

# Verslag



<b>Aan</b>	Leden review panel Parkeerregulering
<b>Soort overleg</b>	Bijeenkomst 2 review panel Parkeerregulering Goirke
<b>Locatie</b>	ZOOM
<b>Datum</b>	6 april 2021
<b>Tijd</b>	Van 19.30 uur tot ongeveer 21.30 uur

## 1) Opening

Machiel opent de vergadering en licht de agenda toe.  
Panelleden die vorige keer niet aanwezig waren stellen zich voor.

## 2) Doel van vandaag

Het overleg van vanavond is drieledig:

- Het voeren van de discussie waar in de wijk wel/geen regulering toe te passen.
- Locatie van een laadpaal elektrische voertuigen en de deelmobiliteit te bespreken
- Komen tot een aanzet van het conceptadvies

## 3) Conceptverslag 1<sup>e</sup> bijeenkomst

Het verslag wordt per pagina doorgenomen.

Op **pagina 3** worden de zinnen gebruikt als: “hier wordt over nagedacht” of “er wordt door de gemeente gekeken naar...” Dit aanpassen naar SMART afspraken met acties om er zeker van te zijn dat er een vervolg aan gegeven wordt.

Op **pagina 3**: onder grote voertuigen worden voertuigen benoemd groter dan 6 meter. Hier hoort op basis van de APV ook een hoogtemaat van 2,4 meter bij. Dit in het verslag aanpassen.

Op **Pagina 3**: Het aantal vergunningen per adres is afhankelijk van de capaciteit in het gebied. Dit duidelijk in het verslag vermelden.

Verdere analyse over aantal woningen en mogelijke aantal vergunningen volgen later bij bepaling van het rayon. Volgens het parkeerbeleid kunnen maximaal drie bewonersvergunningen per adres worden verstrekt als dit binnen de capaciteit van het gebied mogelijk is.

Op **Pagina zes**: In de Kapelstraat is wel plek voor het parkeren. Het verzoek is de regulering doortrekken naar Kapelstraat zodat de parkeeroverlast zich niet verplaatst richting de Kapelstraat.

De Goirkestraat richting het noorden is druk en staat vol met auto's. Het kaartje van de break-out room 1 wordt hierop aangepast. Verder geen opmerkingen, met bovenstaande wijzigingen wordt het verslag van de 1<sup>e</sup> bijeenkomst vastgesteld.

## 4) Terugblik en openstaande vragen 1<sup>e</sup> bijeenkomst

Rogier blikt aan de hand van de presentatie kort terug.

Op het vlak van parkeren kan er een relatie bestaan tussen de gebieden Hasselt en Goirke. En hoewel beiden een separaat proces met een review panel doorlopen, kan een besluit over parkeerregulering in het ene gebied een effect hebben op het andere gebied. De overleggen met de twee reviewpanels lopen parallel aan elkaar.

In de presentatie zijn de bevindingen uit de break-outrooms van de 1<sup>e</sup> bijeenkomst samengevoegd tot een overzichtskaart.

Hierop is te zien waar door beide groepjes de straten zijn aangegeven waar parkeerdruk ervaren wordt: het zuidelijk deel van de wijk ruwweg tussen Veldhovenring en Leo XIII-sstraat en de straten rondom de Jumbo supermarkt. Ook zijn de straten weergegeven waar door één van beide groepjes parkeerdruk is gesignaleerd (oranje arcering).

Voor verdere toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde presentatie van de 2<sup>e</sup> bijeenkomst.

## 5) Oplaadpunten elektrische voertuigen en deelmobiliteit

Het aantal elektrische auto's neemt toe. De verwachting is dat het aandeel elektrische auto's in de toekomst toeneemt omdat vanaf 2025 geen nieuwe dieselauto's meer verkocht mogen worden en vanaf 2030 geen nieuwe brandstofauto's meer. Er wordt daarom gezocht naar locaties in de wijk waar laadpalen kunnen worden geplaatst. In de toekomst wordt toegewerkt naar meer geclusterde voorzieningen ('oplaadpleintjes').

Tot voorkort nam met name in binnensteden deelmobiliteit een vlucht. Sinds kort merken we dat ook in gebieden buiten de binnenstad het gebruik van deelmobiliteit toeneemt. Uit onderzoek blijkt dat een deelauto in de wijk ervoor zorgt dat het autobezit onder bewoners daalt. Op deze manier is het beschikbaar maken van deelmobiliteit een middel om de stad leefbaar te houden. De gemeente is benaderd door een externe partij om zeven auto's te plaatsen in de wijken buiten het centrum.

## 6) De break-outrooms

Hierin willen we aantal vragen bespreken:

- Precieze duiding van de grenzen?
- Wat doen we op de grensstraten?
- Waar ontstaan mogelijke conflicten?
- Welke voorzieningen/situaties in de wijk vragen om extra aandacht?
- Waar oplaadpunt rondom Abraham Kuyperstraat? (én toekomstige geconcentreerde oplaadvoorzieningen?)
- Welke plek kunnen we aanwijzen voor een deelauto (uit te breiden tot toekomstige mobility hub)?

