

Eindverslag inspraak

Concept parkeerplan

Korrewegwijk



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
1. INLEIDING	3
2. INSPRAAK.....	3
3. OVERZICHT VAN REACTIES	6
A. PROCES	6
B. ANALYSE.....	8
C. ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN	15
D. AFWEGINGEN.....	20
E. MAATREGEL	26
F. OVERIGE REACTIES.....	30

1. INLEIDING

In de vergadering van 15 september 2015 heeft het college van Burgemeester en Wethouders de concept parkeerplannen voor de Korrewegwijk, Oosterparkwijk en De Hoogte vrijgegeven voor inspraak. De parkeerdruk is in delen van de Korrewegwijk, Oosterparkwijk en De Hoogte onaanvaardbaar hoog. Hierdoor ontstaan onveilige verkeerssituaties die een negatief effect hebben op de leefbaarheid in de wijk. In aanloop op de parkeerplannen heeft intensief overleg plaatsgevonden met de bewonersorganisaties uit de wijken. Het interactieve proces heeft uiteindelijk geleid tot maatregelen die voldoende draagvlak hebben. De daaruit geresulteerde concept

parkeerplannen zijn vrijgegeven voor inspraak gedurende een periode van 6 weken (plus twee weken extra vanwege verlate bezorging van de brief). In deze periode is ook de gemeenteraad de gelegenheid geboden wensen en bedenkingen te uiten op de concept parkeerplannen.

De oplossing die het college voor de Korrewegwijk voorstelt is betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost van maandag t/m zaterdag, van 09.00 uur t/m 18.00 uur en op donderdag t/m 21.00 uur.

2. INSPRAAK

Het concept parkeerplan Korrewegwijk heeft een standaard inspraakprocedure gekend. De inspraakperiode is aangekondigd in de Gezinsbode. Alle bewoners zijn per brief gewezen op de inspraak en de mogelijkheid een informatieavond bij te wonen. Op dinsdag 6 oktober is deze inspraakbijeenkomst georganiseerd, daarbij waren ongeveer 75 personen aanwezig. Vanwege verlate bezorging van de brief is de inspraakperiode nog met twee weken verlengd. Tijdens de acht weken durende inspraakperiode hebben de belanghebbenden het concept parkeerplan Korrewegwijk

kunnen inzien bij de gemeentelijke loketten of via de gemeentelijke website.

Er zijn schriftelijk 123 reacties binnengekomen. Hieronder vindt u een zakelijke samenvatting van de ontvangen reacties en de reactie van het college daarop. Daar waar het leidt tot een aanpassing van het concept parkeerplan, is dit expliciet vermeld. Het college hecht eraan de reacties in te leiden met een woord vooraf.

Zowel tijdens de informatieavond als in de schriftelijke reacties zijn vragen gesteld over de status van de inspraak. Een aantal bewoners heeft de zorg geuit dat het voorstel bij voorbaat vast staat, en daarmee inspraak een wassen neus is, wil weten in hoeverre de inspraak opweegt ten opzichte van de eerder gehouden peiling (waar 13% van het aantal bewoners aan heeft meegedaan), maar ook de zorg dat het concept parkeerplan bij voorbaat vast staat.

Parkeerproblematiek is een onderwerp dat veel bewoners bezighoudt, omdat het gaat over hun directe woon- en leefomgeving. Zowel onder bewoners die kampen met overlast en graag actie van de gemeente willen zien, maar ook bewoners die geen aanleiding zien tot het nemen van maatregel of juist vinden dat de maatregelen niet ten koste mag gaan van de wijkbewoner. Bewoners mogen van de politiek verwachten dat zij een besluit nemen, dat goed onderbouwd is.

Het college stelt voorop dat het voorstel om betaald parkeren geen uitgemaakte zaak was of is, maar dat het voornemen is gebaseerd op een zorgvuldige afweging. Inspraak heeft juist zin om te kunnen afwegen of er nog verbeteringen mogelijk zijn of dat er al dan niet fundamentele aanpassingen nodig zijn. De weging van de inspraak is een combinatie van aantal en onderbouwing. Met deze achtergrond beantwoorden wij de reacties als volgt:

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
	Ik ben tegen / geen voorstander van de plannen	2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 58, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 95, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123	<p>Bewoners kunnen om verschillende redenen geen voorstander zijn van de plannen, waarbij wij ervan uitgaan dat het merendeel betrekking heeft op de invoering van betaald parkeren in hun buurt of wijk. In dit eindverslag beantwoordt het college van B&W de verschillende kritiekpunten ten aanzien van het voorstel, zowel ten aanzien van nut en noodzaak, alsook de financiële gevolgen en de proportionaliteit (de redelijkheid van het voorstel, gelet op het probleem).</p> <p>Het college begrijpt dat het voorstel om betaald parkeren in te voeren ook nadelige gevolgen heeft voor de bewoner en het bezoek. In dit eindverslag gaat het college hier uitgebreid op in.</p>
	Ik ben het eens met het parkeerplan	5, 7, 55, 56, 96	Het college van B&W neemt kennis van deze steunbetuiging.

3. OVERZICHT VAN REACTIES

De gemeente heeft in de periode tussen 23 september 2015 en 17 november 2015 een groot aantal reacties van bewoners en belanghebbenden ontvangen. In dit hoofdstuk worden alle reacties behandeld. De reacties zijn opgedeeld in thema's, zoals deze ook in het concept parkeerplan voorkomen. Dit zijn: proces, analyse, oplossingen, afwegingen en de voorgestelde maatregel.

Insprekers 2, 3, 4, 9, 13, 16, 74, 75, 87, 91, 100 en 101 zijn afkomstig uit de Indische buurt (Nieuw-Indische buurt, West-Indische buurt en Molukkenplantsoen). Voor deze buurt wordt niet betaald parkeren voorgesteld, desondanks hebben we de afzonderlijke punten meegenomen in de beantwoording.

