

Parkeerplan Selwerd-Zuid



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
Samenvatting.....	3
1. Parkeerdruk noopt tot maatregelen.....	4
2. Het traject tot nu toe.....	6
3. Analyse	7
3.1 Omgevingsanalyse.....	7
3.2 Bezettingsgraad parkeerplaatsen.....	7
3.3 Conclusie parkeerplaatsen.....	8
4. Afweging en voorstel	9
4.1 Afweging.....	9
4.2 Voorstel.....	10
4.3 Grens parkeerzone	10
4.4 Consequenties van de maatregel.....	11
4.5 Planning.....	12
Bijlage I parkeerdrukmeting 2015.....	13
Bijlage II Parkeerdrukmeting 2018.....	14
Bijlage III maatregelen bij een hoge parkeerdruk	16
Bijlage IV Parkeerdoelgroepen.....	18
Bijlage V mobiliteitsmanagement.....	20

Foto op voorpagina: plein Spaanse Aakstraat

Samenvatting

Parkeeroverlast kan een grote ergernis voor bewoners en ondernemers zijn. De grote vraag naar schaarse parkeerruimte zorgt in de schilwijken voor een hoge parkeerdruk, foutgeparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen. Dit parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele parkeermaatregelen in Selwerd-Zuid.

In Selwerd-Zuid, waar geen betaald parkeren geldt, wordt parkeeroverlast ervaren. De hoge parkeerdruk wordt onder andere veroorzaakt door forenzen die een gratis parkeerplek zoeken, buurtbewoners uit betaald parkeergebied die niet willen betalen voor een parkeervergunning, bezoekers van de binnenstad en het toegenomen autobezit van bewoners.

Selwerd-Zuid is in het kader van "Sunny Selwerd" aangewezen als een van de buurten van Selwerd die in aanmerking komen voor wijkvernieuwing om zo de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de buurt te vergroten. In samenwerking met een bewonerswerkgroep is er dan ook gekeken naar de herinrichting van de straten in Selwerd-Zuid. Dit plan is nog in voorbereiding.

Wijkvernieuwing kan echter pas plaatsvinden als er ruimte is voor herinrichting. Deze ruimte is er momenteel niet. In de parkeervisie "Ruimte voor de straat – parkeren in een levende stad" is bepaald dat de enige efficiënte manier om parkeerdruk tegen te gaan het invoeren van betaald parkeren is.

Er is voldoende parkeergelegenheid in de buurt, maar deze ruimte wordt vooral gebruikt door vreemdparkerders uit andere wijken/gebieden/steden. Een parkeerregime is hier, conform de parkeervisie, de uitgelezen oplossing. Met het invoeren van betaald parkeren ontstaat de ruimte die nodig is voor de herinrichting. Een lagere parkeerdruk in de wijk biedt immers ruimte voor herinrichting. Vrijgekomen openbare ruimte kan worden gebruikt om de leefomgeving te verbeteren.

We voeren in Selwerd-Zuid een regime van betaald parkeren in dat van kracht is op maandag t/m vrijdag 08:00 - 22:00 uur en zaterdag 08:00 - 18:00 uur.

1. Parkeerdruk noopt tot maatregelen

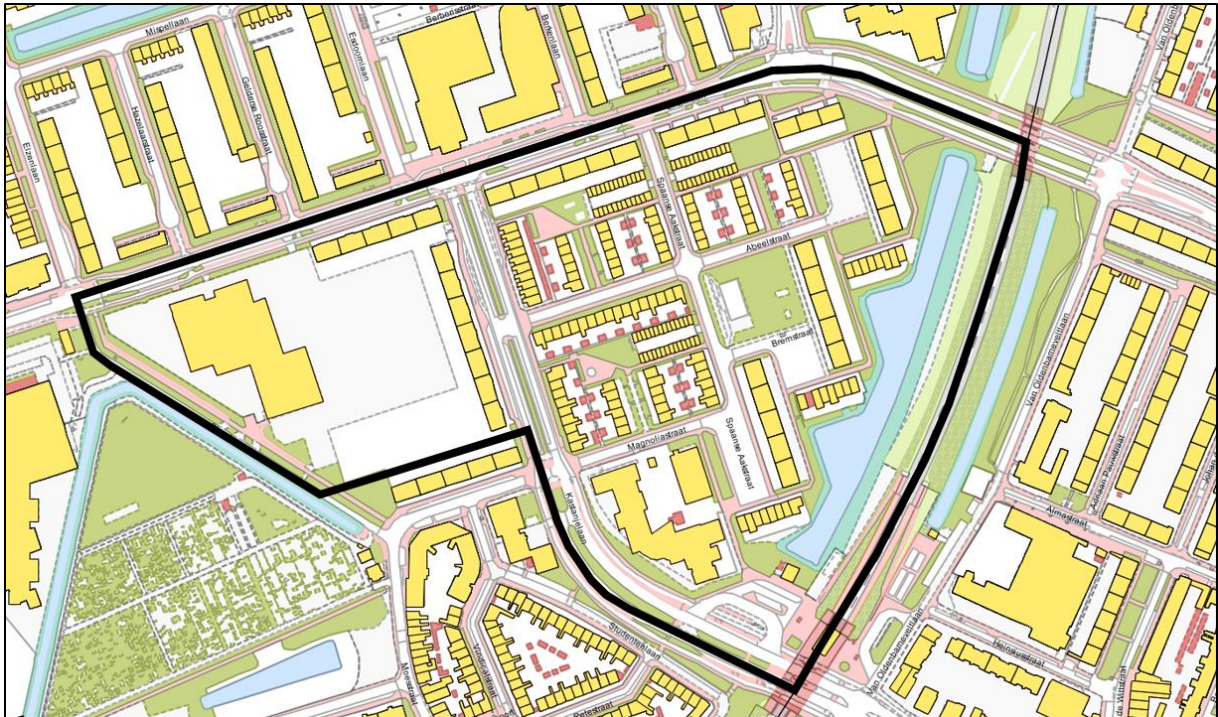
Op 23 mei 2018 heeft de raad de Parkeervisie “Ruimte voor de straat – parkeren in een levende stad” vastgesteld. In dit beleid staat het maatschappelijk effect van ons parkeerbeleid voorop. Dat betekent dat succesvol parkeerbeleid niet gedefinieerd wordt door het aantal parkeerplaatsen dat we realiseren, of in het geld dat ermee gemoeid is, maar door wat ons beleid bijdraagt aan onze stad en de samenleving zoals we die met elkaar voor ogen hebben. De openbare ruimte is meer dan alleen een plek om de auto te stallen. Daarbij stelden we vast dat de openbare ruimte van ons allemaal is. Daarom is het niet vanzelfsprekend dat die ruimte gratis kan worden gebruikt om er privébezit, zoals een auto, te stallen.

