

Verslag

Aan : Deelnemers parkeerdialoog VONK*

C.c. : -

Van : VONK*

Betreft : Verslag bijeenkomst 3 parkeerdialoog (23 maart 2022)

Datum : 19 april (aangepaste versie)

Introductie

Woensdag 23 maart vond de derde en laatste bijeenkomst van de parkeerdialoog omtrent de parkeeroplossing van VONK* plaats. Aanleiding van het organiseren van de parkeerdialoog zijn de zorgen bij omwonenden van de Genneper Parken omtrent parkeren. Het doel van de bijeenkomsten is om rondom het parkeervraagstuk een oplossing te vinden die de juridische toets doorstaat, door de omgeving wordt gedragen, voor VONK* passend is en politiek verdedigbaar is. In deze derde avond werd het parkeerscenario gepresenteerd. Net als de eerste twee bijeenkomsten stond ook deze avond onder leiding van onafhankelijk voorzitter Nadine Rozenburg.

Aanwezig:

- Omwonenden: Michel Koonen (voorzitter en petitiehouder tegen uitbreiding VONK*, buurtvereniging Genneperzijde), Marloes Burgers (wijkvereniging Den Elzent), Erik van Loo (buurtvereniging Rapelenburg), Frank van Hooff, Eduard Dozy, Willem van Alphen, Wiel Vercoulen, Rob Burgers, Ray Hunter, Marijke Braaksma, Pepijn Wortelboer, Ivo Smeeten en Laura van Dijk.
Vertegenwoordigde wijken: Rapelenburg, Genneperzijde en De Elzent
- Eelco Bos (Mobycon)
- Martijn José (Gemeente Eindhoven)
- Ward Rennen en Annelien van Kuilenburg (VONK*)

Afwezig:

- Afmelding omwonenden: Mario van den Bogaart (Sint jorisingilde Stratum) en Nanko Verrijt (Van Maerlantlyceum)
- Saskia Menger (Gemeente Eindhoven)
- Jan Willem Bonekamp en Maurice Stam (VONK*)

1. Opening

De avond werd geopend door dagvoorzitter Nadine Rozenburg. Zij gaf daarna het woord aan Ward Rennen. Hij bedankte iedereen voor de aanwezigheid, inzet en tijd.

2. Terugblik tweede bijeenkomst

Eelco Bos, van Mobycon, gaf een toelichting op de punten die besproken zijn tijdens de tweede bijeenkomst. Hierop kwam een aantal vragen en opmerkingen.

Vraag: Er is de vorige keer opgemerkt dat er mogelijk gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan aan de Boutenslaan. Wordt daar vanavond ook op ingegaan?

Antwoord VONK* / Mobycon: Nee, dit valt buiten de scope van vanavond. We hebben het hier over een oplossing voor het parkeervraagstuk voor VONK. Verkeersveiligheid ligt voor een deel wel bij VONK, maar niet in dit gremium. We nemen het onderwerp verkeersveiligheid wel mee in ons rapport.

Opmerking: Als we het hebben over de verslaglegging moet dit heel helder zijn. Op dia 3 staat 'niet positief' t.o.v. betaald parkeren. Dit moet zijn 'negatief'. Ook die tekst moet kloppen.

Opmerking: Verslag vorige avond is goed vastgelegd. Maar niet goed verwoord in de presentatie (dia 3) van Mobycon.

Antwoord VONK* / Mobycon: Dit is in de presentatie inderdaad niet helemaal goed verwoord.

De aangepaste presentatie is toegevoegd als bijlage.

Vraag: kun je werken met een maximum aantal bezoekers per dag?

Antwoord VONK* / Mobycon: Ward geeft aan dat je hier een max kunt opzetten, maar we weten dat er in de vakanties en weekenden sowieso pieken zijn. Als je de pieken afvlakt, komen deze niet op een doordeweekse dag. Natuurlijk kijken wij wel naar wat de goede maximale bezoekersaantallen zijn. Er zit op een gegeven moment een limiet. Voor dit moment, waarbij het museum nog in concept is, is dat nog niet te zeggen. We gaan wel kijken wat optimaal is voor VONK*. We kunnen dit alleen pas zeggen op het moment dat het museum operationeel is.