A. PROCES

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
A1	INFORMATIEVOORZIENING		
A1.1	De bewoners zijn niet goed geïnformeerd	104	Het college van B&W benadrukt dat op verschillende momenten bewoners per brief geïnformeerd zijn over het proces. De parkeerpeiling huis-aan-huis bezorgd, net als de uitnodigingsbrief voor de informatieavond ten tijde van de inspraak. Daarnaast is geïnvesteerd in informatieavonden rondom de peiling (3,4,5 februari 2015) en zijn via de website en de Gezinsbode bewoners geattendeerd en geïnformeerd. Ook de bewonersorganisaties hebben afzonderlijk van de gemeente gecommuniceerd. Nb. bewoners die aangegeven hebben geïnformeerd te willen worden over de uitkomsten van de peiling hebben de uitkomsten digitaal ontvangen.
A2	INDIENEN INSPRAAKREACTIE		
A2.1	Het was alleen mogelijk per post een schriftelijke inspraakreactie in te dienen, reageren per mail was vriendelijker geweest	91	Inspraakreacties waren reeds per mail te versturen naar de gemeente. Het college is van mening dat de communicatie hierover duidelijker had kunnen zijn.

A2.2	De brief is te laat bezorgd, waardoor de reactieperiode is verkort tot vier weken	8	De inspraakperiode is verlengd met twee weken, tot 17 november.
------	-----------------------------------------------------------------------------------	---	-----------------------------------------------------------------

A3	INSPRAAKAVOND		
A3.1	De communicatie over de inspraakavond had beter gekund (o.a. door late bezorging van de brief)	8, 11	Het college is het eens met de indieners van de reactie en betreurt de late bezorging. Hoewel aangekondigd in de Gezinsbode is de brief voor veel bewoners hèt middel om geïnformeerd te raken.
A3.2	Aan de inspraakavond is veel te verbeteren	11	Het college heeft met de informatieavond bewoners, ondernemers en geïnteresseerden de ruimte willen geven om vragen te stellen en zich te laten informeren. In overleg met de bewonersorganisatie is gekozen voor een plenaire bijeenkomst, in plaats van een inloopmarkt waar bewoners individueel aan bod komen. Het voordeel van een plenaire bijeenkomst is dat de informatievoorziening voor een ieder gelijk is, het nadeel is dat het gesprek eenzijdig gevoerd wordt. De opkomst was hoog, een externe gespreksleider was bij nader inzien wenselijk.

B. ANALYSE

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
B1	BESCHIKBAARHEID PARKEERRUIMTE		
B1.1	Het probleem is niet zo groot / het vinden van een parkeerplaats is niet moeilijk / ervaar geen overlast	1, 2, 3, 4, 23, 30, 37, 42, 51, 53, 71, 76, 87, 90, 91	Het college concludeert op basis van objectieve parkeerdrukmetingen dat er sprake is van een hoge parkeerdruk. Daarnaast is het de vraag hoe de bewoners deze parkeerdruk ervaren. Met een peiling onder bewoners is dit in beeld gebracht. Voor de Korrewegwijk als totaal geldt dat 38% geen overlast ervaart, 26% soms overlast, 34% vaak overlast en 3% heeft geen mening gegeven. De meeste overlast wordt ervaren in de Professorenbuurt Oost. In deze buurt is er slechts een klein deel van de respondenten (11%) dat zegt geen overlast te ervaren. Het is inderdaad zo dat een deel van de bewoners geen parkeerproblemen ervaren, maar deze groep bewoners is in de minderheid.
B1.2	Overdag wordt er geen overlast ervaren / zijn er voldoende parkeerplaatsen	10, 11, 12, 25, 26, 27, 28, 36, 45, 47, 49, 50, 54, 57, 61, 62, 66, 70, 78, 80, 83, 86, 89, 92, 94, 102, 103, 111, 113, 116, 117, 121, 123	Het college heeft in het concept parkeerplan de uitkomsten van de parkeerdrukmetingen opgenomen. Daaruit blijkt dat de parkeerdruk gemiddeld overdag lager is dan op een avond of in de nacht. De parkeerdruk is 's nachts het hoogst omdat dan de meeste bewoners thuis zijn en gebruik maken van de parkeergelegenheid. De ervaren problemen concentreren zich rondom de randen van de werkdag ('s ochtends/ 's avonds), waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk in de weg zitten.
B1.3	Er zijn wel problemen, maar er is altijd wel een parkeerplaats te vinden / de overlast valt wel mee	22	Zie B1.1.
B1.4	Wij kunnen de auto nergens	5, 96	Zie B1.1.

	parkeren		
B1.5	De parkeerdruk is de afgelopen jaren afgenomen	16	Zie B1.1
B1.6	Er is een probleem, niets doen is geen optie	19, 77	Het college van B&W neemt kennis van deze steunbetuiging voor het nemen van een maatregel in de Professorenbuurt.

B2	OORZAAK VAN HET PROBLEEM		
B2.1	De overlast wordt veroorzaakt door forenzen	6, 88, 96, 101	Ons college heeft geen nader onderzoek gedaan naar de omvang van de verschillende doelgroepen die parkeren in de wijk. Onze inschatting is dat het –op buurtniveau- een combinatie is van bewoners, bezoekers, forenzen en bewoners uit de aangrenzende buurt waar al betaald parkeren geldt.
B2.2	De overlast wordt veroorzaakt door mensen uit betaald parkeren gebied	96, 101	Het is bij ons bekend dat een deel van de bewoners (en/of hun bezoek) uit de betaald parkeergebieden geen vergunning aanschaffen en parkeren in de naastgelegen buurt. Wij kunnen bewoners uit de naastgelegen buurt niet verbieden te parkeren in het deel van de wijk waar vrij parkeren geldt.
B2.3	Forenzen zijn niet het probleem / forenzen parkeren hier niet	38, 54, 61, 66, 83, 86, 97	Zie antwoord B2.1.
B2.4	Het beperkte aantal parkeerplaatsen veroorzaakt overlast / er zijn meer auto's dan parkeerplaatsen	11, 12, 13, 24, 28, 37, 38, 40, 49, 50, 52, 54, 57, 66, 77, 81, 97, 100, 101, 104, 108, 120	Op straatniveau kan er sprake zijn van een tekort aan parkeerplaatsen voor het aantal huishoudens, maar op buurtniveau wordt dit vrijwel overal gecompenseerd
B2.5	De overlast wordt veroorzaakt door bezoek van bewoners, bezoekers binnenstad, studenten uit o.a. Duitsland en verzorgenden	88	Zie B2.1.
B2.6.	Overlast wordt veroorzaakt door voertuigen die langdurig in de wijk worden gestald		In de Algemene Plaatselijke Verordeningen is een afdeling 'parkeerexcessen' opgenomen, waaronder een groot aantal verboden ten aanzien van parkeren van voertuigen vallen.

