag tot en met vrijdag van 9.00 uur tot 17.00 uur.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. De keuze om parkeerregulering in te voeren wordt nader toegelicht bij vraag 2. b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 en 10 gaan hier nader op in. c. De totstandkoming van de tijden lichten wij toe bij vraag 6.
Indiener 46	Indiener dient zienswijze in tegen het besluit omdat, a. Indiener niet op kosten gejaag wil worden door betaald parkeren, door de gemaakte keuzes van onder andere de nieuwe parkeernorm in Hart van Zuid en het realiseren van woningen zonder parkeerplaatsen. Indiener stelt voor dat de woningbouw ontwikkelingen zorgen voor parkeerplaatsen. b. Indiener stelt dat de afstand tot Hart van Zuid te groot zal zijn en de nieuwe bewoners niet in hun straat zullen parkeren.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 en 9 gaan nader in op waarom er parkeerregulering wordt ingevoerd en waarom u hiervoor moet betalen. b. De totstandkoming van de grenzen en de verdere uitwerking van de grenzen lichten wij nader toe bij vraag 4.
Indiener 47	Indiener is het niet eens met betaald parkeren, omdat: a. Indiener niet wenst te betalen voor een parkeerplek. b. Het huidige parkeerprobleem als een probleem van het ROC ziet; zij moeten dus ook met de oplossing komen.	Bedankt voor uw zienswijze. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.  Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke

		<p>verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
<p>Indiener 48</p>	<p>Indiener vraagt meer duidelijkheid over het participatie traject. Indiener geeft aan dat het traject min of meer vastligt en bewoners kunnen bijschaven.</p> <p>Indiener dient zienswijze in het tegen het besluit, omdat:</p> <p>a. Indiener niet wil betalen voor parkeren. Indiener stelt dat het een verkapte gemeenteheffing is.</p> <p>b. Indiener ervaart momenteel geen parkeerproblemen, er is voldoende ruimte om aan beide zijden van de straat te parkeren.</p> <p>c. Indiener verwacht dat er parkeerproblemen ontstaan in de omliggende straten door uitwijkgedrag.</p> <p>d. Indiener geeft aan dat totstandkoming van de grenzen niet duidelijk zijn. De criteria die hieraan ter grondslag liggen ontbreken.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat nader op in.</p> <p>b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de eventuele huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>c. Parkeeroverlast aan de randen van het betaalde gebied is nooit helemaal te voorkomen. Bij vraag 5 lichten we toe hoe we daar mee omgaan.</p> <p>d. De grenzen zijn bepaald op basis van de vraag hoe ver mensen gemiddeld bereid zijn om te lopen naar een parkeerplaats. Vraag 4 gaat hier nader op in.</p>
<p>Indiener 49</p>	<p>Indiener dient een zienwijze in tegen het principe besluit betaald parkeren, omdat:</p> <p>a. Indiener het aantasting vindt van het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp,</p> <p>b. Indiener stelt dat met betaald parkeren geen extra plekken worden gecreerd. Indiener stelt voor om extra parkeerplekken te realiseren.</p> <p>c. bewoners op kosten worden gejaagd terwijl er geen parkeerproblemen zijn in Tuindorp. Het zal juist parkeerproblemen creëren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij vraag 12 lichten we ons antwoord verder toe.</p> <p>b. Betaald parkeren geeft fysiek niet meer parkeerplekken, maar zal wel meer plaats bieden, omdat er parkeerders geweerd worden die niet willen betalen of geen vergunning hebben. We zien in de praktijk dat met gereguleerd parkeren er ruimte voor eigen bewoners en bezoekers in de buurt beschikbaar blijft.</p> <p>c. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2.</p> <p>Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden</p>

		dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.
Indiener 50	<p>Indiener dient een zienswijze in tegen het besluit, omdat:</p> <p>a. Tuindorp een beschermd dorpsgezicht is. De parkeerautomaten tasten dit aan.</p> <p>b. Indiener momenteel geen parkeerproblemen ervaart.</p> <p>c. de parkeerproblemen van andere ontwikkelingen zoals ROC en nieuwbouw locatie het probleem afwentelen op Tuindorp en haar bewoners. Indiener stelt voor om elders voldoende parkeerplaatsen te creëren en te gebruiken, bijvoorbeeld bij Oyfo.</p> <p>Indiener uit zijn zorgen over de ontbrekende en gedegen onderzoeken van de huidige situatie. Indiener stelt voor om in de buurt te komen kijken en met de burger te praten.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij vraag 12 lichten we ons antwoord verder toe.</p> <p>b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2.</p> <p>c. Bij nieuwbouw ontwikkelingen stellen wij eisen wat betreft parkeren, en zijn de ontwikkelaars ook verplicht om voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>Met betrekking tot uw zorgen over de onderzoeken van de huidige situatie: de gemeente houdt jaarlijks een parkeeronderzoek. Samen met meldingen van parkeeroverlast en waarnemingen van boa's geeft de een beeld van de huidige situatie. In het participatietraject is dit beeld aangevuld met bevindingen van de deelnemers aan de buurtpanels.</p> <p>Er zal nog een tweede participatietraject volgen. Tijdens dat traject gaan we de wijk in en nodigen we buurtbewoners uit om met ons na te denken over de specifieke inrichting van de wijk.</p> <p>Overigens benadrukken we dat het besluit om betaald parkeren in te voeren niet wordt genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart</p>

		van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.
Indiener 51	Indiener dient een zienswijze in tegen het besluit, omdat het niet passend is bij de monumentale straat.	Bedankt voor uw zienswijze. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij vraag 12 lichten we ons antwoord verder toe.
Indiener 52	Indiener dient een zienswijze in tegen het besluit, omdat het niet passend is bij de monumentale straat.	Bedankt voor uw zienswijze. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij vraag 12 lichten we ons antwoord verder toe.
Indiener 53	Indiener dient een zienswijze in tegen het besluit, omdat a. Indiener momenteel geen parkeerproblemen ervaren. Indiener stelt voor om situatie af te wachten en betaald parkeren in te voeren als daadwerkelijk een parkeerprobleem aanwezig is. b. Bewoners op extra kosten worden gejaagd, terwijl ze gaan parkeerprobleem ervaren. c. Indiener zorgen heeft voor het behoud van het authentieke en beschermde dorpsgezicht van Tuindorp.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat. b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kunnen we niet voorkomen dat soms betaald moet worden voor parkeren. Vraag 9 gaat nader in op uw reactie. c. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij vraag 12 lichten we ons antwoord verder toe.
Indiener 54	Indiener dient een zienswijze in tegen het besluit omdat, a. Indiener verwacht geen vermindering van de parkeerdruk b. betaald parkeren garandeert geen parkeerplek bij huis.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat. b. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning, maar inderdaad geen gegarandeerde parkeerplaats.

<p>Indiener 55</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat</p> <p>a. Indiener momenteel geen parkeerprobleem ervaart. Indiener stelt dat de afstand naar Hart van Zuid te ver weg is, om parkeerproblemen te veroorzaken in zijn straat.</p> <p>b. Indiener stelt voor om de overlast van parkerende TIO en ROC studenten, elders in de straat/wijk, op te laten lossen door de veroorzakers i.p.v. de huidige bewoners.</p> <p>c. Indiener stelt dat betaald parkeren niet tot extra parkeerplaatsen leidt voor bewoners.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2. We zien dat u inderdaad op de grens van het voorgestelde gebied woont. Vraag 4 gaat nader in hoe de grenzen zijn bepaald en hoe we de definitieve grenzen gaan bepalen.</p> <p>b. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen</p> <p>c. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning, maar inderdaad geen gegarandeerde parkeerplaats.</p>
<p>Indiener 56</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit omdat,</p> <p>a. de indiener op kosten wordt gejaad</p> <p>b. Er geen gegarandeerde parkeerplaats in de straat zijn</p> <p>c. De indiener stelt voor dat de gemeente Hengelo extra parkeerplaatsen creëren elders in Hengelo</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat soms betaald moet worden voor parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in.</p> <p>b. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning, maar geen gegarandeerde parkeerplaats.</p> <p>c. In Hart van Zuid worden bij de woningbouw ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen gecreëerd voor de nieuwe bewoners. Het nog extra toevoegen van parkeerplaatsen trekt ook weer extra parkeerders aan. De aanleg van extra parkeerplaatsen staat haaks op ons beleid, die ruimte zetten we graag in voor meer groen, waterberging of speelvoorzieningen.</p>
<p>Indiener 57</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat</p> <p>a. Indiener momenteel geen parkeerproblemen en - overlast ervaart in hun straat. Indiener constateert dat in andere delen van de wijk parkeerproblemen zijn door studenten van ROC/TIO.</p> <p>b. Indiener stelt voor dat Hart van Zuid zelfvoorzienend is in hun parkeeropgave.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>



	<p>c. Indiener betalen voor parkeren geen geschikte oplossing acht, d. Indiener zorgen heeft voor behoudt van beschermd dorpsgezicht Tuindorp</p> <p>e. Indiener stelt voor om parkeerplaats Hazemeijer te gebruiken voor studenten van het ROC.</p>	<p>b. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.</p> <p>c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat hier nader op in. De prijs voor een eerste bewonersvergunning in woonwijken wordt 5 jaar lang niet verhoogd en blijft staan op de prijs van 2025.</p> <p>d. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>e. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
Indiener 58	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat</p> <p>a. Indiener verwacht dat het probleem verplaatst naar de straten die buiten de regulering vallen.</p> <p>b. Indiener uit zorgen over behoud van het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp en specifiek voor het Rijkmonumentale plein 1918, als de parkeerdruk toe neemt. Ook levert dit gevaarlijke situatie op.</p> <p>c. Indiener niet wil betalen voor een parkeervergunning.</p> <p>d. Handhaving tijd en geld kost en dit op andere wijzen beter ten goede van de stad kan komen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Parkeeroverlast aan de randen van het betaalde gebied is nooit helemaal te voorkomen, vraag 5 beschrijft hoe we daar mee omgaan.</p> <p>b. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 en 10 gaan hier nader op in.</p> <p>d. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Handhaving hoort hierbij.</p>

Indiener 59	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat</p> <p>a. het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp wordt aangetast door de blauwe stoepranden.</p> <p>b. indiener geeft aan dat er niet gehandhaafd wordt op fout geparkeerde auto's of illegale verbouwingen in Tuindorp.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij vraag 12 lichten we ons antwoord verder toe.</p> <p>b. Bij acuut gevaarlijke verkeerssituaties kan u een melding doen bij de gemeentelijke handhavers, de boa's. via meldpunt.</p>
Indiener 60	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat</p> <p>a. De indiener momenteel geen parkeerprobleem ervaart in de wijk</p> <p>b. De indiener zich zorgen maakt om het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2.</p> <p>b. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij vraag 12 lichten we ons antwoord verder toe.</p>
Indiener 61	<p>Indiener beschrijft in de zienswijze de historie van de ontwikkeling van Hart van Zuid en van het ROC.</p> <p>Indiener vindt betaald parkeren in Tuindorp 't Lansink een onjuiste en onredelijke beslissing, mede in het licht van de historie. Indiener stelt dat de gemeente de oorspronkelijke plannen voor Hart van Zuid niet had moeten veranderen.</p> <p>Indiener stelt dat de Gemeente Hengelo maatregelen moet nemen waardoor er nooit overlast ontstaat in de wijk Tuindorp 't Lansink en waar deze nu al wordt ervaren moet dit worden opgeheven.</p> <p>Mogelijkheden die indiener beschrijft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkeergarage bouwen bij het ROC met onbetaald parkeren voor personeel en studenten.</li> <li>- Openbaar vervoer zo regelen dat leerlingen niet meer met de auto komen.</li> <li>- De gebruikelijke parkeernormen toepassen in Hart van Zuid zoals in het bestemmingsplan staat beschreven.</li> <li>- Een parkeerreguleringsstelsel ontwikkelen waardoor alleen</li> </ul>	<p>Bedankt voor uw uitgebreide uiteenzetting van de historie van de ontwikkeling van Hart van Zuid en het ROC en uw uitwerking van het voortel van een alternatief parkeersysteem.</p> <p>Hengelo is in ontwikkeling en dat betekent dat er soms in bestaande wijken ook veranderingen komen. Het plan voor Hart van Zuid is in de loop van de jaren gewijzigd. Het besluit dat ter inzage lag, is een uitwerking van het ingezette beleid. Dit is uitgebreider beschreven is in de inleiding van de reactienota. Voor de toelichting waarom invoeren van betaald parkeren nodig is, waarom gekozen is voor betaald parkeren met vergunningen en op basis waarvan de grenzen zijn bepaald, verwijzen we naar de antwoorden op vraag 2, 3 en 4. Dat parkeeroverlast nooit helemaal te voorkomen is staat beschreven bij het antwoord op vraag 5.</p> <p>Een parkeergarage bouwen die gratis is voor personeel en studenten van het ROC is voor de gemeente financieel niet haalbaar. Bovendien is het ROC verantwoordelijk voor haar eigen parkeerbeleid. Openbaar vervoer is een provincie aangelegenheid. De gemeente heeft wel gesprekken met de provincie en werkt aan een visie en</p>

	<p>wijkgebonden parkeren mogelijk is en waarmee bewoners en hun bezoekers gratis kunnen parkeren in de wijk.</p> <p>Indiener geeft voor dit laatste punt een uitgebreide beschrijving voor een nieuw te ontwikkelen kentekenregistratiesysteem voor bewoners.</p>	<p>uitvoeringsplan voor openbaar vervoer. Openbaar vervoer is een ondersteunende maatregel en kan een parkeerregeling niet vervangen.</p> <p>Indiener beschrijft een alternatief parkeersysteem op basis van kentekenregistratie voor bewoners. De gemeente acht dit systeem niet haalbaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het is juridisch niet houdbaar. De bebording met E4 betekent dat iedereen hier kan parkeren. Een uitzondering maken middels een onderbord voor 'geregistreerde' voertuigen is juridisch niet mogelijk. Dan moeten we terugvallen op een reguliere zone voor vergunninghouders. Hier hebben we niet voor gekozen, zie ook het antwoord op vraag 3.</li> <li>- Er moet een nieuw kentekenregistratiesysteem ingevoerd en onderhouden worden, naast het al bestaande systeem voor uitgifte van parkeervergunningen. Dit is kostbaar en tijdrovend.</li> <li>- Handhaving: net als bij de reguliere vorm van vergunninghoudersparkeren moet een "administratieve sanctie/ bestuurlijke boete" worden opgelegd. De opbrengsten hiervan gaan naar de staat in plaats van de gemeente. Handhavingskosten kunnen hiermee dus niet gedekt worden.</li> <li>- In het systeem voor bewoners moeten er door bewoners en bedrijven alsnog vergelijkbare handelingen worden uitgevoerd als bijvoorbeeld bij een systeem met betaald parkeren. Registreren, kentekens doorgeven etc.</li> <li>- De belangrijkste voordelen van het voorgestelde systeem lijken te liggen op het niveau van kosten voor de bewoners. Bij het antwoord op vraag 9 is toegelicht waarom een gratis systeem niet haalbaar is.</li> </ul>
Indiener 62	a. De indiener ervaart geen parkeerprobleem in de wijk	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p>

