Advies omtrent de Parkeervisie 2018 - 2025

Aan de Gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen

Van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer van de gemeente Groningen 3 mei 2018

Aanleiding

Eind april 2018 heeft het college van B&W van Groningen het raadsvoorstel Parkeervisie 2018 – 2025 openbaar gemaakt. De ontwikkeling van de nieuwe parkeervisie is een langdurig traject geweest, waarbij de Adviescommissie Verkeer en Vervoer (AVV) ook regelmatig bij betrokken is geweest. Twee schriftelijke adviezen zijn in 2017 uitgebracht door de AVV. In maart 2018 is de AVV nader geïnformeerd over de uitgangspunten en de voorziene uitwerking van de nieuwe Parkeervisie en heeft de AVV besloten ook een afrondend advies te geven ten behoeve van de finale besluitvorming in de gemeenteraad..

Commentaar en advies bij het raadsvoorstel Parkeervisie 2018 – 2025

Over de aanleiding en de uitgangspunten vermeldt het raadsvoorstel het volgende:

"Er is behoefte aan actualisatie van ons parkeerbeleid. Uitgangspunt van ons beleid blijft dat we onze stad optimaal bereikbaar willen houden. Voor bewoners, bezoekers en forenzen willen we gastvrij zijn. We willen echter óók een stad zijn van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Daarom formuleren we een aantal uitgangspunten:

1. de openbare ruimte is openbaar;

2. we creëren meer ruimte voor leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en voor andere functies van de straat: groen, speel-, ontmoetings- en leefruimte;

3. we bieden meer maatwerk en flexibiliteit, om te kunnen aansluiten bij behoeften, kansen en mogelijkheden op lokaal (gebieds)niveau, conform de Omgevingswet / The Next City;

4. duurzaamheid; waar mogelijk maken we duurzame keuzes. We faciliteren duurzaamheid (elektrische-en deelauto's) maximaal;

5. het parkeerbeleid en het Parkeerbedrijf zijn er in de eerste plaats om het functioneren van de stad te verbeteren. Geld verdienen is niet het doel. Integraal naar het gebruik van de openbare ruimte kijken is dat wel.

We zetten het maatschappelijk effect van ons parkeerbeleid voorop. De vraag is niet langer alleen hoe (en of) we voorzien in de behoefte aan parkeerruimte, maar vooral hoe we die behoefte afwegen tegen een ander gebruik van de openbare ruimte."

De AVV onderschrijft de noodzaak van een actualisering van het parkeerbeleid in Groningen. De groeiende aandacht voor duurzaamheid en kwaliteit van de lokale woonomgeving en het stedelijk milieu is een belangrijke reden om het parkeerbeleid te heroverwegen. Daarnaast blijft het zinvol om de plaats van de stilstaande auto in de stad nader te beschouwen.

Het eerste uitgangspunt stelt het publiek gebruik van de openbare ruimte centraal. Parkeren in de publieke ruimte is een individueel gebruik van publieke ruimte. Op plaatsen waar de openbare ruimte intensief gebruikt wordt is dus op basis van dit uitgangspunt weinig of geen ruimte voor parkeren. In

minder intensief gebruikte ruimte kan er dus wel ruimte beschikbaar zijn voor parkeren, echter niet onbegrensd. Ook dan zal vaak (enige) regulering van parkeren noodzakelijk zijn. De verschillen binnen de stad vragen dus om flexibiliteit en maatwerk in de parkeerregulering (derde uitgangspunt). Daarbij is de uitdaging om zwakkere en soms verwaarloosde belangen zoals groen, speel-, ontmoetings- en leefruimte meer aandacht en ruimte te geven (tweede uitgangspunt). Ook is van belang dat uit overleg met en uit onderzoek onder de stadsbewoners en maatschappelijke partners gebleken is dat deze uitgangspunten positief ontvangen zijn. De AVV kan derhalve de uitgangspunten van de nieuwe parkeervisie onderschrijven.