B2.7	Zoekverkeer zorgt voor beschadigingen aan auto's	96	Ons college benoemt in het concept parkeerplan het zoekverkeer en foutparkeren als de nadelige gevolgen van een hoge parkeerdruk. Dat zorgt voor enerzijds onnodige verkeersbewegingen in de wijk en anderzijds onoverzichtelijke locaties, versperringen en schade aan auto's. Wanneer de parkeerdruk verlaagt zal het zoekverkeer ook afnemen.
B2.8	Foutparkeren zorgt voor overlast	28, 56, 66, 83, 86, 123	<p>Door een deel van de bewoners van de Korrewegwijk wordt overlast ervaren van foutparkeerders.</p> <p>Voor tuinparkeren is handhaving lastiger: het trottoir mag niet gebruikt worden als inrit, maar om hierop te kunnen handhaven moet dusdanig gebruik van het trottoir wel waargenomen worden.</p> <p>In het kader van de vervanging van de riolering in 2017 gaan we met bewoners in gesprek ten aanzien van de inrichting van de wegen.</p>

B3	REPRESENTATIVITEIT PARKEERPEILING		
B3.1	De respons is laag / niet hoog genoeg (ruim 10 %)	37, 66, 80	<p>De inzet van ons college en de bewonersorganisaties was een zo hoog mogelijke respons, daarom is voor een eenvoudige schriftelijke enquête en huis-aan-huis mailing gekozen. Ook het college had liever 100% respons gehad.</p> <p>De gemiddelde respons voor de drie wijken ligt in lijn met eerder gehouden onderzoeken in andere wijken, en geeft voldoende basis om voorstellen te kunnen doen.</p>

B4	KWALITEIT PARKEERPEILING / PARKEERPLAN		
B4.1	Het rapport is slecht leesbaar / van matige kwaliteit	8, 101	Het college neemt kennis van deze aanmerking en neemt dit mee in volgende parkeerplannen.

B4.2	Het alleen kunnen reageren per brief is een hindernis om te reageren op de peiling	87	De bewonersorganisaties hebben er gezamenlijk bij ons op aangedrongen de peiling zo laagdrempelig te houden en te kiezen voor een schriftelijke enquête, om niemand uit te sluiten. Daarbij hebben we elke enquête van een unieke code voorzien om fraude te voorkomen. Zowel een schriftelijke als een digitale peiling in te zetten zou extra kosten betekenen. Wij nemen de suggestie over: bij een volgende schriftelijke enquête attenderen wij bewoners ook de op mogelijkheid op formulieren te mailen. Overigens bevatte de uitnodigingsbrief bij de enquête contactinformatie, zijn er informatieavonden gehouden rondom de peiling en konden bewoners aangeven of zij geïnformeerd wilden worden over de uitkomsten.
B4.3	Bij de parkeerdrukmeting is de Professorenbuurt Noord bij de Professorenbuurt Oost meegenomen, terwijl bewoners van Oost daar niet parkeren	66	Het klopt dat de parkeerdruk op buurtniveau is weergegeven.
B4.4	Er is geen gedegen onderzoek gedaan	74, 94, 101	Het college is van mening dat met de keuze voor een objectieve parkeerdrukmeting en een peiling zowel de feitelijke situatie alsook de beleving onder bewoners gedegen in kaart is gebracht. De parkeerdrukmeting is een periodiek onderzoek dat stadsbreed wordt gehouden. De peiling is de uitkomst van een samenwerking met de bewonersorganisaties. Dat neemt niet weg dat er discussie kan zijn over de verwerking van de antwoorden en de conclusies. Wij hebben daarom voorafgaan aan het concept-parkeerplan 'ruwe data' uit de peiling online aangeboden, zodat een ieder de interpretatie van ons college kon controleren.
B4.5	De antwoorden 'parkeren voor	6, 14, 41, 43, 44, 52, 58,	Het klopt dat het college ter onderbouwing het totaal

	alleen bezoekers en bewoners' en 'parkeren voor alleen bewoners' zijn onterecht opgeteld bij 'betalen voor iedereen'	106, 114, 115	van varianten 'vergunningparkeren' heeft genomen, omdat wij van mening zijn dat er een maatregel op buurt- of wijkniveau genomen moet worden, en dat in de verdeling tussen de drie vergunningvarianten betaald parkeren op het veruit meeste draagvlak kon rekenen. Parkeren voor bewoners en parkeren voor bezoekers en hun bezoekers zijn nog meer 'sturende vormen' van vergunningparkeren.
B4.6	Er moet opnieuw gepeild worden, omdat sommige opties niet realistisch zijn gebleken / met de kennis van nu antwoorden respondenten anders	6, 14, 17, 83, 86	De opties die gekozen konden worden, zijn uitvoerbaar, zo geldt in Binnenstad-Oost alleen bewonersparkeren. Echter hebben naarmate het gebied waarop ze van toepassing zijn grote gevolgen voor bezoekers van buiten. Het kan voorkomen dat op straatniveau een dergelijke maatregel wenselijk is, omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Dit is in de Professorenbuurt niet aan de orde.
B4.7	Het is betaald parkeren of niets	52, 80, 88	Het college concludeert op basis van de inspraak dat betaald parkeren voldoende draagvlak kent, maar wil daarnaast ruimte geven voor een experiment waarbij bewoners zelf de parkeerdruk verlagen, door auto's te delen en de auto op afstand te parkeren.
B4.8	Inspreker vond de vragen in de enquête suggestief en had liever een simpelere en eerlijkere enquête gezien	87	De peiling is mede op aangeven van de bewonersorganisaties in drie wijken gehouden. Zij hebben met ons de vragenlijst samengesteld, en waren van mening dat zowel de vorm van peilen alsook de vraagstelling objectief en laagdrempelig was.
B4.9	Waarom zijn niet alle afgewogen opties in de enquête meegenomen?	6, 17, 80	Omwille van een leesbare, laagdrempelige peiling is gekozen voor een beknopte vraagstelling en vaste antwoorden. Zie B4.6 en B4.8.
B4.10	Waarom zijn in de enquête onrealistische opties gegeven?	14, 74	Zie B4.6 en B4.8.
B4.11	Hoe is gemeten dat er 10% meer	57, 65	Hiervoor is gekeken naar het aantal bij de RDW