In de oudere stadsdelen is de parkeerdruk de afgelopen jaren gestegen en daarmee neemt de overlast toe. Parkeerdrukmetingen en meldingen van overlast en onveilige verkeerssituaties uit Selwerd-Zuid bevestigen dit beeld. Bewoners hebben gevraagd de parkeeroverlast aan te pakken.

In juli 2018 is gestart met het in kaart brengen van de problemen. De vraag naar parkeerruimte van bewoners (van zowel Selwerd-Zuid als aangrenzende buurten), bezoekers en forenzen zorgt voor een hoge parkeerdruk, foutgeparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen.

In Selwerd-Zuid speelt meer dan alleen de parkeeroverlast. In de wijk zijn drie geasfalteerde pleinen waar geparkeerd kan worden. De pleinen zijn niet efficiënt ingericht en niet voorzien van parkeervakken. Dit zorgt voor onduidelijkheid en een rommelige uitstraling.

In het wijkvernieuwingsplan “Sunny Selwerd” staat onder andere een veilige en aantrekkelijke woonomgeving centraal. Met het invoeren van betaald parkeren neemt de parkeerdruk af. Dit biedt kansen voor een betere inrichting van de openbare ruimte in de wijk. We focussen ons daarom niet alleen op het oplossen van het parkeerprobleem, maar willen ook knelpunten in de buurt oplossen en kansen die er liggen benutten. Door een integrale aanpak van parkeer- en verkeersoplossingen in de buurt tezamen met ingrepen in de openbare ruimte in het kader van wijkvernieuwing, kan uiteindelijk een breed gedragen plan worden gemaakt.



Begrenzing gebied Selwerd-Zuid

Inspraak

Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 14 mei 2019 het concept parkeerplan Selwerd-Zuid vrij gegeven voor inspraak. Hierin werd voorgesteld betaald parkeren in te voeren met een tijdvenster van maandag t/m vrijdag 08:00 - 22:00 uur en zaterdag 08:00 - 18:00 uur. De inspraakperiode duurde 6 weken, van 15 mei 2019 tot en met 25 juni 2019. Tijdens deze periode konden inspraakgerechtigden reageren op de plannen van de gemeente. Alle ontvangen reacties zijn afgewogen en beantwoord in een inspraakverslag. Het inspraakverslag is met het al dan niet gewijzigde parkeerplan Selwerd-Zuid door het college van B&W vastgesteld.

2. Het traject tot nu toe

Het college wil maatwerk leveren. We voeren parkeermaatregelen in als de wijk erom vraagt. Vanaf oktober 2017 is in de Hoogte betaald parkeren ingevoerd en in april 2018 in de Tuinwijk. Daardoor is in deze wijken de parkeerdruk afgenomen. Langparkeerders die geen parkeervergunning willen of kunnen aanschaffen en forenzen die gratis willen parkeren, hebben zich verplaatst naar de dichtstbijzijnde wijk waar parkeren gratis is: Selwerd-Zuid.

Naar aanleiding van de stijgende parkeerdruk in Selwerd-Zuid heeft de gemeente veel meldingen ontvangen van bezorgde bewoners. Dit ging niet alleen over de toegenomen parkeerdruk, maar ook de onveilige situaties die dit met zich meebrengt. Auto's staan soms driedubbel geparkeerd op de pleinen, er wordt in de bochten en op de stoepen geparkeerd en er worden zorgen geuit over de bereikbaarheid van veiligheidsdiensten.

In april 2018 heeft de gemeente middels een bewonersavond aan bewoners gevraagd welke problemen zij ervaren in de wijk, maar ook welke kansen zij zien voor een mooie veilige wijk. De parkeerproblematiek bleek daarin toch het grootste onderwerp te zijn. In de parkeervisie "Ruimte voor de straat – parkeren in een levende stad" is bepaald dat de enige efficiënte manier om parkeerdruk tegen te gaan het invoeren van betaald parkeren is. Met het invoeren van betaald parkeren komt er tevens ruimte vrij om de andere wensen en aandachtspunten voor wat betreft de inrichting aan te pakken. Het wijkvernieuwingsplan "Sunny Selwerd" sluit hier perfect op aan en geeft de mogelijkheid om met de herinrichting van de wijk aan de slag te gaan.

In oktober 2018 heeft de gemeente tijdens een inloopavond meer informatie gegeven over betaald parkeren en bewoners gevraagd hoe de wijk kan worden verbeterd en mooier worden gemaakt. Tijdens deze goed bezochte avond is ook een wijkwerkgroep opgericht, die meedenkt in de verdere ontwikkeling van de herinrichtingsplannen.

Wel is het zo dat het op dit moment nog te druk is in de wijk met geparkeerde auto's, waardoor er geen ruimte is voor de herinrichting. Alleen met het invoeren van betaald parkeren wordt de parkeerdruk minder en ontstaat er ruimte voor de herinrichting. Tijdens de inloopavond in oktober bleek dat er veel vraag was naar een maatregel (op korte termijn) en dat een groot deel van de aanwezigen betaald parkeren wenst.

Om het parkeren op korte termijn enigszins te stroomlijnen en driedubbel parkeren tegen te gaan, is daarom tijdelijke belijning aangebracht. Deze belijning zorgt voor meer structuur in de geparkeerde auto's, maar is geen oplossing voor de parkeerdruk.