NB: De laatste twee punten zijn inhoudelijk nog niet besproken in het review panel en komen we nog op terug.

## 7) Terugkoppeling groepen

### *Korte terugkoppeling break-outroom 1: Rogier/Jaap*

De voorkeur gaat uit naar regulering van nagenoeg de hele wijk. Een deel van de wijk (ter hoogte van de lijn met het Textielmuseum) nu niet daarin opnemen leidt tot mogelijk uitwijkgedrag in de straten die (nagenoeg) geen extra parkeerdruk kunnen opvangen.

De begrenzing loopt van het gebied waar regulering wordt voorgesteld loopt door tot aan de Jumbo-supermarkt, inclusief de Goirkestraat.

In de Curaçabuurt is over het algemeen gezien (nu) voldoende parkeergelegenheid en geen noodzaak voor parkeerregulering. Wel is de Kapelstraat benoemd als aandachtspunt, want het zuidelijk deel van deze straat kent in de huidige situatie al een hoge parkeerdruk.

Voor de Curaçabuurt zijn alternatieven besproken, zoals het afsluiten van de binnenterreinen met een slagboom waardoor alleen bewoners daar kunnen parkeren. Deze oplossing maakt het echter niet mogelijk dat er maximaal efficiënt gebruik kan worden gemaakt van alle parkeerplaatsen in de wijk, waarbij doordeweeks overdag de parkeerplaatsen ook een functie vervullen voor het parkeren door de in de wijk gevestigde bedrijven en bezoekers. Daarom heeft het college en de raad met de aangedragen kaders gekozen voor een reguleringsvorm op basis van betaald parkeren.

Wat betreft de tijden van regeling wordt bij voorkeur aangesloten bij de tijden die in Theresia van toepassing zijn (ma t/m za van 9.00 tot 22.00 uur). Hierdoor zal geen uitwijkgedrag vanuit naastgelegen gereguleerde wijk meer plaatsvinden en zijn ook de avonduren voldoende beschermt tegen overlast door uitwijkgedrag.

### *Korte terugkoppeling break-outroom 2: Machiel/Floor*

De gebieden op de overzichtskaart waar parkeerdruk wordt ervaren wordt onderschreven in de groep. Tussen het Wilhelminapark/Veldhovenring en de Leo XII straat is het gewenst een zesdaagse regeling in te voeren om de parkeeroverlast tegen te gaan. Ook de Goirkestraat, Korte Hoefstraat, Pater Ruttonstraat kennen parkeerdruk en in dat gebied is regulering ook gewenst. Wellicht zou hier een vijfdaagse regeling ook kunnen werken.

In het gebied ten noorden van de Leo XIII straat tot en met de Kardinaal Vaughanstraat is het met name 's avonds druk. Overdag is het rustig. Het gebied rondom Kerken en Textielmuseum vragen om aandacht. Verwacht wordt dat als regulering wordt ingevoerd hier overlast zal ontstaan doordat mensen gaan uitwijken. Het zou verstandig zijn ook dit gebied mee te nemen in de regulering en voor het gehele gebied dezelfde regeling te hanteren.

Aandachtspunten die benoemd worden:

- Afstemming met woningbouwverenigingen;
- Uitzendbureaus die met arbeidsmigranten werken/huisvesting arbeidsmigranten;
- Plaatsing van betaalautomaten;
- De mogelijkheid van Stop en Shop voor ondernemers in de wijk.

Algehele conclusie: oplossingsrichting is regulering toepassen in nagenoeg de gehele wijk met grote voorkeur voor een zesdaagse regeling. Onderzoeksrichting is een ander tijdenregeling maar dit mag geen gevolgen hebben voor de doorlooptijd van dit proces. Mogelijk dat er zondag nog extra maatregelen noodzakelijk zijn in verband met o.a. museumbezoek.

Er wordt aangegeven dat er een aantal laadpunten zijn die niet altijd gebruikt worden of dat er onrechtmatig geparkeerd wordt.

Er is geen harde grens in de wijk buiten de Ringbaan-noord anders wordt het een geknutsel en verschuiven we het probleem. Het noordelijk deel van de wijk tussen de Goirkestraat en de Curaçao buurt is een nog een discussiepunt. Dit hangt ook samen met het advies vanuit de wijk Hasselt.

## 8) Rondvraag en sluiting

Vraag: een ondernemer heeft een vrachtwagentje korter dan 6 meter, maar wel hoger dan 2,4 meter. Kan hier een vergunning voor afgegeven worden?

Antwoord: De APV staat het niet toe dat voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter worden geparkeerd in de bebouwde kom. Voor specifiek deze situatie zijn we bereid een oplossing te vinden, omdat het voertuig gezien de lengte wel in een parkeervak past. Daarbij sluiten we aan bij het uitgangspunt op basis van de APV dat er geen (zicht)hinder bij omwonende ontstaat.

Vraag: Textielmuseum gaat uitbreiden, is hier al meer bekend over en wat is de invloed op de wijk?

