



VERSLAG

3735443, 3736284, 3792977, 3712744, 3664525 en 3753335 van de hoorzitting gehouden op 19 december 2023 om 15.10 uur in het kader van de behandeling van de bezwaarschriften van J. Cloosterman, W. Van Hooff, C.R. ten Kate, M.H.M. van Mil, H. Bourgonje en A. A. Mathieu namens M.J.L.G. Kievits, tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders tot het vaststellen van het Aanwijzingsbesluit 2023 van 4 september 2023, bekendgemaakt op 18 september 2023

Aanwezig

mr. R. van de Ven	- voorzitter hoorcommissie, rapporteur
mr. G. Stoepker	- lid hoorcommissie
mr. M. Poppelaars	- secretaris hoorcommissie
J. Saelman	- notulist
mr. W. Suijkerbuijk, G. Geijssel	- gemachtigden van het college van burgemeester en wethouders
W. van Hooff	- bezwaarmaker
A. Mathieu G. van den Maagdenberg	- gemachtigden namens J. Kievits

Toehoorders

De voorzitter opent de hoorzitting, stelt de aanwezigen voor en licht de procedure toe. Omdat een van de commissieleden verhinderd is, vindt de hoorzitting plaats met twee leden. De voorzitter geeft aan dat dr. G. Leenknecht als derde lid van de hoorcommissie betrokken zal worden bij de advisering.

De heer Van Hooff legt zijn pleitnotitie over en leest deze voor (bijlage 1). Zijn bezwaar heeft betrekking op het gebied Sonsbeeck.

Allereerst maakt hij er bezwaar tegen dat deze hoorzitting is gepland nadat het betaald parkeren reeds is ingevoerd. Hij vraagt zich af wat een advies van de commissie in dit stadium nog kan uitrichten.

De bewoners van Sonsbeeck zijn gedurende het hele traject naar de invoering van betaald parkeren niet serieus genomen. Er is niet alleen geen klankbordgroep ingesteld, maar hoe dan ook is er nooit serieus overleg geweest met de bewoners over het nut en de noodzaak van de invoering van betaald parkeren. De drie bijeenkomsten die het college heeft gehouden waren puur informatief en hadden niets te maken met bewonersparticipatie. Daarnaast is bezwaarmaker niet te spreken over de communicatie met de bewoners. Op inhoudelijke brieven en onderzoek is niet gereageerd en beloftes zijn niet nagekomen. Het college kan niet enkel op basis van parkeermetingen en parkeertellingen de conclusie trekken dat de parkeerdruk te hoog is. Parkeerdruk is een subjectief begrip, waarover uitsluitend een goed beeld kan ontstaan op basis van de mening van de bewoners. Het overgrote deel van de bewoners ervaart geen parkeerdruk en is daarom tegen de invoering van betaald parkeren. Dit is een objectief gegeven waar het college rekening mee moet houden.

Ook het argument dat betaald parkeren bijdraagt aan verbetering van de verkeersveiligheid, is volgens bezwaarmaker niet steekhoudend aangezien er nooit ongelukken plaatsvinden. Evenmin is betaald parkeren een middel om de sociale onveiligheid tegen te gaan. Er is weliswaar sprake van drugsoverlast in de buurt, maar deze overlast wordt altijd pas na 22.00 uur ervaren.



In twee jaar tijd zijn er slechts 12 klachten geweest over parkeerdruk, die met name afkomstig waren van de weinige bewoners die voorstander zijn van de invoering van betaald parkeren.

Bezwaarmaker vraagt zich af wat wordt verstaan onder het 'algemeen belang'. Dit is in ieder geval niet het belang van het overgrote deel van de bewoners van de wijk.

De heer Mathieu verklaart dat hij bezwaar maakt namens de heer Kievits, bewoner van de Spoorstraat 3. Hij legt zijn pleitnota over en leest deze voor (bijlage 2). Een volmacht volgt nog. De heer Matthieu is bestuurslid van de Wijkraad Stationskwartier Breda. Er wordt geen bezwaar gemaakt namens de wijkraad.

De invoering van betaald parkeren in de wijk Stationskwartier heeft onvoldoende opgeleverd. Na de herinrichting van de spoorzone zijn er parkeerplaatsen verdwenen, terwijl het autobezit in de wijk is toegenomen. Daarnaast worden bestaande plaatsen omgezet naar oplaadplekken voor elektrische auto's en openbare parkeerplaatsen worden standaard in gebruik genomen door hotelgasten. Voorts zijn de parkeertarieven niet hoog genoeg om mensen van buiten de wijk te weren.