<p>Indiener 63</p>	<p>Indiener is tegen het voorgenomen parkeerbeleid. Indiener heeft een praktijk die essentiële diensten aan kwetsbare doelgroepen biedt. Indiener maakt zich zorgen dat</p> <p>a. Het parkeerbeleid de beschikbaarheid van nabij gelegen parkeergelegenheid zal beperken.  b. Patienten en begeleiders extra kosten moeten maken bij bezoek aan faciliteit</p> <p>Indiener stelt voor om een blauwe zone te creëren van 1 uur ter hoogte van de Langelermatweg 52-62.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Voor invloed van parkeerregulering op de parkeergelegenheid verwijzen wij antwoord op vraag 3.  Er zal nog een tweede participatietraject volgen. Tijdens dat traject gaan we de wijk in en nodigen we buurtbewoners uit om met ons na te denken over de specifieke inrichting van de wijk. Uw zorgen en suggesties zullen in dat traject worden bekeken  b. In de bestaande situatie zijn er voornamelijk parkeervergunningen voor bewoners en hun bezoek. Het bestaande aanbod aan parkeervergunningen (en -ontheffingen) zal worden uitgebreid. We onderzoeken bijvoorbeeld welke regelingen mogelijk zijn voor ondernemers, maatschappelijke instellingen en mantelzorgers.  c. Voor waarom er betaald parkeren wordt ingevoerd verwijzen wij naar het antwoord op vraag 3.</p>
<p>Indiener 64</p>	<p>Indiener is tegen de voorgestelde parkeerregeling, omdat:</p> <p>a. Indiener ervaart geen parkeerprobleem in de wijk  b. Indiener verwacht geen parkeerprobleem in de toekomst.  c. Indiener wil niet betalen voor een parkeervergunning</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. Waarom de gemeente niet wil wachten tot er een parkeerprobleem in de wijk ontstaat wordt toegelicht bij vraag 8.  b. Bij vraag 2 lichten wij toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.  c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p>
<p>Indiener 65</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen besluit, omdat:</p> <p>a. Indiener geeft aan zich niet te kunnen vinden in het participatieproces. Indiener kan zich niet vinden in het conceptverslag van het buurtpanel. Indiener geeft aan onvoldoende terug te lezen wat er is besproken tijdens het buurtpanel. Indiener geeft aan dat het vooraf geschetste proces niet is nagekomen. De gemeente is eerder gaan communiceren naar alle inwoners en betrokkenen, voordat het proces met de buurtpanels was afgerond.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze en uw bijdrage in het buurtpanel.</p> <p>a. Het participatieproces was bedoeld om over de vorm van parkeerregulering en de invulling daarvan (tijden, grenzen, parkeervergunningen, inrichting) te spreken. Het besluit dat er een vorm van parkeerregulering zou komen, stond al vast. Dit is ook zo gecommuniceerd. Het grootste deel van de eerste avond in buurtpanel II ging alsnog over wel of niet invoeren van parkeerregulering, veroorzakers van parkeeroverlast etc. Dit is ook</p>

<p>Indiener geeft aan dat er te weinig ruimte was om inbreng te geven en in spraak te hebben tijdens het buurtpanel. De uitkomst was vooraf bepaald.</p> <p>b. Indiener stelt voor om zijn reactie op het verslag toe te voegen aan de stukken voor de gemeenteraad.</p> <p>c. Indiener momenteel geen parkeeroverlast ervaart van Hart van Zuid en deze overlast ook niet verwacht in de toekomst. Indiener geeft aan dat de afstand van Hart van Zuid te ver is voor consequenties in Tuindorp.</p> <p>d. Indiener stelt voor om parkeerregulering in te voeren, indien er in de toekomst overlast wordt ervaren.</p> <p>e. Indiener geeft aan dat in enkele straten van Tuindorp parkeeroverlast wordt ervaren door studenten van ROC en TIO. Indiener roept op om deze parkeeroverlast op te lossen. Daarbij neemt ROC al jaren geen verantwoordelijkheid om maatregelen te treffen. Voor de bewoners komt het over dat de gemeente wegkijkt om vervolgens de rekening bij de bewoners neer te leggen die part nog deelhebben in het probleem.</p> <p>f. Indiener geeft aan het voorgestelde tijdvenster niet passend is bij de te verwachtte problematiek van bewoners. Nieuwe bewoners van Hart van Zuid zijn overdag niet thuis, wanneer de bewoners wel thuis zijn, is er geen parkeerregulering. Indiener stelt voor om tijdventer toe te passen in de avonden en nachten op doordeweekse dagen en zaterdag en zondag.</p> <p>g. Indiener geeft aan tegen betaald parkeren te zijn in verband met de kosten voor bewoners en bezoekers van bewoners. Ouderen (kwetsbare groepen) krijgen te maken met hoge parkeerkosten en</p>	<p>uitgebreid in het verslag terecht gekomen. Op de tweede avond is het buurtpanel in kleinere groepjes uiteen gegaan om te praten over de invulling van parkeerregulering.</p> <p>b. Van de buurtpanels is een verslag gemaakt dat is gedeeld met de deelnemers. Alle deelnemers hebben de mogelijkheid gehad hierop te reageren.</p> <p>Er is vooraf gecommuniceerd dat het verslag geen woordelijke weergave van de buurtpanels zou worden en dat ook niet alle individuele meningen en opvattingen terug te lezen zouden zijn in het verslag. Doel van het verslag - en de reactieronde daarop - was de aandachtspunten vanuit de omgeving waarover de meeste consensus was mee te geven aan het college van B en W, ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming.</p> <p>Vanuit dat vertrekpunt zijn de reacties op het conceptverslag verwerkt in het definitieve verslag. Daarbij is aangegeven op welke manier de reacties op het conceptverslag zijn verwerkt. De individuele reacties zijn en worden niet toegevoegd als bijlage.</p> <p>c. De keuze voor het invoeren van parkeerregulering lichten wij toe bij vraag 2. Op basis waarvan de grens (indicatief) is vastgesteld is toegelicht in het antwoord op vraag 4. Een verduidelijkende kaart is tevens toegevoegd in de Q&amp;A.</p> <p>d. Waarom we niet afwachten met invoeren van betaald parkeren tot er daadwerkelijk een parkeerprobleem is in uw wijk lichten wij nader toe bij vraag 7.</p> <p>e. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
--	--

	<p>kunnen daardoor in sociaal isolement raken. Ondernemers zullen klandizie kwijtraken en mogelijk moeten sluiten.</p> <p>h. In Tuindorp wordt veel sluipverkeer ervaren. De straten zijn niet in staat om het verkeer in beide richtingen te verwerken. Veel straten kennen geen officiële parkeervakken, waardoor parkeerregulering niet mogelijk is.</p> <p>i. Indiener stelt voor om een eenduidig parkeerbeleid in te voeren. Aan de andere zijde van het centrum (Badhuis, Bataafse kamp, Wetstraat) zijn andere parkeernormen toegepast dan in Hart van Zuid. Daarnaast is daar gekozen voor blauwe zone in plaats van betaald parkeren. Hierdoor ontstaat willekeur.</p> <p>j. Indiener maakt zich zorgen om beschermd dorpsgezicht van de wijk Tuindorp 't Lansink. Indiener geeft aan dat voor iedere verbouwing veel eisen worden gesteld en vergunningsplicht heeft. Met het invoeren van betaald parkeren wordt door de gemeente voorbij gegaan aan de strenge eisen en behoud van het beschermd dorpsgezicht.</p>	<p>f. Wij verwachten dat als nieuwe bewoners van Hart van Zuid in het begin van de avond (na een werkdag) niet gratis kunnen parkeren in de omliggende woongebieden, zij ook niet later op de avond terugkomen. Dit lichten wij nader toe bij vraag 6.</p> <p>g. In vraag 9 tot en met 11 geven wij aan waarom u moet betalen voor betaald parkeren en hoe we omgaan met kwetsbare bezoekers.</p> <p>h. Voordat we parkeerregulering invoeren, zullen we bekijken wel straten hiervoor anders ingericht moeten worden. Zodat er onder andere parkeervakken gerealiseerd kunnen worden. P66</p> <p>i. Een eenduidig parkeerbeleid is zeker gewenst, wel zal per deelgebied gekeken worden wat passend is bij het deelgebied. Zo hebben wij gekozen om andere parkeernormen te hanteren in de binnenstad dan Hart van Zuid, omdat hier ook de omstandigheden anders zijn. We verwachten volgend jaar ons volledige parkeerbeleid te herijken. Wat betreft het parkeerregulering rondom Hart van Zuid, kon dat niet wachten, mede door woningbouwontwikkelingen die al eerder worden opgeleverd.</p> <p>j. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p>
Indiener 66	De indiener geeft aan dat regulering geen garantie op een parkeerplek betekent.	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>Uit ervaring weten we dat betaald parkeren een sterke invloed heeft op de bezetting van parkeerplaatsen. Bewoners kunnen blijven parkeren en de verschillende voorzieningen blijven wel bereikbaar.</p>
Indiener 67	<p>a. De indiener ervaart geen parkeerprobleem in de wijk</p> <p>b. De indiener zet vraagtekens bij het gebied van de parkeerregulering</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p>

		b. De grenzen zijn momenteel indicatief. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar het antwoord op vraag 4.
Indiener 68	a. De indiener ervaart geen parkeerprobleem in de wijk b. De indiener zet vraagtekens bij het gebied van de parkeerregulering	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in op waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat. b. De grenzen zijn momenteel indicatief. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar het antwoord op vraag 4.
Indiener 69	Indiener is tegen de voorgenomen parkeerregeling, omdat: a. Indiener wil dat het ROC voorziet in de parkeerbehoefte van scholieren. b. Indiener ervaart zelf geen parkeerprobleem en verwacht niet dat het autobezit door regulering zal afnemen. c. De woontoren Dikkersplein is niet voorzien van parkeerplaatsen en bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Hieruit blijkt dat het besluit al vaststond. d. De indiener is het er niet mee eens dat er betaald moet worden voor een parkeervergunning e. De indiener is van mening dat de gemeente heeft gekozen om betaald parkeren in te voeren omdat bij overtreding de boete naar de gemeente gaat, en bij een blauwe zone niet. f. De indiener vindt de gemeente uit eigen belang handelt en niet vanuit de belang van bewoners g. De indiener ziet geen cijfers van klachten over parkeerdruk, dat volgens indiener de reden is voor het invoeren van regulering.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen. De aanleg van meer parkeerplaatsen in bestaand gebied staat haaks op andere beleidsambities. Hengelo wil om meerdere redenen juist vergroenen dan meer verharding. b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. c. Het participatieproces was bedoeld om over de vorm van parkeerregulering en de invulling daarvan (tijden, grenzen, parkeervergunningen, inrichting) te spreken. Het besluit dat er een vorm van parkeerregulering zou komen, stond al vast. Dit is ook zo gecommuniceerd. Dit besluit is in september 2021 door de gemeenteraad genomen. Voorafgaand aan dit besluit is er een

		<p>inspraakperiode geweest.</p> <p>d. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>e. Wij verwijzen naar het antwoord op vraag 3 over de keuze voor betaald parkeren als reguleringsvorm.</p> <p>f. Bij vraag 2 lichten wij toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>g. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p>
Indiener 70	<p>Indiener is tegen de voorgenomen parkeerregeling, omdat:</p> <p>a. Indiener wil dat het ROC voorziet in de parkeerbehoefte van scholieren.</p> <p>b. Indiener ervaart zelf geen parkeerprobleem en verwacht niet dat het autobezit door regulering zal afnemen.</p> <p>c. De woontoren Dikkersplein is niet voorzien van parkeerplaatsen en bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Hieruit blijkt dat het besluit al vaststond.</p> <p>d. De indiener is het er niet mee eens dat er betaald moet worden voor een parkeervergunning</p> <p>e. De indiener is van mening dat de gemeente heeft gekozen om betaald parkeren in te voeren omdat bij overtreding de boete naar de gemeente gaat, en bij een blauwe zone niet.</p> <p>f. De indiener vindt de gemeente uit eigen belang handelt en niet vanuit de belang van bewoners</p> <p>g. De indiener ziet geen cijfers van klachten over parkeerdruk, dat volgens indiener de reden is voor het invoeren van regulering.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen. De aanleg van meer parkeerplaatsen in bestaand gebied staat haaks op andere beleidsambities. Hengelo wil om meerdere redenen juist vergroenen dan meer verharding.</p> <p>b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>c. Het participatieproces was bedoeld om over de vorm van parkeerregulering en de invulling daarvan (tijden, grenzen, parkeervergunningen, inrichting) te spreken. Het besluit dat er een vorm van parkeerregulering zou komen, stond al vast. Dit is ook zo gecommuniceerd. Dit besluit is in september 2021 door de gemeenteraad genomen. Voorafgaand aan dit besluit is er een</p>



		<p>inspraakperiode geweest.</p> <p>d. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>e. Wij verwijzen naar het antwoord op vraag 3 omtrent de keuze voor betaald parkeren als reguleringsvorm.</p> <p>f. Bij vraag 2 lichten wij toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>g. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p>
Indiener 71	<p>De indiener is tegen het besluit voor het invoeren van een parkeerregeling, omdat:</p> <p>a. de parkeerbehoefte dient in Hart van Zuid te worden opgelost.</p> <p>B. Indiener geeft daarnaast aan overlast te ondervinden van de studenten van het ROC.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p> <p>b. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
Indiener 72	<p>Indiener is het niet eens met de voorgestelde parkeerregeling, omdat:</p> <p>a. Er in de straat momenteel niet geparkeerd wordt door mensen die eigenlijk in de stad moet zijn, betrokkene gelooft ook niet dat bewoners Hart van Zuid straks wel in de straat gaan parkeren.</p> <p>b. Indiener vindt het niet eerlijk dat bewoners en bezoekers moeten betalen voor een parkeervergunning.</p> <p>c. Indiener heeft nog een aantal verkeerskundige aandachtspunten</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u</p>

		<p>naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>c. Uw verzoek wordt doorgegeven aan de verkeerskundige van deze wijk.</p>
Indiener 73	<p>a. De indiener heeft bezwaar tegen betalen voor een parkeervergunning</p> <p>b. Indiener stelt dat de parkeerbehoefte van het ROC op eigen terrein had moeten plaats vinden</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>b. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
Indiener 74	<p>Indiener stelt dat de parkeerbehoefte van het ROC op eigen terrein had moeten plaats vinden</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
Indiener 75	<p>a. Indiener ervaart overdag overlast van de ROC-studenten. 's Avonds is er momenteel geen overlast. Indiener gelooft niet dat bewoners Hart van Zuid in de straat zullen parkeren.</p> <p>b. Indiener is akkoord met betaald parkeren, mits de parkeervergunning gratis wordt gemaakt.</p> <p>c. Indiener geeft aan dat het participatieproces erop lijkt alsof de gemeente allang heeft besloten en bewoners dus eigenlijk geen inspraak hadden.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>c. Het participatieproces was bedoeld om over de vorm van parkeerregulering en de invulling daarvan (tijden, grenzen, parkeervergunningen, inrichting) te spreken. Het besluit dat er een vorm van parkeerregulering zou komen, stond al vast. Dit is ook zo</p>

		gecommuniceerd. Dit besluit is in september 2021 door de gemeenteraad genomen. Voorafgaand aan dit besluit is er een inspraakperiode geweest.
Indiener 76	a. De indiener ervaart geen parkeerprobleem in de wijk	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.
Indiener 77	a. Indiener acht regulering niet nodig gezien de huidige mate van overlast. b. Indiener ziet regulering graag zo lang mogelijk uitgesteld. c. Indiener geeft dat regulering na 17.00 en op zaterdag niet nodig is, aangezien omliggende scholen gesloten zijn en de parkeerplaats van het ROC dan voor iedereen beschikbaar is.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7. b. In het antwoord op vraag 7 lichten wij toe wanneer regulering in uw wijk wordt ingevoerd. c. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.
Indiener 78	De indiener maakt zich zorgen om: a. Het beschermd dorpsgezicht. b. Waardedaling van woningen, als gevolg van parkeerregulering.  c. Indiener maakt bezwaar tegen aan het moeten betalen voor een parkeervergunning	Bedankt voor uw zienswijze. a. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in. b. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning. Ook zien we dat de leefbaarheid toeneemt als gevolg van verminderde parkeeroverlast en doordat de bestaande parkeerruimte beter gebruikt wordt (er wordt vaak 'netter' geparkeerd). Dat vertaalt zich ook in woningwaarde. c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen

		worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.
Indiener 79	<p>Indiener geeft in de zienswijze aan het invoeren van parkeerregulering toe te juichen.</p> <p>Indiener spreekt namens meerdere bewoners. Zij geven ze de volgende aandachtspunten mee:</p> <p>a. Indiener ervaart momenteel al grote parkeeroverlast van langparkeerders (na inrichten van de Berfloweg) en stelt voor om direct parkeerregulering in te voeren in plaats van te wachten tot de woningbouwlocaties worden ontwikkeld.</p> <p>b. Gemeente heeft toegezegd Molenkampweg het in te richten tot éénrichtingsverkeer. De molenkampweg werd een tweerichtingsweg, waardoor grote verkeersstroom is met verkeersonveilige situaties. Gemeente heeft toegezegd parkeeroverlast tegen te gaan en de Berfloweg aan te passen naar een verkeersluwe straat (30 km/h).</p> <p>c. Er wordt nu al een te kort aan parkeerplaatsen voor bewoners ervaren. Met de toekomstige ontwikkelingen verwacht men verergering van parkeeroverlast als er geen parkeerregulering komt, voordat de ontwikkelingen afgerond zijn.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning, maar het geeft geen garantie op een parkeerplaats. Bij vraag 7 van de Q &amp; A geven we aan wanneer betaald parkeren eerder ingevoerd kan worden om huidige parkeeroverlast op te lossen.</p> <p>b. Voordat parkeerregulering wordt ingevoerd komen we nog terug in de wijk om de inrichting te bespreken. Wij nemen uw aandachtspunten mee.</p> <p>c. Het is inderdaad van belang dat betaald parkeren in de omgeving is ingevoerd voordat nieuwe bewoners hun nieuwe woningen betrekken in het aangrenzende deel van Hart van Zuid ten noorden van het Esrein. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 7. Er moet echter wel rekening mee worden gehouden dat invoering 9 maanden tot een jaar kan duren. De voorbereidingen voor invoering (zoals aanschaf parkeerautomaten, participatie over grenzen en inrichting, etc), worden zo snel mogelijk na het definitieve besluit van het college opgestart.</p>
Indiener 80	<p>a. De indiener heeft vragen over de argumentatie voor invoering parkeerregulering</p> <p>b. Indiener ervaart momenteel geen parkeeroverlast en verwacht deze ook niet.</p> <p>c. Indiener geeft aan dat het ROC moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij vraag 2 lichten wij toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p> <p>c. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke</p>

		verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.
Indiener 81	<p>a. De indiener is tegen het moeten betalen voor een parkeervergunning.</p> <p>b. De indiener ziet een oplossing om overlast te beperken: consequent handhaven op overlastgevend parkeergedrag.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>b. Handhaving is inderdaad een belangrijk onderdeel om overlastgevend parkeergedrag te beperken. Handhaving is al geïntensiveerd in de wijk en dit aspect wordt ook meegenomen bij de invoering van betaald parkeren.</p>
Indiener 82	<p>a. Indiener ziet graag dat het probleem wordt aangepakt bij de kern, daar waar het veroorzaakt wordt; anders ontstaat een waterbedeffect.</p> <p>b. Indiener ervaart momenteel geen parkeerprobleem.</p> <p>c. Indiener vraagt zich af hoe de gemeente omgaat met bedrijven in het gereguleerde gebied.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.</p> <p>b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan.</p> <p>c. We werken aan een regel voor personeel van bedrijven om een parkeervergunning aan te schaffen, dit lichten wij toe in het antwoord op vraag 11.</p>
Indiener 83	<p>a. De indiener maakt is tegen het moeten betalen voor een vergunning.</p> <p>b. De indiener ziet geen garantie op de parkeerplek ondanks een parkeervergunning.</p> <p>C. De indiener maakt zich zorgen over handhaafbaarheid van betaald parkeren</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>b. Uit ervaringen weten we dat betaald parkeren een sterke invloed heeft op de bezetting van parkeerplaatsen. Er is geen garantie op een parkeerplek voor de deur. Een parkeervergunning is geldig in een gebied, dus niet alleen in de eigen straat. Met de invoering van betaald parkeren verdwijnt de doelgroep die niet wil betalen, wat vervolgens meer ruimte voor bewoners en bezoek oplevert.</p>

		c. Regulering werkt alleen wanneer er gehandhaafd wordt. Hier houden we zeker rekening mee bij het uitvoeren van parkeerregulering
Indiener 84	De indiener maakt bezwaar over extra kosten, terwijl een parkeerplaats niet gegarandeerd is.	Bedankt voor uw zienswijze. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.
Indiener 85	De indiener is tegen het besluit voor het invoeren van een parkeerregeling, omdat: a. Indiener momenteel geen parkeerprobleem heeft en deze ook niet verwacht.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.
Indiener 86	De indiener is tegen het besluit voor het invoeren van een parkeerregeling, omdat: a. Indiener momenteel geen parkeerprobleem heeft en deze ook niet verwacht.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.
Indiener 87	De indiener is tegen het besluit voor het invoeren van een parkeerregeling, omdat: a. Indiener momenteel geen parkeerprobleem heeft en deze ook niet verwacht.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.
Indiener 88	a. Indiener ondervindt momenteel geen parkeeroverlast b. De indiener verwacht geen gegarandeerde parkeerplaats in de straat c. De indiener heeft de indruk dat de parkeerregulering een mogelijkheid is voor de gemeente om extra geld te innen.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er

		<p>een probleem ontstaat.</p> <p>b. Uit ervaringen weten we dat betaald parkeren een sterke invloed heeft op de bezetting van parkeerplaatsen. Er is geen garantie op een parkeerplek voor de deur. Een parkeervergunning is geldig in een gebied, dus niet alleen in de eigen straat.</p> <p>Met de invoering van betaald parkeren verdwijnt de doelgroep die niet wil betalen, wat vervolgens meer ruimte voor bewoners en bezoek oplevert</p> <p>c. De gemeente verdient geen geld met betaald parkeren in de woonwijken. Er zijn onder andere kosten van de parkeerautomaten, het vergunningensysteem en de handhaving. Met de inkomsten uit parkeervergunningen wordt slechts een deel van deze kosten betaald.</p>
Indiener 89	<p>a. De indiener geeft andere parkeergelegenheden als optie tegen parkeerdruk.</p> <p>b. Indiener ziet graag de Kerkstraat afgesloten voor autoverkeer om de parkeerdruk hier te verhelpen.</p> <p>c. Indiener maakt zich zorgen om het beschermd dorpsgezicht.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>b. Uw verzoek wordt doorgegeven aan de verkeerskundige van deze wijk.</p> <p>c. Bij de inrichting van het betaald parkeren, zoals de plaatsing van parkeerautomaten, betrekken we de buurt. We proberen hierbij het karakter van het Beschermd Dorpsgezicht zoveel mogelijk te respecteren. Zie voor een toelichting hierop het antwoord op vraag 12.</p>
Indiener 90	<p>Indiener is tegen betaald parkeren, omdat:</p> <p>a. Indiener niet wil betalen voor een parkeervergunning.</p> <p>b. Het invoeren van betaald parkeren geen zekerheid geeft op een parkeerplaats.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>b. Uit ervaringen weten we dat betaald parkeren een sterke invloed heeft op de bezetting van parkeerplaatsen. Bewoners kunnen blijven parkeren en de verschillende voorzieningen blijven wel bereikbaar.</p>

Indiener 91	Indiener is tegen het moeten betalen voor een bewonersvergunning.	Bedankt voor uw zienswijze. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.
Indiener 92	Indiener vindt een parkeerregeling onnodig in de Buitenweg.	Bedankt voor uw zienswijze. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.
Indiener 93	a. Indiener maakt zich zorgen om parkeergelegenheid in de straat b. Indiener vraagt zich af wat er met de opbrengsten van de parkeerregulering wordt gedaan.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2. Door invoering van parkeerregeling verdwijnt de groep die niet wil betalen en blijft er voor bewoners meer parkeergelegenheid over. b. Het antwoord op vraag 9 gaat in op de vraag wat er met de opbrengsten van parkeerregulering wordt betaald.
Indiener 94	a. De indiener maakt zich zorgen om het dorpsgezicht van wijk Tuindorp b. De indiener maakt zich zorgen over de verkeersdrukke rond de haal- en brengtijden van basisschoolkinderen. c. Indiener geeft aan er op zaterdag geen parkeerregulering hoeft te gelden en doordeweeks tot maximaal 18.00.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Bij de inrichting van het betaald parkeren, zoals de plaatsing van parkeerautomaten, betrekken we de buurt. We proberen hierbij het karakter van het Beschermd Dorpsgezicht zoveel mogelijk te respecteren. Zie ook het antwoord op vraag 12. b. Uw zorg wordt doorgegeven aan de verkeerskundige van deze wijk. c. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.
Indiener 95	a. De indiener geeft aan zich zorgen te maken over de bezoekers, welk weg zullen blijven naar na invoering van parkeerregulering. b. Indiener vindt betaald parkeren tot 18.00 voldoende.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Voor de bezoekersregeling wordt verwezen naar antwoord op vraag 10. b. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen.



<p>Hotel 't Lansink Beheer B.V.</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat:</p> <p>a. Bezoekers van de C.T. Storkstraat op ongemak en kosten worden gejaagd.</p> <p>b. De parkeeroverlast voornamelijk wordt veroorzaakt door onderwijsinstellingen ROX en TIO. Indiener stelt voor dat de onderwijsinstellingen meer moeten doen om de parkeeroverlast te verminderen.</p> <p>c. Indiener stelt voor om tijden aan te passen naar 09.00 – 16.00 uur en enkel op de doordeweekse dagen, omdat er na 16.00 uur geen sprake is van parkeeroverlast.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Vraag 9 gaat nader op in.</p> <p>b. De keuze voor invoeren van parkeerregulering is om wille van de woningbouw ontwikkelingen in Hart van Zuid. Vraag 2 gaat hier nader op in. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>c. De totstandkoming van de tijden lichten wij toe bij vraag 6.</p>
<p>Indiener 97</p>	<p>Indiener staat positief tegenover het besluit om parkeerregulering in te voeren. De indiener geeft de volgende aandachtspunten mee:</p> <p>a. Indiener geeft aan goed te kijken naar de grenzen van het gebied, om te voorkomen dat de nabijgelegen straat als uitwijkstraten worden gebruikt. En hier de parkeerdruk toeneemt. Specifiek wordt aandacht gevraagd voor de Rozenstraat en deze op te nemen in het te reguleren gebied.</p> <p>b. Indiener stelt voor goed te kijken naar de situatie rondom de tandartspraktijk (Boerhavelaan – Rozenstraat), om te voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat van bezoekers van de tandartspraktijk. Bezoekers kunnen mogelijk gebruik maken van bezoekersvergunning van de tandartspraktijk en daardoor 'gratis' parkeren.</p> <p>c. Indiener ervaart momenteel al hoge parkeerdruk in de Irisstraat en Rozenstraat. Mede door ZGT en LAB.</p> <p>d. Indiener maakt zich zorgen om reeds geplande woningbouw ontwikkelingen en toenemende parkeerdruk in hun omgeving. Betreft Resedastraat, Hazemeijer terrein en Tuindorpstraat.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De Rozenstraat valt binnen de indicatieve grenzen van parkeerregulering schil Hart van Zuid. De grenzen staan nog niet vast, maar het gebied zal niet kleiner worden. We verwijzen u naar vraag 4 voor verdere toelichting.</p> <p>a. Parkeeroverlast aan de randen van het betaalde gebied is nooit helemaal te voorkomen, vraag 5 gaat hier nader op in. De exacte grenzen van het gebied moeten nog nader uitgewerkt worden. In de uitwerking nemen we uw zienswijze mee en uw voorstel om de Rozenstraat ook op te nemen.</p> <p>b. Naast de tandartspraktijk in uw directe omgeving, zijn er meer maatschappelijke functies in het gebied. Bij vraag 11 lichten we dit verder toe.</p> <p>c. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning, maar garandeert geen gegarandeerde parkeerplaats. Bij vraag 7 van de Q&amp;A geven we aan wanneer betaald parkeren eerder ingevoerd kan worden om huidige parkeeroverlast op te lossen.</p>

	<p>e. Klopt het dat nieuwe bewoners van de tijdelijke woningen op het Hazemeijer terrein niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning?</p> <p>f. Indiener maakt gebruik van de laadpalen in de omgeving. Is het mogelijk om met de bewonersvergunning ook te parkeren bij de laadpalen? Worden er extra kosten in rekening gebracht voor het gebruik van de laadpaal?</p>	<p>d. Bij nieuwe woningbouw moeten ontwikkelaars zich houden aan de parkeernormen die gelden in dat gebied. Er moeten dus voldoende parkeerplaatsen voor het geplande type woningen gerealiseerd worden. De gemeente toetst de vergunningaanvraag daar op. Betaald parkeren wordt ingevoerd om parkeeroverlast vanuit Hart van Zuid ten noorden van het Esrein tegen te gaan. Het draagt ook bij aan het beheersen van de parkeerdruk in de wijk daaromheen. De parkeerdruk blijven we jaarlijks monitoren en indien nodig kunnen we bijsturen door bijvoorbeeld tarieven te wijzigen of de regels over aantallen te verlenen vergunningen aan te scherpen.</p> <p>e. Het Hazemeijer terrein valt onder Hart van Zuid ten noorden van het Esrein. Nieuwe bewoners van nieuwe woningen in dit gebied komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Zij dienen te parkeren op eigen terrein of bijvoorbeeld in een parkeergarage in de omgeving.</p> <p>f. Als een laadpaal in een betaald parkeren gebied staat, is het mogelijk daar met een bewonersvergunning te parkeren. Voor het laden van uw auto gelden verder de gebruikelijke kosten.</p>
Indiener 98	<p>a. Indiener wil weten hoeveel van de openbare parkeerplaatsen voor het Meijlingplein ter beschikking worden gesteld aan bewoners en of iemand die momenteel geen auto heeft, op een later moment de mogelijkheid krijgt om een parkeervergunning aan te schaffen.</p> <p>b. Stelt voor om parkeerplaatsen te koppelen aan het huisnummer op het Meijlingplein.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De parkeerplaatsen, gelegen voor het Meijlingplein 2 t/m 20, hebben een openbaar karakter. Als bewoner aan deze straat kunt u een vergunning aanvragen om op deze parkeerplaatsen te parkeren. Wij hanteren geen maximum op het aantal uitgegeven vergunningen.</p> <p>b. De woningen zijn gebouwd zonder eigen parkeerplaats. Wij kennen geen openbare parkeerplaatsen toe aan huisnummers. Wij verwachten dat met de invoering van betaald parkeren de parkeerdruk in uw straat of uw omgeving vermindert. Een parkeervergunning is geldig in een groter gebied, niet alleen in uw straat. Bewoners met een eigen parkeerplaats komen niet in</p>

		aanmerking voor een eerste bewonersvergunning. Als zij twee of meer auto's hebben komen zij nog wel in aanmerking voor een duurdere voor tweede (en volgende) auto's. Dit voorkomt dat openbare parkeerplaatsen worden gebruikt in plaats van de eigen parkeerplaats.
Indiener 99	<p>a. Indiener ervaart geen parkeerprobleem in de straat.</p> <p>b. Indiener is tegen betaald parkeren, aangezien het kosten met zich mee brengt.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. In vraag 8 lichten we toe waarom het niet wenselijk is om te wachten tot een parkeerprobleem aanwezig is.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p>
Indiener 100	<p>a. Indiener ervaart slechts in enkele straten Tuindorp momenteel parkeeroverlast.</p> <p>b. Indiener wenst niet te betalen om de auto aan straat te kunnen parkeren.</p> <p>c. Indiener pleit ervoor om het beschermde dorpsgezicht te behouden.</p> <p>d. Indiener ziet in de parkeerplaats tussen de Emmaweg en Hazemeijer parkeermogelijkheid voor de leerlingen van ROC en TIO.</p> <p>e. Indiener verzoekt de gemeente om een adequate parkeervoorziening te realiseren voor de te bouwen woningen in Hart van Zuid.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Deze keuze wordt nader toegelicht bij vraag 2. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>c. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>d. De scholen zijn zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>e. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.</p>

<p>Indiener 101</p>	<p>a. Indiener is het niet eens met betaald parkeren op zaterdag. b. Indiener vindt het bezwaarlijk dat de problemen, veroorzaakt door het ROC en de TIO, door bewoners zouden moeten worden opgelost.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze. a. In vraag 6 lichten wij toe waarom er voor gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren. b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p>
<p>Indiener 102</p>	<p>a. Indiener verwacht niet dat het besluit van de gemeente het probleem van parkeergelegenheid zal oplossen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze. a. Betaald parkeren als reguleringsvorm betekent geen garantie op een parkeerplek voor de deur. Een parkeervergunning is geldig in een gebied, dus niet alleen in de eigen straat. Met de invoering van betaald parkeren zal echter de doelgroep die niet wil betalen verdwijnen, wat vervolgens meer ruimte voor bewoners en bezoek oplevert.</p>
<p>Indiener 103</p>	<p>a. Indiener verwacht niet dat het besluit van de gemeente het probleem van parkeergelegenheid zal oplossen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze. a. Betaald parkeren als reguleringsvorm betekent geen garantie op een parkeerplek voor de deur. Een parkeervergunning is geldig in een gebied, dus niet alleen in de eigen straat. Met de invoering van betaald parkeren zal echter de doelgroep die niet wil betalen verdwijnen, wat vervolgens meer ruimte voor bewoners en bezoek oplevert.</p>
<p>Indiener 104</p>	<p>a. Indiener ervaart momenteel geen parkeeroverlast in de straat. b. Indiener ziet graag alternatieve parkeerterreinen benut. c. Indiener is tegen ieder vorm van betaalde parkeerregulering. d. Indiener ziet graag een extra belasting op het ROC met als doel het parkeerterrein open te stellen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze. a. Bij vraag 2 lichten wij toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat. b en d. Het parkeerterrein bij Hazemeijer is geen eigendom van de gemeente. Daar gaat gebouwd worden. Bovendien is het ROC geen gemeentelijke instantie en de gemeente kan zodoende niet afdwingen dat het ROC haar parkeerterrein openstelt aan studenten. De gemeente blijft wel in gesprek met het ROC en haar maatschappelijke verantwoordelijkheid benadrukken.</p>

		c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.
Indiener 105	a. Indiener ervaart momenteel geen parkeeroverlast in de straat. b. Indiener geeft aan dat betaald parkeren met automaten en verkeersborden een te grote belasting voor de historische wijk is.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. b. In het antwoord op vraag 12 lichten wij toe hoe wij respectvol om willen gaan met het Beschermd Dorpsgezicht van Tuindorp, bij het invoeren van een parkeerregulering.
Indiener 106	a. Indiener ervaart momenteel geen parkeeroverlast in de straat. b. Indiener vindt parkeerautomaten en/of blauwe strepen niet passen bij de uitstraling van het Tuindorp. c. Indiener geeft aan dat de nieuwbouwwoningen worden gecreëerd zonder enige vorm van parkeergelegenheid.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. b. In het antwoord op vraag 12 lichten wij toe hoe wij respectvol om willen gaan met het Beschermd Dorpsgezicht van Tuindorp, bij het invoeren van een parkeerregulering. c. Bij nieuwbouw ontwikkelingen stellen wij eisen wat betreft parkeren, en zijn de ontwikkelaars ook verplicht om voldoende parkeerplaatsen te realiseren.
Indiener 107	a. Indiener vindt de bijgeleverde overzichtskaart onduidelijk. b. Indiener vreest voor een waterbedeffect.	Bedankt voor uw zienswijze. a. De overzichtskaart is inmiddels in AO formaat op onze website openbaar gemaakt. B. Het verplaatsen van parkeeroverlast is nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.