3. Analyse

3.1 Omgevingsanalyse

Selwerd-Zuid is een naoorlogse buurt, gebouwd in de jaren '60 als onderdeel van de wijk Selwerd. Selwerd-Zuid is in dit parkeerplan het gebied dat omsloten wordt door de Eikenlaan, Kastanjelaan en Sleedoornpad en de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Op deze manier sluit hij aan bij de omliggende betaald parkeerzones (zie kaart op pagina 3). Dit gebied telt zo'n 420 adressen en ongeveer 850 inwoners.

Selwerd-Zuid biedt huisvesting aan een mix van bewoners, zoals starters, jonge bewoners, gezinnen, ouderen en studenten. Buiten de nabijheid van het Noorderstation en het Gomaruscollege heeft Selwerd-Zuid geen voorzieningen die invloed hebben op de parkeersituatie in de wijk. Het is een vrij homogene wijk: de wijk kent geen winkeliers/ondernemers met belangen die sterk verschillen van die van bewoners.

Doordat Selwerd-Zuid in een tijd gebouwd is waarin de auto net zijn opmars maakte, is de parkeergelegenheid, maar ook de mogelijkheid voor de verkeersdoorstroming met de auto in principe ruim voldoende. De buurt bestaat uit brede straten met grote parkeerpleinen. Het parkeerprobleem zit hem dan ook niet zozeer in het aantal parkeerplekken, maar meer in het grote aantal parkeerders uit aanliggende wijken en forenzen.

Het autobezit in Selwerd-Zuid (ca. 0,5 auto's per huishouden) is vergelijkbaar met andere schilwijken, maar lager dan het gemiddelde autobezit in de stad (ca. 0,6 auto's per huishouden). Selwerd-Zuid grenst aan de Tuinwijk, de Hoogte en Selwerd. In de Tuinwijk en de Hoogte geldt een betaald parkeerregime.

3.2 Bezettingsgraad parkeerplaatsen

In 2015 is een parkeerdrukmeting in Selwerd-Zuid gehouden. Deze is gehouden op de werkdag (overdag en 's avonds) en op een zaterdagmiddag. De piek in parkeerdruk ligt met gemiddeld **71% bezetting** op overdag op een werkdag. Dit was de situatie in 2015 met (nog) geen betaald parkeren in de omliggende wijken.

Op dinsdag 3 juli en donderdag 5 juli 2018 is opnieuw een parkeerdrukmeting in Selwerd Zuid gehouden. Het verschil met de vorige meting is dat er nu sprake is van betaald parkeren in enkele omliggende wijken. In de meting in 2018 is verder onderscheid gemaakt in 'goed' en 'fout' geparkeerde auto's.

Er is zowel in de middag (16.00 tot 18.00) als in de avond (19.00 tot 21.00 uur) gemeten. In de middag ligt er meer nadruk op 'bezoekers' in de wijk en in de avond op bewoners van de wijk. Dit onderscheid is echter niet hard. Wat opvalt is dat de parkeerdruk zowel s' middags als s' avonds is toegenomen ten opzichte van 2015.

Vergeleken met 2015 (gemiddelde parkeerdruk van 71% overdag) ligt de parkeerdruk in Selwerd Zuid op respectievelijk **95%** (dinsdag 3 juli) en **100%** (donderdag 5 juli). De bewoners hebben gelijk als zij de parkeerdruk in de wijk als onevenredig hoog ervaren.

In bijlage I en II vindt u de uitslag van de parkeerdrukmeting 2015 en 2018.

De parkeergelegenheid in de wijk bestaat voornamelijk uit de parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Er zijn echter ook 80 garageboxen aanwezig in de buurt. Of deze allemaal gebruikt worden voor parkeren, is helaas niet na te gaan.

3.3 Conclusie parkeerplaatsen

De analyse van het autobezit en het aantal parkeerplaatsen laat zich eenduidig samenvatten in een conclusie dat er weliswaar voldoende parkeerruimte in de wijk is, maar dat deze ruimte vooral wordt gebruikt door vreemdparkerders uit andere wijken/gebieden/steden. Een parkeerregime is hier, conform de parkeervisie, de uitgelezen oplossing.