Bezwaarmaker Kievits wijst al sinds 2020 op deze ongunstige ontwikkelingen, maar de gemeente doet er niets aan. Hij overweegt hierover naar de Commissie Ombudsman te stappen.

Het voornaamste bezwaar is de parkeersituatie in en rond de Emmastraat. De parkeerdruk in deze straat is alle dagen van de week overdag 100% en het aantal auto's neemt nog altijd toe. Er is amper parkeerplek voor de bewoners zelf. De parkeerterreinen waar wel plaats is, zijn te ver weg en sociaal onveilig, zeker voor de vele bewoners van de Emmastraat die al op leeftijd zijn.

Daarnaast ontstaat door het intrekken van de bewonersparkeervergunningen van de Willemstraat en de komende oplevering van 20 appartementen een waterbedeffect in de Emmastraat. Ook worden steeds meer reguliere parkeerplaatsen opgeofferd ten gunste van oplaadplekken voor elektrische auto's. Sommige bedrijven in de Emmastraat hebben wel zeven parkeervergunningen. Dit moet worden teruggebracht naar één vergunning per bedrijf.

In het bezwaarschrift wordt een aantal voorstellen genoemd om de parkeersituatie te verbeteren.

De voorzitter wijst erop dat de commissie in haar advies uitsluitend een juridisch oordeel kan geven over het bestreden besluit, het Aanwijzingsbesluit Parkeren.

De heer Suikerbuijk verwijst naar het verweerschrift.

Op grond van het beleid wordt betaald parkeren ingevoerd als voldaan wordt aan één van de drie criteria van de Beleidsregels invoering gereguleerd parkeren Breda 2022 (de beleidsregels), waaronder een parkeerdruk van meer dan 90%. In zowel Boeimeer als Sonsbeeck wordt dit percentage ruimschoots overschreden. Dit is niet vastgesteld op basis van klachten of meningen, maar komt naar voren uit objectieve metingen en tellingen, die zijn uitgevoerd op acht verschillende momenten in het voor- en najaar van 2021. De uitkomsten waren aanleiding voor de zogenaamde 'intentiebesluiten' van 29 maart 2022 en 17 januari 2023 om in deze gebieden betaald parkeren in te voeren.

In de beleidsregels is bewust geen verplichting opgenomen om voorafgaand aan een besluit een enquête te houden. Wel heeft uitgebreide communicatie over het voornemen plaatsgevonden door middel van een Breda Bericht, individuele mails en gesprekken en informatiebijeenkomsten. Voor de wijk Boeimeer is tevens een klankbordgroep ingesteld.

Op grond van het beleid wordt een klankbordgroep pas geformeerd nadat het intentiebesluit is genomen. De klankbordgroep kan uitsluitend adviseren over een aantal praktische zaken. In de wijk Boeimeer heeft de klankbordgroep geadviseerd over de fasering, de afbakening van het gebied en de reguleringstijden.



Omdat Sonsbeeck relatief weinig bewoners heeft, heeft het college voor dat gebied niet gekozen voor een klankbordgroep, maar voor participatie in de vorm van informatiebijeenkomsten, gesprekken en vragenlijsten per mail. Op deze manier kon de input van alle belanghebbenden worden meegenomen in het uiteindelijke besluit. De communicatie is in beide gebieden zorgvuldig verlopen en de publicatie van de besluiten heeft op de voorgeschreven wijze plaatsgevonden.

Tegen de vastgestelde reguleringsstijden in het Aanwijzingsbesluit is geen bezwaar mogelijk. Voor zover de bezwaren zich richten tegen de reguleringsstijden, moeten bezwaarmakers daarom niet-ontvankelijk worden verklaard.

De bezwaren van de heer Kievits zijn reeds onderdeel van lopend contact tussen de vertegenwoordigers van het college en de Wijkraad Stationskwartier Breda. Aangezien deze gronden van bezwaar met name betrekking hebben op zaken die niet vatbaar zijn voor bezwaar en beroep, ziet het college niet wat de onderhavige bezwaarprocedure in dit opzicht kan bijdragen voor bezwaarmaker Kievits.

Het college erkent dat in de Emmastraat sprake is van een hoge parkeerdruk. Momenteel wordt bekeken in hoeverre de reguleringsstijden en de aanmeldtijden voor bezoekers in die straat kunnen worden aangepast. Deze voorstellen worden begin 2024 door het college behandeld in het kader van het volgende Aanwijzingsbesluit.

In het gebied als geheel is nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Het aantal parkeervergunningen voor bedrijven geldt voor het hele reguleringsgebied. Daarom is het niet mogelijk om dit aantal alleen ten aanzien van de bedrijven in de Emmastraat te verminderen.