<p>Indiener 108</p>	<p>a. Indiener markeert het ontbreken van voorzieningen, getroffen door de gemeente, voor studenten die massaal met eigen vervoer naar school gaan.</p> <p>b. Indiener ziet een oplossing in alternatieve parkeerterreinen.</p> <p>c. Indiener vindt het aannemelijk dat nieuwe bewoners Laan Hart van Zuid voor parkeeroverlast gaan zorgen in de schil. Het is volgens indiener een utopie dat bewoners minder auto's bezitten en meer gebruik zullen maken van het openbaar vervoer.</p> <p>d. Indiener vreest dat betaald parkeren voor een waardedaling van woningen zal zorgen.</p> <p>e. Indiener heeft vraagtekens bij de voorgestelde reguleringstijden en ziet liever regulering tot 18.00 doordeweeks en op zaterdag van 09.00 tot 17.00.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. De gemeente blijft wel druk uitoefenen op het ROC en haar wijzen op haar maatschappelijke verantwoordelijkheid. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen. Dit is wel mogelijk, zie voor een toelichting hierop het antwoord op vraag 7. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en haar omgeving.</p> <p>b. Het parkeerterrein bij Hazemeijer is geen eigendom van de gemeente. Daar gaat gebouwd worden. Bovendien is het ROC geen gemeentelijke instantie en de gemeente kan zodoende niet afdwingen dat het ROC haar parkeerterrein openstelt aan studenten.</p> <p>c. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.</p> <p>d. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning. Ook zien we dat de leefbaarheid toeneemt als gevolg van verminderde parkeeroverlast en doordat de bestaande parkeerruimte beter gebruikt wordt (er wordt vaak 'netter' geparkeerd). Dat vertaalt zich ook in woningwaarde.</p> <p>e. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen.</p>
<p>Indiener 109</p>	<p>Indieners delen een reeks zorgen en suggesties omtrent de voorgestelde parkeerregulering:</p> <p>a. vrezen een barriere voor personeel en bezoek, en ouders en verzorgers die hun kinderen brengen. Zij zien graag een goede regeling omtrent parkeervergunningen.</p> <p>b. zouden graag zien dat de parkeerplaats bij de EHBO-vereniging achter een slagboom komt en alleen voor bepaalde gebruikers toegankelijk wordt, zoals zij al eerder hebben voorgesteld.</p> <p>c. worden graag betrokken bij de verdere uitwerking</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. In de bestaande situatie zijn er voornamelijk parkeervergunningen voor bewoners en hun bezoek. Het bestaande aanbod aan parkeervergunningen (en -onthefingen) zal worden uitgebreid. We onderzoeken bijvoorbeeld welke regelingen mogelijk zijn voor ondernemers, maatschappelijke instellingen en mantelzorgers.</p> <p>b. De gemeente heeft nog steeds het standpunt dat openbare terreinen niet worden afgesloten met een slagboom.</p>

	d. zien graag ook alternatieven, zoals verbeterde fietsvoorzieningen en looproutes	c en d. Er zal nog een tweede participatietraject volgen. Tijdens dat traject gaan we de wijk in en nodigen we buurtbewoners uit om met ons mee te denken over de specifieke inrichting van de wijk. Uw zorgen en suggesties zullen in dat traject uitgebreid worden bekeken.
Indiener 110	<p>a. Indiener ondervindt momenteel in zijn straat geen parkeeroverlast.</p> <p>b. Indiener wenst niet voor een parkeervergunning te moeten betalen.</p> <p>c. Indiener vindt de gekozen schil te ruim genomen, aangezien zijn straat geen onderdeel uitmaakt van het centrum.</p> <p>d. Indiener geeft aan dat zijn straat in de buurtpanels niet is vertegenwoordigd.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>c. In het antwoord op vraag 1 van de Q &amp; A lichten wij toe wat het ontwikkelgebied en de schil van Hart van Zuid nu exact inhoudt. Op basis waarvan de voorlopige grenzen zijn bepaald hebben wij toegelicht in vraag 4.</p> <p>d. Uw straat is vertegenwoordigd in de buurtpanels. Aan het begin van het participatietraject is er een presentielijst bijgehouden. Wij hechten waarde aan de gezamenlijke wens van panelleden om anoniem te blijven.</p>
Indiener 111	<p>a. Indiener geeft aan dat het tijdsbestek van 09.00-21.00 en het meenemen van de zaterdag, tijdens de buurtpanels niet ter sprake is gekomen.</p> <p>b. Indiener geeft aan dat er geen parkeerdruk is in haar straat na 17.00 en in het weekend en ziet graag het tijdvak aangepast naar maandag tot en met vrijdag, van 08.30-18.00.</p> <p>c. Indiener is het niet eens met regulering 6 dagen per week, van 09.00-21.00.</p> <p>d. Indiener wil duidelijkheid omtrent of de</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze. Wij zullen hieronder op uw punten en suggesties ingaan;</p> <p>a en c. Tijdens de buurtpanels waren er veel verschillende meningen over de tijden en dagen waarop parkeerregulering nodig is. Dit is ook beschreven in het verslag van de buurtpanels. Dat varieerde van 9.00 - 16.00 tot 24 uur per dag 7 dagen per week. In vraag 6 lichten wij waarom voor 9.00 - 21.00 en het meenemen van de zaterdag is gekozen.</p> <p>b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen</p>

	<p>Hofmakerij/Dijkers/Hijsschveste en KMS recht hebben op een parkeervergunning en hoeveel vergunningen er dan verstrekt kunnen worden ten opzichte van de hoeveelheid parkeerplaatsen.</p> <p>e. Indiener vraagt zich af waarom parkeerregulering nodig is als Hart van Zuid een autoluw gebied wordt.</p> <p>f. Indiener verzoekt de gemeente om een alternatieve vorm van regulering; namelijk parkeren voor vergunninghouders of blauwe zone voor 1 uur parkeren.</p> <p>g. Indiener stelt dat betaald parkeren geen geschikte vorm van regulering is, aangezien er momenteel onvoldoende gehandhaafd wordt.</p> <p>h. Indiener wenst dat het ROC/TIO en Techniekhuis zelf zorgen voor parkeerplekken voor studenten/medewerkers.</p>	<p>om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p> <p>d. Zie vraag 1 voor de verschillende gebieden. Nieuwe bewoners van nieuwe woningen in Hart van Zuid ten noorden van het Esrein komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.</p> <p>e. Waarom parkeerregulering noodzakelijk is in uw wijk, hebben wij toegelicht in het antwoord op vraag 2 van de Q &amp; A.</p> <p>f. Uit de buurtpanels blijkt dat er het meeste draagvlak is voor betaald parkeren (meer dan voor parkeren voor vergunninghouders of een blauwe zone voor 1 uur). Meer informatie over waarom voor betaald parkeren is gekozen kunt u vinden in vraag 3.</p> <p>g. Bij de invoering van een groter gebied van regulering, hoort ook een passende capaciteit van handhaven.</p> <p>h. De genoemde instanties zijn geen gemeentelijk instanties. Zij zijn verantwoordelijk voor hun eigen parkeerbeleid. Wel blijven wij deze instanties wijzen op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid.</p>
Indiener 112	<p>Indiener uit enkele specifieke zorgen en suggesties over betaald parkeren:</p> <p>a. voor enkele doelgroepen lijkt nu geen geschikte vergunning te zijn;</p> <p>b. had graag deelgenomen aan de buurtpanels, wil graag betrokken worden bij de uitvoering;</p> <p>c. indiener verzoekt de gemeente de tarieven verder af te stemmen op de behoeften van cliënten.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a en c. In het antwoord op vraag 11 geven we aan dat er momenteel slechts vergunningen voor bewoners, en hun bezoek, aan te schaffen zijn. Hier willen wij verandering in aanbrengen. Wij zijn bezig met het ontwikkelen met vergunningen voor o.a. mantelzorgers, instellingen, vrijwilligers en kwetsbare groepen.</p> <p>b. Alle adressen in de schil zijn uitgenodigd om zich aan te melden voor de buurtpanels. Uit alle aanmeldingen zijn twee kleinere groepen gevormd, om zo het gesprek effectiever te kunnen voeren. De deelnemers zijn geselecteerd op waar ze wonen, hun motivaties en of ze bewoner, belangengroep of ondernemer zijn. Hiermee is de groep zo divers en breed mogelijk en verspreid over de buurt. Bij de verdere uitwerking van het betaald parkeren wordt de buurt weer betrokken. Uw zorgen en suggesties zullen in dat traject ook</p>



		worden bekeken.
Indiener 113	Indiener merkt op dat bezoekers moeten gaan betalen om met de auto in de wijk te parkeren.	Bedankt voor uw zienswijze. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 10 voor meer informatie over een bezoekersregeling.
Indiener 114	Indiener maakt zich zorgen over de toegankelijkheid van zijn gebouw voor de verschillende doelgroepen en stelt het volgende voor: a. Het afsluiten van de parkeerplaats aan de Willem de Clerqstraat met een slagboom; b. de gemeente moet zorgen dat de scholen ROC, TIO en Techniekhuis hun eigen parkeerprobleem oplossen; c. Het aanpassen van de tijdvensters naar maandag tot en met vrijdag van 08.30-18.00; d. Vrijwilligers hoeven niet te betalen wanneer parkeerregulering is uitgerold.	Bedankt voor uw zienswijze. a. De parkeerplaats is gemeentelijk terrein. Het openbare karakter van dit terrein maakt dat iedereen hier mag komen om te parkeren. De gemeente heeft nog steeds het standpunt dat openbare terreinen niet worden afgesloten met een slagboom. b. De scholen zijn zelf verantwoordelijk voor hun parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente de scholen erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen. c. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren. d. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. De woonwijken rondom Hart van Zuid ten noorden van het Esrein verschillen hierin niet van de woonwijken rondom de binnenstad. We werken aan een parkeervergunning voor o.a. mantelzorgers en maatschappelijke instellingen. Dit leggen we uit bij vraag 11.
Indiener 115	a. Indiener geeft aan dat de gemeente moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor de toekomstige bewoners van Hart van Zuid; b. Indiener zou graag zien dat de gemeente een ondergrondse parkeergarage gaat realiseren; c. Indiener maakt zich zorgen dat met betaald parkeren als reguleringsvorm straks geen verjaardag meer te vieren is zonder dat	Bedankt voor uw zienswijze. a. Bij nieuwbouw ontwikkelingen stellen wij eisen wat betreft parkeren, en zijn de ontwikkelaars ook verplicht om voldoende parkeerplaatsen te realiseren. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid. b. De gemeente is actief in gesprek met ontwikkelaars over hoe het

	<p>iedereen parkeergeld moet betalen; d. Indiener maakt zich zorgen over een mogelijk waterbedeffect.</p>	<p>parkeren op de eigen terreinen in Hart van Zuid wordt gerealiseerd. Dit kan ook een openbare parkeergarage zijn. De gemeente heeft hiervoor subsidie gekregen van het Rijk. c. Wij werken aan een bezoekersvergunning waarbij meerdere kentekens op één vergunning aangemeld kunnen worden. Op deze wijze is een verjaardag, met meerdere gasten tegelijkertijd, goed mogelijk. d. Het verplaatsen van parkeeroverlast is nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p>
<p>Indiener 116</p>	<p>Indieners dienen zienswijze in tegen het besluit, omdat.</p> <p>a. De aftand van de bloemenbuurt te ver is gelegen van Hart van Zuid. Daarbij wordt gevraagd waarom ‘Hazemeijer’ onderdeel is van Hart van Zuid. Indieners zien dat is als uitbreiding van het gebied ‘Hart van Zuid’.</p> <p>b. De projectontwikkelaar van Hazemeijer ziet voorlopig af van het realiseren van woningen. Mede door het toevoegen van tijdelijke woningen. Er is geen sprake van permanente langdurige bewoning, waardoor nu geen aanleiding is om parkeerregulering in te voeren.</p> <p>c. Indieners ervaren momenteel geen parkeerdruk, zoals ook het parkeerdruk onderzoek heeft aangetoond.</p> <p>d. Indieners kunnen zich niet vinden in de voorgestelde tijden van parkeerregulering. Indieners stellen voor dit beter te onderbouwen.</p> <p>e. Indieners geven aan het momentum voor het nemen van het besluit voor invoering van parkeerregulering niet passend te vinden, omdat een legitieme aanleiding ontbreekt.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hazemeijer is al jaren onderdeel van het ontwikkelgebied ‘Hart van Zuid’. Delen zijn hiervan ook al ontwikkeld, zoals Oyfo. Maar er liggen ook nog delen braak die bebouwd gaan worden in de toekomst. o.a. achter Oyfo waar nu geparkeerd wordt. Bij vraag 1 hebben we verduidelijkende afbeeldingen toegevoegd van verschillende gebieden.</p> <p>b en e. Het invoeren van betaald parkeren in uw wijk gebeurt als de eerste woningen gerealiseerd gaan worden in het ontwikkelgebied dat grenst aan uw wijk. We lichten dit nader toe bij vraag 7.</p> <p>c. De keuze voor het invoeren van parkeerregulering lichten wij toe bij vraag 2.</p> <p>d. De keuze voor de voorgestelde tijden lichten wij nader toe bij vraag 6.</p>

