

Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 36 RvO van het CDA over parkeerbeleid
aan de Verlengde Hereweg
ter informatie

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 14 050

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 66442-2024

Datum 20-3-2024

Uw brief van

Uw kenmerk 

Geachte lezer,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door mevrouw E. Armut van de CDA gestelde vragen ex art. 36 RvO over het parkeerbeleid aan de Verlengde Hereweg te Groningen. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan.

Wij hebben op 29 juni 2021 een omgevingsvergunning verleend voor de bouw van een woongebouw met 5 appartementen. Tegen de vergunning zijn zienswijzen ingediend en is beroep bij de rechtbank ingesteld. De rechter heeft geoordeeld dat de motivering voor de afwijking van de parkeerregel onvoldoende was. Wij hebben de verleende afwijking gebaseerd op parkeertellingen uit 2022. Volgens de rechter ontbraken in deze tellingen specifieke meetgegevens waardoor onvoldoende duidelijk is of de parkeerdruk op maatgevende momenten is gemeten. Naar aanleiding van het vernietigen van de vergunning door de rechter zijn wij momenteel bezig om een nieuw besluit voor te bereiden. Over deze vergunning zijn vragen gesteld.

1. Waarom heeft het college een uitzondering willen maken voor het plan aan de Verlengde Hereweg?

Sinds 2017 wordt er gewerkt aan plannen voor woningbouw aan de Verlengde Hereweg 1/1. Het betreft de realisatie van 5 appartementen met een parkeerbehoefte van 7 parkeerplaatsen. In 2020 werd de aanvraag door de ontwikkelaar ingediend. Het plan werd getoetst aan de Beleidsregel Parkeernormen uit 2012. In deze versie van de beleidsregel werd er (nog) coulanter omgegaan met het oplossen van de parkeerbehoefte op straat. Wanneer het niet op eigen terrein kan, is het mogelijk om de openbare ruimte te gebruiken mits de (verwachte) parkeerdruk niet stijgt tot boven de 85%.

Volgvel 1

In 2021 is de vergunning verleend. Daarin is opgenomen dat bewoners uitgesloten worden van een parkeervergunning op straat. De rechtbank sprak uit dat het uitsluiten onvoldoende zou zijn, aangezien het parkeerregime van Helpman ruimte laat om 's avonds en op zondag gratis te parkeren. Daarmee werd verwacht dat toekomstige bewoners alsnog mogelijk op straat zouden parkeren, wat zou leiden tot een verhoogde parkeerdruk.

Op basis van parkeerdrukmetingen uit 2022, waarbij de parkeerdruk binnen een loopafstand van 150m van het bouwplan is gemeten, zijn wij tot de conclusie gekomen dat er voldoende ruimte op straat is om de behoefte van 7 parkeerplaatsen toe te voegen, zonder dat de parkeerdruk stijgt tot boven de 85%.

2. *Op welke gronden heeft het college het acceptabel geacht om nieuwe bewoners in de wijk of elders te laten parkeren, zoals bij de Euroborg, in plaats van te voorzien in voldoende parkeerruimte binnen het betreffende complex?*

In de verdichtende stad willen we zo efficiënt mogelijk omgaan met bestaande parkeerplaatsen. Door parkeerplaatsen dubbel te gebruiken kunnen we meer ruimte maken voor extra woningen of groen, waaronder in de Europapark. Deze parkeerplaatsen liggen op een acceptabele loopafstand zoals gedefinieerd in de beleidsregel.

Ook hebben we in dit project eerst gekeken naar andere oplossingen, zoals de aanwezigheid van andere parkeervoorzieningen of het uitsluiten van bewoners voor een parkeervergunning. Dat laatste werd niet goedgekeurd door de rechtbank. Als laatste optie hebben we de afweging gemaakt in de openbare ruimte, zoals de beleidsregel uit 2012 daar meer ruimte voor gaf.