Dat bedrijven in andere delen van de stad soms slechts één vergunning krijgen, heeft te maken met het feit dat het hier gaat om nieuwbouwonontwikkelingen, waarbij deze voorwaarde vooraf reeds juridisch wordt afgedwongen.

De voorzitter sluit de zitting.

De voorzitter,

Hoorzitting Gemeente Breda inzake parkeren Sonsbeeckpark

1. Planning hoorzitting nadat betaald parkeren reeds ingevoerd is

- Wat is de status van deze hoorzitting? Voelt deze commissie zich wel serieus genomen met deze hoorzitting nadat betaald parkeren reeds ingevoerd is? Wat kan hun uitspraak nog betekenen?
- Wij voelen ons in ieder geval niet serieus genomen!
- Dat geldt eigenlijk al voor het hele proces. De gemeente is niet wezenlijk geïnteresseerd in de mening van bewoners. Ze luistert niet naar argumenten, praat wat krom is recht. Is maar uit op 1 ding: doordrukken van een eigen mening.

2. Bezwaar: meer dan alleen die niet ingestelde klankbordgroep

- Dit is echt een vormfout, die later recht gepraat is met het argument dat informatiebijeenkomsten ook als zodanig gezien moeten worden. Flauwekul natuurlijk. Informatiebijeenkomsten zijn geen participatieproces, het is zoals gezegd informatie geven, 1-richtingsverkeer. In de reactie staat dat dit altijd zo gecommuniceerd is. Dat is gewoon een leugen. Er had gewoon een serieuze groep helemaal aan het begin, bij het voornemen ingesteld moeten worden. Daarbij hadden alle aspecten op tafel en besproken moeten worden.
- Ons bezwaar gaat veel verder. Het gaat ons om het nut en de noodzaak van invoeren betaald parkeren. Daarover is nooit een serieus gesprek gevoerd. De gemeente schernt met 1 argument: de parkeerdruk is te hoog. Volgens hen kun je dat meten met een scanauto. Onzin natuurlijk: parkeerdruk is een relatief begrip. Het meest van belang is daarbij niet hoeveel auto's er staan, maar hoe de bewoners die parkeerdruk ervaren. Dat laatste kun je ook meten, door het aan bewoners te vragen. Dit heeft de gemeente categorisch geweigerd (met het argument dan hoor je alleen de tegenstanders). Afgezien van het feit dat dit onzin is, is dat meten simpel te doen door langs alle deuren te gaan. Wij hebben dat wel gedaan en op 2 woningen na (van de 120) iedereen om zijn/haar mening gevraagd. 2/3 is tegen invoering (zoals dat uit 2 eerdere onderzoeken van de gemeente ook al gebleken was). Dat laatste was de echte reden dat de gemeente dit niet wilde onderzoeken. Op ons onderzoek is nooit 1 reactie vanuit de gemeente gekomen.
- Naast die parkeerdruk wordt er steeds gemeld dat er een groot aantal klachten binnenkomen. Ook een pure leugen. Het aantal klachten is altijd heel beperkt geweest en uitsluitend afkomstig van een klein groepje voorstanders. 12 meldingen in 2 jaar is dat een groot aantal? Daarnaast 16 die door BOA's afgehandeld zijn. Van die 16 waren er 4 tegen mij gericht, van mensen die het niet met mij eens zijn. En dat dan afreageren als ik mijn camper even op de stoep heb staan om water en electra te tanken.
- Ook andere aangehaalde zaken, zoals verkeerveiligheid en drugsoverlast worden aangehaald. Slaan ook nergens op. Het aantal ongelukken is zeer laag in onze wijk en hebben niets met parkeerdruk te maken. Datzelfde geldt voor drugsoverlast, dat is na 22 uur 's-avonds en wordt ook niet minder door betaald parkeren.
- Gemeente spreekt over 'algemeen belang'. Wiens algemeen belang? In ieder geval niet het belang van bewoners. Welke andere belanghebbenden dan wel?

3. Communicatie en draagvlak

- Er is geen draagvlak zoals de gemeente beweert (op een klein groepje na)
- Communicatie is dramatisch. Op inhoudelijke brieven en onderzoek wordt niet gereageerd. Tijdens de laatste informatiebijeenkomst was beloofd ons per email te informeren over het moment dat het aanwijzingsbesluit genomen was (zodat wij bezwaar konden maken). Is niet gebeurd. Hoe kunnen wij weten dat dat besluit genomen is. We kunnen niet elke dag op de gemeentesite gaan kijken. Een eerdere brief van ons (van 25 januari 2023) is daarom niet meegenomen naar deze hoorzitting. Ten onrechte. Dus daar maken wij nu ook bezwaar tegen.
- Wel krijgen we eind september ineens bericht dat betaald parkeren 1 week later ingevoerd wordt. Weinig zorgvuldig.