	parkeerplaatsen dan autobezitters zijn?		geregistreerde auto's. Door dit aantal af te zetten tegen het aantal parkeerplaatsen in de wijk, kan worden gekeken of er nog ruimte over is. Onze conclusie is dus dat, wanneer iedereen thuis is, 10% van de parkeerplaatsen nog leeg is.
B4.12	Er werden in de peiling al oplossingen voorgesteld, terwijl het probleem nog niet duidelijk was	74	Voordat de peiling werd gehouden, heeft de gemeente in samenwerking met bewonersorganisaties al onderzoek gedaan naar de parkeeroverlast in de wijk. Hiervoor wordt bijvoorbeeld gekeken naar de parkeerdrukmetingen en meldingen. Daarom is het aantal opties in de peiling beperkt.
B4.13	Beter onderzoeken hoeveel auto's en parkeerplaatsen er zijn	94	Zie B4.11
B4.14	Waarom is parkeren op eigen terrein (parkeergarages) niet meegenomen in het parkeerplan?	101	Een eventueel parkeerregime heeft alleen betrekking op parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Iedere bewoner van de stad is nu vrij om daar te gaan staan en heeft in de toekomst de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen, ook mensen met een parkeerplaats op eigen terrein. Bewoners van nieuw te bouwen ontwikkelingen komen in principe niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.
B4.15	Inspreker vraagt zich af hoe de totalen in de tabellen tot stand zijn gekomen en ziet graag een wegingsleutel	101	In de tabel parkeerdruk in het parkeerplan wordt het aantal bezette parkeerplaatsen afgezet tegen het totale aantal parkeerplaatsen (per buurt en voor de wijk als geheel). In de tabellen in hoofdstuk 3.4 wordt rekening gehouden met het aantal respondenten per buurt.
B4.16	Waar liggen de buurten (Professorenbuurt Oost en Noord)?	122	Op de kaart in hoofdstuk 1 van het parkeerplan is te zien waar de grenzen van de buurten liggen.
B4.17	Onduidelijk wat in de enquête bedoeld wordt met categorie C en D (moet er betaald worden voor	20	Bij opties C en D kon worden gekozen voor (vergunning)parkeren voor alleen bewoners (optie D) of (vergunning)parkeren voor bewoners en

	een vergunning en parkeren?)		bezoekers.
B4.18	Er moet een nieuwe parkeertelling gedaan worden om de situatie overdag beter te analyseren	79	Het college is overtuigd van de kwaliteit van de uitgevoerde parkeerdrukmeting. Het blijft echter een steekproef. Het blijkt dat het overdag minder druk is dan 's nachts (wanneer iedereen thuis is). Echter wordt de meeste overlast ervaren in het overgangsmoment tussen de middag en de avond.

B5	VERKEER EN VEILIGHEID		
B5.1	Parkeren buiten de vakken / foutparkeren zorgt voor onveilige situaties	1, 56, 66, 83, 86, 104	De parkeerdruk is op sommige momenten zo hoog, dat veel bewoners hun auto niet kwijt kunnen op loopafstand van hun woning. Echter mag foutparkeren niet leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties of onbereikbaarheid voor politie, brandweer of ambulance. Bewoners kunnen onveilige situaties melden bij de gemeente.
B5.2	Betaald parkeren zorgt niet voor leefbaarheid en veiligheid, weggebruikers zorgen hiervoor. Doordat zij te hard rijden en de verkeerde rijrichting pakken, ontstaan gevaarlijke situaties	122	De onveiligheid neemt toe wanneer er fout geparkeerd wordt of als er een hoge parkeerdruk is vanwege het zoekverkeer. Door de parkeerdruk te verlagen kan de verkeersveiligheid verbeteren. Betaald parkeren levert hier een bijdrage aan.

C. ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
C1	ALGEMEEN		
C1.1	Alternatieve oplossingen zijn onvoldoende onderzocht	38, 58, 59, 74, 83, 86, 94, 108	In de voorbereiding op dit proces zijn verschillende alternatieven, zoals blauwe zones en extra parkeergelegenheid, de revue gepasseerd en door het college gewogen. Niet alle alternatieven zijn genoemd in het concept parkeerplan, maar hieronder wordt een groot aantal besproken. Uit het bewonersinitiatief Professorenbuurt-Oost/Oosterparkwijk kwamen na de reguliere inspraak drie alternatieven voor betaald parkeren naar voren, waarbij bij twee voorstellen bewoners (van de Professorenbuurt Oost) zelf ook verantwoordelijkheid willen nemen voor de hoge parkeerdruk: bevorderen autodelen en (lang) parkeren voor bewoners op een andere locatie dan op straat. Daarnaast kwam de blauwe zone als gewenst alternatief naar voren, waarbij bewoners middels een ontheffing zouden kunnen parkeren. In een addendum op het parkeerplan gaan we uitgebreid in op de drie alternatieven, met daarbij de consequenties voor bewoners, bezoekers en de gemeente.
C1.2	Zijn alternatieve oplossingen (buiten betaald en vergunningparkeren) onderzocht?	101	Zie C1.1
C1.3	Er is te weinig creativiteit of ruimte voor nieuwe oplossingen / maatwerk (zie ook D4.3)	83, 84, 86	Zie C1.1.
C2	FIETSEN		
C2.1	Fietsen meer stimuleren door de	122	Het college schenkt veel aandacht aan het verbeteren

	routes te verbeteren		<p>en uitbreiden van het fietsnetwerk door bijvoorbeeld snelle fietsroutes aan te leggen (u kunt hierover lezen op http:// groningenfietsstad.nl/). Ook zijn er plannen rondom het transformeren van de Korreweg naar een fietsstraat.</p> <p>Hiermee kan wellicht een deel van de parkeerdruk afnemen, maar het college verwacht niet dat deze maatregel de parkeerdruk zodanig zal verlagen dat de parkeeroverlast verdwijnt of aanmerkelijk vermindert.</p>
--	----------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

C3	P+R		
C3.1	Gebruik van P+R meer stimuleren / aantrekkelijker maken	59, 88	<p>Het gebruik van P+R wordt op verschillende manieren gestimuleerd, ook in samenwerking met werkgevers. Automobilisten kunnen hier hun auto gratis parkeren en verder reizen met het openbaar vervoer. Echter is dit geen dwingende maatregel: het gebruik van openbaar vervoer kost geld en op dit moment kunnen mensen van buiten de stad gratis op straat parkeren. Daarom kiest een deel van deze mensen ervoor op straat te gaan staan.</p>