Parkeerdruk op de pleinen

4. Afweging en voorstel

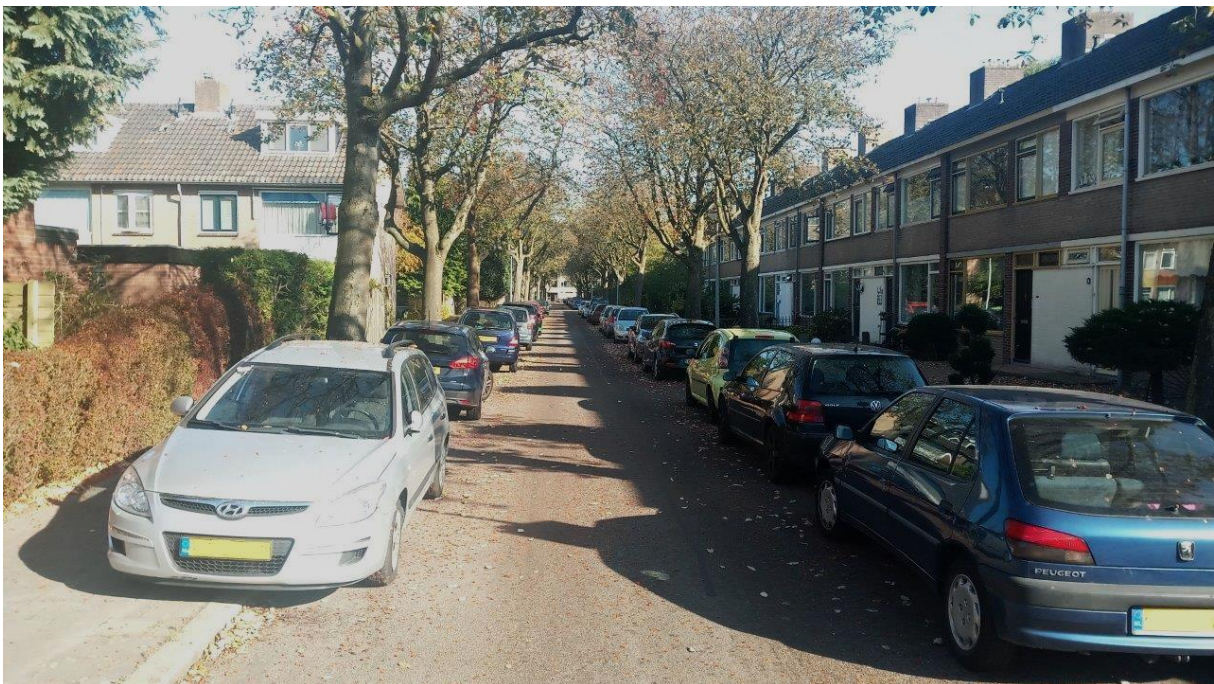
4.1 Afweging

De parkeerdrukmeting geeft aan dat er aanleiding is om maatregelen te nemen tegen de parkeeroverlast. Met een gemiddelde bezettingsgraad van 95-100% is de parkeerdruk zeer fors. Daarnaast is de grote hoeveelheid meldingen van bewoners over de parkeerproblemen en verkeersveiligheid, ook redenen om maatregelen te nemen.

In voorbereiding op het parkeerplan zijn door de gemeente verschillende momenten georganiseerd om de meningen in de wijk te inventariseren. Daarnaast is er een werkgroep opgericht bestaande uit bewoners uit de wijk. Ook zijn opmerkingen en suggesties vanuit bewoners binnengekomen. Zo vragen bewoners om extra handhaving of doen zij suggesties voor blauwe zones (parkeerschijf). Conform de Parkeervisie kennen we blauwe zones niet in Groningen: blauwe zones werken alleen als de handhaving zeer intensief gebeurt, terwijl er geen opbrengsten tegenover staan (de inkomsten van de boetes zijn voor het Rijk). Dat maakt dit een schijnoplossing, die nergens echt werkt.

Daarnaast is Selwerd-Zuid in het kader van "Sunny Selwerd" aangewezen als een van de buurten van Selwerd die in aanmerking komen voor wijkvernieuwing om zo de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de buurt te vergroten. In samenwerking met de bewonerswerkgroep is er dan ook gekeken naar de herinrichting van de straten en pleinen in Selwerd-Zuid. Dit plan is nog in voorbereiding.

Wijkvernieuwing kan echter pas plaatsvinden als er ruimte is voor herinrichting. Deze ruimte is er momenteel niet. In de parkeervisie "Ruimte voor de straat – parkeren in een levende stad" is bepaald dat de enige efficiënte manier om parkeerdruk tegen te gaan het invoeren van betaald parkeren is. Met het invoeren van betaald parkeren ontstaat de ruimte die nodig is voor de herinrichting. Een lagere parkeerdruk in de wijk biedt immers ruimte voor herinrichting. Vrijgekomen openbare ruimte kan worden gebruikt om de leefomgeving te verbeteren.



(Dubbelzijdig) parkeren op de stoep in de straten

Een belangrijke voorwaarde voor het invoeren van betaald parkeren is draagvlak. Het college concludeert dat in Selwerd-Zuid voldoende draagvlak is voor betaald parkeren:

- De vraag naar betaald parkeren komt nadrukkelijk van bewoners uit de wijk. Het aantal meldingen van bewoners over de parkeerproblematiek is fors;
- Tijdens twee bewonersbijeenkomsten zijn de problemen en wensen in de wijk geïnventariseerd, waaruit de parkeerproblematiek een belangrijk onderwerp bleek te zijn;
- Uit de informatiebijeenkomst die in oktober 2018 is georganiseerd blijkt dat veel bewoners snel een oplossing willen. Een grote meerderheid van de aanwezigen wenst invoering van betaald parkeren;
- Het inspraakrapport levert geen aanpassingen op het parkeerplan op.

En als laatste is het invoeren van betaald parkeren bijna een vereiste voor de herinrichting. Zonder meer ruimte op straat door betaald parkeren, valt er weinig te herinrichten.

4.2 Voorstel

De maatregel voor Selwerd-Zuid luidt als volgt:

In Selwerd-Zuid wordt een parkeerregime van betaald parkeren in te voeren dat van kracht is op de volgende tijdstippen: maandag t/m vrijdag 08:00 - 22:00 uur en zaterdag 08:00 - 18:00 uur.

Het tijdvenster sluit aan op het tijdvenster dat geldt in de Noorderplantsoenbuurt en de Tuinwijk. Er is sprake van een aaneengesloten gebied met een eenduidig regime van betaald parkeren. Overloopeffecten van de ene naar de andere buurt worden op deze manier voorkomen. Voor bezoekers en forenzen betekent een aaneengesloten gebied ook meer duidelijkheid over de parkeertijden dan versnipperde tijdsregimes.

De maatregelen moeten leiden tot een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en verlaging van de parkeerdruk. De getroffen maatregelen worden circa een jaar na invoering geëvalueerd.

4.3 Grens parkeerzone

De begrenzing van het betaald parkeergebied ligt op het eerste gezicht vrij voor de hand. Het gebied ligt namelijk deels ingeklemd tussen de al bestaande betaald parkeergebieden Tuinwijk en de Hoogte. De bovengrens wordt gevormd door de Eikenlaan tot de kruising bij de Elzenlaan. Hier vormt zich echter het dilemma. Er zijn drie mogelijke grenzen te bedenken:

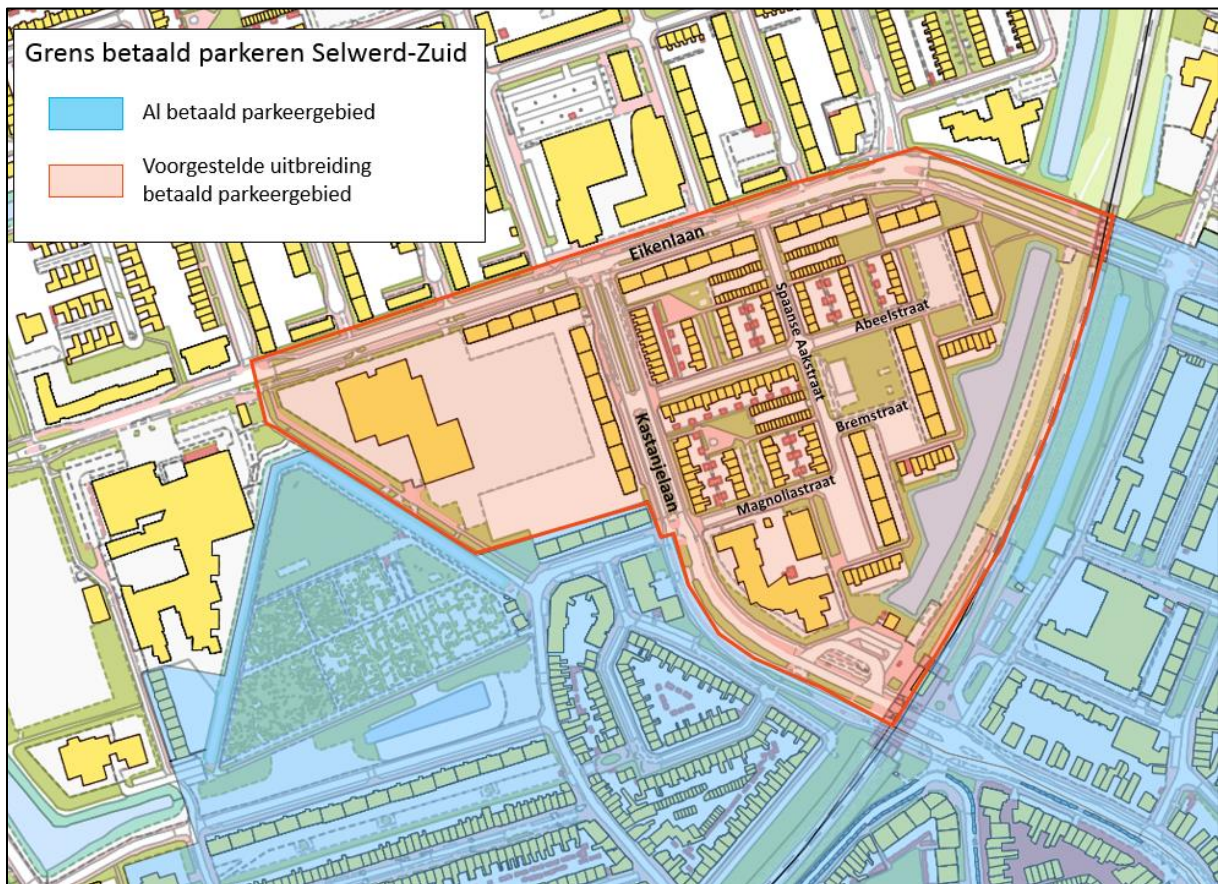
- 1 De parkeerzone tot halverwege de Eikenlaan leggen waarbij aan de oneven kant geen betaald parkeren geldt en aan de even kant wel.
- 2 De Eikenlaan niet meenemen in de parkeerzone.
- 3 De Eikenlaan in zijn geheel meenemen, waardoor ook de oneven kant van de Eikenlaan recht zou hebben op een parkeervergunning.

Optie 1 is in de praktijk niet haalbaar. Deze optie betekent een heel scala van parkeerborden waardoor het voor de gebruiker onoverzichtelijk wordt.

Bij optie 2 wordt een grote groep mensen benadeeld die aan de even kant van de Eikenlaan wonen en die normaal in Selwerd-Zuid geparkeerd staan. Optie 3 is niet wenselijk, omdat hiermee de bewoners van de oneven kant van de Eikenlaan ook in

Selwerd-Zuid kunnen parkeren. Daardoor neemt de parkeerbehoefte in de wijk weer toe en is er minder ruimte beschikbaar is voor de andere functies van de straat.

Er bevinden zich 9 parkeerplaatsen aan de noordzijde (oneven kant) van de Eikenlaan, bij winkelcentrum Selwerd. In overleg met de ondernemersvereniging Winkelcentrum Selwerd is besloten dat, aangezien het grootste gedeelte van de parkeerplaatsen aan dit stuk van de Eikenlaan zich aan de zuidzijde (even kant) bevinden, beide zijdes van dit stuk Eikenlaan bij het parkeergebied getrokken wordt. Daarbij hebben de oneven huisnummers van de Eikenlaan geen recht op een vergunning in het gebied Selwerd-Zuid, maar moeten zij in het nog vrij parkeergebied in Selwerd staan (wat in de praktijk nu ook het geval is).



Begrenzing betaald parkeerzone

4.4 Consequenties van de maatregel

Vermindering parkeerdruk, vergroten leefbaarheid

Het verwachte effect van betaald parkeren is dat de parkeerdruk met ongeveer 25% afneemt. Dit leidt tot minder zoekverkeer, minder foutparkeren en meer ruimte op straat. Hierdoor ontstaat een veiligere verkeerssituatie in de wijk en komt er meer ruimte voor de andere functies van de straat.

Waterbedeffect

De consequentie van betaald parkeren in Selwerd-Zuid is dat een deel van de parkeerdruk gaat verschuiven naar het aangrenzende gebied; vreemdparkerders en een deel van de bewoners zullen de auto parkeren op een gratis plek die zo dicht mogelijk bij de plek van de bestemming of woning ligt. Dat is de reden dat de gemeente de voorkeur heeft voor invoering van betaald parkeren in aaneengesloten

gebieden van een substantiële omvang, begrensd door een harde barrière, zoals een spoorlijn, kanaal of brede weg. In Selwerd-Zuid kan dat. Het gebied wordt al omgrensd door andere betaald parkeergebieden, behalve aan de noordzijde waar de Eikenlaan een harde barrière vormt. De verwachting is wel dat door het invoeren van betaald parkeren in Selwerd-Zuid, de parkeerdruk in de rest van Selwerd zal toenemen. Er zijn al overleggen gaande met de wijkraad Sunny Selwerd over deze problematiek.