Vraag: Kan het ook te vol zijn als er geen parkeerplaatsen meer zijn?

Antwoord VONK* / Mobycon: Ward geeft aan dat dit niet kan, we kunnen niet om de pieken heen.

3. Presentatie opbrengsten en bouwstenen sessie 1

Eelco herhaalt de doelen (dia 4), de bouwstenen (dia 5) en de oplossing (dia 6). Er komt een slagboom bij de toegang van het terrein, er zijn losse parkeertickets via de website te reserveren voor museumkaarthouders en horecabezoekers en bezoekers zonder auto kunnen een toegangskaat aan de kassa kopen.

Vraag: Werkt dit? Gaan mensen niet zoeken?

Antwoord VONK* / Mobycon: 70-80% komt van buiten Eindhoven. De doelgroep (gezinnen) gaat voorbereid op pad. 60% komt voor de eerste keer. Deze mensen gaan niet zoeken.

Vraag: Ik wil graag een overzicht van de kansen, risico's etc. Kan dit gemaakt worden?

Antwoord VONK* / Mobycon: Goed idee, dit gaan we toevoegen aan het rapport van Mobycon.

Eelco geeft een toelichting op parkeren op afstand en het toepassen van een pendel (dia 7).

Opmerking: Vorige keer hebben we afgesproken dat we de werkelijke cijfers gebruiken. Nu toch weer een discussie over de norm.

Antwoord VONK* / Mobycon: Het heeft geen zin om uit te gaan van de hoge grafiek, want dan ga je er vanuit dat je terrein volstaat met horecabezoekers.

Vraag: hoe zit het met de omarmde motie van GroenLinks, het onderzoeken van 100 in plaats van 114 parkeerplaatsen?

Antwoord VONK* / Mobycon: Hier komen we later op terug.

Eelco geeft een toelichting op de berekening voor 114 en 100 parkeerplaatsen (dia 9 en 10). In de presentatie is ook uitgerekend wat een kaartje moet kosten. Bij 100 plekken worden de kaartjes duurder (dia 11 en 12). Er is nog wel een mogelijkheid dat betaald parkeren in de omgeving wordt ingevoerd. Nu geldt er een 6,50 euro maximaal dagtarief voor straatparkeren. Een kaartje voor VONK* moet dus onder dit bedrag blijven, anders is het niet aantrekkelijk voor bezoekers. Daarom is het gunstiger, gekeken naar de berekening, om uit te gaan van 114 parkeerplekken.

Vraag: Wat is het bezwaar om het parkeerkaartje duurder te maken met 100 plekken?

Antwoord VONK* / Mobycon: Het moet goedkoper zijn dan betaald parkeren op straat, indien dit in de toekomst zou worden ingevoerd. Daarom moet het onder de 6,50 euro blijven.

Opmerking: Je kunt er toch ook vanuit gaan dat je de medewerkers met de fiets laat komen? Of laat betalen?

Opmerking VONK* / Mobycon: Ward geeft aan dat veel medewerkers uitrusting meenemen en daarom met de auto komen. Ook komt een deel niet uit de directe omgeving.

Eelco licht het sturen met parkeertarieven toe (dia 13). Het afsluiten van het parkeerterrein is nodig om de pendel te kunnen financieren. Het alleen online kaarten kunnen kopen geldt niet voor mensen die met ov of fiets komen. Bovendien gaat de doelgroep voorbereid op pad. 70-80% van de bezoekers komt van buiten de regio, waarvan 60% voor het eerst en eenmalig komt. We maken parkeren bij het terrein betaald en de pendeldienst is dan gratis.

Na de presentatie van Eelco ontstaat een flinke discussie over de gepresenteerde parkeeroplossing. Algemeen wordt aangegeven dat de geboden oplossing geen echte oplossing is. Er wordt aangegeven dat er vanuit de gemeente een gebrek aan visie is. Een vraag die speelt: gaan mensen wel echt op afstand parkeren als er in de buurt alsnog gratis geparkeerd kan worden? Ook wordt er in de presentatie te weinig duidelijk gemaakt hoe de bezoekers verleid worden om van de pendel gebruik te maken; wat is er gedaan met de suggesties om het parkeren op afstand leuk en verleidelijk te maken voor bezoekers? Er wordt verder geconstateerd dat VONK* haar best doet, maar dat de rol van de gemeente Eindhoven in deze kwestie veel te beperkt is. Conclusie is dat VONK* en de buurt met de gebakken peren zitten. Er is een heldere visie, een integraal verhaal, vanuit de politiek nodig.