Antwoord: Op de bestaande parkeerplaats zal niet gebouwd worden. Plannen zijn er maar dit is nog te prematuur hier nu al uitspraken over te doen.

Vraag: Het busvervoer van bezoekers aan het Textielmuseum leidt tot overlast, kan daar al wat aan gedaan worden?

Antwoord: Het probleem is bekend maar er is nog geen concrete oplossing. Het Textielmuseum wil graag meedenken deze overlast te verminderen. Tip van de wijkregisseur om de bussen te laten parkeren aan de Goirke kanaaldijk. Ter hoogte van ABC olie is parkeerterrein voor bussen. Textielmuseum gaat met deze suggestie aan de slag.

Vraag: Ter hoogte van de uitzendbureaus wordt veel parkeeroverlast ervaren. Kan hier extra aandacht voor zijn?

Antwoord: Er wordt contact opgenomen en er zal een afspraak worden gemaakt om de situatie te bespreken.

Vraag: Er zijn een aantal locaties waar geparkeerd kan worden op eigen terrein maar daar wordt geen gebruik van gemaakt. Het gaat hier om de volgende adressen: Goirkestraat 183-185, Edmond Meeliserf: parkeren op strook, appartementen Veldhovenring: waarschijnlijk nummers 44-01/44-29 (tegenover Groeseindstraat)

Antwoord: Dit wordt vanuit de projectgroep getoetst. Als er geparkeerd kan worden op een eigen terrein moet hier ook gebruik van gemaakt worden en volgt een plaatsing op de POET-lijst.

Aanvullend hierop wordt de opmerking gemaakt dat er aan de Goirkezijstraat ook geparkeerd kan worden op eigen terrein. Dit zijn echter parkeerplaatsen die door de bewoners gekocht moeten worden. Dat is niet voor iedereen mogelijk, waardoor deze mensen uitwijken naar parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Vraag: Worden de externe partijen zoals Tiwos en de uitzendbureaus meegenomen in het plan / concept advies?

Antwoord: We gaan op korte termijn afspraak maken. Dit geldt ook voor het Textielmuseum.

Vraag: Kan er extra aandacht gaan naar het parkeergedrag van de arbeidsmigranten? Er wordt veel dubbel geparkeerd of half op de stoep.

Antwoord: Op moment dat er betaald parkeren geldt is er ook controle op de naleving van de regels en het parkeergedrag. Bij het opstellen van het advies wordt ook aan enkele deelnemers van het review panel gevraagd mee te denken en te helpen bij de uitvoering. Het gaat dan bijvoorbeeld om locaties waar we het half parkeren op de stoep zullen toestaan (formaliseren) of niet.

Als er in de wijk knelpunten zijn is het aan het reviewpanel dit aan te kaarten en in gezamenlijkheid met de gemeente aan te pakken.

Vraag: kunnen de effecten op de regulering van de herinrichting van de Goirkestraat meegenomen worden?

Antwoord: Bij een herinrichting wordt rekening gehouden met de situatie/omstandigheden, zoals regulering. In het volgende overleg wordt teruggekoppeld wat de status is van de herinrichting Goirkestraat.

Vraag: Ik wil graag een auto delen, wordt de vergunning verstrekt op kenteken of adres?

Antwoord: Vergunningen worden verstrekt op kenteken, gekoppeld aan een adres in de wijk. Ingeval iemand een auto deelt is het mogelijk om ook voor deze auto een bewonersvergunning aan te vragen om in de wijk te parkeren. Daarvoor dient de gebruiker van de deelauto zich te registreren bij de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik ([www.deelauto.nl](http://www.deelauto.nl)). Op basis van deze inschrijving (jaarlijks € 20,-) ontvangen de gebruikers van de deelauto een contract, waarmee de bewonersvergunning kan worden aangevraagd. Daarnaast biedt het lidmaatschap voordelen ten aanzien van de autoverzekering.

Vanuit het panel komt een compliment over de gegeven samenvattingen in het proces.

Punten die niet aan bod zijn gekomen worden in het volgend overleg behandeld.

## Overzicht overleggen

Volgend overleg	Plaats	Opmerkingen
6 mei	Digitaal (Zoom)	

## Actielijst

Actie	Status
Contact met Jumbo leggen voor een afspraak	Terugkoppeling volgende bijeenkomst
Nagaan of er voor voertuigen korter dan 6 meter maar hoger dan 2,4 een vergunning wordt afgegeven	Antwoord opgenomen in verslaglegging
Contactgegevens van de uitzendbureaus in de wijk voor het beleggen van een afspraak	Contact geweest, terugkoppeling volgende bijeenkomst
Afspraak maken met Tiwos	Contact met Tiwos, afspraak gepland
Afspraak maken met Textielmuseum	Contact geweest, terugkoppeling volgende bijeenkomst
Herinrichting Goirkestraat in kaart brengen en de effecten op de regulering	Terugkoppeling volgende bijeenkomst
Gegevens van de vereniging voor gedeeld autogebruik delen	In verslag verwerkt