Financiën

Voor de gemeente is betaald parkeren kostendekkend: de opbrengsten uit vergunningen zijn ongeveer even hoog als de kosten. De opbrengsten uit de parkeerautomaten in de schilwijken is minimaal. Dit komt omdat er vooral parkeerders staan die een vergunning gebruiken, waardoor de inkomsten lager zijn dan de kosten. In de binnenstad zijn de opbrengsten juist hoger dan de kosten, als gevolg van het grote aantal bezoekers. De gevolgen zullen nader uitgewerkt worden in de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf.

Wat de (financiële) consequenties voor de gebruikersdoelgroepen zijn, is terug te vinden in bijlage IV.

4.5 Planning

Er zijn er grofweg 5 fasen te onderscheiden in de planning:

- 1 Voortraject met peiling en participatie
- 2 Concept parkeerplan door het college vrijgeven voor inspraak
- 3 Vaststelling definitief parkeerplan en eindverslag inspraak
- 4 Implementatie parkeerregime
- 5 Evaluatie van de getroffen maatregelen

De voorfase voor het parkeerplan is cruciaal. Welke informatie is nodig om tot een goede afweging te komen? Daarbij kan gebruik gemaakt worden van parkeerdrukmetingen, overlastmeldingen en eventuele andere onderzoeken. Participatie is hier ook een groot onderdeel van. Naast de samenwerking met de bewonerswerkgroep, zijn er genoeg momenten geweest waarop bewoners hun mening kenbaar konden maken: In april en oktober zijn er inloopavonden georganiseerd, in november zijn we samen met de koffiekar van Sunny Selwerd opgetrokken om ook mensen de gelegenheid te geven in het weekend hun wensen en bedenkingen te vertellen. Daarnaast zijn er diverse brieven verstuurd waarin bewoners geïnformeerd zijn over de stand van zaken.

Dit definitief parkeerplan behoort bij fase 3. Alle belanghebbenden hebben mogen reageren hierop. De reactietermijn loopt tot en met 25 juni. Alle ontvangen reacties zijn afgewogen en beantwoord in een inspraakverslag. Het inspraakverslag is met het niet gewijzigde parkeerplan Selwerd-Zuid door het college van B&W vastgesteld.

Na de vaststelling moet er krediet voor de parkeerautomaten aangevraagd worden. Dit gebeurt bij de raad. De gemeente kan de parkeerautomaten pas bestellen op het moment dat de raad het investeringskrediet heeft vastgesteld. Belangrijk om te melden is dat de levering en het installeren van parkeerautomaten ongeveer 4 maanden tijd in beslag neemt.

Bijlage I parkeerdrukmeting 2015

Straat	Aantal PP veld	Invalide	Fout	Laad&Los	Anders	Niet beschikbaar	Totale bezetting	Bezetting %
Abeelstraat	17	0	0	0	0	0	12	71%
Abeelstraat	14	0	0	0	0	0	10	71%
Abeelstraat	21	0	0	0	0	0	10	48%
Abeelstraat	18	0	0	0	0	0	8	44%
Bremstraat	4	0	0	0	0	0	0	0%
Bremstraat	9	0	0	0	0	1	6	75%
Bremstraat	15	0	0	0	0	0	6	40%
Eikenlaan	9	0	0	0	0	0	9	100%
Eikenlaan	11	1	0	0	0	0	6	55%
Eikenlaan	4	0	0	0	0	1	3	100%
Kastanjelaan	12	1	0	0	0	0	12	100%
Kastanjelaan	5	0	0	0	0	0	5	100%
Kastanjelaan	8	0	2	0	0	0	7	88%
Kastanjelaan	13	0	0	0	0	0	13	100%
Kastanjelaan	13	0	0	0	0	0	10	77%
Kastanjelaan	13	0	0	0	0	0	11	85%
Kastanjelaan	13	0	0	0	0	0	11	85%
Magnoliastreet	18	0	0	0	0	0	15	83%
Spanse Aakstraat	20	0	0	0	0	0	17	85%
Spanse Aakstraat	11	0	0	0	0	0	5	45%
Spanse Aakstraat	14	0	0	0	0	0	7	50%
Spanse Aakstraat	24	0	0	0	0	2	18	82%
Totaal	286	2	2	0	0	4	201	71%

Bijlage III maatregelen bij een hoge parkeerdruk

Om een te hoge parkeerdruk tegen te gaan zijn de volgende maatregelen denkbaar:

- Het instellen van een parkeerverbod;
- Het invoeren van betaald parkeren;
- Het realiseren van meer parkeergelegenheid.

Andere instrumenten om overlast tegen te gaan zijn bijvoorbeeld:

- Mobiliteitsmanagement;
- Extra handhaving;
- Autodeelconcepten.

Mobiliteitsmanagement

De gemeente Groningen werkt samen met werkgevers, Rijkswaterstaat, OV-bedrijven en andere overheden aan mobiliteitsmanagement. Het doel van deze samenwerking is om Groningen bereikbaar te houden door mensen op een andere manier en/of een ander moment te laten reizen, wat een positief effect heeft op de parkeerdruk in algemene zin. De impact van mobiliteitsbeleid in algemene zin is lastig naar buurt- en straatniveau te vertalen. Ondanks de aantrekkelijkheid van alternatieven (zoals P+R-terreinen, openbaar vervoer, fiets) maken werknemers zelf de keuze om hier al dan niet gebruik van te maken. Sterker nog: parkeren in de openbare ruimte is voor iedereen volkomen legaal. Een medewerker van een zaak in Selwerd die in de Spaanse Aakstraat parkeert, doet dat met het volste recht. Een prijsprikkel op parkeren in die gebieden waar we parkeren willen reserveren voor bewoners is het enige werkende middel. In bijlage III gaan we in op het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Meer over het mobiliteitsbeleid van de gemeente staat in bijlage V.