C4	EXTRA PARKEERGELEGENHEID		
C4.1	Er moet extra parkeercapaciteit gerealiseerd worden (bijv. weg herinrichten)	13, 25, 26, 32, 50, 56, 58, 64, 65, 70, 71, 72, 73, 83, 86, 88, 93, 101, 102, 103, 104, 107, 112, 118, 120, 121	<p>Het college realiseert zich dat de parkeergelegenheid in sommige straten onvoldoende plaats is voor bewoners en hun bezoek. Wanneer echter het aantal geregistreerde auto's wordt afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen, blijkt dat in de Professorenbuurt op buurtniveau 10% van de plaatsen vrij blijft. Daarnaast zal het vergroten van het aanbod parkeerplaatsen vermoedelijk vraag aantrekken van forenzen en bezoekers van het UMCG en de binnenstad. Daarom is het college van mening dat extra parkeergelegenheid realiseren geen losstaande</p>

			maatregel kan zijn. Wel zijn wij bereid in het kader van de vervanging van de riolering met bewoners in gesprek te gaan over het efficiënter inrichten van de straten.
C4.2	Insprekers doen een aantal suggesties m.b.t. uitbreiding van parkeer capaciteit d.m.v. aanleggen extra parkeerterrein(en) (Gerrit Krolbrug / Ulgersmaweg, Van Simmeren)	13, 56, 122	Uit het bewonersinitiatief Professorenbuurt-Oost/ Oosterparkwijk kwamen na de reguliere inspraak drie alternatieven voor betaald parkeren naar voren, waarbij bij twee voorstellen bewoners (van de Professorenbuurt Oost) zelf ook verantwoordelijkheid willen nemen voor de hoge parkeerdruk: bevorderen autodelen en (lang) parkeren voor bewoners op een andere locatie dan op straat. Wij wilden bewoners de ruimte geven om hier mee aan de slag te gaan. In een addendum op het parkeerplan gaan we uitgebreid in op de drie alternatieven, met daarbij de consequenties voor bewoners, bezoekers en de gemeente.
C4.3	Inspreker doet een aantal suggesties voor extra capaciteit en herinrichting (begin OHlaan groenstrook en grasveld)	71	Zie C4.1
C4.4	Inspreker doet een suggestie voor een parkeertoren	84	Zie C4.2

C5	PARKEERGARAGES		
C5.1	Parkeergarages moeten ingezet / aantrekkelijker gemaakt worden voor werknemers van grote organisaties	13, 88, 101, 112	De gemeente is eigenaar van een aantal parkeergarages in en rondom de binnenstad. De gemeente mag geen oneerlijke concurrentie voeren ten opzichte van de commerciële exploitanten. Daarom vragen we marktconforme tarieven in de garages, maar zoeken daarbinnen wel mogelijkheden langparkeeders aan te trekken, bijvoorbeeld met een verlaagd dagtarief en abonnementen.
C5.2	Parkeren in parkeergarages moet	13, 56, 101	Zie C5.1.

	aantrekkelijker / goedkoper gemaakt worden voor bewoners		
C5.3	Inspreker doet een suggestie voor het bevorderen van het gebruik van parkeergarages door forenzen (gesubsidieerd parkeertarief)	75	Zie C5.1.

C6	ANDERE VORMEN BETAALD- OF VERGUNNINGPARKEREN		
C6.1	Betaald parkeren 24/7	112	Deze variant van betaald parkeren is onhaalbaar voor handhaving. Bij deze variant zou ook 's nachts moeten worden gecontroleerd op parkeertickets.
C6.2	Parkeren alleen met vergunning met een kraskaart voor bezoek	16	Wij kennen momenteel het systeem van een bezoekersvergunning, waarbinnen een vastgesteld beschikbaar aantal uren bewoners flexibel gasten kunnen ontvangen. Dit is een verbetering in de gebruiksvriendelijkheid.
C6.3	Betaald parkeren alleen voor niet-vergunninghouders	17	Dit doen wij al door het verschil in tarieven, het tarief voor een bewonersvergunning is vele malen lager dan het uurtarief voor straatparkeren.
C6.4	Sticker op de ruit	76	Ook met een dergelijk vergunningensysteem zal een zeker administratie gemoeid zijn. Dit zorgt voor kosten, die voor rekening zouden komen van de gebruiker (bewoner), waardoor er weinig anders aan is ten opzichte van betaald parkeren.

C7	OVERIGE ALTERNATIEVEN		
C7.1	Niets doen (met deze alternatieven)	20, 24, 27, 32, 35, 37, 41, 43, 44, 49, 51, 69, 92, 117	Omdat in de Professorenbuurt Oost de parkeerdruk erg hoog en de ervaren overlast groot zijn, vindt het college dat niets doen geen optie is. Het college is zich ervan bewust dat geen enkele maatregel zonder nadelen is, maar is ervan overtuigd dat een maatregel noodzakelijk is.
C7.2	Overleg met grote werkgevers	6, 88, 101	De gemeente overlegt met grote werkgevers over

	over oplossingen (leg de oplossing neer bij de werkgevers)		hun mobiliteitsbeleid. Werkgevers faciliteren fietsplannen en regelingen voor openbaar vervoer. Werknemers (forenzen) zijn echter vrij om al dan niet gebruik te maken van deze regelingen en kunnen er dus ook voor kiezen in de wijk te gaan staan. Een dwingende maatregel is dus in dit geval wenselijk.
C7.3	Openbaar vervoer aantrekkelijker maken	88, 101, 104, 107	Ons college ziet de verbetering van de openbaar vervoer als het antwoord om de stad duurzaam bereikbaar te houden. We investeren daarom de komende jaren fors in de kwaliteit van openbaar vervoer, zowel in het bus- als treinvervoer.
C7.4	Betaald parkeren in zijn geheel afschaffen	6	Betaald parkeren is geïntroduceerd om de stad bereikbaar te houden en bewoners voldoende ruimte in de wijk te bieden om hun auto te kunnen parkeren. Wanneer betaald parkeren wordt afgeschaft, wordt het voor forenzen, bezoekers van de binnenstad en andere mensen van aantrekkelijk op straat te parkeren (in plaats van P+R, OV of parkeergarages gebruiken).
C7.5	Betaald parkeren buiten de diepenring afschaffen	104	Zie C7.4
C7.6	Situatie opnieuw bekijken nadat twee nieuwbouwprojecten aan OHK gerealiseerd zijn	79, 122	Het college acht het risico op een toename van de parkeerproblemen te groot om de situatie af te wachten. Daarnaast zijn bewoners na realisatie van nieuwbouwprojecten niet meer uit te sluiten van een parkeervergunning op straat. Als wordt afgewacht, is dus al een onomkeerbare situatie ontstaan.
C7.7	Afwachten welk effect nieuwe wegen (bv. Korreweg) hebben	122	Zie C7.6

D. AFWEGINGEN

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D1	GRENS		
D1.1	De Korreweg en de rest van de wijk moet ook betaald parkeren worden	16	In de rest van de wijk is de parkeerdruk hoog, maar is er onvoldoende draagvlak om betaald parkeren in te voeren. Zie C1.1.
D1.2	Als er betaald parkeren komt, moet de Korreweg ook meegenomen worden	100	De zuidzijde van de Korreweg (aan de kant van de Professorenbuurt Oost) wordt betaald parkeren. De andere zijde hoort bij de Indische Buurt. Hier was geen draagvlak voor maatregelen. De noordzijde van de Korreweg wordt dus geen betaald parkeren.
D1.3	Waarom geldt betaald parkeren niet tot het Van Starckenborghkanaal?	122	In de Professorenbuurt Noord was geen draagvlak voor betaald parkeren, dat wordt hier dus niet ingevoerd.