Hieronder een overzicht van de vragen, opmerkingen en antwoorden:

Vraag: 1. Wat gebeurt er als de werkelijkheid niet klopt met het model? Hoe kom je dan uit met de cijfers? Is het dan nog wel rendabel en wat gebeurt er dan? Ik mis elke vorm van "sensitivity analysis" voor het geval dat de cijfers in de modellen net iets anders uitpakken dan verwacht.
2. 6,80 is te duur en 5,50 niet. Nu is het gratis in de buurt. Hoe voldoet VONK* aan de opdracht om geen overlast in de wijk te voorkomen? Hoe stimuleer je mensen om bij een P&R te gaan staan en daar te betalen?

Suggestie: Verleid je bezoek zoveel mogelijk om op afstand te parkeren. Je bezoek begint al thuis en bij de P&R. Zet in op de verleiding, anders doen mensen het niet. Dit is nu niet uitgewerkt in de presentatie, terwijl dit wel besproken is tijdens sessie 2. Waarom niet?

Antwoord VONK* / Mobycon: We gaan kijken naar een 'sensitivity analyse'. Wat betreft de beleving; dit is een verdere uitwerking. We zijn nu bezig met de bestemmingsplanprocedure, daar kunnen we suggesties doen maar niet meenemen. Uitwerking komt in een later stadium.

Opmerking: Eigenlijk zeg je dat we betaald parkeren moet invoeren in de buurt, anders werkt het niet. Als mensen weten dat ze aan de straat gratis kunnen parkeren, gaan mensen niet elders parkeren.

Opmerking: De oplossing is geen oplossing. De realiteit is veel hoger dan de gehanteerde norm. We moeten met de realistische getallen werken, anders zegt het niks. Ook wordt het parkeerstuk geïsoleerd bekeken; er is bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de verkeersveiligheid.

Nadine: Waarom voelt het nu voorgestelde niet als een oplossing?

Opmerking: Dit had drie maanden geleden al bedacht kunnen zijn. Niet duidelijk wat precies de oplossing is. Er is veel te weinig met de aangereikte ideeën en oplossingen gedaan. Er is geen sprake van een dialoog. Niet alles komt terug van wat we hebben besproken in de eerste en tweede sessie.

Opmerking: Ik mis de integraliteit, de echte oplossingen en de hantering van de goede norm.

Opmerking: Ga voor het bestemmingsplan uit van de realiteit van het aantal bezoekers en parkeren en niet vanuit de norm.

Nadine vat samen: er is onenigheid in de zaal, het sentiment is; wat hebben we hier eigenlijk twee bijeenkomsten zitten doen? Wat zien we terug van de suggesties die we hebben gegeven tijdens de werksessies?

Antwoord VONK* / Mobycon: We schrijven een onderbouwing voor het bestemmingsplan. Daar laten we deze suggesties zeker in terugkomen. De reden is de scope geweest; dit betekent eerst de cijfers. We zullen de suggesties over meer beleving creëren rondom het parkeren op afstand meenemen in de bestemmingsplanprocedure.

Ward voegt toe: Ik snap de zorgen, maar er lijkt onder de omwonenden geen bereidheid voor het invoeren van parkeervergunningen in de buurt. Het is voor mij lastig om te zien hoe we mensen op een andere manier kunnen weren uit de omgeving. Zolang je gratis in de buurt van

VONK* kan parkeren, staat het museum letterlijk met de rug tegen de muur. Ik ben voorstander om mensen te verleiden naar parkeren op afstand met het toevoegen van extra beleving, maar er is meer nodig om die bezoekers op die parkeerplaats op afstand te krijgen. We kunnen zonder maatregelen in de buurt, zoals vergunningshouders of betaald parkeerregime niet voorkomen dat mensen gaan zoeken naar een alternatieve parkeerplaats.