Indiener 117	<p>a. Indiener geeft aan dat er momenteel geen parkeerprobleem is in zijn straat;</p> <p>b. Indiener geeft aan dat er parkeeroverlast is aan het begin van de straat door foutparkeerders;</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p> <p>b. Een werkbare vorm van parkeerregulering gaat hand in hand met handhaving. Wanneer parkeerregulering is uitgerold zal er actief gehandhaafd worden op foutparkeerders.</p>
Indiener 118	<p>a. Indiener ervaart momenteel geen parkeeroverlast in zijn straat;</p> <p>b. Indiener geeft aan dat de gemeente eventuele parkeeroverlast zelf veroorzaakt.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>b. De gemeente heeft de ambitie om Hart van Zuid te ontwikkelen tot een (hoog)stedelijk en dynamisch stadsdeel, waar de komende jaren in totaal circa 1500 woningen gerealiseerd worden. Deze ambitie is door de gemeenteraad vastgelegd in bijvoorbeeld de omgevingsvisie Hart van Hengelo.</p>
Indiener 119	<p>Indiener is tegen het besluit tot het invoeren van parkeerregeling, omdat volgens indiener:</p> <p>a. bewoners niet de hoofdoorzaak zijn van de parkeeroverlast en niet de dupe zouden moeten worden van de voorgestelde maatregelen. De grootste overlast doet zich voor in de directe omgeving van de scholen. Het is de verantwoordelijkheid van de scholen om hierin te voorzien;</p> <p>b. Het invoeren van betaald parkeren de schaarste aan parkeerplaatsen in de straten niet zal oplossen. Bewoners zullen blijven uitwijken naar nabijgelegen straten om te parkeren. De gemeente kan alternatieve oplossingen overwegen, zoals het inrichten van betaalde parkeerterreinen in de omgeving;</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>b. Om gereguleerd parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen nodig zijn. In welke straten dit precies het geval is, wordt nog verder onderzocht met de invoering. Een toelichting hierop vindt u in het antwoord op vraag 13.</p> <p>c. Bij nieuwbouw ontwikkelingen stellen wij eisen wat betreft parkeren, en zijn de ontwikkelaars ook verplicht om voldoende</p>

	<p>c. Bij de bouw van de woontoren aan het Dikkersplein onvoldoende rekening is gehouden met parkeergelegenheid voor bewoners;</p> <p>d. Het invoeren van betaald parkeren de lasten van parkeerschaarste bij de bewoners neerlegt, zonder hen voldoende garantie te bieden op een parkeerplaats;</p> <p>e. Het onduidelijk is hoe representatief de klachten van bewoners zijn ten opzichte van het totale aantal bewoners in Hart van Zuid;</p> <p>f. Het onrechtvaardig is dat de kosten en lasten van de parkeerregulering bij bewoners neergelegd worden;</p>	<p>parkeerplaatsen te realiseren. Bewoners, gebruikers en bezoekers van het pand Dikkersplein komen niet in aanmerking voor een ontheffing.</p> <p>d. Een parkeervergunning geeft geen garantie op een parkeerplek voor de deur. Een parkeervergunning is geldig in een gebied, dus niet alleen in de eigen straat. Met de invoering van betaald parkeren verdwijnt de doelgroep die niet wil betalen, wat vervolgens meer ruimte voor bewoners en bezoek oplevert.</p> <p>f. De gemeente verdient geen geld met betaald parkeren in de woonwijken. Er zijn onder andere kosten van de parkeerautomaten, het vergunningensysteem en de handhaving. Met de inkomsten uit parkeervergunningen wordt een deel van deze kosten betaald. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p>
<p>Indiener 120</p>	<p>a. Indiener ervaart momenteel geen parkeerprobleem.</p> <p>b. Indiener geeft aan dat regulering overlast zal doen spreiden.</p> <p>c. Indiener geeft aan dat regulering aantasting van het unieke karakter van Tuindorp zal betekenen.</p> <p>d. Indiener ondersteunt een alternatieve wijze van regulering: een variant op vergunningparkeren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p> <p>b. Het verplaatsen van parkeeroverlast is nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p> <p>c. De gemeente zal bij invoering van regulering het vertrouwde en historische karakter van het Tuindorp zoveel mogelijk respecteren. We verwijzen u naar vraag 12 voor een verdere toelichting.</p> <p>d. Vergunningparkeren is niet wenselijk omdat mensen zonder een vergunning, maar wel met bestemming in de woonwijk (denk bijvoorbeeld aannemers) geen recht hebben om te parkeren.</p>

<p>Indiener 121</p>	<p>a. Indiener ervaart momenteel geen parkeeroverlast en verwacht dit evenmin in de nabije toekomst.</p> <p>b. Indiener vindt de voorgestelde begrenzing van regulering te ruim genomen.</p> <p>c. Indiener vermoedt dat regulering vooral inkomsten voor de gemeente zal betekenen.</p> <p>d. Indiener vermoedt dat regulering het parkeerprobleem in de wijk alleen maar zal vergroten.</p> <p>e. Indiener verbaast zich over de voorgestelde parkeertijden. Deze zijn te ruim om de huidige overlast te dekken (dan volstaat immers ma-vr van 08.00 tot 16.00) en niet ruim genoeg om toekomstige overlast te voorkomen (toekomstige bewoners Hart van Zuid parkeren ook op zondag).</p> <p>f. Indiener maakt zich zorgen over het Beschermd Dorpsgezicht.</p> <p>g. Indiener geeft aan dat huidige bewoners schil Hart van Zuid niet de veroorzaker zijn van een parkeerprobleem, dus waarom moeten zij betalen.</p> <p>h. Indiener vindt dat de gemeente meer invloed zou moeten uitoefenen bij onderwijsinstellingen en projecteigenaren, opdat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor studenten en huiseigenaren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p> <p>b. Op basis waarvan de (indicatieve) grenzen voor regulering zijn vastgelegd, staat toegelicht in vraag 4.</p> <p>c. De gemeente verdient geen geld met betaald parkeren in de woonwijken, zie een toelichting hierop in het antwoord op vraag 9.</p> <p>d. Parkeeroverlast aan de randen van het betaalde gebied is nooit helemaal te voorkomen, zie de toelichting in het antwoord op vraag 5.</p> <p>e. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.</p> <p>f. In het antwoord op vraag 12 lichten wij toe hoe wij respectvol om willen gaan met het Beschermd Dorpsgezicht van Tuindorp, bij het invoeren van een parkeerregeling.</p> <p>g. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>h. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen. Bij nieuwbouw ontwikkelingen stellen wij eisen wat betreft parkeren, en zijn de ontwikkelaars ook verplicht om voldoende parkeerplaatsen te realiseren.</p>
---------------------	--	---

<p>Indiener 122</p>	<p>Indiener stelt dat:</p> <p>a. Bewoners niet primair verantwoordelijk zijn voor de parkeerverlast en dus niet onevenredig getroffen moeten worden door de voorgestelde maatregelen, vooral gezien de overlast voornamelijk rondom scholen plaatsvindt;</p> <p>b. Het invoeren van betaald parkeren zal de schaarste aan parkeerplaatsen niet verhelpen en bewoners zullen naar alternatieve straten blijven uitwijken;</p> <p>c. Bij de bouw van de woontoren aan het Dikkersplein onvoldoende rekening is gehouden met parkeergelegenheid voor bewoners;</p> <p>d. De lasten van parkeerschaarste worden bij bewoners gelegd zonder garantie op een parkeerplaats, wat lijkt te duiden op een financieel motief van de gemeente;</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren.</p> <p>b. Voor de specifieke inrichting van de wijk gaat de gemeente de wijk in. Het verplaatsen van parkeerverlast is nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p> <p>c. Bij nieuwbouw ontwikkelingen stellen wij eisen wat betreft parkeren. Dit hangt af van het type woningen en de doelgroep. Bewoners, gebruikers en bezoekers van het pand Dikkersplein komen niet in aanmerking voor een vergunning/ontheffing om te kunnen parkeren in de schil. Als zij een auto hebben zijn zij aangewezen op bijvoorbeeld de openbare parkeergarages in de omgeving.</p> <p>d. Een parkeervergunning geeft geen garantie dat u voor de deur uw auto kwijt kunt. Met de invoering van betaald parkeren zal de doelgroep die niet wenst te betalen verdwijnen, wat meer ruimte voor bewoners en hun bezoek oplevert. De gemeente verdient geen geld met betaald parkeren in de woonwijken, zie voor een toelichting het antwoord op vraag 9.</p>
<p>Indiener 123</p>	<p>Indiener stelt dat:</p> <p>a. Bewoners niet de dupe willen worden van toekomstige parkeerproblemen;</p> <p>b. Instituten haar verantwoordelijkheid moeten nemen en daarbij eigen parkeercapaciteiten optimaal benutten;</p> <p>c. Parkeerregulering beperkt zou moeten blijven tot een tijdvenster zodat wijkbewoners zelf buiten werktijden vrij kunnen parkeren;</p> <p>d. Betaald parkeren geen oplossing is voor de wijk Tuindorp omdat</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Wij verwijzen u naar vraag 9 voor een verdere toelichting.</p> <p>b. Onderwijsinstellingen, als het ROC, zijn zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel</p>

	<p>wijkvreemde parkeerders zich dan op straten net buiten de reguleringszone zullen richten, met een waterbedeffect als gevolg.</p> <p>Indiener verzoekt de gemeente om te kijken naar andere terreinen, zoals dat van Hazemeijer.</p>	<p>mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>c. Waarom de gemeente nu overgaat tot parkeerregulering staat in het antwoord op vraag 2. Waarom betaald parkeren ook in de avonduren moet gelden staat in het antwoord op vraag 6.</p> <p>d. Een waterbedeffect net buiten de reguleringszone is nooit helemaal te voorkomen; dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p> <p>Het Hazemeijer terrein is onderdeel van Hart van Zuid en een ontwikkellocatie waar in de toekomst woningen worden gerealiseerd. Het extra toevoegen van parkeerplaatsen trekt ook weer extra parkeerders aan. De aanleg van extra parkeerplaatsen staat haaks op ons beleid, die ruimte zetten we graag in voor meer groen, waterberging of speelvoorzieningen.</p>
Indiener 124	<p>a. Indiener geeft aan dat het aanschaffen van de parkeervergunningen voor medewerkers een forse jaarlijkse kostenpost zal worden.</p> <p>b. Indiener geeft aan dat bezoekers te laten betalen om te parkeren zeer klantvriendelijk is.</p> <p>c. Indiener geeft aan dat er tot op heden voldoende parkeergelegenheid is.</p> <p>d. Indiener vermoedt dat aankomende problemen het gevolg zijn van de vastgestelde parkeernorm.</p> <p>e. Indiener acht een blauwe zone voldoende effectief om aankomende parkeeroverlast tegen te gaan.</p> <p>f. Indiener geeft aan dat het collegebesluit onvoldoende aansluit bij de wensen van bewoners en ondernemers uit de schil Hart van Zuid.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. In de bestaande situatie zijn er voornamelijk parkeervergunningen voor bewoners en hun bezoek. Het bestaande aanbod aan parkeervergunningen (en –ontheffingen) wordt uitgebreid. Daarin nemen we uw zienswijze in mee. Bij vraag 11 gaan we hier nader op in.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Het tarief voor de kosten van een vergunning gaan wij gelijk stellen met een ontheffing voor blauwe zone. In vraag 9 gaan wij hier nader op in.</p> <p>c. Bij de uitwerking van de verschillende producten gaan wij ook kijken hoe we omgaan met klanten van maatschappelijke instellingen, zoals uw bedrijf. Zie voor een toelichting het antwoord op vraag 11.</p> <p>d. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.</p> <p>e. In het antwoord op vraag 3 lichten we toe waarom gekozen is voor</p>

		<p>betaald parkeren als reguleringsvorm.</p> <p>f. Betaald parkeren met vergunningen had in de buurtpanels het breedste draagvlak, hoewel algehele consensus uitbleef. Betaald parkeren is de meest flexibele vorm voor een woonwijk waar ook andere voorzieningen zijn, zoals bijvoorbeeld uw onderneming.</p>
Indiener 125	<p>Indiener stelt dat:</p> <p>a. Het probleem ontstaat door nieuwe woningen en de ROC. Het ROC heeft een taak om scholieren te motiveren om niet met de auto te komen.</p> <p>B. Betaald parkeren tot 21.00 onnodig is.</p> <p>C. Dit aanvoelt als een manier voor de gemeente om geld te verdienen.</p> <p>d. Een blauwe zone acceptabel is, maar dan van maandag tot en met vrijdag, van 09.00-17.00.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>b. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen</p> <p>c. De gemeente verdient geen geld met betaald parkeren in de woonwijken. Er zijn onder andere kosten van de parkeerautomaten, het vergunningensysteem en de handhaving. Met de inkomsten van parkeervergunningen wordt slechts een gedeelte van deze kosten betaald. Een toelichting hierop geven wij in het antwoord op vraag 9.</p> <p>d. Waarom voor betaald parkeren als reguleringsvorm is gekozen kunt u lezen in het antwoord op vraag 3.</p>
Indiener 126	<p>Indiener merkt op:</p> <p>a. Dat parkeerregulering geen oplossing is, maar de overlast zal verspreiden over een groter gebied;</p> <p>b. Dat regulering gevolgen zal hebben voor met name oudere bewoners en mensen die moeilijk ter been zijn;</p> <p>c. Dat regulering het unieke karakter van Tuindorp aantast.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het verplaatsen van parkeeroverlast is nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p> <p>b. Met een parkeervergunning hebben bewoners de mogelijkheid om in de nabijheid van hun woning te parkeren. Bewoners kunnen een bezoekersvergunning aanvragen. Bezoek kan dan gratis parkeren op de bezoekersvergunning van de bewoners, zie het antwoord op vraag 10.</p> <p>c. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p>



<p>Indiener 127</p>	<p>Indiener geeft aan geen betaald parkeren in zijn straat te willen.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Meer over waarom betaald parkeren als reguleringsvorm is gekozen, kunt u lezen in het antwoord op vraag 3.</p>
<p>Indiener 128</p>	<p>Indiener stelt dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Huidige overlast voornamelijk veroorzaakt wordt door studenten van het ROC en dat ROC dit probleem moet aanpakken;</li> <li>b. Het onredelijk is dat omwonenden worden geconfronteerd met extra kosten;</li> <li>c. Er geen garantie is dat bewoners van Hart van Zuid in de toekomst geen parkeervergunning kunnen aanvragen en zo alsnog in de schil kunnen parkeren;</li> <li>d. Huidige parkeeroverlast alleen wordt ervaren tijdens werktijden;</li> <li>e. Het instellen van betaald parkeren tot 21.00 (en op zaterdag) buiten proportie is;</li> <li>f. Extra financiële kosten een afweging worden om op bezoek te komen en regulering isolerend en belemmerend voor bijeenkomsten kan werken;</li> <li>g. Regulering zal leiden tot een waterbedeffect;</li> <li>h. Het installeren van parkeerautomaten het karakteristieke uiterlijk van Tuindorp zal beperken en afbreuk zal doen aan de esthetische waarde van de omgeving;</li> </ul> <p>Indiener stelt voor om;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Een blauwe zone in te stellen, die geldt tot 17.00 uur;</li> <li>j. Bezoekersvergunningen te verstrekken om bewoners niet te belemmeren in sociale activiteiten;</li> <li>k. De situatie te monitoren met bovenstaande maatregelen en eventueel nieuwe maatregelen te nemen, mochten de zojuist genoemde niet afdoende blijken.</li> </ul>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</li> <li>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</li> <li>c. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid ten noorden van het Esrein. Bewoners Hart van Zuid ten noorden van het Esrein kunnen, ook in de toekomst, geen aanspraak maken op een vergunning;</li> <li>d. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</li> <li>e. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.</li> <li>f en g. Voor bezoekers in de betaalde zone komt er een regeling, zie het antwoord op vraag 10. Buiten de betaalde zone kunnen bezoekers blijven parkeren zoals nu ook het geval is. Het verplaatsen van parkeeroverlast is dan ook nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</li> </ul>