D2	KOSTEN BETAALD PARKEREN		
D2.1	Betaald parkeren brengt (te) veel kosten met zich mee	3, 6, 8, 13, 16, 31, 64, 66, 76, 80, 81, 84, 103, 107, 111	Het college is van mening dat de openbare ruimte voor iedereen is, dus ook voor bezoekers die met welke reden dan ook parkeren. Vanuit deze overtuiging vindt het college 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.
D2.2	De parkeervergunning moet gratis zijn voor bewoners	31, 47	Zie D2.1
D2.3	Bezoek van bewoners moet gratis kunnen parkeren	53	Zie D2.1

D2.4	Betaald parkeren wordt ingevoerd om de kas van de gemeente bij te vullen	35, 37, 38, 58, 76, 77, 84, 97, 102, 105, 107, 108, 114, 115, 119, 121	Betaald parkeren is geen middel om de gemeentekas bij te vullen. De kosten voor betaald parkeren in de schilwijken zijn ongeveer even hoog als de opbrengsten, omdat er relatief weinig parkeerkaartjes verkocht worden.
D2.5	Extra bedrijfsvergunningen zijn te duur	6	Zie D2.1. Het college gaat primair uit van parkeren op eigen terrein door bedrijven. Daarnaast stimuleert het college andere vormen van mobiliteit. Hierdoor komt er minder druk op de openbare ruimte. Een hogere prijs voor de extra vergunning is een instrument om aan dit doel bij te dragen.
D2.6	De kosten voor vergunningen stijgen te veel	13, 101	De raad heeft besloten per met ingang van 1 januari 2015 in 4 jaarlijkse stappen de tarieven voor parkeervergunningen met € 5,- te verhogen met € 20,- om zodoende de kwetsbaarheid van de exploitatie van het Parkeerbedrijf te verminderen en het daadwerkelijke verschil tussen kosten en opbrengsten te verminderen. Deze verhoging komt bovenop de reguliere indexering van 1,7%.
D2.7	De kosten voor een parkeervergunning voor ondernemers zijn onredelijk, omdat ondernemers al veel meer belasting betalen dan buurtgenoten	36	Zie D2.1. Het college vindt het verdedigbaar dat gebruikers van de openbare ruimte hiervoor betalen. Dat staat los van de discussie over het afdragen van belasting.
D2.8	Alle bewoners moeten meebetalen aan het parkeerprobleem, niet alleen de mensen die dicht bij het centrum wonen en grote organisaties	88	Zie D2.1. Om de parkeerdruk te verlagen wordt een dienst (betaald parkeren) aangeboden. Het college vindt het verdedigbaar dat hiervoor betaald wordt door de gebruiker van deze dienst.
D2.9	Inspreker vraagt zich af wat: <ul style="list-style-type: none"> - Kosten en inkomsten voor het huidige beleid zijn; - Kosten en opbrengsten van 	101	Cijfers van het parkeerbedrijf zijn op de website van de gemeente Groningen en in de parkeernota te vinden. Overigens voert het college geen betaald parkeren in, maar geeft ruimte voor twee

	<ul style="list-style-type: none"> - parkeergarages zijn; - Kosten invoering zijn en hoe deze gedekt worden; - Jaarlijkse kosten zijn en hoe deze gedekt worden; - Verwachte inkomsten zijn. 		alternatieven vanuit een bewonersinitiatief.
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------------------------------

D3		TIJDSVENSTER	
D3.1	Het voorgestelde tijdsvenster sluit niet aan op het probleem (de grootste problemen doen zich 's avonds en 's nachts voor, betaald parkeren is alleen overdag)	1, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 16, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 37, 39, 42, 45, 48, 50, 52, 56, 57, 59, 60, 61, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 72, 73, 76, 78, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 89, 93, 100, 102, 104, 105, 106, 111, 112, 114, 115, 116, 118, 122, 123	Het voorgestelde tijdsvenster is het meest gebruikte tijdsvenster in de schilwijken. Dit draagt bij aan de uniformiteit van het systeem, begrijpelijkheid voor de weggebruiker en de handhaafbaarheid. Daarnaast denken wij dat, met het filteren van de doelgroep lang- en vreemdparkeerders, de parkeerdruk zal dalen, zelfs al is er geen regime in de avonduren. Na een jaar worden de maatregelen geëvalueerd. Naar aanleiding van de evaluatie kunnen bijvoorbeeld de tijdsvenster nog worden aangepast.
D3.2	Door parkeerdruk in de avonduren is een tijdsvenster tussen 9 uur en 22 uur gewenst	55, 85	Zie D3.1
D3.3	Door parkeerdruk in de avond- en nachtelijke uren is een tijdsvenster in de nacht gewenst	62, 111	Zie D3.1. Er kan geen handhaving plaatsvinden in de nacht, daarom is een tijdsvenster in de nacht niet wenselijk.
D3.4	Waarom op donderdag tot 21.00 uur?	122	Zie D3.1. Dit verlengde tijdsvenster is gekoppeld aan de koopavond, waarvan door verschillende voorzieningen gebruik wordt gemaakt.