Opmerking: Ik heb respect voor de inzet VONK*, maar de geboden oplossing is simpelweg niet haalbaar. De buurt wil niet betalen voor VONK*.

Ward: Of VONK* er wel of niet komt, de druk op de omgeving neemt sowieso toe. Denk aan de bouw van het Clarissenklooster en de groei van de stad.

Opmerking: De gemeente biedt geen oplossingen. VONK* heeft inderdaad een probleem en daarmee de buurt ook. Dit is met name het probleem van de gemeente. En de gemeente denkt niet mee.

Antwoord Martijn José, gemeente Eindhoven: Vergunningparkeren zou een oplossing kunnen zijn voor dit probleem.

Opmerking: Het probleem ligt bij een gebrek aan visie van de gemeente. Er is een trigger nodig vanuit de gemeente om mensen te prikkelen elders te gaan parkeren. In Leiden is dit bijvoorbeeld goed geregeld.

Ward geeft tot slot nogmaals aan dat hij een stok nodig heeft, in dit geval zou een parkeervergunning of betaald parkeren VONK* helpen om bezoekers weg te houden uit de wijken. Zonder deze stok kan VONK* geen garanties bieden.

Aangegeven wordt dat een parkeervergunning in Eindhoven heel goedkoop is, we praten over een bedrag onder de 2,00 euro per maand.

De deelnemers geven aan dat een goede voorlichting over parkeervergunningen en betaald parkeren in de wijken noodzakelijk is. De gemeente moet hier duidelijkheid over verschaffen. Dan kan er integraal worden gekeken naar een oplossing. Wat is er voor het indienen bestemmingsplan mogelijk? De gemeente moet de wijken voorlichten over parkeervergunningen en betaald parkeren. Hier moet de gemeente de voortrekkersrol in pakken.

4. Conclusie

Omdat de integraliteit in deze parkeeroplossing wordt gemist is er geen volledig draagvlak voor de parkeeroplossing. Ondanks de parkeerdialogen die door VONK* zijn georganiseerd zijn VONK* en de omwonenden niet tot een gedeelde oplossing gekomen. Zowel VONK* als de omwonenden constateren dat zonder intergrale gebiedsoplossing vanuit de gemeente een oplossing waar beide partijen achter staan niet mogelijk is. De oplossing die er nu ligt is voor VONK* op papier een oplossing waarmee de volgende stap kan worden gezet. Wel ziet VONK* in dat een intergrale oplossing voor zowel het museum als de omwonenden tot een breder draagvlak kan leiden.

De omwonenden staan, zoals zij zelf zeggen, negatief tegenover betaald parkeren, maar hebben wel aangegeven door de gemeente geïnformeerd te willen worden over parkeervergunningen en

betaald parkeren. VONK* heeft hier bij de gemeente op aangedrongen deze informatiebijeenkomst op korte termijn te organiseren.

Vervolg

- Bestemmingsplanspoor wordt in gang gezet. Dit is eigenlijk vrij technisch en het minimale. We willen met de buurt komen tot een oplossing.
- Voor het bestemmingsplan is de voorgestelde oplossing voldoende.
- Er wordt een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd in april/mei.

Afspraken

- Ward geeft aan dat hij openstaat voor een vervolgesprek met de omgeving en gemeente waarbij het probleem integraal wordt beschouwd. Ook moet dan worden toegelicht hoe parkeervergunningen en betaald parkeren in zijn werk gaat. Dit gesprek moet voor 7 juni plaatsvinden. Gemeente heeft voortrekkersrol voor deze bijeenkomst.
- In de toelichting bij het bestemmingsplan worden de suggesties die zijn gedaan in sessie twee uitgewerkt. Dit zal op globaal niveau zijn in verband met de bestemmingsplanprocedure.
- Maandag 4 april volgt een verslag van de bijeenkomst en daarbij ontvangen alle deelnemers ook de aangepaste presentatie van sessie 3.

Als bijlage aan dit verslag is toegevoegd:

- Aangepaste presentatie parkeerdialoog sessie 3