Extra handhaving

In Selwerd-Zuid wordt op verschillende plaatsen regelmatig foutgeparkeerd. Voornamelijk in bochten en over (soms drie) dubbelparkeren op de pleinen wordt geklaagd, omdat foutparkeren hier leidt tot onoverzichtelijke en onveilige situaties. Daarom wordt regelmatig gevraagd om meer en strengere handhaving op foutparkeren. Echter is het voor sommige bewoners erg moeilijk om bij een hoge parkeerdruk een parkeerplaats dichtbij de woning te vinden, waardoor ook bewoners foutparkeren. Bij strengere handhaving zullen daarom deels de eigen bewoners van de wijk extra belast worden. Dit is dus geen volledig toereikende oplossing tegen de hoge parkeerdruk. Er wordt in de wijk regelmatig gehandhaafd en er worden boetes uitgedeeld wanneer sprake is van onveilige situaties of onbereikbaarheid voor politie, brandweer of ambulance. Ook is in overleg met stadstoezicht en de politie aangegeven dat foutparkeren een punt van aandacht is en dat hiervoor extra aandacht wordt gevraagd. Na invoering van een maatregel tegen de parkeeroverlast wordt vaak streng opgetreden tegen overtredingen, omdat er dan vaak voldoende parkeercapaciteit is voor bewoners.

Autodeelconcepten

Door auto's te delen, zijn minder auto's nodig. Dit kan ervoor zorgen dat de parkeerdruk in de wijk afneemt. Dit alternatief is echter niet dwingend en de verwachting is dat autodelen op korte termijn niet leidt tot een sterke afname van de parkeerdruk (bewoners moeten hun auto weg doen om te zorgen voor daling parkeerdruk). De gemeente is bereid bewoners te faciliteren bij autodelen, bijvoorbeeld met een vaste parkeerplaats. Ook kunnen autodelers een parkeervergunning krijgen.

Parkeerverbod

Parkeerverboden zijn nodig om de doorstroming en verkeersveiligheid te garanderen. Met een parkeerverbod mag men bijvoorbeeld niet dubbelzijdig parkeren, waardoor een straat toegankelijk blijft. Uitzonderingen voor bewoners of bezoekers zijn er niet bij parkeerverboden, daarvoor is betaald parkeren de optie. Bewoners (en hun bezoek) moeten ook in de directe omgeving kunnen parkeren, daarom bieden parkeerverboden geen sluitende oplossing.

Betaald parkeren

In een aantal wijken in Groningen geldt betaald parkeren. Dit is een (zo niet de enige) effectieve maatregel tegen hoge parkeerdruk en parkeeroverlast gebleken. Betaald parkeren betekent enerzijds kosten voor gemeente, bewoners en bezoekers: de gemeente moet betaalautomaten plaatsen en handhaven, de bewoner moet (als hij op straat wil parkeren) een vergunning aanschaffen voor zichzelf en eventueel voor bezoekers. Het levert de gemeente weliswaar de inkomsten op (parkeerkaartjes), maar dat maakt beheer- en exploitatie van betaald parkeren in de schilwijken net kostendekkend. Voorbeelden waar betaald parkeren een bijdrage heeft geleverd aan de leefbaarheid van de wijk zijn legio. Betaald parkeren zorgt ervoor dat zowel bewoners als (klanten van) ondernemers dicht bij de plaats van bestemming een parkeerplek kunnen vinden. Het is wenselijk om deze maatregel op wijkniveau in te voeren, omdat het probleem zich anders verschuift naar andere straten binnen het gebied. Overigens zal altijd de parkeerdruk toenemen in het gebied grenzend aan het betaald parkeren gebied.

Extra parkeerruimte

Een laatste maatregel is het realiseren van extra parkeerruimte. Deze maatregel werkt alleen als er maatregelen zijn om vreemdparkeren tegen te gaan: extra ruimte trekt ook extra vreemdparkerers aan. Daarnaast gaat extra parkeerruimte ten koste van andere functies van de straat. Meer blik op straat komt de leefbaarheid niet ten goede.

Conclusie

Alle maatregelen die de parkeerdruk verlagen hebben voor- en nadelen voor de bewoner, omgeving of de gemeente. Zo biedt extra parkeerruimte alleen een oplossing, als er maatregelen zijn om vreemdparkeren tegen te gaan. Daarnaast is extra parkeerruimte in Selwerd-Zuid niet nodig als vreemdparkerers minder mogelijkheden hebben om in de wijk te staan. Dwingende maatregelen hebben het waterbedeffect als nadeel.

In de parkeervisie "Ruimte voor de straat – parkeren in een levende stad" is bepaald dat de enige bewezen maatregel voor het terugdringen van parkeerdruk het invoeren van betaald parkeren is. In vrijwel alle andere wijken – waaronder de aangrenzende Tuinwijk – heeft dit geleid tot een daling van de parkeerdruk en een verhoogde kans op een parkeerplaats nabij de woning.

Bijlage IV Parkeerdoelgroepen

Bewoners

De gemeente is van mening dat de openbare ruimte van iedereen is, dus ook van bezoekers die met welke reden dan ook parkeren. Vanuit deze overtuiging vindt de gemeente het verdedigbaar dat alle gebruikers van de parkeerplaatsen hiervoor betalen. De gemeente maakt wel onderscheid tussen de kosten voor het parkeren door bewoners en ondernemers en bezoekers (uitgezonderd de bezoekersvergunning). De tarieven voor bewoners-, bezoekers- en bedrijfsvergunningen zijn vastgesteld en aanzienlijk lager dan het tarief voor straatparkeren per uur.

Bij betaald parkeren voor alle doelgroepen kunnen bewoners in aanmerking komen voor een bewonersvergunning, waardoor zij binnen het betaald parkeergebied (zone) mogen parkeren voor een vastgesteld bedrag per jaar.

Het huidige beleid is dat er één vergunning per autobezitter wordt verstrekt. Daarom kunnen meerdere autobezitters per adres een vergunning krijgen.