D4		GEMEENTELIJK BELEID	
D4.1	Betaald parkeren zorgt er alleen voor dat het probleem verschuift (en lost het dus niet op)	6, 25, 45, 47, 52, 70, 74, 88, 92, 94, 101, 104, 107	De verschuiving van de problemen is een van de nadelen van betaald parkeren. Echter is betaald parkeren de meest effectieve en dwingende maatregel die de gemeente kan inzetten. De druk op de openbare ruimte is in de schilwijken groot. Door

			bijvoorbeeld forenzen en bezoekers van de stad alternatieven aan te bieden (OV, P+R-terreinen) wordt geprobeerd dit tegen te gaan. Zonder een (dwingend) parkeerregime is gebleken dat de parkeerdruk in veel schilwijken desondanks (te) hoog blijft.
D4.2	Bewoners moeten door de verschuiving opdraaien voor gemeentelijk beleid	11	Zie D4.1.
D4.3	Het college heeft de ambitie uitgesproken te willen experimenteren met oplossingen, maar zet hier haar beleid voort	83, 86	Het college luistert graag naar alternatieve oplossingen en heeft de buurt daarom ook gefaciliteerd in het organiseren van een bijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst is gebrainstormd over alternatieven voor betaald parkeren. Het college ondersteunt twee alternatieven vanuit een bewonersinitiatief

D5	DRAAGVLAK		
D5.1	Een minderheid is voor deze vorm van betaald parkeren, 49% stemt voor niets doen	14, 15, 17, 39, 41, 43, 44, 58, 65, 68, 78, 80, 83, 86, 88, 118, 119	Tegenover de 49% die voor 'niets doen' stemt, staat een groep van 50% die wel graag verandering ziet. Van deze groep van 50% kiest het grootste deel van de bewoners voor betaald parkeren.
D5.2	Er is geen draagvlak in grote delen van de wijk	8, 109, 119	Dat klopt. In de parkeerpeiling is het draagvlak op buurtniveau in beeld gebracht. We zien binnen de Korrewegwijk dat het draagvlak per buurt verschilt. Daarom worden in de Indische buurten nu geen maatregelen genomen.
D5.3	Er is geen overduidelijke meerderheid in de wijk, zelfs krap 50%	11, 52	Zie D5.1
D5.4	Tijdens de inspraakavond waren slechts 4 personen voor betaald parkeren	12	Zie D5.1.
D5.5	Er wordt onvoldoende rekening	6	Bezoekers hebben nog steeds te mogelijkheid te

	gehouden met gebouwen of bedrijven met een buurtfunctie		parkeren in de wijk, zij kunnen een kaartje kopen bij de parkeerautomaat. Ook kunnen zij kiezen voor een alternatieve vervoerswijze. Verder kunnen bedrijven een bedrijvenvergunning aanschaffen.
--	---------------------------------------------------------	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

D6	NIEUWBOUWONTWIKKELINGEN		
D6.1	Onvoldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouwontwikkelingen leiden tot grotere druk / problemen in de wijk	45, 52, 58, 59, 77, 82, 84, 85	Bij nieuwe ontwikkelingen zoals nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen, maar ook bij herontwikkelingen in de bestaande stad zet de gemeente in op voldoende parkeercapaciteit. Deze moet zoveel mogelijk worden gerealiseerd op eigen terrein en anders binnen het plangebied. We sturen hierop door nieuwe bouwplannen te toetsen aan onze Beleidsregels parkeernormen 2012.
D6.2	Bewoners van nieuwbouw gaan ook allemaal een vergunning aanvragen	14, 66, 78	Als er geen sprake is van betaald parkeren kunnen adressen niet uitgesloten worden van parkeren op straat. Wanneer er een parkeerregime van kracht is, kunnen bewoners van nog te realiseren nieuwbouwprojecten worden uitgesloten van een parkeervergunning voor straatparkeren. We nemen het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep in de nieuwe parkeervisie.
D6.3	Waarom wordt bij nieuwbouw niet een vaste eis ingevoerd om bij alle woningen te parkeren op eigen erf?	35	Zie D6.1 en D6.2.
D6.4	De bouw van woningen aan de OHK zouden de parkeerdruk niet moeten verhogen, want er moeten voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein bijgeleverd worden	66	Zie D6.1.
D6.5	Parkeernormenbeleid voldoet niet	77	De parkeernormen zorgen voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, maar dwingt bewoners niet op deze parkeergelegenheid te

			parkeren. Betaald parkeren is, zeker wanneer bewoners uitgesloten worden van een straatvergunning, wel een dwingende maatregel.
--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

E. MAATREGEL

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
E1	GEVOLG MAATREGEL		
E1.1	Er moet straks betaald worden voor een maatregel die niets oplost / parkeerplaatsen die er niet zijn (zie ook tijdsvenster)	6, 8, 14, 15, 18, 24, 35, 38, 40, 45, 61, 66, 67, 69, 80, 85, 92, 108, 114, 115, 120	Het effect van betaald parkeren is inderdaad niet op voorhand duidelijk. Echter wordt de doelgroep lang- en vreemdparkéers geweerd uit de wijk, waardoor de druk op de openbare ruimte minder wordt. De verwachting is dat, conform de ervaring in andere wijken, de parkeerdruk in de wijk zal dalen wanneer betaald parkeren is ingevoerd.
E1.2	Er moet betaald worden voor een maatregel waarvan het effect ongewis is	14, 52, 78	Zie E1.1
E1.3	Voor bedrijven is bereikbaarheid van groot belang, betaald parkeren werkt dit tegen. Daarnaast kunnen klanten niet gratis parkeren	6	Zie D2.5. Betaald parkeren heeft tot doel om voor een lagere parkeerdruk en een verbeterde verkeerssituatie in de wijk te zorgen. De ervaring leert dat dit in veel wijken ook het geval is.
E1.4	Medewerkers van een bedrijf kunnen niet bij het bedrijf parkeren (tenzij een dure vergunning wordt aangeschaft)	6, 9	Zie E1.3 en D2.5
E1.5	Parkeerdruk aan de Korreweg zal toenemen, waardoor ouderen hun auto niet dicht genoeg bij hun huis kunnen parkeren	16	In de Professorenbuurt Oost wordt betaald parkeren ingevoerd. De verwachting is dat aan de zuidzijde van de Korreweg de parkeerdruk afneemt en aan de noordzijde toeneemt.
E1.6	Parkeerautomaten werken niet gebruiksvriendelijk	4	Het college neemt kennis van deze opmerking. Er wordt gewerkt aan kentekenparkeren, waardoor u niet meer een kaartje nodig heeft en dus niet meer heen en weer hoeft te lopen van uw auto naar de automaat.
E1.7	Waarom is er na evaluatie geen	6, 8, 14, 22, 35, 52, 78, 101,	De evaluatie dient voornamelijk om onderdelen van