3. *In het artikel wordt vermeld dat bewoners aangeven dat een extra parkeerdruk leidt tot parkeerproblemen in de wijk. Uit onderzoek van de gemeente blijkt dat dit niet leidt tot een te grote parkeerdruk in de wijk. Hoe legt het college dit verschil tussen de ervaringen van de inwoners en het onderzoek uit?*

- a. *Hoe rijmt het college dit met haar tot nu toe altijd ingenomen standpunt dat de parkeerdruk juist heel groot is, ook in dit deel van de gemeente?*

In het voorjaar van 2022 voerden we een parkeerdrukmeting uit in de hele gemeente. Op drie maatgevende momenten (werkdagmiddag, werkdagavond en de zaterdagmiddag) werden er drie metingen gedaan. Het gemiddelde van deze drie metingen is de door ons geconstateerde parkeerdruk. Daaruit bleek dat de parkeerdruk lager is dan 85%. Sommige bewoners vinden het vervelend als er geen vrije parkeerplaats te vinden is bij de voordeur, terwijl ons beleid stelt dat we een loopafstand van 150 meter acceptabel is.

Volgvel 2

4. *Hoe reflecteert het college op het feit dat de gemeente niet heeft kunnen aantonen dat de uitzondering op het reguliere parkeerbeleid gerechtvaardigd was, zoals geconstateerd door de rechterlijke uitspraak die leidde tot de vernietiging van de omgevingsvergunning?*

De rechtbank heeft niet geoordeeld dat een uitzondering op het parkeerbeleid uit 2012 onrechtmatig was, maar gaf in haar uitspraak aan dat ze verlangt dat de gemeente moet aantonen op welke precieze tijdstippen er gemeten was. Het aangeven van een dagdeel was in haar optiek onvoldoende. Deze gegevens zullen we bij de nieuwe vergunningsaanvraag meesturen. We zijn nog steeds van mening dat de uitzondering gerechtvaardigd is, omdat het parkeeronderzoek laat zien dat de parkeerdruk in de openbare ruimte toereikend is.

5. *Waarom heeft het college besloten om nieuwe bewoners in staat te stellen om tegen het bestaande beleid in te parkeren in een wijk met een hoge parkeerdruk, terwijl inwoners van wijken waar een lage parkeerdruk wordt ervaren (bijvoorbeeld Paddepoel), dit beleid strikt wordt gehandhaafd wat ertoe leidt dat bewoners geen auto in de wijk kunnen parkeren?*

- a. *Is het college bereid om in andere wijken met betaald parkeren waar weinig parkeerdruk wordt ervaren maar betaald parkeren wel voor problemen zorgt soortgelijke tellingen te doen? Zo nee, waarom niet?*

We zien dat onze ambities voor (sociale) woningbouw, de openbare ruimte en het parkeren elkaar soms snijden. Het oplossen van de parkeernorm op eigen terrein is daarom bij meerdere woningprojecten niet altijd haalbaar. Dit vraagt om scherpe en duidelijke afwegingen. We kijken dan naar de toename van de parkeerdruk op straat. Maar ook of de openbare ruimte al voldoende toekomstbestendig is: is er al veel groen? Hoe is de verblijfskwaliteit? Is de straat klimaatadaptief? En vinden er meer woningbouwontwikkelingen plaats die leiden tot verdere verdichting?

Het feit dat we hier hebben kunnen afwijken is gebaseerd op de Beleidsregels parkeernormen uit 2012. Sinds februari 2022 is de Beleidsregel parkeernormen 2021 van toepassing. Daarin zien we strenger toe op het oplossen van parkeren op straat. Anders dan de grotere woningbouwprojecten in Paddepoel gaat het hier om een geringere parkeerbehoefte met een lagere impact op de openbare ruimte. Bovendien zagen we dat het bij de projecten in Paddepoel makkelijker is om het parkeren op eigen terrein op te lossen

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.