		<p>h. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>i. In het antwoord op vraag 3 wordt toegelicht waarom gekozen is voor betaald parkeren als reguleringsvorm.</p> <p>j. Bij vraag 10 lichten we toe op welke wijze uw bezoek straks kan parkeren.</p> <p>k. Waarom de gemeente regulering nu noodzakelijk acht, wordt toegelicht in het antwoord op vraag 2.</p>
Indiener 129	<p>Indiener stelt dat:</p> <p>a. De huidige overlast (parkerende studenten) te beperkt is om over te gaan tot invoering betaald parkeren in bijna 20 straten;</p> <p>b. Toekomstige overlast Hart van Zuid bewoners niet vanzelfsprekend te verwachten is in Tuindorp;</p> <p>c. Betaald parkeren invoeren van 09-21u en ma-za niet logisch is;</p> <p>d. Studenten/bezoekers/hotelgasten zullen blijven parkeren, wat een waterbedeffect zal veroorzaken;</p> <p>Indiener stelt voor om:</p> <p>e. Te kijken naar het creëren van parkeerplekken in de wijk (bijvoorbeeld door Canadees parkeren);</p> <p>f. Tijdelijke parkeerterreinen in Hart van Zuid te maken;</p> <p>g. Meetgegevens van 2023 als nul-meting te hanteren en de meting tweejaarlijks te herhalen. Bij verdubbeling van de overlast, dan een nieuw participatietraject;</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>b. Voor een toelichting op basis waarvan de grenzen zijn bepaald zie het antwoord op vraag 4.</p> <p>c. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.</p> <p>d. Het verplaatsen van parkeeroverlast is nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p> <p>e &amp; f. Om gereguleerd parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen nodig zijn (zie het antwoord op vraag 13). In welke straten dit precies het geval is, wordt nog verder onderzocht met de invoering.</p> <p>De aanleg van meer parkeerplaatsen in bestaand gebied staat haaks op andere beleidsambities. Hengelo wil om meerdere redenen eerderontharden, dan verharden.</p> <p>g. Hengelo heeft de ambitie om Hart van Zuid te ontwikkelen tot een (hoog)stedelijk en dynamisch stadsdeel, waar de komende jaren</p>

		in totaal circa 1500 woningen gerealiseerd worden. Een belangrijke voorwaarde bij gebiedsontwikkelingen dichtbij een binnenstad is de invoering van een parkeerregulering. Meer omtrent waarom de gemeente overgaat tot regulering in het antwoord op vraag 2.
Indiener 130	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat:</p> <p>a. Momenteel geen parkeeroverlast wordt ervaren, sinds de komst van nieuwbouw. Indiener verwacht ook in de toekomst geen parkeeroverlast.</p> <p>b. Indiener zich afvraagt waarom toekomstige bewoners minder gebruik maken van eigen auto en meer gebruik van het openbaar vervoer. Indiener wil graag weten waarop dit is gebaseerd.</p> <p>c. Indiener tegen het betalen van een parkeervergunning is. Het wordt gezien als extra financiële inkomsten voor de gemeente.</p> <p>d. Indiener geeft aan dat zijn straat verder dan 300 meter van Hart van Zuid ligt. Waardoor loopafstand te ver wordt en parkeerregulering daarom niet noodzakelijk is.</p> <p>e. Indiener verwijst naar de tekst op de website over de voorwaarden van parkeervergunning. Daarin staat tegenstrijdigheden. Een parkeervergunning wordt enkel verleend bij voldoende parkeercapaciteit. Maar de keuze voor het invoeren van parkeerregulering, is omdat er onvoldoende parkeercapaciteit is en daardoor parkeerdruk ontstaat.</p> <p>f. Indiener stelt voor om huidige bewoners een gratis parkeervergunning te geven voor het aantal auto's die men bezit.</p> <p>g. Indiener stelt voor om de onderwijsinstellingen te verplichten om met eigen oplossingen te komen om de parkeeroverlast in omliggende buurten tegen te gaan. Indiener stelt voor dat de gemeente gaat samen werken met de onderwijsinstellingen om extra parkeerplaatsen te realiseren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid ten noorden van het Esrein en omgeving.</p> <p>b. In de binnenstad en Hart van Zuid ten noorden van het Esrein zijn veel voorzieningen op loop- en fietsafstand. Ook het openbaar vervoer is dichtbij. Het autobezit is in deze buurten lager dan gemiddeld in Hengelo. Volgens het CBS was in 2019 het autobezit in Hengelo gemiddeld 0,67 auto/huishouden in de binnenstad en gemiddeld 0,98 auto/huishouden in geheel Hengelo. De nieuwe parkeernorm sluit aan bij de parkeerbehoefte van de beoogde doelgroep die komt wonen in de binnenstad en Hart van Zuid ten noorden van het Esrein. Jongeren (met name hogeropgeleide) bezitten en gebruiken minder vaak een auto. Recent onderzoek van onder andere het CROW toont aan dat nabijheid van openbaar vervoer, betaalbare deelmobiliteit (t.o.v. de eigen auto) en deelauto's de belangrijkste kenmerken zijn voor het wegdoen of niet aanschaffen van een eigen auto. Uit hetzelfde onderzoek van het CROW blijkt dat 70% van de respondenten bereid is geen eigen auto aan te schaffen als een OV-knooppunt nabij is, fietsen een goed alternatief is en deelmobiliteit goed geregeld is. Hierbij verwijzen wij naar het volgende onderzoek: <a href="https://empaction.nl/onderzoek-wijst-uit-met-optimale-deelmobiliteit-minder-parkeerplaatsen-bij-nieuwbouw-nodig/">https://empaction.nl/onderzoek-wijst-uit-met-optimale-deelmobiliteit-minder-parkeerplaatsen-bij-nieuwbouw-nodig/</a>.</p> <p>c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Bij vraag 9 gaan wij hier nader op in.</p>

		<p>d. Ook het oude Storklaboratorium (Primoteq) aan de Berfloweg is een ontwikkellocatie van Hart van Zuid waar in de toekomst mensen gaan wonen. Dit is in de nabijheid van uw straat. Bij vraag 1 is een verduidelijkende kaart toegevoegd.</p> <p>e. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerparkeerplaatsen gerealiseerd voor de toekomstige bewoners. Deze bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning om op straat te parkeren. Met “een parkeervergunning wordt enkel verleend bij voldoende parkeercapaciteit” bedoelen wij dat we kijken hoeveel parkeerplaatsen er in een bepaald gebied zijn, en dat we niet té veel parkeervergunningen zullen uitgeven. Bijvoorbeeld in een bepaald deelgebied zijn 400 parkeerplaatsen, dan zullen wij geen 600 parkeervergunning uitgeven, waardoor een deel van de vergunninghouders alsnog niet kan parkeren in het deelgebied.</p> <p>f. Bij vraag 9 lichten wij nader toe waarom u moet betalen voor een parkeervergunning.</p> <p>g. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
Indiener 131	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat</p> <p>a. Indiener momenteel geen parkeeroverlast ervaart en in de toekomst geen overlast verwacht.</p> <p>b. De afstand tot hart van zuid ruimt 600 meter is, waardoor de afstand te ver is die toekomstige bewoners gaan lopen.</p> <p>c. Indiener stelt voor om extra parkeercapaciteit te creëren door Canadees parkeren toe te staan in o.a. Conradstraat en gebruik te maken van tijdelijke parkeerterreinen in Hart van zuid.</p> <p>d. Indiener stelt voor om blauwe zone in de Beckumerstraat op te heven. Dit heeft geleid tot een waterbed effect in de omliggende starten.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De keuze voor invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2.</p> <p>b. Bij vraag 1 hebben verduidelijkende kaarten toegevoegd waar de toekomstige ontwikkelingen bevinden. Bij vraag 4 lichten we toe hoe de grenzen (indicatief) zijn vastgesteld.</p> <p>c. Om gereguleerd parkeren goed in te voeren verwachten we dat er in sommige straten aanpassingen nodig zijn. In welke straten dit precies het geval is, wordt nog verder onderzocht met de invoering. U wordt daarbij dan opnieuw betrokken.</p> <p>d. Parkeeroverlast aan de randen van het betaalde gebied is nooit helemaal te voorkomen. Vraag 5 gaat hier nader op in.</p>

	<p>e. Indiener stelt voor het parkeerdrukonderzoek van 2023 als nulmeting te hanteren en tweejaarlijks te herhalen. Indien parkeerdruk toeneemt, opnieuw te overleggen met bewoners.</p> <p>f. Indiener stelt voor dat BOA's strenger en vaker handhaven bij foutparkeerders.</p>	<p>e. We blijven de situatie zeker monitoren. Vraag 8 gaat nader in op waarom we niet eerst afwachten, en betaald parkeren pas invoeren als er parkeeroverlast is.</p> <p>f. Met de keuze voor betaald parkeren kunnen wij inderdaad vaker en strenger handhaven, dan met een blauwe zone.</p>
Indiener 132	<p>a. Indiener is het niet eens met de voorgestelde tijden. Deze zijn te ruim.</p> <p>b. Indiener ervaart momenteel geen parkeerdruk.</p> <p>c. Indiener verwacht een waterbedeffect.</p> <p>d. Indiener pleit voor een blauwe zone met parkeerschijf en voldoende controle;</p> <p>e. Indiener verwacht dat studenten blijven betalen om te kunnen parkeren in de wijk;</p> <p>f. Indiener wil niet dat visite moet betalen om te kunnen parkeren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen</p> <p>b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>c. Het verplaatsen van parkeeroverlast is nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p> <p>d. Waarom de gemeente gekozen heeft voor betaald parkeren als reguleringsvorm wordt toegelicht in het antwoord op vraag 3.</p> <p>e. Ervaring leert ons dat dit niet zo is. We kunnen het zeker niet garanderen, maar de verwachting is dat studenten dit niet zo snel zullen doen.</p> <p>f. Voor bezoekers in de betaalde zone komt er een regeling, zie vraag 10. Buiten de betaalde zones kunnen bezoekers blijven parkeren zoals nu ook het geval is.</p>
Indiener 133	<p>Indiener wil dat de gemeente het probleem bij de bron (de studenten en de aanliggende scholen die verantwoordelijkheid niet nemen) aanpakt;</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving</p>

Indiener 134	Indiener is tegen de voorgestelde parkeertijden en stelt voor om betaald parkeren in te voeren van 09.00 tot 16.00 op maandag tot en met vrijdag.	Bedankt voor uw zienswijze. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.
Indiener 135	Indiener stelt dat: a. De gemeente een verdienmodel voor zichzelf creëert; b. Bezoekers en ondernemers in de wijk extra worden belast; c. Parkeeroverlast wordt veroorzaakt door opleidingsorganisaties ROC, TIO en de bouwschool;	Bedankt voor uw zienswijze. a. De gemeente verdient geen geld met betaald parkeren in de woonwijken. Er zijn onder andere kosten van parkeerautomaten, het vergunningensysteem en de handhaving. Met de inkomsten uit parkeervergunningen wordt een deel van deze kosten betaald. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 9. b. Voor bezoekers in de betaalde zone komt er een regeling, zie vraag 10. Buiten de betaalde zone kunnen bezoekers blijven parkeren, zoals nu ook het geval is. De gemeente wil het bestaande aanbod aan parkeervergunningen (- en ontheffingen) uitbreiden. We onderzoeken bijvoorbeeld welke regelingen mogelijk zijn voor ondernemers, maatschappelijke instellingen en mantelzorgers. c. Onderwijsinstellingen, zoals het ROC, zijn zelf verantwoordelijk voor hun eigen parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente de instellingen erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.
Indiener 136	Indiener stelt dat: a. Huidige overlast voornamelijk veroorzaakt wordt door studenten van het ROC en dat ROC dit probleem moet aanpakken; b. Het onredelijk is dat omwonenden worden geconfronteerd met extra kosten; c. Er geen garantie is dat bewoners van Hart van Zuid in de toekomst geen parkeervergunning kunnen aanvragen en zo alsnog in de schil kunnen parkeren; d. Huidige parkeeroverlast alleen wordt ervaren tijdens werktijden; e. Het instellen van betaald parkeren tot 21.00 (en op zaterdag) buiten proportie is; f. Extra financiële kosten een afweging worden om op bezoek te	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen. b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting. c. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van

	<p>komen en regulering isolerend en belemmerend voor bijeenkomsten kan werken;</p> <p>g. Regulering zal leiden tot een waterbedeffect;</p> <p>h. Het installeren van parkeerautomaten het karakteristieke uiterlijk van Tuindorp zal beperken en afbreuk zal doen aan de esthetische waarde van de omgeving;</p> <p>Indiener stelt voor om;</p> <p>i. Een blauwe zone in te stellen, die geldt tot 17.00 uur;</p> <p>j. Bezoekersvergunningen te verstrekken om bewoners niet te belemmeren in sociale activiteiten;</p> <p>k. De situatie de monitoren met bovenstaande maatregelen en eventueel nieuwe maatregelen te nemen, mochten de zojuist genoemde niet afdoende blijken.</p>	<p>Zuid. Bewoners Hart van Zuid kunnen, ook in de toekomst, geen aanspraak maken op een vergunning;</p> <p>d. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p> <p>e. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen.</p> <p>f en g. Voor bezoekers in de betaalde zone komt er een regeling, zie het antwoord op vraag 10. Buiten de betaalde zone kunnen bezoekers blijven parkeren zoals nu ook het geval is. Het verplaatsen van parkeeroverlast is dan ook nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p> <p>h. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>i. In het antwoord op vraag 3 wordt toegelicht waarom gekozen is voor betaald parkeren als reguleringsvorm.</p> <p>j. Bij vraag 10 lichten we toe op welke wijze uw bezoek straks kan parkeren.</p> <p>k. Waarom de gemeente regulering nu noodzakelijk acht, wordt toegelicht in het antwoord op vraag 2.</p>
Indiener 137	Indiener stelt dat regulering voor onnodig ongemak en kosten voor de bewoners van de wijk zal zorgen.	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p>
Indiener 138	<p>a. Indiener merkt op dat betaald parkeren niet alle parkeeroverlast zal oplossen.</p> <p>b. Indiener wil niet worden opgezadeld met extra kosten.</p> <p>c. Indiener wil dat betreffende scholen verantwoordelijk worden gehouden voor ontstane overlast.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Betaald parkeren zal ervoor zorgen dat de doelgroep die niet wenst te betalen, verdwijnt uit de wijk. Dit laat meer ruimte over voor bewoners en hun naasten.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen</p>

	<p>d. Indiener maakt zich zorgen over een verminderd wijkaangezicht van Tuindorp.</p> <p>e. Indiener vreest dat regulering een negatief effect zal hebben op de waarde van huizen.</p>	<p>worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>c. Onderwijsinstellingen, zoals het ROC, zijn zelf verantwoordelijk voor hun eigen parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente de instellingen erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>d. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>e. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning. Ook zien we dat de leefbaarheid toeneemt als gevolg van verminderde parkeeroverlast en doordat de bestaande parkeerruimte beter gebruikt wordt (er wordt vaak 'netter' geparkeerd). Dat vertaalt zich ook in woningwaarde.</p>
<p>Indiener 139</p>	<p>Indiener geeft aan:</p> <p>a. Momenteel geen parkeeroverlast te ervaren;</p> <p>b. Dat er geen representatief draagvlakonderzoek is uitgevoerd naar het invoeren van parkeerregulering;</p> <p>c. De bewoners van de Bloemenbuurt niet zijn betrokken bij het principebesluit van de Gemeenteraad in 2021.</p> <p>Indiener stelt voor om:</p> <p>d. In de Bloemenbuurt geen parkeerregulering toe te passen;</p> <p>e. Geen lastenverzwaring te veroorzaken voor huidige bewoners;</p> <p>f. Eventueel op later moment regulering in te voeren.</p>	<p>Bedankt voor uw reactie.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>b. De gemeente heeft niet gekozen voor het houden van een draagvlakonderzoek, maar neemt zelf zijn verantwoordelijkheid op basis van technisch inzicht en kennis van de verwachte effecten van de realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in Hart van Zuid. De raad heeft in 2021 besloten om een vorm van parkeerregulering in te voeren in de schil van Hart van Zuid. Over welke vorm van regulering dit moet zijn is besloten om een participatietraject op te starten. In dit traject zijn bewoners uit de schil Hart van Zuid (Bloemenbuurt, Tuindorp, Berflo Es en andere belanghebbenden) uitgenodigd om mee te denken over de vorm en uitwerking van parkeerregulering.</p>



		<p>c. Bewoners van de Bloemenbuurt hebben voordat de gemeenteraad in 2021 een besluit nam, een brief ontvangen. Hierin stond het voorgenomen besluit beschreven en evenals de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. Deze brief was geadresseerd aan alle adressen in de Bloemenbuurt.</p> <p>d en f. Bij vraag 2 lichten wij toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt genomen in verband met de ontwikkelingen in Hart van Zuid. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p> <p>e. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p>
Indiener 140	<p>a. Indiener ervaart momenteel al veel parkeeroverlast van ROC, TIO en de nieuwe wijk bij Laan Hart van Zuid.</p> <p>b. Indiener is tegen blauwe zone in Beckumerstraat en invoering van betaald parkeren.</p> <p>c. Indiener stelt voor meer parkeerplaatsen te realiseren voor studenten, waar zij gratis kunnen parkeren.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p> <p>b. Bij vraag 2 lichten wij nader toe waarom besloten is om parkeerregulering in te voeren.</p> <p>c. Het nog extra toevoegen van parkeerplaatsen trekt ook weer extra parkeerders aan. De aanleg van extra parkeerplaatsen staat haaks op ons beleid, die ruimte zetten we graag in voor meer groen, waterberging of speelvoorzieningen. Als gemeente blijven het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
Indiener 141	<p>a. Indiener ziet slechts in enkele straten van Tuindorp momenteel parkeeroverlast.</p> <p>b. Indiener vindt het onlogisch dat mensen uit de schil voor parkeren nu kosten moeten maken.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en</p>