In het licht van deze uitgangspunten wordt voorgesteld om parkeerregulering in de hele stad in te voeren en dit concreet uit te werken in specifieke gebiedsplannen. Bij haar advisering over de Parkeervisie van 2010 heeft de AVV al veel aandacht gegeven aan parkeerregulering. Daarop voortbordurend adviseert de AVV bij het invoeren van parkeerregulering in een gebied/wijk/straat de volgende systematiek te volgen: Allereerst te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar zijn als de andere functies zoals verkeersruimte (voor wandelen, fietsen en de auto), groen, speel-, ontmoetings- en leefruimte in het (nieuwe) gebiedsplan zijn bepaald en ingevuld. In de tweede plaats het bepalen van de huidige parkeerbehoefte voor bewoners en hun bezoekers, voor woon-werk verkeer en voor bezoekers van winkels en voorzieningen, e.d. (uitgesplitst over relevante periodes van de dag/week). In de derde plaats het vergelijken van het aantal beschikbare plaatsen met de huidige behoefte. Overigens als er ontwikkelingen in de behoefte verwacht wordt, kan men ook uitgaan van een voorspelde behoefte.

Regulering is feitelijk niet nodig als het aantal beschikbare plaatsen groter is dan de (verwachte) behoefte aan parkeerplaatsen. Regulering is anders wel nodig omdat er sprake zal zijn schaarste, Regulering dient dus om de schaarste te beheersen (beheren). In principe bestaan er twee methoden voor regulering: het uitgeven van een beperkt aantal vergunningen en het heffen van voldoende hoge parkeertarieven. Bij gebiedsgerichte parkeerregulering worden beide methodes gebruikt: vergunningen voor bewoners en hun bezoekers en parkeerkosten voor overige parkeerders. Van belang is dan wel dat het aantal vergunningen in balans met de beschikbare parkeerruimte. Het vergunningenbeleid kan ook anderszins sturend zijn om tweede auto's te weren en Parkeren op Eigen Erf (POET) af te dwingen. Voor de parkeertarieven geldt dat ze zo hoog moeten zijn dat potentiële parkeerders deels gaan uitwijken naar bij voorbeeld parkeergarages of P+R locaties.

Grosso modo is in de Stad voldoende parkeerruimte aanwezig. Dat betekent dus dat regulerende parkeertarieven goed zullen werken. De uitdaging is dan wel om juiste prijs te hanteren en interessante voorzieningen (b.v. voor de P+R locaties) ten einde parkeren sociaal economisch efficiënt te regelen. De AVV adviseert onderzoek te doen naar de acceptatiegraad van de nieuwe voorstellen uit de nieuwe Parkeervisie, zoals het parkeren van 2de en 3de auto's op P+R locatie en OV knooppunten.

Het is wel de vraag of in de Binnenstad van de toekomst nog veel ruimte zal zijn voor parkeren in de publieke ruimte voor diens bewoners en bezoekers (uiteraard met uitzondering van invaliden en andere specifieke doelgroepen). Dat betekent dat parkeerregulering met vergunningen en parkeertarieven (op straat) niet voldoende soelaas zal bieden. POET en buurtstallingsgarages zullen daar de norm voor bewoners steeds meer worden. De nota stelt dat ook een uitgangspunt is om aan bestaande rechten niet te tornen. De AVV vraagt zich of met een uitsterfbeleid alleen de noodzakelijke veranderingen op tijd gerealiseerd zullen zijn.

Tot slot vermeldt de AVV in dit kader graag haar eerder advies van 2017

Visie ontwikkeling duurzaam en innovatief parkeerbeleid.

De AVV adviseert om herinrichting van straten mede te benutten ter vergroting van leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Als beginselen hierbij gelden het volgende: Verbetering van de veiligheid en toegankelijkheid voor alle leeftijdscategorieën, uitbreiding van het groen en geen uitbreiding voor parkeren in de openbare ruimte. Bij herinrichting is het streven vooraf naar draagvlak voor de gekozen oplossingen het uitgangspunt. Een goede communicatie en uitleg achteraf over de gekozen oplossingen is uiteraard ook geboden.

Verder adviseert de AVV een langdurig experiment autoluwe/autovrije leefstraat te faciliteren ten einde lokaal ervaring op te doen met een multifunctionele inrichting van straten, en om inspiratie te bieden om bij de toekomstige herinrichting van straten te kunnen kiezen uit een breder palet aan mogelijkheden dan waarvan nu gebruik gemaakt. De inrichting van fietsstraten, waarbij de fiets voorrang heeft op de auto, is een interessante eerste stap.

H.C. Moll

Voorzitter Adviescommissie Verkeer en Vervoer