	mogelijkheid tot terugdraaien van de maatregel (en waarom dan nog evaluatie)?	102, 116	de maatregel (tijden, gebied) aan te passen. Wanneer echter aannemelijk kan worden gemaakt dat betaald parkeren geheel overbodig is, kan over de noodzaak in de toekomst worden gediscussieerd.
E1.8	Medewerkers AH hebben geen parkeerplaats dichtbij de winkel meer, waardoor het veilig verlaten van de winkel niet gewaarborgd kan worden	9	Aan het Floresplein wordt geen betaald parkeren ingevoerd.
E1.9	Door het waterbedeffect zal de parkeerdruk in de Indische buurt toenemen	16	Dat klopt, het waterbedeffect is een nadeel van de maatregel betaald parkeren. Dit waterbedeffect kan niet worden voorkomen bij een dwingende maatregel.
E1.10	Werkenden zijn overdag weg en komen 's avonds thuis. Zij hebben dan geen gegarandeerde parkeerplaats en foutparkeren neemt daardoor toe. Hierdoor dreigt leegloop van gezinnen en toename van aantal studenten en kamerbewoners in de wijk	35	De gemeente zou bewoners graag garanderen van een parkeerplaats voor de woning. Dit is vanwege de beperkte parkeercapaciteit onmogelijk. De gevolgen van de invoering van betaald parkeren worden na een jaar geëvalueerd.
E1.11	Als betaald parkeren wordt ingevoerd tussen 22 uur en 8 uur, moet ik nog steeds ver van mijn huis parkeren, maar dan betaald. Liever dat betaald parkeren om 18 uur al begint.	63	Het voorgestelde tijdsvenster is op maandag tot en met zaterdag tussen 9.00 uur en 18.00 uur en op donderdag tot 21.00 uur.
E1.12	Garandeer dat iedereen een vergunning en een parkeerplaats in de buurt kan krijgen (dit is onduidelijk)	78, 93	Iedere bewoner van de wijk met een auto op zijn/haar naam kan een vergunning aanvragen. De gemeente kan echter geen parkeerplaatsen in de buurt garanderen (zie E1.10). Echter is onderzoek gedaan naar autobezit: wanneer iedereen thuis is, is nog 10% van de parkeerplaatsen vrij. Het aantal auto's past dus in de wijk.

E2	VERGUNNINGEN		
E2.1	Betaald parkeren is onvriendelijk voor bezoekers	4, 23, 37, 61, 64, 69, 84, 88, 95, 122	Bewoners kunnen een vergunning aanschaffen en daarmee hun bezoek gratis laten parkeren. Sinds medio 2016 is de fysieke pas niet meer nodig, waardoor het mogelijk is meerdere bezoekers tegelijk te ontvangen.
E2.2	Door ongelimiteerd vergunningen te verstrekken wordt het probleem niet opgelost	14, 69	In slechts enkele wijken is het aantal te verstrekken vergunningen beperkt. In principe is dit niet het geval in de Professorenbuurt Oost. We nemen het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep in de nieuwe parkeervisie.
E2.3	Het aantal verstrekte vergunningen moet niet worden beperkt (tenzij meer parkeerplaatsen)	19, 66	Iedere bewoner met een auto op zijn/haar naam kan een vergunning aanvragen.
E2.4	Maak de vergunning ook geldig in omliggende wijken	104	Om te voorkomen dat bewoners met hun vergunning ook in andere wijken lang gaan parkeren wordt de stad opgedeeld in parkeerzones. Binnen deze parkeerzone kunt u met een parkeervergunning op straat parkeren. De parkeerzone wordt nader gespecificeerd in het invoeringsplan.
E2.5	Er kan vaak maar 1 bewonersvergunning aangevraagd worden per adres, wij hebben meer auto's	23	Zie E2.3
E2.6	Het is oneerlijk dat nieuwe bewoners van de OHK voorrang krijgen bij verdeling van de vergunningen	71	Nieuwe bewoners krijgen geen voorrang bij de verdeling van vergunningen. Nog te realiseren nieuwbouwprojecten komen in principe niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.
E2.7	De kans is groot dat bewoners niet in aanmerking komen voor een vergunning, omdat het aantal beschikbare vergunningen al	78	Het aantal beschikbare vergunningen wordt in principe niet beperkt.

	vergeven is		
E2.8	Auto niet op eigen naam maar van partner (woont elders), daarom een andere vergunning (niet op naam)	94	U komt dan niet in aanmerking voor een bewonersvergunning. We nemen het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep in de nieuwe parkeervisie.
E2.9	Het aantal uren op de bezoekersspas is niet toereikend	95	Als de uren op uw bezoekersspas op zijn kunt u nog uren bij kopen of een tijdelijke vergunning aanvragen.
E2.10	Mogelijk maken om meer dan 1 bezoekersspas te gebruiken / 1 bezoekersspas is niet toereikend	61, 110	Recentelijk is het parkeren met de bezoekersspas afgeschaft, nu parkeren bezoekers op kenteken. U kunt dus meerdere bezoekers tegelijk ontvangen op de bezoekersvergunning.
E2.11	Kan ik een bezoekersspas krijgen als ik geen auto bezit?	53	Ja, dit is mogelijk.

E3	VOORSTANDERS		
E3.1	Betaald parkeren lost de problemen op	5	Het college neemt kennis van deze steunbetuiging.

F. OVERIGE REACTIES

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
F1	HANDHAVING		
F1.1	Door meer handhaving op (fout)parkeren kan veel parkeeroverlast worden voorkomen	1, 28, 66, 93, 104, 123	De onveiligheid neemt toe wanneer er fout geparkeerd wordt. Bewoners kunnen onveilige situaties melden bij de gemeente.
F1.2	Kan er gehandhaafd worden op snelheidsovertredingen?	10	Snelheidsovertredingen vallen buiten de reikwijdte van dit parkeerplan.
F2	WONING		
F2.1	Een van de redenen dat ik hier ben gaan wonen, is omdat er geen parkeerregimes gelden	4, 37, 47	De gemeente kan niet garanderen dat er niets aan uw woon- of leefsituatie verandert. Met de maatregel betaald parkeren we de leefbaarheid van de wijk te verbeteren.
F3	WIJKVERBETERING		
F3.1	Albert Heijn heeft een aantal opmerkingen over de geplande verbeteringen aan de wijk. Deze zijn uitgesteld, waardoor volgens AH leegstand, verminderde traffic en aantal klanten en verpaupering op de loer ligt	9	Deze opmerkingen vallen buiten de reikwijdte van dit parkeerplan.