	<p>c. Indiener is akkoord met regulering indien de gemeente bewoners en bezoekers een gratis parkeerkaart geeft.</p>	<p>omgeving. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7. b en c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p>
<p>Indiener 142</p>	<p>a. Indiener ziet het invoeren van betaald parkeren niet als oplossing, maar een verschuiving van het probleem. b. Indiener is tegen de lasten die betaald parkeren met zich meebrengt.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze. a. Parkeeroverlast aan de randen rondom de betaalde zones is nooit helemaal te voorkomen; dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5. Op basis waarvan de grenzen (indicatief) zijn vastgesteld, wordt vermeld in vraag 4. b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p>
<p>Indiener 143</p>	<p>Indiener stelt dat a. betaald parkeren voorbarig is, aangezien er nu geen parkeeroverlast is. Indiener verwacht dit in de toekomst ook niet. b. betaald parkeren het probleem zal vergroten, omdat studenten blijven zoeken naar een gratis parkeerplek. Door het invoeren van een blauwe zone aan de Beckumerstraat is het parkeerprobleem groter geworden in andere straten. c. de grens te ruim is genomen. d. betaald parkeren op een later moment kan worden ingevoerd, als er parkeerproblemen zijn. e. in een Beschermd Dorpsgezicht blauwe strepen, parkeerborden en parkeermeters niet passend zijn. f. de prijs voor parkeervergunningen voor bewoners de eerste 10 jaar niet verhoogd mag worden.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze. a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.  b. Betaald parkeren zal effect hebben op de parkeerdruk in de wijk. Wij zien in de praktijk dat betaald parkeren langparkeerders van buiten de wijk weert. Dat leidt tot een grotere kans op een parkeerplek in de nabijheid van de woning. Er zal altijd een groep zijn die blijft zoeken naar een gratis parkeerplaats. Door de grenzen ruim genoeg te maken, verwachten wij dat deze groep kleiner wordt. Ook zal het invoeren van betaald parkeren in een groter aaneengesloten gebied, in plaats van enkele losse straten, de parkeerdruk verdelen.  c. De reden dat de grens voor het betaald parkeren op ongeveer 300 metr rondom Hart van Zuid - ten noorden van het Esrein ligt, staat toegelicht bij vraag 5. De grenzen staan nog niet vast. Deze worden in overleg met de wijk vastgesteld voordat betaald parkeren wordt</p>

		<p>ingevoerd.</p> <p>d. Bij vraag 8 lichten we toe waarom het niet verstandig is te wachten met invoeren van betaald parkeren, totdat er parkeeroverlast vanuit de nieuwe wijk ontstaat.</p> <p>e. Voor betaald parkeren hoeven geen blauwe strepen te worden getrokken. Dat is een van de voordelen van betaald parkeren ten opzichte van een blauwe zone. Bij de inrichting van het betaald parkeren, zoals de plaatsing van parkeerautomaten, betrekken we de buurt. We proberen hierbij het karakter van het Beschermd Dorpsgezicht zoveel mogelijk te respecteren. Zie ook het antwoord op vraag 12.</p> <p>f. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. De woonwijken rondom Hart van Zuid ten noorden van het Esrein verschillen hierin niet van de woonwijken rondom de binnenstad.</p>
Indiener 144	<p>a. Indiener ervaart momenteel geen parkeerprobleem en verwacht een waterbedeffect indien regulering wordt ingevoerd.</p> <p>b. Indiener maakt zich zorgen dat regulering voor minder bezoek zal zorgen.</p> <p>c. Indiener ziet graag dat het ROC een ontmoedigingsbeleid gaat opstellen voor jongeren die met de auto naar school komen.</p> <p>d. Indiener vraagt zich af of er een padelbaanlocatie met parkeergelegenheid komt, en of bewoners voor de kosten moeten opdragen.</p> <p>e. Indiener ziet graag de opbrengsten van betaald parkeren terugvloeiën naar de wijk of de straat.</p> <p>f. Indiener heeft het idee dat het besluit al lang genomen is en burgerinspraak slechts voor de Bühne wordt georganiseerd.</p> <p>g. Indiener maakt zich zorgen om parkeerautomaten in het Beschermd Dorpsgezicht.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Betaald parkeren wordt in de basis niet ingevoerd om het huidige parkeerprobleem op te lossen, maar kan daar we aan bijdragen. Bij vraag 2 en 6 lichten we toe waarom betaald parkeren wordt ingevoerd en waarom dat ook overdag nodig is. In de praktijk in andere steden zien we dat het invoeren van betaald parkeren verlichting geeft van de parkeerdruk in een buurt, doordat de doelgroep die niet wil betalen geweerd wordt. Een waterbedeffect is nooit helemaal te voorkomen, zie ook het antwoord op vraag 5.</p> <p>b. Bezoekers kunnen parkeren op een bezoekersvergunning van bewoners, zie voor een toelichting het antwoord op vraag 10.</p> <p>c. Zoals bij a aangegeven wordt betaald parkeren niet ingevoerd om het huidige probleem op te lossen. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een</p>

		<p>maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>d. Bij parkeergelegenheid op eigen terrein is het aan de eigenaar om te bepalen of er betaald moet worden voor parkeren.</p> <p>e. De gemeente verdient geen geld met het betaald parkeren in de woonwijken. Bij vraag 9 lichten we toe waarom er betaald moet worden voor parkeren.</p> <p>f. Het participatieproces was bedoeld om over de vorm van parkeerregulering en de invulling daarvan (tijden, grenzen, parkeervergunningen, inrichting) te spreken. Het besluit dat er een vorm van parkeerregulering zou komen, stond al vast. Dit is ook zo gecommuniceerd. Dit besluit is in september 2021 door de gemeenteraad genomen. Voorafgaand aan dit besluit is er een inspraakperiode geweest.</p> <p>g. De locatie van de parkeerautomaten staat nog niet vast. Daarvoor komen we nog terug in de wijk. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p>
Indiener 145	<p>a. Indiener ervaart geen parkeeroverlast.</p> <p>b. Indiener is het niet eens met de tijden waarop betaald moet worden.</p> <p>c. Indiener wil niet betalen voor een vergunning.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen. Bij vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en haar omgeving.</p> <p>b. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.</p> <p>c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p>
Indiener 146	<p>a. Indiener vindt dat er geen democratisch proces is geweest</p> <p>b. Indiener is het niet eens met de maatregel om betaald parkeren in te voeren, omdat er nu geen parkeeroverlast is en omdat indiener het niet eens is met het besluit van de gemeente om lagere</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De raad heeft in september 2021 besloten om een vorm van parkeerregulering in te voeren in de schil van Hart van Zuid. Voordat de raad het besluit heeft genomen, heeft dit 10 weken ter inzage</p>

	<p>parkeernormen te hanteren voor Hart van Zuid ten noorden van het Esrein.</p> <p>c. Indiener is het niet eens met de begrenzing van de schil en verwacht een waterbedeffering buiten de schil.</p>	<p>gelegen.</p> <p>Over welke vorm van regulering dit moet zijn is besloten om een participatietraject op te starten. In dit traject zijn bewoners uit de schil Hart van Zuid (Bloemenbuurt, Tuindorp, Berflo Es en andere belanghebbenden) uitgenodigd om mee te denken over de vorm en uitwerking van parkeerregulering. De uitkomsten heeft het college meegenomen bij het principebesluit. Dat heeft 6 weken ter inzage gelegen en een ieder heeft de mogelijkheid gehad zijn/haar zienswijze in te dienen over dit besluit.</p> <p>b. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen. Bij vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en haar omgeving. Het besluit van de gemeenteraad om lagere parkeernormen te hanteren voor Hart van Zuid is in 2021 al genomen. Dat besluit ligt nu niet ter inzage.</p> <p>c. Een waterbedeffering is nooit helemaal te voorkomen, zie ook het antwoord op vraag 5. Op basis waarvan de voorlopige grenzen zijn vastgesteld, wordt toegelicht in vraag 4.</p>
Indiener 147	<p>a. Indiener vindt een parkeerregeling in Tuindorp onwenselijk, ervaart nu geen parkeeroverlast en verwacht dat in de toekomst ook niet. Indiener geeft aan dat het onwenselijk is om een regeling voorbarig in te voeren als oplossing voor een nog niet bestaand probleem.</p> <p>b. Indiener verwacht dat de overlast van studenten afneemt door gesprekken met de scholen.</p> <p>c. Indiener stelt een alternatief systeem voor: een zone voor bestemmingsverkeer</p> <p>d. Indiener stelt voor een draagvlakmeting uit te voeren onder de bewoners.</p> <p>e. Indiener stelt dat de voorgenomen betaald parkeren regeling met parkeervergunning zelf veroorzaakt extra kosten en ongemak voor de</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen. Bij vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en haar omgeving. Bij vraag 8 staat toegelicht waarom we niet kunnen wachten totdat er overlast ontstaat.</p> <p>b. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>c. Bij een zone voor bestemmingsverkeer zal elke parkeerder in het gebied staande moeten worden gehouden om de bestemming te</p>

	<p>wijkbewoners, voor bezoek, voor mantelzorgers en voor de thuiszorg.</p> <p>f. Indiener geeft aan dat het unieke historische beeld en architectonische karakter van Tuindorp dient behouden te blijven. Moderne verkeersborden en parkeermeters verstoren het straatbeeld van de wijk.</p>	<p>controleren. Dit is handhaaftechnisch onbetaalbaar en juridisch nauwelijks houdbaar. Want de controle op de feitelijke bestemming is in de praktijk complex. Dit is alleen mogelijk met een vergunninghoudersregeling of ontheffingsregeling. Echter, in dat geval ben je alsnog aan het reguleren. Overigens zal bij een bestemmingsregeling ook bebording noodzakelijk zijn.</p> <p>d. De gemeente heeft niet gekozen voor het houden van een draagvlakonderzoek, maar neemt zelf zijn verantwoordelijkheid op basis van technisch inzicht en kennis van de verwachte effecten van de realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in Hart van Zuid. De raad heeft in 2021 besloten om een vorm van parkeerregulering in te voeren in de schil van Hart van Zuid. Over welke vorm van regulering dit moet zijn is besloten om een participatietraject op te starten. In dit traject zijn bewoners uit de schil Hart van Zuid (Bloemenbuurt, Tuindorp, Berflo Es en andere belanghebbenden) uitgenodigd om mee te denken over de vorm en uitwerking van parkeerregulering.</p> <p>e. Bij vraag 9, 10 en 11 is toegelicht waarom voor vergunningen moet worden betaald en hoe omgegaan wordt met bezoek, mantelzorgers en thuiszorg.</p> <p>f. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p>
<p>Indiener 148</p>	<p>Indiener stelt dat:</p> <p>a. De gemeente betaald parkeren in wil voeren wanneer er geen parkeerdruk is, waardoor bewoners geconfronteerd worden met parkeerkosten, ook wanneer er voldoende parkeergelegenheid is;</p> <p>b. Betaald parkeren geen garantie geeft dat er voor bewoners en bezoekers voldoende parkeerplek beschikbaar is;</p> <p>c. Er onvoldoende invuling is gegeven aan het uitgangspunt parkeren op eigen terrein voor studenten bij het ROC en het een illussie is om ervan uit gaan dat studenten nu wel met het openbaar vervoer zullen komen of niet gaan betalen om in de wijk te kunnen staan;</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p> <p>b. Er is geen garantie op een parkeerplek voor de deur. Een parkeervergunning is geldig in een gebied, dus niet alleen in de eigen straat. Met de invoering van betaald parkeren verdwijnt de</p>

	<p>d. Uitvoering van regulering zal leiden tot verrommeling van de openbare orde in het beschermd stadsgezicht;</p> <p>e. Parkeerregulering zal leiden tot een waterbedeffer, waardoor de parkeerdruk aan de randen van het gereguleerd gebied zal toenemen;</p>	<p>doelgroep die niet wil betalen, wat vervolgens meer ruimte voor bewoners en bezoek oplevert.</p> <p>c. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>d. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>e. Het verplaatsen van parkeeroverlast is nooit helemaal te voorkomen. Dit lichten we toe in het antwoord op vraag 5.</p>
Indiener 149	<p>a. Indiener ervaart parkeerproblemen: het wordt voor bewoners steeds moeilijker om bij thuiskomst een parkeerplaats te vinden in de eigen straat. Indiener ondersteunt daarom het idee van betaald parkeren.</p> <p>b. Indiener pleit er wel voor om regulering te beperken van maandag tot vrijdag van 9.00 tot 17.00 en betaald parkeren niet van toepassing te laten zijn op feestdagen (dan is er immers geen parkeerprobleem in de straat).</p> <p>c. Indiener stelt de blauwe zone als alternatief voor.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. Wel kan parkeerregulering nu ook al parkeerdruk verminderen in uw wijk, dit leggen we verder uit in vraag 7.</p> <p>b. In vraag 6 lichten wij toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen en waarom er gekozen is om ook op zaterdag betaald parkeren in te voeren.</p> <p>c. In vraag 3 lichten wij toe waarom er gekozen is voor betaald parkeren met vergunningen als reguleringsvorm.</p>
Indiener 150	<p>Indiener stelt dat:</p> <p>a. Het instellen van parkeerregulering voorbarig is, aangezien er tot op heden geen parkeeroverlast in de Buitenweg is en deze straat te ver is van de geplande nieuwbouw en onderwijsinstellingen om in de toekomst overlast te krijgen.</p> <p>b. Regulering een wijze is voor de gemeente om inkomsten te derven.</p> <p>c. De voorgestelde tijden onlogisch zijn. Indien het probleem de nieuwbouw is, dan zou regulering ook op zondag moeten gelden.</p> <p>d. Er gemeten wordt met twee maten met betrekking tot het Beschermd Dorpszicht.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>b. De gemeente verdient geen geld met betaald parkeren in de woonwijken. Met de inkomsten uit parkeervergunningen wordt een deel van deze kosten betaald. Een toelichting hierop geven wij in het antwoord op vraag 9.</p>

	<p>e. Tuindorp niet de veroorzaker van het probleem is, maar wel voor de oplossing moet opdraaien.</p> <p>f. De gemeente toestaat dat onderwijsinstellingen en projecteigenaren vrij kunnen bouwen, zonder te zorgen voor voldoende parkeermogelijkheden voor studenten en huiseigenaren.</p> <p>g. De grens van regulering te ruim is genomen.</p>	<p>c. Op zondag is parkeren in de binnenstad en Hart van Zuid (met uitzondering van de parkeergarages) gratis en zijn andere voorzieningen vaak gesloten. Een parkeerregulering op zondag is dan ook niet nodig.</p> <p>d. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Vraag 12 gaat hier nader op in.</p> <p>e. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>f. Bij nieuwbouw ontwikkelingen stellen wij eisen wat betreft parkeren, en zijn de ontwikkelaars ook verplicht om voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed op. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen</p> <p>g. In het antwoord op vraag 4 lichten we toe op basis waarvan de grenzen zijn bepaald.</p>
<p>Indiener 151</p>	<p>a. Indiener ervaart momenteel geen parkeeroverlast.</p> <p>b. Indiener geeft aan dat een blauwe zone rondom het appartementencomplex aan de Isaacstraat beter past, aangezien veel ouderen afhankelijk zijn van familie en kennissen voor boodschappen, vervoer of gezelschap.</p> <p>c. Indiener geeft aan dat bewoners en hun vaste bezoekers niet de hoofdoorzaak zijn van parkeeroverlast, en zodoende niet de dupe mogen worden van de voorgestelde maatregelen.</p> <p>d. Indiener vindt het de verantwoordelijkheid van de scholen om te voorzien in parkeergelegenheid voor studenten.</p> <p>e. Indiener vindt het onrealistisch om te veronderstellen dat alle nieuwe bewoners van Hart van Zuid autoloos zullen zijn.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Het besluit om betaald parkeren in te voeren wordt niet genomen om de huidige parkeerproblematiek op te lossen, maar om toekomstige parkeerdruk tegen te gaan. In vraag 2 lichten we toe waarom een parkeerregeling noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving. Vraag 8 gaat nader in waarom we niet wachten tot dat er een probleem ontstaat.</p> <p>b. Met vergunningen kunnen bewoners en hun bezoek parkeren. Andere bezoekers kunnen er parkeren door te betalen per uur. Hiermee weren we langparkeerders die niet in de wijk hoeven te zijn.</p> <p>c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.</p> <p>d. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de</p>