Wim van Hooff
10-dec-2023

Ik kan me het jaar wanneer niet meer precies herinneren maar het zal zo'n 20 jaar geleden zijn

Als bewoners van de spoorzone merkten we dat het steeds moeilijker werd om onze auto te parkeren de buurt stond regelmatig helemaal vol we hebben toen de gemeente gevraagd het parkeren afhankelijk te maken van een vergunning De gemeente zag hier niets in ,vond dit niet nodig

We hebben toen zelf een enquête gehouden onder de bewoners en de overgrote meerderheid was voor. Ingediend bij de gemeente, die er nog weinig mee deed.

Uiteindelijk is dit vergunningsstelsel er dan toch gekomen.

Jaren later bij het leveren van het nieuwe station besloot de gemeente om de spoorzone te herinrichten ook in het belang van de grondpositie die de gemeente in de spoorstraat heeft waarop tot nieuwbouw moet komen.

Hierbij werd er naast een verzorgder straatbeeld ook ingegrepen in het aantal parkeerplaatsen

Om cosmetische redenen vielen er in het nieuwe ontwerp nogal wat parkeerplaatsen weg onpraktisch want de parkeerdruk was toen al weer hoger dan een paar jaar daarvoor. een flinke verslechtering dus.

Met veel moeite hebben we in de Spoorstraat 3 parkeerplaatsen er bij kunnen krijgen, recht tegenover het hotel u kunt wel raden wie daar gebruik van maakt.

Toen het plan in stemming werd gebracht in de gemeenteraad is afgesproken met diverse raadsleden die zouden gaan instemmen met de herinrichtingsplannen dat er na 3 jaar geëvalueerd zou worden.

Ik heb in 2020 voor het eerst de gemeente hiervoor benaderd. Hier was alle reden toe: Waar de gemeente geen rekening mee had willen houden was inmiddels wel gebeurd: door verhuizingen en andere redenen waren er al weer meer bewoners in het bezit van een auto dan voorheen gevolg ,nog meer parkeer druk Het ontwerp schoot dus uiteindelijk zoals we ook voorspeld hadden tekort

Het contact met de toegewezen ambtenaar en behandeling door hem verliep wisselend de ene keer leek er serieus geluisterd te worden en zaten we met een paar deskundigen om tafel, Andere keren duurde het vele maanden voordat er een reactie kwam en dan zelfs pas na herhaalde vraag. Dat kwam toch best vaak als te onverschillig over op zijn zachts gezegd.

Feit is dat we nu bijna 4 jaar verder zijn vanaf het eerste contact en we zijn nog verder van huis. Inmiddels zijn er nog meer bewoners bijgekomen doordat kantoor ruimte is omgezet in woonruimte Nu worden weer gewone parkeerplaatsen omgezet naar elektrisch. Dit zonder overleg en ik zie dat toch als een vorm van minachting.

Ik zelf ben het spuugzat

Er moet een goede oplossing in overleg komen.

We hebben de gemeente eerder gewezen op hoe bv Tilburg en Den Bosch parkeren bij het station oplossen met een volledig dagtarief.

De gemeente beweerde eerder dat de buurt enkel geschikt maken voor vergunninghouders geen bruikbaar beleid was wat aantoonbaar onjuist is want in een aantal straten in de binnenstad is dit juist precies zo geregeld om bewoners zelf nog een auto in de buurt te parkeren.

Laatste ergernis :de gemeente misleid en bagatelliseert de weergave van de problemen parkeren in dit deel van de spoorzone heeft zijn fysieke beperkingen: omgeven door singel en spoor kun je als bewoner je auto maar op een beperkt aantal plaatsen kwijt Het komt voor dat er op zaterdag geen tot 1 enkele plek beschikbaar is.

Het parkeerterrein aan de spoorstraat is ook geen houdbare plek ;er wordt gedeald en er is prostitutie .

Ik hoop dat u onze belangen en problemen serieus neemt.

Toekomstig en dus ook elektrisch parkeren ok maar dan wel met aanpassingen waarbij er naar ons geluisterd wordt.

Over het contact met de gemeente over de jaren ga ik alsnog een klacht indienen en zou graag de hele geschiedenis willen voorleggen aan de ombudsman/vrouw