Bewoners hebben daarnaast de mogelijkheid één bezoekersvergunning per adres aan te schaffen voor een vast bedrag. Met een bezoekersvergunning is een vast aantal uren per week (16 uur in de meeste schilwijken) zonder extra kosten te parkeren. Deze uren mogen variabel worden ingezet: meerdere auto's kunnen op hetzelfde moment van het tegoed gebruik maken. Daarnaast is er een tijdelijke bezoekersvergunning of uitbreiding van het aantal uren tegen betaling te verkrijgen.

Bezoekers

De categorie bezoekers bestaat uiteenlopende doelgroepen. Variërend van bewoners, klanten van ondernemers tot zakelijk verkeer en bezoekers van de voorzieningen in de wijk. Bezoekers die niet gebruik maken van een bezoekersvergunning via een bewoner zijn aangewezen op de parkeerautomaat of betalen per mobiele telefoon.

Ondernemers

Ondernemers hebben een parkeerbehoefte, soms voor bedrijfswagens, maar ook voor de ontvangst van klanten. Ondernemers kunnen een bedrijvenvergunning aanvragen voor een betaald parkeren gebied. Aan deze vergunning en eventuele extra vergunningen zijn een aantal voorwaarden gekoppeld. Klanten van ondernemers kunnen een parkeerticket aanschaffen via een parkeerautomaat of via belparkeren. Ondernemers van buiten het betaald parkeren gebied hebben de mogelijkheid een dagontheffing aan te vragen. Een bedrijvendagvergunning geeft de mogelijkheid de auto te parkeren in een vak, zodat men niet elke keer naar de automaat hoeft. Het parkeren hoeft niet noodzakelijkerwijs in de aangegeven straat, maar wel in de betreffende wijk.

Verzorgenden

Op dit moment kunnen huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen een parkeerontheffing aanvragen. Met deze ontheffing kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen. Genoemde zorgverleners zijn BIG-geregistreerd. Bij de aanvraag zal om deze registratie worden gevraagd. Mantelzorgers vallen hier niet onder, zij kunnen gebruik maken van een bezoekersvergunning van bewoners, of een kaartje bij de automaat aanschaffen tijdens de tijdsvensters van betaald parkeren.

Tarieven (2019)

Schilwijken	€ 2,00 per uur
Bewonersvergunning schilwijken	€ 89,88 per jaar
Bezoekersvergunning	€ 59,28 per jaar
Tijdelijke bezoekersvergunning dag	€ 8,87 per dag
Tijdelijke bezoekersvergunning week	€ 48,04 per week
Bedrijvenvergunning (schilwijken)	€ 89,88 per jaar
Extra bedrijvenvergunning (schilwijken)	€ 450,24 per jaar

Voor meer informatie, kijk op gemeente.groningen.nl/parkeren

Bijlage V mobiliteitsmanagement

Groningen is een gewilde bestemming, voor wonen, werken, studeren, winkelen, diensten en ontspannen. Voor Stadgers, voor bewoners uit de regio, en voor bezoekers en kenniswerkers uit binnen- en buitenland. De stad groeit de komende jaren nog flink door naar circa 225.000 inwoners in 2025. De regio heeft te maken met bevolkingskrimp. Daardoor neemt de regionale afhankelijkheid van werk, studie, zorg en vermaak in de stad toe. De gemeente verwacht dat het woon-werk verkeer vanuit de regio naar de stad de komende jaren verder zal groeien.

Een ieder heeft het recht om te parkeren op openbare parkeerplaatsen, dus ook werknemers die in of rondom de binnenstad werken. Maar dit extra verkeer heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad. Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen in "Groningen Bereikbaar" om meer mensen te laten kiezen voor alternatieven van de auto. Dat begint met het aanbieden van parkeerplaatsen aan de rand van de stad (P+ R) en verzorgen van hoogwaardig openbaar vervoer. In- en rondom de stad wordt de komende jaren extra geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur. Zo staan op P+R Hoogkerk en P+R Meerstad afgesloten fietsenstallingen. Deze fietsparkeerplaatsen zijn te huur voor werkgevers. Met deze Park & Bike kunnen werknemers hun auto parkeren op de P+R en per fiets hun weg vervolgen naar het werk.

Wel moet gezegd worden dan in Selwerd de aantrekkelijkheid voor parkeren vanuit buiten de stad blijft. Dit door de gunstige ligging ten opzichte van het Centrum en Station Noord en het ontbreken van een P+R in de directe omgeving.

Slimmer reizen

De organisatie Groningen Bereikbaar houdt zich ook bezig met het beïnvloeden van gedrag van weggebruikers. Door slim te reizen en werken (mobiliteitsmanagement) vergroten medewerkers de bereikbaarheid van de stad. Ook kan mobiliteitsbeleid bijdragen aan andere bedrijfsdoelstellingen: het mes snijdt aan twee kanten. Met mobiliteitsmanagement kunnen werkgevers kosten besparen, de vitaliteit van medewerkers vergroten, bedrijfsbeleid verduurzamen, inspelen op een (verwacht) tekort aan parkeerplekken et cetera. Het geven van keuzes en verantwoordelijkheid aan medewerkers over hoe zij reizen en werken, kan bovendien bijdragen aan goed werkgeverschap en de aantrekkelijkheid van het bedrijf.

Ook medewerkers hebben profijt van slimmer werk- en reisgedrag. Niemand hoeft te veranderen, maar veel medewerkers raken gemotiveerd als zij zich gezonder voelen wanneer ze fietsen, (parkeer)kosten besparen, tijd besparen doordat ze onderweg in de trein werken, of meer balans kunnen aanbrengen in werk- en privétijd.

De gemeente is van mening dat bedrijven, instellingen en gemeente gezamenlijk de verantwoordelijkheid hebben om de binnenstad bereikbaar te houden. Door alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken worden forenzen en bezoekers verleid om niet met de auto naar de plek van bestemming te komen en langdurig te parkeren op straat, bijvoorbeeld in de wijken rondom het huidige betaald parkeren gebied. Met de invoering van betaald parkeren in Selwerd-Zuid wordt de stap naar een alternatief voor de auto aantrekkelijker, ook al zal een deel van de forenzen kiezen voor een locatie waar nog gratis geparkeerd kan worden.