		<p>gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>e. In Hart van Zuid worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de nieuwe bewoners. Vraag 2 geeft aan waarom alsnog parkeerregulering wordt ingevoerd in de omgeving van Hart van Zuid.</p>
<p>Indiener 152</p>	<p>Indiener dient zienswijze in tegen het besluit, omdat:</p> <p>a. Indiener momenteel geen parkeeroverlast ervaart door studenten en docenten van het ROC, TIO en Bouwschool. En 's avonds niet door bezoekers van restaurant Het Lansink. Ondanks de nabijheid van deze voorzieningen.</p> <p>b. Indiener stelt voor, mochten andere bewoners wel parkeeroverlast van deze voorzieningen ervaren, deze voorzieningen hun eigen parkeerprobleem moeten oplossen in plaats van de bewoners.</p> <p>c. Indiener stelt voor dat voor deze voorzieningen alternatieve parkeerlocaties worden aangewezen. Bijvoorbeeld de parkeerplaats achter De Hazemeijer. Mocht deze gronden niet van de gemeente zijn, stelt de indiener voor dat de gemeente in gesprek gaat met de eigenaar, om vraag naar parkeerplaatsen en aanbod, leeg parkeerterrein bij elkaar te brengen.</p> <p>d. Indiener geeft aan dat het niet duidelijk is waarom betaald parkeren gekozen wordt in plaats van blauwe zone.</p> <p>e. Indiener geeft aan dat het niet duidelijk is waarom dagelijks tot 21.00 uur van maandag tot en met zaterdag parkeerregulering noodzakelijk is.</p> <p>f. Met het invoeren van betaald parkeren wordt het beschermd dorpsgezicht verstoord. Bij bewoners wordt er zeer strikte eisen gehanteerd bij aanpassingen van de woningen, om het beschermd dorpsgezicht intact te houden.</p> <p>g. Indiener wil niet onnodig hoge kosten gejaagd worden. Indiener</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. De keuze voor invoeren van parkeerregulering wordt nader toegelicht bij vraag 2.</p> <p>b. Als gemeente blijven we de onderwijsinstellingen erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p> <p>c. Ook het Hazemijer terrein is onderdeel van Hart van Zuid en een ontwikkellocatie waar in de toekomst woningen worden gerealiseerd. Het extra toevoegen van parkeerplaatsen trekt ook weer extra parkeerders aan. De aanleg van extra parkeerplaatsen staat haaks op ons beleid, die ruimte zetten we graag in voor meer groen, waterberging of speelvoorzieningen.</p> <p>d. De keuze voor betaald parkeren lichten wij nader toe bij vraag 3.</p> <p>e. Bij vraag 6 lichten wij nader toe hoe de tijden tot stand zijn gekomen.</p> <p>f. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het beschermd dorpsgezicht van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij vraag 12 gaan we hier nader op in.</p> <p>g. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. Bij vraag 9 gaan wij hier nader op in.</p>

	stelt voor om bewoners een gratis parkeervergunning te geven (2 per adres, 1 voor bewoners, 1 voor bezoekers).	
Indiener 153	<p>Indiener stelt dat:</p> <p>a. De gemeente voormalig industrieterreinen bebouwt en daarbij bewust structureel onvoldoende parkeerruimte plant.</p> <p>b. De gemeente het parkeerprobleem vervolgens afwenteld op de omliggende wijken, die zij opzadelt met parkeerbelasting.</p> <p>c. De gemeente het ROC dient te voorzien van eigen parkeerruimte.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij nieuwbouw ontwikkelingen stellen wij eisen wat betreft parkeren, en zijn de ontwikkelaars ook verplicht om voldoende parkeerplaatsen te realiseren.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren; zie hierbij ook het antwoord op vraag 9. De woonwijken rondom Hart van Zuid ten noorden van het Esrein verschillen hierin niet van de woonwijken rondom de binnenstad.</p> <p>c. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>
Indiener 154	<p>Indiener stelt dat:</p> <p>a. De gemeente voormalig industrieterreinen bebouwt en daarbij bewust structureel onvoldoende parkeerruimte plant.</p> <p>b. De gemeente het parkeerprobleem vervolgens afwenteld op de omliggende wijken, die zij opzadelt met parkeerbelasting.</p> <p>c. De gemeente het ROC dient te voorzien van eigen parkeerruimte.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij nieuwbouw ontwikkelingen stellen wij eisen wat betreft parkeren, en zijn de ontwikkelaars ook verplicht om voldoende parkeerplaatsen te realiseren.</p> <p>b. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren; zie hierbij ook het antwoord op vraag 9. De woonwijken rondom Hart van Zuid ten noorden van het Esrein verschillen hierin niet van de woonwijken rondom de binnenstad.</p> <p>c. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>

Indiener 155	Indiener is het niet eens met de invoering van parkeerregulering in een schil van circa 300 meter om Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) heen. De invoering van regulering is van invloed op de leefsituatie in de wijk. Indiener verzoekt de gemeente om het invoeren van parkeerregulering te heroverwegen.	Bedankt voor uw zienswijze. Het besluit dat er parkeerregulering in de schil van Hart van Zuid komt is door de gemeenteraad genomen in 2021. Wij verwijzen u hiervoor naar de inleiding van de reactienota en het antwoord op vraag 2.
Indiener 156	Indiener is tegen het invoeren van parkeerregulering in zijn/haar straat, aangezien de straat te ver van de geplande nieuwbouw af zit om parkeeroverlast ervan te ondervinden. Daarnaast voelt de regulering voor indiener als geldklopperij.	Bedankt voor uw zienswijze. De voorgestelde grenzen staan niet niet vast. Dit staat beschreven bij vraag 4.  De gemeente verdient geen geld met betaald parkeren in de woonwijken. Er zijn onder andere kosten van de parkeerautomaten, het vergunningensysteem en de handhaving. Met de inkomsten uit parkeervergunningen wordt een deel van deze kosten betaald. Voor een toelichting verwijzen wij naar het antwoord op vraag 9.
Indiener 157	a. Indiener geeft aan dat zijn wijk een blauwe zone heeft, waardoor betrokkene veel moet betalen voor de tweede auto. b. Indiener zou het belachelijk vinden als de visite moet gaan betalen.	Bedankt voor uw zienswijze. a. Het tarief voor parkeervergunningen voor bewoners wordt mede door inspraak van bewoners in de buurtpanels verlaagd en gelijk gesteld aan de kosten voor het bewonersparkeren in een blauwe zone. U betaalt straks voor een vergunning voor u en uw bezoek in de betaalde zone evenveel als in een blauwe zone. b. Uw bezoek parkeert gratis op een bezoekersvergunning.
Indiener 158	Indiener stelt dat de gemeente van hun probleem niet het probleem van bewoners moet maken.	Bedankt voor uw zienswijze. Hengelo is in ontwikkeling en dat betekent dat er soms in bestaande wijken ook veranderingen komen. Bij het antwoord op vraag 2 lichten we toe waarom het invoeren van betaald parkeren nodig is.
Indiener 159	Indiener stelt dat: a. De gemeente een parkeerprobleem heeft gecreëerd door het toestaan de bouw van het ROC op de huidige locatie, waarvan bewoners nu al dagelijks de dupe zijn. Het voornemen om Hart van Zuid uit te breiden zal verdere problemen veroorzaken; b. Door de invoering van het betaald parkeren wordt de wijk minder aantrekkelijk; c. Bewoners worden direct financieel getroffen door de verplichte	Bedankt voor uw zienswijze. a. Hengelo is in ontwikkeling en heeft de ambitie om circa 1500 woningen te realiseren in Hart van Zuid. Een belangrijke voorwaarde voor dergelijke gebiedsontwikkelingen is de invoering van een parkeerregeling. De gemeente heeft gekozen voor een sturend parkeerbeleid, in plaats van een faciliterend parkeerbeleid. b. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt het vertrouwde en historische karakter van Tuindorp zoveel mogelijk gerespecteerd.

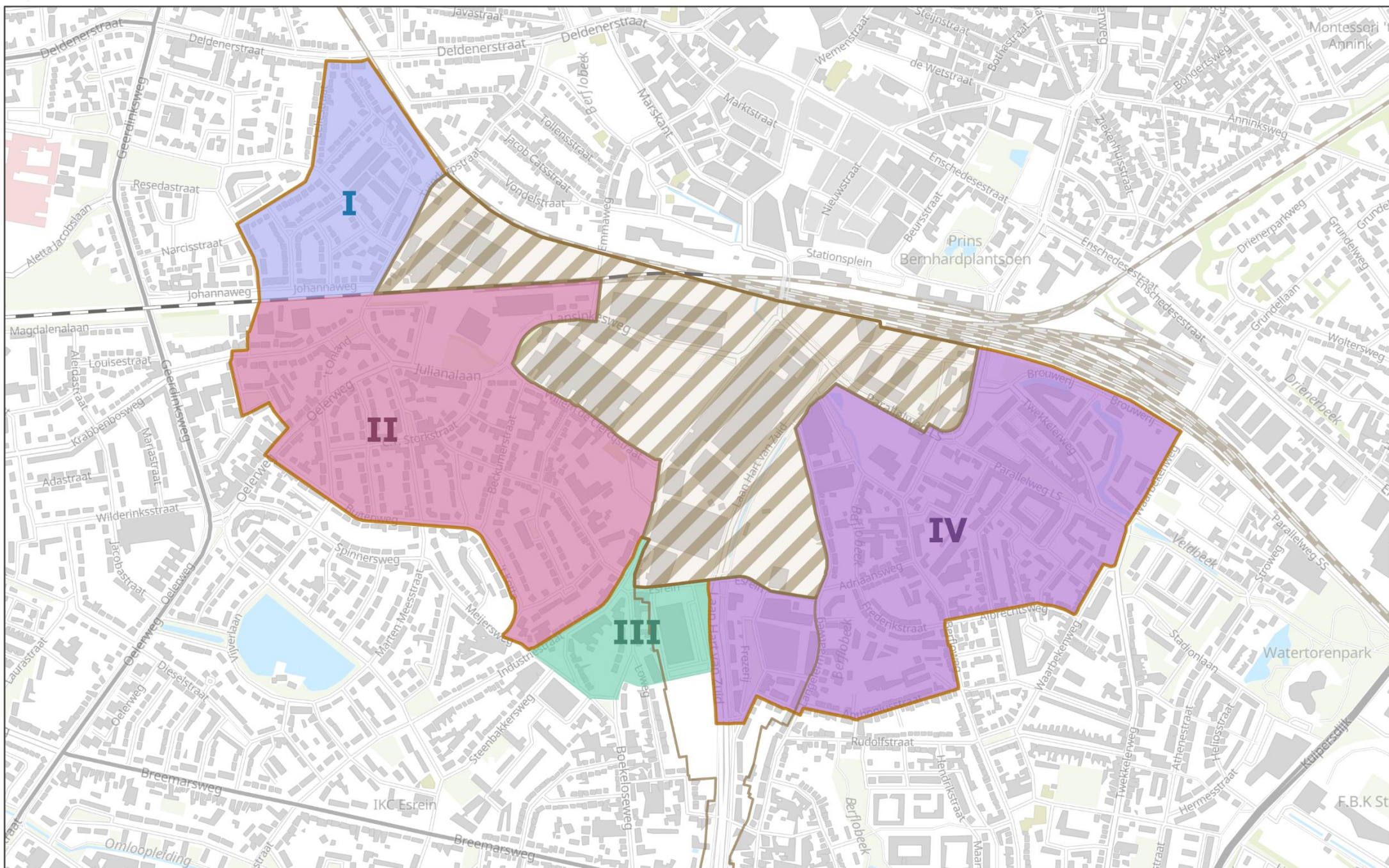
	aanschaf van een parkeervergunning, aangezien het merendeel van de woningen in de wijk niet over een eigen oprit beschikt.	Vraag 12 gaat hier nader op in. c. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. We verwijzen u naar vraag 9 voor verdere toelichting.
Indiener 160	<p>Indiener vraagt zich af:</p> <p>a. Met welke doel/welke doelen betaald parkeren ingevoerd gaat worden;</p> <p>b. Of het verlagen van de tarieven voor parkeervergunningen een definitieve toezegging is en of deze percentagegewijs in de toekomst voordeliger blijven dan andere vergunningen;</p> <p>Indiener geeft aan dat:</p> <p>c. Regulering geen garantie geeft op parkeerruimte in de directe omgeving;</p> <p>d. Parkeeroverlast zal blijven, aangezien studenten die in deeltijd studeren, zullen blijven betalen;</p> <p>e. Een blauwe zone in de schil Hart van Zuid waarschijnlijk meer effect gaat hebben dan betaald parkeren, aangezien studenten niet elk uur terug kunnen komen om de parkeerschijf te verzetten;</p> <p>f. De gemeente onvoldoende maatregelen neemt om de parkeerdruk, veroorzaakt door het ROC, tegen te gaan;</p> <p>g. Parkeren alleen voor vergunninghouders de enige oplossing is.</p>	<p>Bedankt voor uw zienswijze.</p> <p>a. Bij vraag 2 lichten wij toe waarom parkeerregulering noodzakelijk is in Hart van Zuid en omgeving.</p> <p>b. Het tarief voor parkeervergunningen voor bewoners schil Hart van Zuid wordt mede door inspraak van bewoners in de buurtpanels verlaagd en gelijk gesteld aan de kosten voor het bewonersparkeren in een blauwe zone. Voor een toelichting hierop verwijzen wij naar het antwoord op vraag 9.</p> <p>c. Er is geen garantie op een parkeerplek voor de deur. Een parkeervergunning is geldig in een gebied, dus niet alleen in de eigen straat. Met de invoering van betaald parkeren verdwijnt de doelgroep die niet wil betalen, wat vervolgens meer ruimte voor bewoners en bezoek oplevert.</p> <p>d. De gemeente verwacht dat het invoering van regulering meer ruimte voor bewoners en bezoek zal opleveren. Het is mogelijk dat een gedeelte studenten zal betalen, en dus zal parkeren in de wijk. De gemeente verwacht dat deze groep beperkt blijft.</p> <p>e en g. Waarom de gemeente heeft gekozen voor betaald parkeren, in plaats van een blauwe zone of parkeren voor enkel vergunninghouders, staat toegelicht in het antwoord op vraag 3.</p> <p>f. Het ROC is zelf verantwoordelijk voor haar parkeerbeleid, de gemeente heeft daar geen invloed. Wel blijven we als gemeente het ROC erop wijzen dat ook zij hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben om leerlingen zoveel mogelijk te stimuleren niet met de auto te komen.</p>

## **Bijlage 1: Overzichtskaart Hart van Zuid en het deel ten noorden van het Esrein en de schil**

De kaart op de volgende pagina is een grotere versie van figuur 1 uit hoofdstuk 2.

Betaald parkeren gaat in uw wijk in wanneer de eerste woningen gerealiseerd worden in het ontwikkelgebied dat grenst aan uw wijk. Dat betekent het volgende:

- In gebied I wordt betaald parkeren ingevoerd bij realisatie van woningbouw in het deel van Hart van Zuid tussen de twee spoorlijnen (gebied 'Hazemeijer').
- In gebied II wordt betaald parkeren ingevoerd bij realisatie van woningbouw in het deel van Hart van Zuid tussen Hazemeijer (spoorlijn Hengelo-Delden-Zutphen) en de Laan Hart van Zuid. Ook de blauwe zones in dit gebied worden dan omgezet naar betaald parkeren.
- In gebied III blijft de blauwe zone van kracht.
- In gebied IV wordt betaald parkeren ingevoerd bij realisatie van woningbouw in het deel van Hart van Zuid ten noorden van het Esrein tussen de Laan Hart van Zuid en het spoor.



**Legenda**

■ I: Bloemenbuurt

■ III: Winkelgebied

▭ Schil Hart van Zuid

▨ Hart van Zuid - ten noorden van het Esrein

■ II: Tuindorp

■ IV: Berflo Es

▭ Hart van Zuid - Plangebied

— Spoorlijn Hengelo - Zutphen